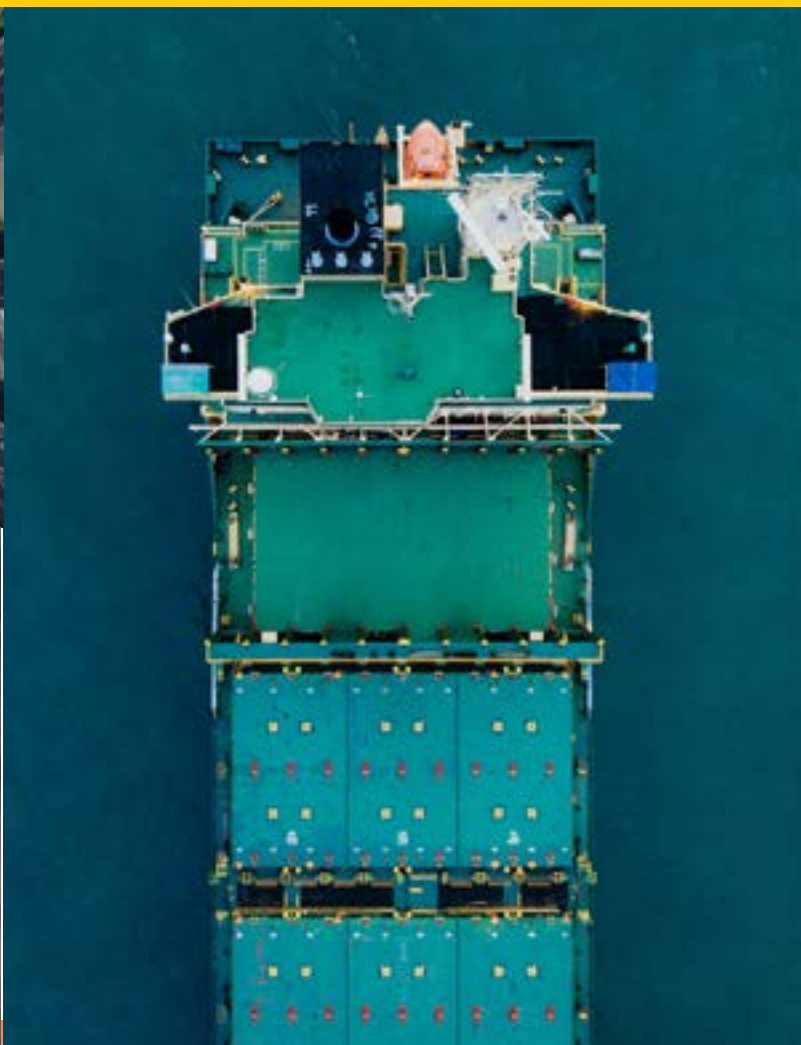


NOTE D'INFORMATION

PRINCIPES DE L'ITF RELATIFS AUX CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT



FÉDÉRATION
INTERNATIONALE
DES OUVRIERS
DU TRANSPORT

Les chaînes d'approvisionnement ne sont jamais plus solides que leur maillon le plus faible. Les droits de l'homme, dont les normes du travail, constituent donc un axe essentiel des chaînes d'approvisionnement. Les Principes de l'ITF relatifs aux chaînes d'approvisionnement décrivent la façon dont les gouvernements, les investisseurs et surtout les multinationales et les clients des chaînes de transport (ci-après dénommés collectivement « acteurs des chaînes d'approvisionnement ») doivent agir et coopérer avec l'ITF et ses affiliés pour que celles-ci soient sûres, équitables et durables.

PRINCIPES RELATIFS AUX CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT

COOPÉRER

01. S'engager dans la **négociation collective** et soutenir la **liberté syndicale**.
02. Établir et/ou participer à des **organes bipartites, multipartites**, nationaux, internationaux, réglementaires et sectoriels pour promouvoir et adopter conjointement des normes de sécurité pour les transports dans les chaînes d'approvisionnement, en associant les syndicats sur un pied d'égalité.
03. Reconnaître l'ITF et ses affiliés en tant que représentants des travailleuses et travailleurs des transports, et **coopérer pour remédier aux incidences réelles et potentielles** sur leurs droits humains, y compris les droits du travail, dans leurs activités et leurs relations avec des tiers.

