

NEUVIÈME RÉUNION DU GROUPE DE TRAVAIL TRIPARTITE DU MEN

(16-20 SEPTEMBRE 2024)

Document de synthèse: Informations générales pour l'examen des instruments relatifs au travail dans les ports

- Ce document de synthèse présente des informations sur les instruments relatifs au travail dans les ports et les dockers que le Groupe de travail tripartite du MEN examinera à sa neuvième réunion en septembre 2024.

9 août 2024

1. Approche normative relative au travail dans les ports

Normes internationales du travail¹

Tout au long de son histoire, l'OIT a régulièrement examiné la situation particulière des dockers et du travail portuaire et a adopté diverses conventions et recommandations à cet égard. En outre, beaucoup d'autres instruments de l'OIT, notamment ceux qui concernent le travail dans les entreprises industrielles (y compris les ports), s'appliquent aussi bien aux dockers qu'aux autres travailleurs.

La CIT a examiné des questions concernant les travailleurs portuaires pour la première fois en 1929, puis en 1932, années où des instruments sur la prévention des accidents en ce qui concerne les travailleurs occupés au chargement et au déchargement des bateaux ont été adoptés : convention (n° 27) sur l'indication du poids sur les colis transportés par bateau, 1929, convention (n° 28) sur la protection des dockers contre les accidents, 1929,² convention (n° 32) sur la protection des dockers contre les accidents (révisée), 1932, et recommandation (n° 40) sur la protection des dockers contre les accidents (réciprocité), 1932.

Dans les années 1970, un accord tripartite a été conclu selon lequel les changements intervenus dans les procédés de manutention portuaire, la régularisation de l'emploi et du revenu, les relations professionnelles, l'amélioration de l'efficacité du travail, et les conditions de vie et de travail des dockers devraient donner lieu à une action normative, cela ayant débouché sur l'adoption de la convention (n° 137) sur le travail dans les ports, 1973 et de la recommandation (n° 145) sur le travail dans les ports, 1973.

En 1979, la convention n° 32 et la recommandation n° 40 ont été révisées par l'adoption de la convention (n° 152) sur la sécurité et l'hygiène dans les manutentions portuaires, 1979, et la recommandation (n° 160) sur la sécurité et l'hygiène dans les manutentions portuaires, 1979, ces deux instruments étant les plus à jour dans ce domaine.

Ratification des normes internationales du travail relatives au travail dans les ports

Le tableau suivant reflète les taux de ratification des instruments pertinents relatifs au travail dans les ports.

RATIFICATION: LA SÉCURITÉ ET LA SANTÉ AU TRAVAIL (TRAVAIL DANS LES PORTS)		
Convention	Ratifications effectives:	Autres informations

¹ BIT: [Étude d'ensemble sur le travail dans les ports](#), 2002, Rapport III (Partie 1B), paragr. 2-8.

² La convention n° 28 a été retirée par décision de la Conférence internationale du Travail lors de sa 106e session (2017).

Convention n° 27	65 ratifications effectives³ (0 dénonciation)	• Indication du poids sur les colis transportés par bateau • À réviser • Sera examinée par le Groupe de travail tripartite du MEN en 2024
Convention n° 32	32 ratifications effectives (14 dénonciations)	• Protection des dockers contre les accidents • Dépassée • Sera examinée par le Groupe de travail tripartite du MEN en 2024
Convention n° 152	27 ratifications effectives (0 dénonciation)	• Sécurité et hygiène dans les manutentions portuaires • À jour • Ne fait pas partie du programme de travail initial du Groupe de travail tripartite du MEN
RATIFICATION: TRAVAIL DANS LES PORTS		
Convention	Ratifications effectives:	Autres informations
Convention n° 137	24 ratifications effectives (1 dénonciation)	• Travail dans les ports • Statut intérimaire • Sera examinée par le Groupe de travail tripartite du MEN en 2024

2. Contexte général

Les ports sont des facteurs essentiels de facilitation du commerce mondial, puisque 80 pour cent des échanges mondiaux passent par les ports.⁴ Ils représentent des atouts stratégiques mondiaux, reliant entre elles les chaînes de valeur mondiales, ainsi que les fondements de l'interconnexion économique planétaire.⁵ Selon les estimations de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), s'agissant uniquement du transport de conteneurs, plus de 900 ports dans le monde desserviraient les réseaux mondiaux de transport maritime de ligne en 2022.⁶

Au fil du temps, les ports sont devenus bien plus que des centres de manutention de marchandises et constituent aujourd'hui des centres complexes et multifonctionnels, offrant une large gamme de services de fret et aux utilisateurs.⁷ Les ports et la gestion de ceux-ci peuvent avoir une incidence sur la croissance économique, les efforts de riposte aux crises, la

³ L'Afrique du Sud ne figure pas sur la liste des États Membres dans lesquels la ratification est effective car, bien qu'il ait ratifié la convention n° 27 en février 1933, la convention n'est pas en vigueur dans ce pays. La déclaration certifiée relative à l'enregistrement de la convention n° 27, soumise à l'ONU en 1949, indique que «la ratification ne sera effective pour l'Union d'Afrique du Sud que lorsque les ratifications sans conditions de la Grande-Bretagne, de l'Allemagne, de la France et de l'Italie auront été enregistrées». Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord n'a pas ratifié la convention.

