

NEUVIÈME RÉUNION DU GROUPE DE TRAVAIL TRIPARTITE DU MEN

(16-20 SEPTEMBRE 2024)

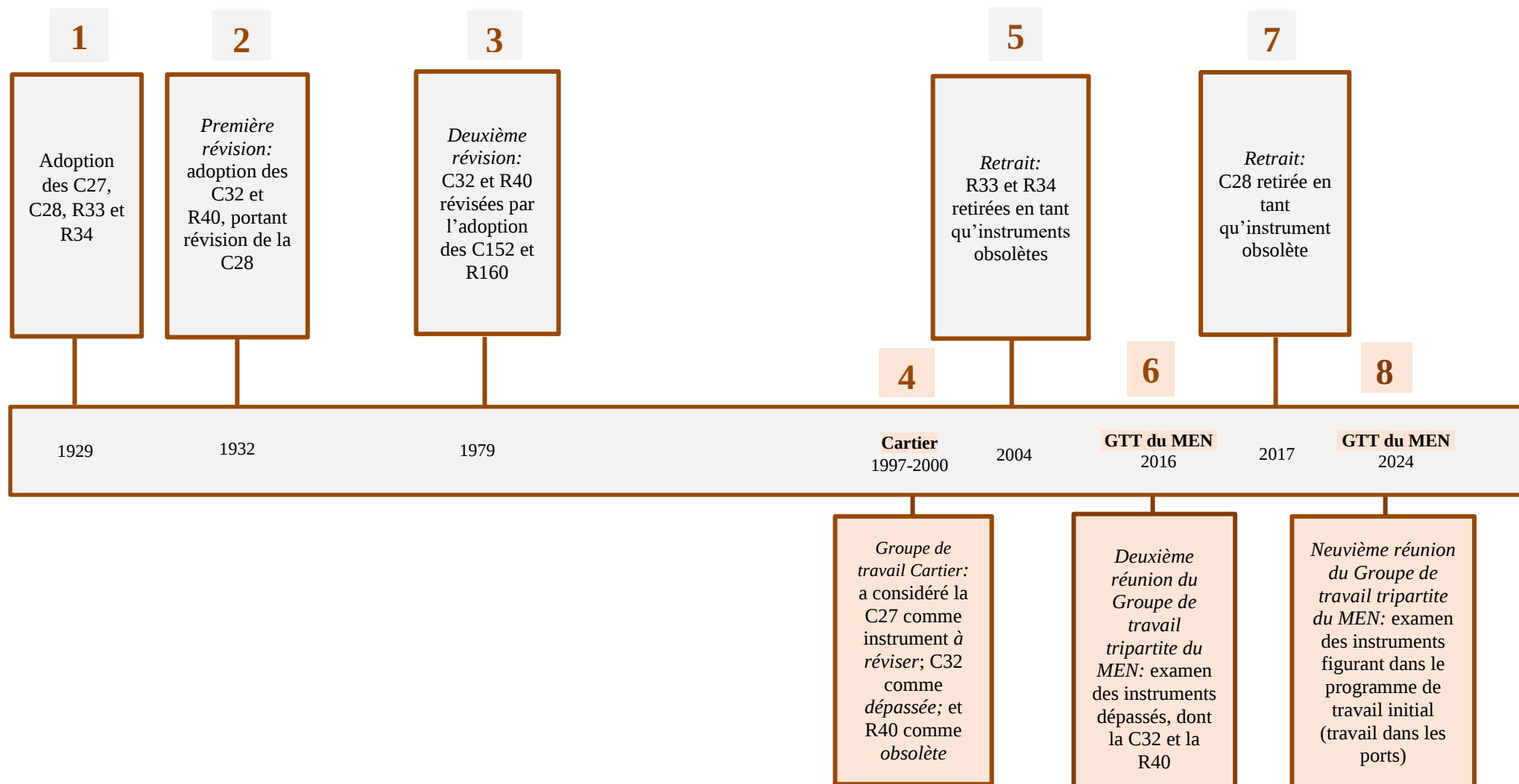
EXAMEN DES INSTRUMENTS CONCERNANT LA SÉCURITÉ ET LA SANTÉ AU TRAVAIL

Note technique 2.1: Instruments concernant la sécurité et la santé au travail (travail dans les ports)

- Trois instruments du programme de travail initial concernent la sécurité et la santé au travail (travail dans les ports):
 - **Convention (n° 27) sur l'indication du poids sur les colis transportés par bateau, 1929**
 - **Convention (n° 32) sur la protection des dockers contre les accidents (révisée), 1932**
 - **Recommandation (n° 40) sur la protection des dockers contre les accidents (réciprocité), 1932**
- *Statut actuel de ces instruments:* ces instruments ont tous été examinés par le Groupe de travail Cartier, à la suite de quoi la convention n° 27 a été classée dans la catégorie des instruments à réviser; la convention n° 32 et la recommandation n° 40 ont été considérées comme étant dépassées.
- *Mesures possibles soumises pour examen:* classification de la convention n° 27; recensement de toute lacune dans la couverture; et mesures de suivi connexes qu'il convient de prendre.