PROTÉGER ET RESPECTER

04. **Reconnaître les droits de l'homme et exercer leur devoir et/ou responsabilité** de les respecter, indépendamment de la capacité et/ou de la volonté des autres acteurs à remplir leurs obligations.
05. Mettre en œuvre les droits humains internationalement reconnus, les autres **instruments de l'OIT** et ses codes de pratique pertinents, dont ceux relatifs à la SST.
06. Garantir les **droits en matière d'assainissement** en coopérant avec l'ITF pour mettre en œuvre sa **Charte pour le droit des travailleuses et travailleurs des transports à l'assainissement** dans le cadre de leurs activités et de leurs relations avec des tiers.
07. Promouvoir et faire appliquer les normes de **travail décent** dans leurs activités et leurs relations avec les tiers, notamment en favorisant l'**emploi formel**.
08. Veiller à ce que les sous-traitants aient accès à des **normes équivalentes** à celles du personnel direct.
09. Reconnaître l'ITF et ses affiliés et coopérer avec eux pour garantir des **mécanismes**

de réclamation adéquats au niveau opérationnel pour l'ensemble des travailleuses et travailleurs.

10. Assurer, prévoir et/ou fournir des ressources adéquates pour l'information, la **formation** et le soutien concernant les droits et les protections en matière de SST pour l'ensemble des travailleuses et travailleurs et des tiers dans leur chaîne d'approvisionnement.

CONTRÔLER

11. Apporter soutien et coopération à l'ITF pour assurer un **DDDH axé sur les travailleuses et travailleurs**, notamment des **bilans de santé de la chaîne d'approvisionnement sur le plan des droits de l'homme des gens de mer**, et le devoir de diligence dans les transports routiers.
12. Introduire et/ou plaider en faveur de **lois DDDH obligatoires** et d'une législation sur la responsabilité dans les chaînes d'approvisionnement, et de leur mise en œuvre effective en associant les syndicats en tant que parties prenantes clés.
13. Mener des **évaluations d'impact indépendantes sur la main-d'œuvre et le genre** dans les activités de transport et les services connexes.

RÉPARER

14. Apporter soutien et coopération à l'ITF pour corriger les **atteintes réelles et potentielles aux droits de l'homme et du travail** dans leurs activités de transport.
15. Faire cesser, prévenir et atténuer les incidences néfastes et leurs **causes profondes**, dont celles pouvant trouver leur origine dans leurs propres modèles d'entreprise, de gestion, de tarification et d'appels d'offres.
16. Collaborer avec l'ITF et ses affiliés pour élaborer, adopter, appliquer et évaluer l'efficacité des **plans de réparation** applicables aux transports.



QU'EST-CE QU'UNE CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT SÛRE, ÉQUITABLE ET DURABLE ?

Une chaîne d'approvisionnement sûre, équitable et durable repose sur :

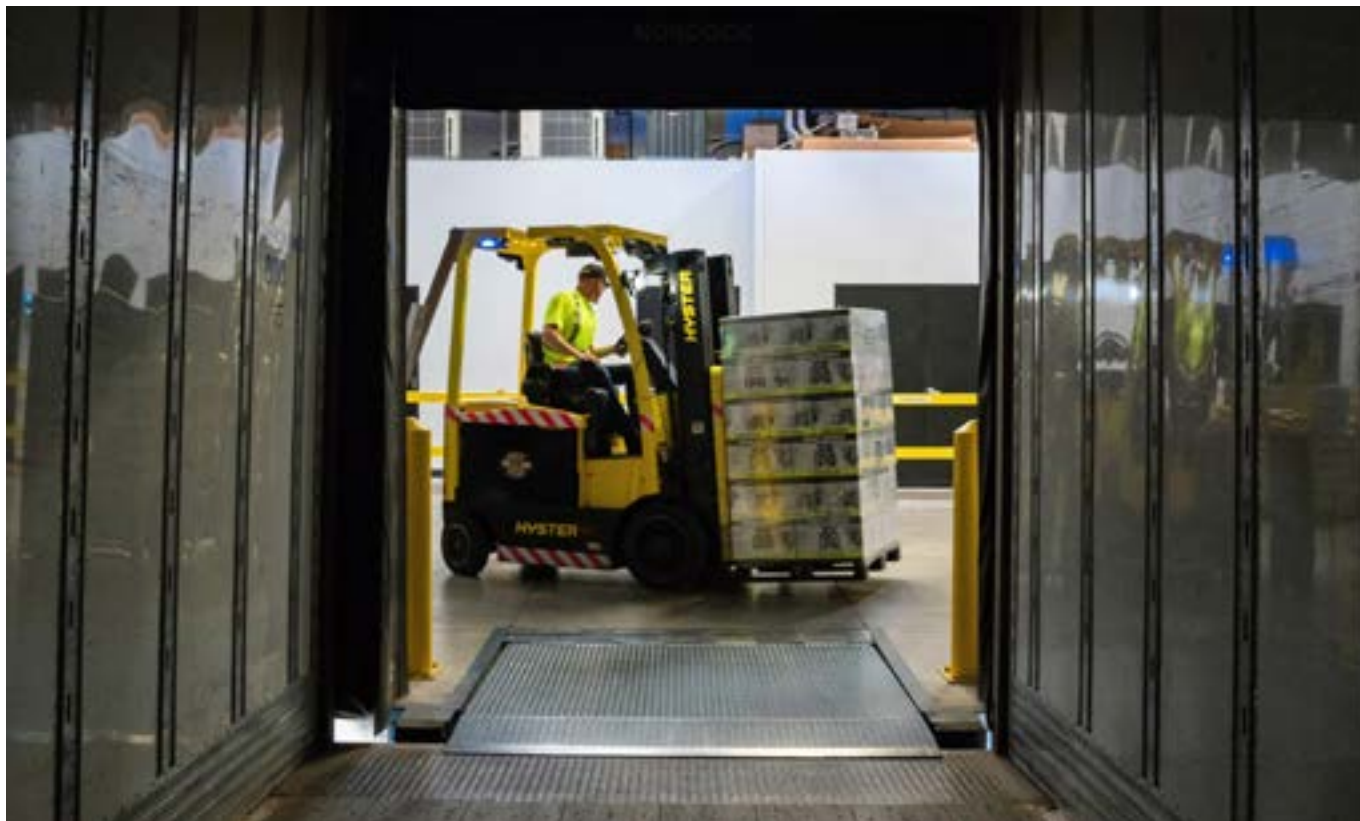
- **Le travail décent**, fondé sur les principes et droits fondamentaux au travail et le droit à un salaire assurant des conditions d'existence convenables à la personne et à sa famille.
- **La transparence**, pour s'assurer que les acteurs connaissent, comprennent et corrigent les impacts des règles de la chaîne d'approvisionnement, des décisions commerciales et des pressions sur les travailleuses et travailleurs des transports, et communiquent ces informations en interne et en externe.
- **La responsabilisation** des acteurs de la chaîne d'approvisionnement quant à l'impact final de leurs décisions et de leurs relations sur les travailleuses et travailleurs des transports qui acheminent leurs biens ou assurent leurs services.