⁴ CNUCED: Policy Brief, [Emerging strategies for ports during the pandemic](#), Février 2022, p.3.

⁵ CNUCED: [Global Port Infrastructure Sufficiency Index: Results of the pilot phase](#), 2023, p. 7.

⁶ CNUCED: [Global Port Infrastructure Sufficiency Index: Results of the pilot phase](#), 2023, p. 7.

⁷ CNUCED: [Global Port Infrastructure Sufficiency Index: Results of the pilot phase](#), 2023, p. 7.

protection de l'environnement et l'égalité des genres, démontrant que les ports font partie intégrante du développement durable.⁸ La pandémie et les bouleversements sociopolitiques qui ont suivi ont entraîné des perturbations logistiques, des retards et une forte affluence dans les ports, tout cela ayant affecté les économies des pays desservis par les ports, en particulier les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement.⁹

Les ports constituent une source importante d'emplois au niveau local, toutefois, la participation des femmes à l'industrie portuaire reste faible et n'évolue que très peu au fil du temps.¹⁰ Selon des données de la CNUCED concernant plus de 50 ports en Afrique, Asie, Europe et Amérique latine, les femmes n'occupaient que 18 pour cent des emplois portuaires officiels en 2021.¹¹ Dans l'ensemble du secteur, les taux de participation ont tout au plus augmenté d'un petit point de pourcentage entre 2017 et 2022.¹² La moyenne mondiale de la participation des femmes à la manutention des cargaisons et aux opérations portuaires n'est que de 6 pour cent, contre 42 pour cent à des fonctions de gestion et d'administration.¹³ Toutefois, dans certains ports, le taux de participation des femmes est beaucoup plus élevé; dans les ports européens, la moyenne régionale la plus élevée est de 26 pour cent.¹⁴

3. Examen effectué par le Groupe de travail tripartite du MEN

Lors de sa neuvième réunion, le Groupe de travail tripartite du MEN procédera à l'examen de fond des instruments relatifs aux dockers et au travail dans les ports.

Examen effectué lors de précédentes réunions

Lors de sa deuxième réunion en octobre 2016, le Groupe de travail tripartite du MEN a examiné la suite à donner aux 63 instruments précédemment classés comme dépassés par le Groupe de travail Cartier, notamment les instruments relatifs aux dockers. Au cours de cette réunion, le Groupe de travail tripartite du MEN a examiné la suite à donner à deux instruments dépassés relatifs aux dockers, en particulier concernant la sécurité et la santé au travail (travail dans les ports): convention n° 32 et recommandation n° 40.

Lorsqu'il a approuvé les recommandations du Groupe de travail tripartite du MEN, le Conseil d'administration a indiqué que ce groupe devrait assurer le suivi de ces instruments lors de réunions ultérieures.¹⁵ Le Conseil d'administration a également invité le Bureau à assurer le suivi avec les gouvernements et les partenaires sociaux des États Membres liés par la

⁸ CNUCED: [Why ports are at the heart of sustainable development](#), 2022.

⁹ CNUCED: [Why ports are at the heart of sustainable development](#), 2022.

¹⁰ CNUCED: [Why ports are at the heart of sustainable development](#), 2022; and UNCTAD, [Review of Maritime Transport](#), 2023, page 106.

¹¹ CNUCED: [Why ports are at the heart of sustainable development](#), 2022.

¹² CNUCED: [Review of Maritime Transport](#), 2023, page 106.

¹³ CNUCED: [Why ports are at the heart of sustainable development](#), 2022.

¹⁴ CNUCED: [Why ports are at the heart of sustainable development](#), 2022.

¹⁵ Conseil d'administration, [Décision concernant la deuxième question à l'ordre du jour: initiative sur les normes](#), novembre 2016.

convention n° 32, en les encourageant à ratifier l'instrument connexe à jour, à savoir la convention n° 152.

Questions à examiner

Lors de sa neuvième réunion, le Groupe de travail tripartite du MEN examinera deux conventions et une recommandation concernant le travail dans les ports. Il examinera également la suite à donner à deux autres instruments dépassés relevant de ce thème, instruments examinés par le Groupe de travail tripartite du MEN pour la première fois à sa deuxième réunion en octobre 2016. Il s'agira d'examiner: la classification des conventions n^{os} 27 et 137 et de la recommandation n° 145; la suite à donner à la convention n° 32 et à la recommandation n° 40, qui sont dépassées, et les mesures de suivi appropriées qu'il convient de prendre.

Dans le cadre des fonctions énoncées au paragraphe 9(b) de son mandat, le Groupe de travail tripartite du MEN voudra sans doute examiner les éventuelles lacunes dans la couverture relative à l'ensemble des instruments concernant les dockers et le travail dans les ports, et formuler les recommandations correspondantes au Conseil d'administration.