9 août 2024

Activité normative de l'OIT relative à la sécurité et la santé au travail (travail dans les ports): Repères chronologiques



Approche normative de l'OIT relative à la sécurité et la santé au travail (travail dans les ports)

La sécurité et la santé des dockers constituent un aspect important de la réglementation du travail dans les ports via les normes internationales du travail.

En 1928, la Conférence internationale du Travail a pris note de l'émergence du mouvement «Safety first» concernant la prévention des accidents du travail, reconnaissant que la prévention des accidents est un élément essentiel de l'organisation du travail, ainsi qu'un intérêt et un effort communs aux employeurs et aux travailleurs.¹

Les discussions concernant la sécurité au travail dans les ports ont porté sur la nécessité d'une protection contre les accidents des travailleurs occupés au chargement et au déchargement des bateaux; et de rendre obligatoire l'indication du poids sur les gros colis transportés par bateaux, au-delà d'une certaine limite.² En 1929, la convention (n° 28) sur la protection des dockers contre les accidents, 1929, la recommandation (n° 33) sur la protection des dockers contre les accidents (réciprocité), 1929, la recommandation (n° 34) sur la protection des dockers contre les accidents (consultation des organisations), 1929, et **la convention (n° 27) sur l'indication du poids sur les colis transportés par bateau, 1929, ont été adoptées**. Par la suite, la convention n° 28 a été révisée par l'adoption de la **convention (n° 32) sur la protection des dockers contre les accidents (révisée), 1932**, et de la **recommandation (n° 40) sur la protection des dockers contre les accidents (réciprocité), 1932**, qui l'accompagne.

Quarante ans plus tard, les instruments relatifs à la protection des dockers contre les accidents ont été à nouveau révisés par 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.

Depuis 1987, la commission d'experts a constaté une évolution graduelle des méthodes de manutention des charges et a conclu en 1991 que la révision de la convention n° 27 était souhaitable.³ L'évolution de la situation, notamment en ce qui concerne l'utilisation des conteneurs, a conduit à une large ratification par les États Membres d'autres traités internationaux relatifs à ce thème.⁴

Évolution de la situation à l'OIT depuis l'adoption de ces instruments

¹ Conférence internationale du Travail, [Deuxième question à l'ordre du jour: Prévention des accidents du travail](#), 11^e Session, 1928, pp. 669 et 680-681.

² CIT, [Deuxième question à l'ordre du jour: Prévention des accidents du travail](#), p. 683.

³ CIT, Rapport de la CEACR: Troisième question à l'ordre du jour, [Rapport III \(Partie 1A\)](#), 2008, p. 685.

⁴ Organisation maritime internationale: [Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer \(SOLAS\)](#), 1974, Chapitre VI, Règle 2 (entrée en vigueur en 2016); et [Convention internationale sur la sécurité des conteneurs](#), 1972.

1. 1929: la CIT adopte les conventions n^{os} 27 et 28 et les recommandations n^{os} 33 et 34

La convention n^o 27 concerne l'indication du poids sur les gros colis transportés par bateau. Elle prévoit que tout colis ou objet pesant 1 000 kilogrammes (une tonne métrique), ou plus, de poids brut porte à l'extérieur, avant d'être embarqué, l'indication de son poids, marquée de façon claire et durable.

La convention n^o 28 et les recommandations n^{os} 33 et 34, qui prévoyaient la protection des travailleurs occupés au chargement et au déchargement des bateaux contre les accidents, ont été retirées par la Conférence.⁵

Voir: [Convention n^o 27](#); [Convention n^o 28](#); [Recommandation n^o 33](#) et [Recommandation n^o 34](#)

2. 1932: la CIT adopte la convention n^o 32 et la recommandation n^o 40

La convention n^o 32 a porté révision de la convention n^o 28, car on considérait qu'elle était excessivement détaillée et qu'il était donc difficile pour les États Membres de la ratifier; elle prévoit aussi la protection des travailleurs occupés au chargement et au déchargement des bateaux contre les accidents. La recommandation n^o 40 fournit des lignes directrices «tendant à hâter la réciprocité» comme le prévoit la convention n^o 32. Les accords de réciprocité énoncés à l'article 18 et la recommandation n^o 40 n'ont pas été traduits dans les faits.