- **La durabilité** des activités de transport actuelles et futures au sein de la chaîne d'approvisionnement, incluant le respect des normes sociales, environnementales et de gouvernance (ESG).

Une chaîne d'approvisionnement sûre, équitable et durable doit, au minimum, garantir le respect des droits humains des travailleuses et travailleurs des transports. Ces droits englobent spécifiquement :

- **Les droits humains reconnus au niveau international** ;
- **Les normes internationales du travail** ;
- **Les recueils de directives pratiques**, principes directeurs et **documents d'orientation** de l'OIT ; et
- Le respect des normes industrielles et sectorielles convenues pour les transports.

Ces droits doivent être garantis pour *l'ensemble des travailleuses et travailleurs*, indépendamment de leur statut d'emploi. Ceci inclut les relations d'emploi formelles, à temps plein, à temps partiel, précaires, informelles, à durée déterminée, intérimaires, dépendantes, « des petits boulots », contractuelles, déguisées, multipartites, et toutes **les autres formes atypiques d'emploi** (FAE).



POURQUOI DES MESURES SPÉCIFIQUES POUR LES TRANSPORTS ?

Le secteur des transports se caractérise par un haut degré d'internationalisation, de mobilité et de sous-traitance. Il arrive que des chaînes d'approvisionnement nationales, pourtant conformes à la réglementation locale, ne soient pas en accord avec les obligations internationales.¹ Il est donc impératif d'établir des principes propres au secteur des transports pour que les acteurs des chaînes d'approvisionnement s'acquittent correctement de leurs devoirs et obligations juridiques.

Le secteur des transports présente des particularités propres appelant des normes spécifiques, applicables à chaque mode de transport, pour garantir et mettre en œuvre les droits de l'homme et du travail dans les chaînes d'approvisionnement.²

1. 'Final Statement: Specific Instance between the United Steel, Paper and Forestry, Rubber, Manufacturing, Energy, Allied Industrial and Service Workers International Union and Birlesik Metal-Isçileri Sendikasi and Crown Holdings, Inc. for conduct in Canada and Turkey', U.S. National Contact Point for the OECD Guidelines for Multinational Enterprises, 24.12.2015.
2. « Suivant les circonstances, il peut être nécessaire pour les entreprises d'envisager d'autres normes. Par exemple, les entreprises doivent respecter les droits de l'homme des individus appartenant à des groupes ou des populations spécifiques nécessitant une attention particulière, dans les cas où elles peuvent avoir des incidences négatives sur ces droits », Principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme, OCDE, 2011.

La pénurie de main-d'œuvre dans les transports va croissante et est partie pour durer. On peut y remédier en coopérant avec les syndicats, pour améliorer le recrutement et le maintien d'effectifs exclus de façon disproportionnée de l'emploi dans les transports. On inclut dans ces groupes **les femmes, les jeunes, les LGBT+**, les personnes handicapées et les communautés indigènes.

La coopération avec les syndicats, en tant que parties prenantes clés, montre également aux autres parties prenantes, partenaires, investisseurs et clients qu'un pan essentiel et potentiellement vulnérable d'une chaîne d'approvisionnement s'inscrit ainsi davantage dans la durabilité financière et/ou économique.

QUELS SONT LES DEVOIRS DES ACTEURS DES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT ?

Tous les acteurs des chaînes d'approvisionnement sont comptables du respect des droits de l'homme et du travail dans leurs activités, leurs relations avec des tiers et leurs structures logistiques. Dans les transports, ils sont donc comptables de la sécurité et du respect des droits des effectifs assurant les services de transport, ainsi que des éventuels personnels intermédiaires intervenant dans l'acheminement de leurs marchandises ou voyageurs.

Les États doivent protéger les travailleuses et travailleurs contre les incidences néfastes, dans leur pays et à l'étranger, des pratiques des acteurs des chaînes d'approvisionnement immatriculés sur leur territoire. Les États doivent également se conformer aux obligations les plus exigeantes du droit international relatif aux droits de l'homme lorsqu'ils participent à des institutions multilatérales.³

Les entreprises doivent éviter de causer ou de favoriser des incidences néfastes sur les droits de l'homme du fait de leurs propres activités, prendre ces incidences au sérieux quand elles se produisent, et assurer réparation ou coopérer en ce sens. Leurs pratiques commerciales, contractuelles, tarifaires et autres pratiques de la chaîne d'approvisionnement doivent soutenir, participer ou encourager le respect des droits de l'homme, y compris les normes internationales du travail.

Les entreprises doivent également chercher à prévenir ou à atténuer les incidences néfastes sur les droits de l'homme liées directement à leurs activités, produits et services au travers de leurs relations commerciales, lesquelles englobent les relations avec les partenaires commerciaux, les entités de leur chaîne de valeur et toute autre entité publique ou autre.⁴ Ceci implique de collaborer avec les partenaires commerciaux, les fournisseurs et les sous-traitants pour corriger les incidences néfastes réelles ou potentielles sur les droits de l'homme.⁵ Les entreprises ne doivent pas non plus rechercher ou accepter les exemptions envisagées dans les cadres statutaires ou législatifs relatifs aux droits du travail, entre autres.

Les institutions multilatérales traitant des échanges commerciaux doivent veiller à n'empêcher ni les États ni les entreprises d'exercer leur devoir de protection et de respect des droits de l'homme.⁶

Dans les zones de conflit et les territoires où l'État hôte n'a que peu de possibilité de protéger la sécurité et le bien-être des travailleuses et travailleurs des transports, les acteurs de la chaîne d'approvisionnement doivent également prendre des mesures renforcées pour identifier, prévenir, atténuer et rendre des comptes concernant les impacts réels et potentiels sur les travailleuses et travailleurs dans le cadre de leurs activités et de leurs relations avec des tiers.

3. [Principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme](#), 2011

4. [Principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales](#), 2011 ; [Principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme](#), 2011 ; les [dix principes](#) du Pacte mondial des Nations Unies

5. [Principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales](#), 2011

6. [Principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme](#), 2011

OÙ ET COMMENT CES PRINCIPES DOIVENT-ILS ÊTRE APPLIQUÉS ?

Pour être appliqués correctement, ces principes doivent être mis en œuvre dans l'ensemble des activités des acteurs des chaînes d'approvisionnement et de leurs relations avec des tiers, notamment par le biais de l'information, de la formation, du suivi et de la réparation. Ceci englobe les partenariats, les licences, les franchises, les investissements, les contrats, les politiques de fourniture et d'approvisionnement, les processus d'appels d'offres et les modèles de sous-traitance.⁷

Le **devoir de diligence en matière de droits de l'homme** (DDDH) centré sur les travailleuses et travailleurs et tenant compte de la problématique du genre, développé et mis en œuvre en coopération avec l'ITF et ses affiliés, est le moyen le plus efficace d'adopter, de vérifier et de fixer les droits de l'homme et du travail dans les transports.