Voir: [Convention n^o 32](#) et [Recommandation n^o 40](#)

3. 1979: la CIT adopte la convention n^o 152 et la recommandation n^o 160, portant révision de la convention n^o 32 et de la recommandation n^o 40

La convention n^o 152 et la recommandation n^o 160 ont porté révision de la convention n^o 32 et de la recommandation n^o 40. Il s'agit des instruments les plus à jour sur le thème de la santé et de la sécurité des dockers.

La convention n^o 152 est moins détaillée et plus souple que la convention n^o 32, et les accords de réciprocité ont perdu leur caractère prioritaire. La recommandation n^o 160 complète expressément la convention n^o 152 et ne révisé pas formellement la recommandation n^o 40.

Voir: [Convention n^o 152](#) et [Recommandation n^o 160](#)

4. 1997-2000: le Conseil d'administration a considéré que la convention n^o 27 devait être révisée et que la convention n^o 32 et la recommandation n^o 40 étaient dépassées

En 1997, dans le cadre de la suite donnée aux recommandations du Groupe de travail Cartier, le Conseil d'administration a décidé que la convention n^o 32 était dépassée. Il a invité les États Membres ayant ratifié la convention n^o 32 à ratifier la convention n^o 152, entraînant la

⁵ Les recommandations n^{os} 33 et 34 ont été retirées par la CIT en 2004 et la convention n^o 28 a été retirée en 2017.

dénonciation automatique de la convention n° 32. La convention n° 32 portait déjà révision de la convention n° 28, et ces deux conventions ont, à leur tour, été révisées par la convention n° 152. Bien que le Conseil d'administration ait décidé de promouvoir la ratification de la convention n° 152, celle-ci contenant les dispositions les plus à jour sur ce thème, il a décidé en même temps de demander d'autres informations aux États Membres, compte tenu du faible taux de ratification de la convention n° 152.

En 1998, dans le cadre de la suite donnée aux recommandations du Groupe de travail Cartier, le Conseil d'administration a décidé que la convention n° 27 devait être révisée. Le Groupe de travail Cartier avait pris note de l'utilisation croissante des techniques modernes de transport de conteneurs depuis l'adoption de la convention n° 27, ainsi que de l'émergence du thème de la sécurité de la manutention des conteneurs qui nécessitait une réglementation. Une forte majorité d'États Membres s'est prononcée en faveur d'une révision de la convention afin de l'adapter à l'évolution des méthodes de transport, notamment en élargissant son champ d'application au transport de conteneurs, en modifiant la limitation de poids de 1000 kg et en adoptant une approche moderne de l'évaluation des risques.

En 2000, le Conseil d'administration a décidé que la recommandation n° 40 était obsolète puisque remplacée de facto par la convention n° 152. Il a décidé de différer la proposition de retrait de cet instrument à la Conférence jusqu'à un réexamen ultérieur de la situation, compte tenu du fait qu'elle complétait la convention n° 32 encore en vigueur dans un certain nombre d'États Membres.

Voir: [GB.268/LILS/WP/PRS/1](#), parties VIII.9 et 10 (document d'informations préparé par le Bureau pour le Groupe de travail, mars 1997); [GB.268/LILS/5](#), Parties VIII.9 et 10 (discussion du Groupe de travail, mars 1997); [GB.268/8/2](#), paragr. 17 (discussion du Comité LILS, mars 1997); [GB.271/LILS/WP/PRS/2](#) (Mesures de suivi des consultations soumises au Groupe de travail, mars 1998); [GB.271/LILS/5\(Rev.1\)](#), paragr. 40 (discussion du Groupe de travail, mars 1998); [GB.271/11/2](#), paragr. 15 (discussion du Comité LILS, mars 1998; [GB.279/LILS/WP/PRS/4](#), pp 10-11 (Document d'informations préparé par le Bureau pour le Groupe de travail, novembre 2000); [GB.279/LILS/3](#), paragr. 67 (discussion du Comité LILS, novembre 2000); [GB.279/11/2](#), paragr. 13 (décision du Conseil d'administration, novembre 2000); [GB.283/LILS/WP/PRS/1/2](#), (document d'informations préparé par le Bureau pour le Groupe de travail sur le suivi de ses recommandations, mars 2002)

5. 2016: le Groupe de travail tripartite du MEN examine la convention n° 32 dépassée et la recommandation n° 40 dépassée