Dans les transports, un DDDH efficace doit se composer de trois processus interdépendants :⁸

- Des **normes** convenues d'un commun accord, se reflétant dans les activités et les relations des acteurs des chaînes d'approvisionnement avec des tiers, y compris dans les appels d'offres et les contrats ;
- Un **contrôle** continu et itératif du respect de ces normes, mené en partie par les syndicats, avec des processus de rapport pour protéger les personnels concernés ; et
- Une **réparation** permettant de dédommager les victimes, de s'attaquer à la ou aux racines des incidences réelles et potentielles, et de protéger le travail et l'emploi décents dans les transports.

Les acteurs devraient également reconnaître qu'un DDDH efficace constitue un moyen efficace de vérifier et d'évaluer l'efficacité de leurs procédures d'audit existantes.

Le DDDH ne saurait être considéré comme un substitut à la liberté d'association ou à la négociation collective.

7. [Principes directeurs](#) de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales, 2011

8. [Guide](#) OCDE sur le devoir de diligence pour une conduite responsable des entreprises, 2018

COOPÉRER

L'ITF possède plus de 120 années d'expérience en matière de gestion des incidences réelles et potentielles sur les droits de l'homme et du travail des effectifs des transports. Ces derniers sont représentés par l'ITF et ses affiliés auprès de divers organes nationaux, internationaux, réglementaires, sectoriels, bipartites et multipartites. Ces organes adoptent, contrôlent et fixent les normes relatives aux droits de l'homme et du travail dans les transports. Les acteurs des chaînes d'approvisionnement doivent collaborer avec l'ITF et ses affiliés pour rendre leurs activités et leurs relations avec les tiers sûres, équitables et durables, et pour combler les lacunes et les déficits de gouvernance conjointe subsistantes. Ceci inclut l'établissement de règles et d'organes de normalisation sectoriels et/ou juridictionnels, et la participation à ces derniers, pour définir des normes dans le transport dont bénéficieront tous les acteurs des chaînes d'approvisionnement.

Les syndicats sont les mieux placés pour appréhender et comprendre les réalités des chaînes d'approvisionnement et l'incidence des décisions prises par leurs acteurs. Ces derniers doivent donc coopérer avec les premiers pour identifier, prévenir et atténuer les incidences réelles et potentielles pour les travailleuses et travailleurs dans le cadre de leurs activités et de leurs relations avec des tiers, et rendre des comptes à cet égard.

Les entreprises devraient établir des partenariats ou conclure directement des accords avec l'ITF, ses affiliés et/ou les organes réglementaires ou sectoriels dotés d'une représentation syndicale, pour faciliter la participation des travailleuses et travailleurs à la conception et à la mise en œuvre des processus de devoir de diligence, et pour poser réclamation et régler les différends.

La négociation collective est le moyen le plus efficace de coopérer avec les syndicats.⁹ D'autres formes de dialogue social peuvent également être mises en œuvre pour renforcer la négociation collective, sans la remplacer, afin de gérer les incidences réelles et potentielles sur les effectifs des chaînes d'approvisionnement.¹⁰

Les acteurs des chaînes d'approvisionnement doivent :

01. S'engager dans la **négociation collective** et soutenir la **liberté syndicale**.
02. Établir et/ou participer à des **organes bipartites, multipartites**, nationaux, internationaux, réglementaires et sectoriels pour promouvoir et adopter conjointement des normes de sécurité, d'équité et de durabilité des transports dans les chaînes d'approvisionnement, en associant les syndicats sur un pied d'égalité.
03. Reconnaître l'ITF et ses affiliés en tant que représentants des travailleuses et travailleurs des transports, et **coopérer pour remédier aux incidences réelles et potentielles** sur leurs droits humains, y compris les droits du travail, dans leurs activités et leurs relations avec des tiers.

9. [Déclaration](#) de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, 1998

10. [Principes directeurs](#) de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales, 2011



PROTÉGER ET RESPECTER

Les États ont le devoir de protéger les travailleuses et travailleurs contre les atteintes transnationales aux droits humains par des tiers, y compris les entreprises et les autres acteurs des chaînes d'approvisionnement.¹¹ Il est impératif que les États ratifient et mettent en œuvre toutes les conventions pertinentes de l'OIT et autres conventions applicables au secteur des transports.