À sa deuxième réunion en octobre 2016, le Groupe de travail tripartite du MEN a recommandé que le Bureau assure le suivi auprès des États Membres liés par la convention n° 32, en les encourageant à ratifier la convention n° 152, l'instrument le plus à jour sur ce thème; en recueillant des informations auprès des États Membres concernés afin de mieux comprendre les raisons qui les empêchent de ratifier la convention n° 152, en tenant compte du résultat de la réunion tripartite d'experts de novembre 2016 concernant le Recueil de directives pratiques

sur la sécurité et la santé dans les ports.⁶ Le Groupe de travail tripartite du MEN a aussi recommandé, sur la base du rapport du Bureau présentant les informations obtenues dans le cadre du suivi, d'examiner attentivement la situation au regard de la convention n° 32 et de la recommandation n° 40, lors de son examen ultérieur d'autres instruments relatifs aux dockers, et de décider à ce moment-là s'il convient ou non de recommander l'abrogation ou le retrait de ces instruments, selon qu'il convient.

Lorsqu'il a approuvé les recommandations du Groupe de travail tripartite du MEN, à sa 328e session, le Conseil d'administration a indiqué que ce groupe devrait assurer le suivi de la convention n° 32 et de la recommandation n° 40, toutes deux dépassées, à une réunion ultérieure.

Voir: [GB.328/LILS/2/15Rev](#)), paragr. 28 (*Rapport de la deuxième réunion du Groupe de travail tripartite du MEN, octobre 2017*); [GB.328/PV](#), paragr. 581(d) (*Procès-verbaux de la 328e session du Conseil d'administration*)

Analyse de la convention n° 27

Le tableau ci-après fournit une analyse des dispositions de fond de la convention n° 27, qui doit être révisée. Cette analyse fait mention de la Convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), adoptée par l'Organisation maritime internationale, en particulier la Règle 2 du Chapitre VI (2016),⁷ qui concerne les «informations sur la cargaison», et est reconnue par la commission d'experts comme le traité international le plus à jour sur ce thème.⁸

Contrairement aux instruments plus récents, dans lesquels un langage non genré est employé en anglais, la convention n° 27 emploie un langage genré démodé, en partant du principe que le Directeur général du BIT est un homme (article 4).⁹

ANALYSE DES DISPOSITIONS DE FOND DE LA CONVENTION N° 27	
Article 1	• <i>Objectif</i>: précise l'exigence et la procédure par laquelle tout colis ou objet pesant mille kilogrammes (une tonne métrique) ou plus de poids brut, consigné dans les limites du territoire de tout Membre ratifiant la présente convention et destiné à être transporté par mer ou voie navigable intérieure, devra, avant d'être embarqué, porter l'indication de son poids, marquée à l'extérieur de façon claire et durable. Dans des cas exceptionnels, l'indication du poids peut être approximative. L'obligation de veiller à l'observation de

⁶ BIT: Recueil de directives pratiques [La sécurité et la santé dans les ports](#), révisé en 2016, publié en 2018.

⁷ OMI: [Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer \(SOLAS\)](#), 1974, Chapitre VI, Règle 2 (entrée en vigueur en 2016).

⁸ Voir: *Ukraine*, [demande directe](#), adoptée en 2021; et *Angola*, [demande directe](#), adoptée en 2019.

⁹ Voir CIT, [Résolution concernant l'égalité entre les hommes et les femmes et les formulations à employer dans les textes juridiques de l'OIT](#). La Conférence a décidé «que le principe de l'égalité entre les sexes doit être consacré par l'emploi de formulations appropriées dans les textes juridiques officiels de l'Organisation... » et que «tant dans la Constitution que dans les autres textes juridiques de l'Organisation, et conformément aux règles d'interprétation généralement acceptées, l'utilisation du genre masculin inclut le genre féminin, à moins que le contexte ne s'y oppose de manière évidente».

	cette disposition n'incombera qu'au gouvernement du pays d'où le colis ou objet est expédié, à l'exclusion du gouvernement de tout autre pays que ce colis pourra traverser pour arriver à destination; il appartiendra aux législations nationales de décider si l'obligation de marquer le poids de la manière ci-dessus indiquée doit incomber à l'expéditeur ou à quelqu'un d'autre.¹⁰ • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents:</i> aucune disposition similaire. • <i>Pertinence actuelle:</i> l'approche de la convention n° 27, qui exige que le poids dépassant une certaine limite soit indiqué «de façon claire et durable» à l'extérieur des colis ou des objets, est démodée, compte tenu des techniques modernes de la manutention des cargaisons et des progrès technologiques en matière de chargement et de déchargement des cargaisons: s'il est toujours important d'enregistrer et d'indiquer le poids de la cargaison, cette information figure désormais dans les documents d'expédition; et la limite de poids d'une tonne métrique ou plus n'est plus pertinente. La CEACR a reconnu que, puisque la Convention SOLAS contient des dispositions détaillées exigeant que la masse brute de la cargaison ou des engins de transport soit enregistrée et communiquée par le chargeur au personnel concerné, tout texte national mettant en œuvre la Convention SOLAS constituerait également une mesure contribuant à la mise en œuvre de l'article 1 de la C27.¹¹ ○ articles 2 et 3 de la Règle 2 du Chapitre VI de la Convention SOLAS de l'OMI: les informations relatives à la cargaison doivent inclure la masse brute de la cargaison ou des engins de transport; et avant de charger des engins de transport à bord des navires, le chargeur s'assure que la masse brute de ces engins est conforme à la masse brute déclarée sur les documents de transport. ○ article 1 de la Règle 2: le chargeur doit enregistrer et communiquer la masse brute de la cargaison au capitaine ou à son représentant avant le chargement, afin de garantir la sécurité du processus de manutention de la cargaison. En revanche, en vertu de la C27, la législation nationale doit déterminer si l'obligation d'indiquer le poids incombe à l'expéditeur ou à quelqu'un d'autre.
--	---

Les instruments en 2024

A Contexte général

Selon les indicateurs et les données récentes sur les performances portuaires, les ports du monde entier ont, pour la plupart, bien résisté aux récentes crises et perturbations de la chaîne

¹⁰ Si en vertu de l'article 1(3) et (4) de la C27 l'obligation d'indiquer le poids incombe uniquement au gouvernement du pays depuis lequel le colis est expédié, la Règle 2 de la Convention SOLAS reconnaît que l'enregistrement, la communication et la vérification du poids de la cargaison relèvent de la responsabilité du chargeur.

¹¹ La CEACR fait observer que la Règle 2 du Chapitre VI de la Convention SOLAS traite de la question de la jauge brute des conteneurs et que tout texte national mettant en œuvre cette règle constituerait une mesure contribuant à la mise en œuvre de l'article 1 de la convention n° 27. Voir: *Ukraine*, [demande directe](#), adoptée en 2021; et *Angola*, [demande directe](#), adoptée en 2019.

d'approvisionnement mondiale. Ils sont désormais sur la voie de la reprise, soutenus par des réformes politiques et des innovations numériques.¹²

Si avant la pandémie, les mesures de santé et de sécurité appliquées dans les ports étaient principalement axées sur les accidents et les incidents ayant un impact sur les aspects physiques et environnementaux de la sécurité des travailleurs portuaires, ces dernières années, la relation entre la santé et la sécurité au travail et le secteur portuaire a rapidement évolué afin de favoriser une plus grande résilience dans ce secteur.¹³

En ce qui concerne les questions relatives à la manutention des cargaisons, on estime que les mauvaises pratiques en matière d'emballage des cargaisons dans les conteneurs, y compris concernant la classification et la déclaration des cargaisons, coûtent au secteur mondial du transport et de la logistique plus de 6 milliards de dollars chaque année.¹⁴ Ces pratiques peuvent provoquer des accidents et entraîner des blessures ou la mort de travailleurs ou du grand public.¹⁵ C'est pourquoi, reconnaissant la nécessité d'éliminer les mauvaises pratiques à cet égard, le Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport a été adopté conjointement par l'OMI, l'OIT et la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU).¹⁶ Ce code fournit des informations complètes et fait référence à tous les aspects du chargement et de la sécurisation du chargement dans les conteneurs et autres engins de transport, et tient compte des exigences de tous les modes de transport maritime et terrestre.¹⁷

B Situation au regard des normes internationales du travail

(1) Informations relatives à la ratification des conventions n^{os} 27 et 32

La convention n^o 27 a été ratifiée par 65 États Membres.¹⁸ Bien que la convention n'ait pas été révisée et qu'elle soit ouverte à la ratification, il n'y a pas eu d'autres ratifications depuis 2006.

Tous les États Membres qui ont ratifié la convention n^o 27, à l'exception de cinq d'entre eux – *Bosnie-Herzégovine, Burundi, Kirghizstan, Macédoine du Nord et Tadjikistan* – ont également ratifié la Convention SOLAS de l'OMI. La Règle 2 du Chapitre VI de la Convention SOLAS comprend des dispositions détaillées relatives à l'enregistrement de la masse brute de la cargaison et constitue la norme internationale la plus pertinente en ce qui concerne le thème de la convention n^o 27. La Convention SOLAS compte 168 États contractants, dont la flotte

¹² CNUCED, [Review of Maritime Transport](#), 2023, p. 83.