La responsabilité de respecter les droits de l'homme est une norme de conduite générale attendue de tous les acteurs des chaînes d'approvisionnement. Elle existe indépendamment des capacités et/ou de la détermination des

autres acteurs des chaînes d'approvisionnement de remplir leurs propres obligations en matière de droits de l'homme et ne restreint pas ces dernières. Elle prévaut en outre sur le respect des lois et règlements nationaux qui protègent les droits de l'homme. Les acteurs des chaînes d'approvisionnement doivent parer au risque de commettre des atteintes caractérisées aux droits de l'homme ou d'y contribuer sous l'angle du respect de la légalité où qu'elles opèrent.¹²

Les acteurs des chaînes d'approvisionnement ont la responsabilité de garantir des normes supplémentaires pour les groupes ou communautés disproportionnellement victimes d'atteintes aux droits de l'homme. Il s'agit notamment des femmes, des enfants, des migrants, des minorités et des personnes handicapées.¹³

11. Comité des droits économiques, sociaux et culturels (CESCR) des Nations Unies, Observation générale n° 24 (2017) sur les obligations des États en vertu du Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels dans le contexte des activités des entreprises, 10 août 2017, E/C.12/GC/24
12. Principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme, 2011
13. *ibid.*

Le respect du droit à la liberté syndicale passe par une neutralité et une non-obstruction des entreprises et des autres acteurs des chaînes d'approvisionnement. Les acteurs des chaînes d'approvisionnement doivent faire en sorte de créer un environnement propice à un dialogue social constructif. À cette fin, les entreprises devraient accorder aux affiliés de l'ITF l'autorisation d'accéder physiquement à leurs sites et/ou effectifs. Les entreprises et l'ITF organiseront des formations conjointes à ce sujet.

La santé et la sécurité au travail (SST) constituent un droit humain fondamental.¹⁴ Pourtant, chaque année, les déficits en la matière coûtent la vie à près de 3 millions de travailleuses et travailleurs et font perdre environ 4 % du PIB. Les acteurs des chaînes d'approvisionnement doivent soutenir et protéger la SST en tant que fondement de chaînes d'approvisionnement sûres, équitables et durables, et d'une économie mondiale résiliente.¹⁵

Tous les effectifs des transports doivent avoir accès à des installations sanitaires, à des toilettes et à des lieux de travail propres et sains. La **Charte de l'ITF pour le droit des travailleuses et travailleurs des transports à l'assainissement** décrit précisément les mesures que peuvent prendre les acteurs des chaînes d'approvisionnement pour protéger les droits des effectifs en matière d'assainissement. Ceux-ci doivent prendre conscience de la situation et agir pour résoudre les problèmes sanitaires spécifiques auxquels sont confrontés les effectifs des transports, en n'oubliant pas la santé, la sécurité et le bien-être des travailleuses.

Tous les acteurs des chaînes d'approvisionnement doivent promouvoir et chercher à concrétiser **le travail décent** pour l'ensemble des effectifs des transports actifs dans leurs opérations et leurs

relations avec des tiers.¹⁶ Le travail décent, c'est un emploi qui respecte :¹⁷

- **les droits fondamentaux** des personnes ;
- **les principes et droits fondamentaux au travail** ;
- les droits des personnes en termes de conditions de travail, de sécurité et de rémunération ;
- le droit à un salaire adéquat permettant de subvenir à leurs besoins et à ceux de leur famille.

Les acteurs des chaînes d'approvisionnement doivent faire en sorte que les sous-traitants, jusqu'au dernier prestataire de transport, aient accès à des normes équivalentes à celles du personnel direct. Les acteurs de la chaîne d'approvisionnement doivent veiller à ce que les pratiques de sous-traitance dans celle-ci permettent, et n'entravent pas, les droits humains et le travail décent pour tous les effectifs.

Les acteurs des chaînes d'approvisionnement doivent prendre des mesures pour **la transition** des formes atypiques d'emploi vers le travail formel et décent dans leurs activités et celles des tiers avec lesquels ils entretiennent des relations commerciales. L'emploi temporaire et les autres formes atypiques d'emploi ne doivent pas servir à priver les travailleuses et travailleurs d'un contrat formel, et des droits, de la rémunération et des protections qui l'accompagneraient.

Les États et les autres acteurs de la chaîne d'approvisionnement ont le devoir d'identifier, de prévenir, d'atténuer et de rendre compte des impacts concernant les impacts réels et potentiels des pots-de-vin, de l'extorsion et de la corruption, y compris dans le chef de la police, de l'armée, des agents aux frontières et autres représentants de l'autorité.

14. Le 13 novembre 2021, le Conseil d'administration de l'OIT a pris la **décision** d'inclure des conditions de travail sûres et salubres dans le cadre des principes et droits fondamentaux au travail, conformément à la Déclaration du Centenaire. La CIT de 2022 examinera cette inclusion par le biais d'un amendement à la Déclaration relative aux principes et droits fondamentaux au travail de 1998.
15. **Principes directeurs** de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales, 2011
16. Résolutions des Nations Unies et documents finaux de grandes conférences, notamment l'Article 23 de la Déclaration universelle des droits de l'homme (1948), le Sommet mondial pour le développement social (1995), le document final du Sommet mondial (2005), le segment de haut niveau de l'ECOSOC (2006), la deuxième Décennie des Nations Unies pour l'élimination de la pauvreté (2008-2017), la Conférence sur le développement durable (2011) et le Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies (2015).
17. **Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels** (PIDESC), adopté en 1966 ; Observation générale 18, 2006 UNESCO, adoptée le 24 novembre 2005, Article 6 du PIDESC ;



Les acteurs des chaînes d’approvisionnement doivent se montrer favorables à des **mécanismes de réclamation au niveau opérationnel** afin de veiller au respect des droits de l’homme. Pour protéger les travailleuses et travailleurs des transports des chaînes d’approvisionnement qui subissent de façon disproportionnée **la violence, le harcèlement** et

la ségrégation genrée, l’ITF forme et soutient des **intervenantes auprès des femmes** sur les lieux de travail au sein de ses affiliés. Les acteurs des chaînes d’approvisionnement doivent prendre des mesures spécifiques pour protéger les travailleuses des transports, et accorder une attention toute particulière à la violence sexiste et sexuelle.¹⁸

Les acteurs des chaînes d’approvisionnement doivent :

04. **Reconnaître les droits de l’homme et exercer leur devoir et/ou responsabilité** de les respecter, indépendamment de la capacité et/ou de la volonté des autres acteurs à remplir leurs obligations.

05. Mettre en œuvre les droits humains internationalement reconnus, les autres **instruments de l’OIT** et ses codes de pratique pertinents, dont **ceux relatifs à la SST**.

06. Garantir les **droits en matière d’assainissement** en coopérant avec l’ITF pour mettre en œuvre sa **Charte pour le droit des travailleuses et travailleurs des transports à l’assainissement** dans le cadre de leurs activités et de leurs relations avec des tiers.

07. Promouvoir et faire appliquer les normes de **travail décent** dans leurs activités et leurs relations avec les tiers, notamment en favorisant l’emploi formel.

08. Veiller à ce que les sous-traitants aient accès à des **normes équivalentes** à celles du personnel direct.

09. Reconnaître et coopérer avec l’ITF et ses affiliés pour garantir des **mécanismes de réclamation adéquats au niveau opérationnel** pour l’ensemble des travailleuses et travailleurs.

10. Assurer, prévoir et/ou fournir des ressources adéquates pour **l’information, la formation et le soutien** concernant les droits et les protections en matière de SST pour l’ensemble des travailleuses et travailleurs et des tiers dans leur chaîne d’approvisionnement.

18. Principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l’homme, 2011

CONTRÔLER

Les États doivent contrôler et exiger des comptes concernant les activités et relations tierces des acteurs des chaînes d'approvisionnement opérant dans et hors de leur juridiction, et de ceux pour lesquels ils sont compétents.¹⁹ Les entreprises doivent mettre en place un processus continu et itératif de DDDH pour identifier, prévenir, atténuer et rendre compte de la manière dont elles traitent leurs incidences réelles et potentielles sur les droits de l'homme.²⁰ Le DDDH peut aider les entreprises à évaluer correctement les risques et les externalités négatives et à les éviter.²¹

Le DDDH est préventif, axé sur les risques, permanent, responsabilisant et fondé sur l'engagement des parties prenantes.²² Compte tenu de la rapidité des cadences, des grands risques et de la sous-traitance qui caractérisent le transport dans les chaînes d'approvisionnement, une étroite coopération DDDH cohérente entre entreprises, clients multinationaux, syndicats, gouvernements et acteurs des chaînes d'approvisionnement s'impose.

Le processus de suivi d'un DDDH axé sur les travailleuses et travailleurs est unique en son genre et se distingue des autres modèles de DDDH et d'audit. Des réseaux d'information fiables, de pair à pair, renforcent le processus de suivi et sont la garantie d'un accès sans pareil au lieu de travail et aux données de terrain.

Les acteurs des chaînes d'approvisionnement, en particulier les entreprises, doivent utiliser les modèles ITF de DDDH axé sur les travailleuses et travailleurs pour remédier correctement aux atteintes aux droits de l'homme et du travail dans le transport.

En échange, les acteurs doivent garantir la transparence et partager des informations

proportionnelles à la complexité des activités et/ou des chaînes d'approvisionnement contrôlées. Ceci englobe les données et les informations relatives à la représentation sur le lieu de travail et à la couverture de la négociation collective.