¹³ CNUCED, Synthèse, [De nouvelles stratégies pour les ports pendant la pandémie](#), février 2022, pp. 1 et 3.

¹⁴ [Review of Maritime Transport](#), p. 100.

¹⁵ [Review of Maritime Transport](#), p. 100.

¹⁶ [Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE-ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport](#), 2016.

¹⁷ CNUCED, [Review of Maritime Transport](#), 2023, p. 100.

¹⁸ Depuis 1991, un certain nombre de ratifications peuvent être considérées comme faisant partie des obligations internationales des nouveaux États indépendants.

marchande combinée représente environ 98,91 pour cent du tonnage brut de la flotte marchande mondiale.¹⁹

La convention n° 32 est en vigueur dans 32 États Membres. La convention n° 152 a été ratifiée par 27 États Membres. La ratification de la convention n° 152 a entraîné la dénonciation automatique de la convention n° 32 pour 14 États Membres.²⁰

Convention	Ratifications effectives:	Autres informations
Convention n° 27	65 ratifications effectives (0 dénonciation)	- Dernière ratification: Monténégro (3 juin 2006) - Deux déclarations d'application à des territoires non métropolitains (<i>Chine-Région administrative spéciale de Macao, et Danemark - Îles Féroé</i>).
Convention n° 32	32 ratifications effectives (14 dénonciations)	- Dernière ratification: Serbie (24 novembre 2000) - Cinq déclarations d'application à des territoires non métropolitains (<i>Chine - Région administrative spéciale de Hong-kong, Royaume-Uni - Îles Falkland (Malvinas), Guernesey, Île de Man, Jersey</i>).
Convention n° 152	27 ratifications effectives (0 dénonciation)	- Dernière ratification: Monténégro (27 avril 2017) - Pas de déclaration d'application à des territoires non métropolitains.

(2) Informations relatives à l'application des conventions n°s 27 et 32

La commission d'experts continue de contrôler l'application de ces conventions. Actuellement, 19 commentaires sont en cours concernant l'application de la convention n° 27, et 28 concernant la convention n° 32.

Dans le cadre de l'examen de la convention n° 27, la commission a examiné la législation nationale applicable donnant effet à la convention, et notamment le champ d'application des dispositions concernant l'indication du poids de la charge d'une tonne métrique ou plus,²¹ ainsi que la question de savoir à qui incombe la responsabilité d'indiquer ce poids.²² Prenant note de l'émergence de méthodes modernes de manutention des charges, tout particulièrement en ce qui concerne les conteneurs, la commission d'experts a considéré que si un État Membre partie à la Convention SOLAS de l'OMI a adopté une législation nationale mettant en œuvre la Règle 2 du Chapitre VI, il a effectivement pris des mesures contribuant à l'application de la convention n° 27.²³ S'agissant des quatre États Membres parties à la Convention SOLAS qui n'ont pas fait mention de législation nationale donnant effet à la convention n° 27, la commission a demandé des informations sur tout texte national mettant en œuvre la Règle 2 du Chapitre VI, car cela reviendrait à appliquer l'article 1 de la convention.²⁴ Se référant à

¹⁹ Organisation maritime internationale: [Status of IMO Treaties](#), janvier 2024, p. 18.

²⁰ Cuba, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Mexique, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pérou, Suède et République-Unie de Tanzanie - Tanganyika.

²¹ Bangladesh, [demande directe](#), adoptée en 2023.

²² Japon, [demande directe](#), adoptée en 2013.

²³ Ukraine, [demande directe](#), adoptée en 2021; Angola, [demande directe](#), adoptée en 2023.

²⁴ Ukraine, [demande directe](#), adoptée en 2021; Angola, [demande directe](#), adoptée en 2023; Honduras, [demande directe](#), adoptée en 2019; Panama, [demande directe](#), adoptée en 2013.

l'observation générale de 2007 sur l'application de la convention n° 27, la commission a réitéré sa demande aux gouvernements de fournir des informations sur la manière dont il est donné effet à la convention à la lumière des méthodes modernes de manutention de charges, tout particulièrement en ce qui concerne les conteneurs.²⁵ La commission s'est également référée à la ratification de la Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs de l'OMI qui contient des dispositions relatives aux méthodes modernes de manutention des conteneurs et des exigences en matière de sécurité structurelle.²⁶ Deux États Membres pour lesquels des commentaires sont en cours ont déclaré avoir pris des mesures en vue de la dénonciation de la convention n° 27.²⁷

Dans le cadre de son examen régulier de la convention n° 32, la commission a examiné les dispositions spécifiques de la législation nationale qui donnent effet à la convention et son application dans la pratique, y compris les mesures prises pour prévenir les accidents et les demandes d'informations statistiques;²⁸ ainsi que les dérogations au champ d'application pour certains navires.²⁹ La commission a encouragé les gouvernements à envisager de ratifier la convention n° 152, l'instrument le plus à jour dans ce domaine, conformément à la décision prise par le Conseil d'administration à sa 328e session (octobre - novembre 2016), sur la base des recommandations du Groupe de travail tripartite du MEN.³⁰ La commission a pris note des cas dans lesquels les gouvernements ont indiqué qu'il n'y a pas de dockers ni d'activités portuaires puisqu'étant des pays ne disposant ni de littoral, ni de voie navigable ni de navire;³¹ elle a également pris note des cas dans lesquels la dénonciation de la convention n° 32 est en attente d'un examen tripartite.³²

Principaux éléments d'appréciation à retenir

Dans le cadre de l'examen de la convention n° 27 en vue d'en déterminer le statut, les éléments suivants sont particulièrement pertinents:

- La convention n° 27 n'a pas été révisée, bien que sa révision ait été recommandée par le Groupe de travail Cartier en 1998. Depuis environ 25 ans, il est généralement admis que la convention n° 27 ne tient pas suffisamment compte des techniques de transport et des méthodes modernes de manutention des cargaisons, en particulier en ce qui concerne les conteneurs.

²⁵ *Ukraine*, [demande directe](#), adoptée en 2021; *Honduras*, [demande directe](#), adoptée en 2019; *Panama*, [demande directe](#), adoptée en 2013; *Hongrie*, [demande directe](#), adoptée en 2013. Voir aussi: CIT, Rapport de la CEACR: Troisième point de l'ordre du jour, [Rapport III \(Partie 1A\)](#) 2008, p. 685.

²⁶ *Hongrie*, [demande directe](#), adoptée en 2013.

²⁷ *Kirghizistan*, [demande directe](#), adoptée en 2019; *Papouasie-Nouvelle-Guinée*, [demande directe](#), adoptée en 2019.

²⁸ *Slovénie*, [demande directe](#), adoptée en 2013; *Serbie*, [demande directe](#), adoptée en 2013; *Panama*, [observation](#), adoptée en 2013; *Monténégro*, [demande directe](#), adoptée en 2013.

²⁹ *Serbie*, [demande directe](#), adoptée en 2013.

³⁰ Demandes directes adoptées en 2020 pour: [Singapour](#), [Croatie](#), [Chine – Région administrative spéciale de Hong Kong](#), [Chine](#), [Chili](#); demandes directes adoptées en 2021 pour: [Uruguay](#), [Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord](#), [Ukraine](#), [Sierra Leone](#); demandes directes adoptées en 2022 pour: [Nigéria](#), [Nouvelle Zélande](#), [Maurice](#); demandes directes adoptées en 2023 pour: [Malte](#), [Bulgarie](#), [Belgique](#), [Bangladesh](#), [Azerbaïdjan](#) et observations pour: [Argentine](#) et [Algérie](#).

³¹ *Tadjikistan*, [demande directe](#), adoptée en 2022.

³² *Kirghizistan*, [demande directe](#), adoptée en 2020.

- La CEACR reconnaît que la législation nationale donnant effet à la Règle 2 du Chapitre VI de la Convention SOLAS de l'OMI, qui est la réglementation internationale la plus pertinente et la plus moderne sur ce thème, équivaut à une mesure donnant effet à la convention n° 27. La Convention SOLAS est en vigueur dans 60 des 65 États Membres dans lesquels la convention n° 27 est actuellement en vigueur.³³
- La convention n° 27 fait l'objet d'un contrôle complet par la CEACR.

Dans le cadre de l'examen de la convention n° 32 et de la recommandation n° 40 en vue de déterminer la suite à donner à ces instruments dépassés, les éléments suivants sont particulièrement pertinents:

- La convention n° 32 a été formellement révisée par la convention n° 152 en 1979 au motif qu'elle ne répondait pas à l'évolution du monde du travail. La ratification de la convention n° 152 par un État Membre qui a déjà ratifié la convention n° 32 entraîne la dénonciation automatique de cette dernière.
- La recommandation n° 40 complète la convention n° 32 et a également été considérée comme dépassée par le Groupe de travail Cartier.
- En 2016, lors de sa deuxième réunion, le Groupe de travail tripartite du MEN a examiné la convention n° 32 et la recommandation n° 40, toutes deux dépassées. Lorsqu'il a approuvé les recommandations du Groupe de travail tripartite du MEN, le Conseil d'administration, à sa 328e session, a indiqué que ce groupe devrait assurer le suivi des mesures à prendre lors d'une prochaine réunion, au moment de l'examen des instruments relatifs au travail dans les ports.
- La convention n° 32, fermée à toute nouvelle ratification depuis 1981, est en vigueur dans 32 États Membres. La convention n° 152 est en vigueur dans 27 États Membres.
- La convention n° 32 fait l'objet d'un contrôle complet par la CEACR.