Les évaluations d'impact sur la main-d'œuvre constituent une méthode de contrôle supplémentaire, limitée dans le temps, à utiliser parallèlement au DDDH continu axé sur les travailleuses et travailleurs. L'ITF possède une grande expérience en matière d'**évaluations d'impact sur la main-d'œuvre** accréditées par l'OIT. Les acteurs des chaînes d'approvisionnement doivent collaborer avec l'ITF pour mener des évaluations d'impact sur la main-d'œuvre proportionnelles au niveau de risque auquel sont exposés certains groupes, ce qui implique de mener également des évaluations d'impact sur le genre.²³

Les acteurs des chaînes d'approvisionnement doivent :

11. Apporter soutien et coopération à l'ITF pour assurer un **DDDH axé sur les travailleuses et travailleurs**, notamment des **bilans de santé de la chaîne d'approvisionnement sur le plan des droits de l'homme des gens de mer**, et le devoir de diligence dans les transports routiers.
12. Introduire et/ou plaider en faveur de **lois DDDH obligatoires** et d'une législation sur la responsabilité dans les chaînes d'approvisionnement, et de leur mise en œuvre effective en associant les syndicats en tant que parties prenantes clés.
13. Mener des **évaluations d'impact indépendantes sur la main-d'œuvre et le genre**, en coopération avec l'ITF, dans les activités de transport et les services connexes.

19. [Principes directeurs](#) des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme, 2011

20. [Principes directeurs](#) de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales, 2011 ; [Principes directeurs](#) des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme, 2011

21. [Principes directeurs](#) de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales, 2011

22. [Guide OCDE](#) sur le devoir de diligence pour une conduite responsable des entreprises ; [Principes directeurs](#) des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme, 2011

23. [Guide OCDE](#) sur le devoir de diligence pour une conduite responsable des entreprises, 2018

RÉPARER

Les États doivent veiller à ce que les travailleuses et travailleurs lésés relevant de leur juridiction aient accès à des voies de recours, et doivent envisager des moyens de faciliter l'accès, au niveau opérationnel, à des mécanismes de réclamation non étatiques pour remédier aux atteintes aux droits de l'homme commises par les entreprises et permettre de rendre des comptes en la matière.²⁴ Les acteurs des chaînes d'approvisionnement doivent collaborer avec l'ITF et ses affiliés pour réparer les atteintes aux droits de l'homme dans les transports.

Les entreprises doivent mettre en place des processus permettant de corriger toute incidence néfaste réelle ou potentielle sur les droits de l'homme dans leurs activités ou leurs relations avec des tiers. Lorsqu'il s'avère qu'elles ont causé ou favorisé des incidences néfastes, les entreprises doivent prévoir des mesures correctives et coopérer avec les parties prenantes concernées,²⁵ dont l'ITF et ses affiliés, pour les mettre en œuvre.

Du fait de la sous-traitance qui caractérise les chaînes d'approvisionnement des transports, les acteurs de celle-ci doivent collaborer avec l'ITF et ses affiliés pour faire cesser, prévenir et atténuer les incidences néfastes et leurs causes profondes. Ceci passe notamment par la suppression de la discrimination à l'embauche, une plus grande transparence réglementaire et opérationnelle, et une influence sur les fournisseurs par le biais d'arrangements contractuels comme des contrats de gestion et des exigences de préqualification pour les appels d'offres.²⁶

Lorsque des incidences néfastes ont été identifiées, les acteurs des chaînes d'approvisionnement doivent collaborer avec l'ITF pour élaborer et adopter des plans de réparation, assortis d'un suivi continu et itératif pour évaluer leur mise en œuvre.²⁷

Les acteurs des chaînes d'approvisionnement doivent :

14. Apporter soutien et coopération à l'ITF pour corriger les **atteintes réelles et potentielles aux droits de l'homme et du travail** dans leurs activités de transport.
15. Faire cesser, prévenir et atténuer les incidences néfastes et leurs **causes profondes**, dont celles pouvant trouver leur origine dans leurs propres modèles d'entreprise, de gestion, de tarification et d'appels d'offres.
16. Collaborer avec l'ITF et ses affiliés pour élaborer, adopter, appliquer et évaluer l'efficacité des **plans de réparation** applicables aux transports.

24. [Principes directeurs](#) des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme, 2011

25. [Principes directeurs](#) des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme, 2011

26. [Principes directeurs](#) de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales, 2011 ; [Guide OCDE](#) sur le devoir de diligence pour une conduite responsable des entreprises, 2018.

27. [Guide OCDE](#) sur le devoir de diligence pour une conduite responsable des entreprises, 2018

WWW.ITFGLOBAL.ORG

· NOUS FAISONS BOUGER LE MONDE ·



FÉDÉRATION
INTERNATIONALE
DES OUVRIERS
DU TRANSPORT

49-60 Borough Road
Londres SE1 1DR
+44 (0)20 7403 2733