Mesures possibles soumises pour examen concernant les conventions n°s 27 et 32 et la recommandation n° 40

La réglementation de la sécurité et de la santé au travail des dockers est aussi pertinente aujourd'hui qu'elle l'était lors de l'adoption des premiers instruments sur ce thème. L'approche normative ayant évolué, les instruments plus anciens ont été révisés par la convention n° 152, qui adopte une approche large, à jour et sectorielle relative à ce thème. Le sous-thème de l'indication du poids est désormais réglementé par un instrument détaillé de l'OMI, et les questions de sécurité et de santé au travail liées au travail portuaire sont réglementées de manière générale par la convention n° 152. Les instruments plus anciens ont donc perdu leur raison d'être.

Suite à son examen de la convention n° 27 et de la suite à donner à la convention n° 32 et à la recommandation n° 40, qui sont dépassées, le Groupe de travail tripartite du MEN

³³ Les cinq pays suivants ont ratifié la convention n° 27 mais n'ont pas ratifié la Convention SOLAS: Bosnie-Herzégovine, Burundi, Kirghizstan, Macédoine du Nord et Tadjikistan.

modulera les enseignements tirés dans le cadre des activités du Groupe de travail tripartite du MEN propres à cet examen.

Sur la base des informations précédentes, et en vue d'assurer la cohérence avec les précédentes recommandations du Groupe de travail tripartite du MEN, le **Bureau recommande d'envisager**:

- la classification de la convention n° 27 comme un instrument *dépassé*, tout en reconnaissant le statut de la convention n° 32 et de la recommandation n° 40 comme des instruments *dépassés*;
- le recensement *d'aucune lacune dans la couverture* en ce qui concerne la réglementation internationale de la sécurité et de la santé au travail (travail dans les ports); et
- les *mesures de suivi concrètes et assorties de délais* de mise en œuvre, composées des mesures non normatives énoncées ci-dessous.

À cet égard, le Bureau a particulièrement tenu compte de la convention n° 152 sur la sécurité et la santé au travail (travail dans les ports), qui adopte une approche exhaustive et à jour, ainsi que de la Convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) de l'OMI, qui est considérée comme une référence internationale en matière de sécurité des navires marchands et qui régit le sous-thème de l'indication du poids; en conséquence de quoi, l'instrument plus ancien de l'OIT - la convention n° 27 – a perdu sa raison d'être.

Le Groupe de travail tripartite du MEN prendra des décisions au sujet des trois éléments qui relèvent de son mandat et formulera les recommandations correspondantes au Conseil d'administration concernant les conventions n°s 27 et 32 et la recommandation n° 40.

1. STATUT DES INSTRUMENTS À L'EXAMEN:

Le Groupe de travail tripartite du MEN pourrait examiner si, dans le cadre de leur statut juridique actuel d'instruments actifs, la convention n° 27 devrait être classée comme instrument *à jour*, ou *appelant de nouvelles actions en vue de maintenir une pertinence continue et future*, ou comme instrument *dépassé*, tout en reconnaissant que la convention n° 32 et la recommandation n° 40 sont des instruments *dépassés*. Lorsqu'il décidera du statut de la convention n° 27, le Groupe de travail tripartite du MEN examinera si celle-ci est conforme à sa finalité.

2. RECENSEMENT DES LACUNES DANS LA COUVERTURE:

Lorsqu'il déterminera s'il existe ou non des lacunes dans la couverture concernant la sécurité et la santé au travail (travail dans les ports), le Groupe de travail tripartite du MEN devrait tenir compte de tous les éléments pertinents, notamment du fait que ce thème est réglementé par la convention n° 152 sur la sécurité et l'hygiène dans les manutentions portuaires et, en particulier en ce qui concerne l'indication du poids, par la Convention SOLAS de l'OMI.

3. SUITE À DONNER, SELON QU'IL CONVIENT:

Compte tenu de la pratique du Groupe de travail tripartite du MEN et des particularités des instruments à l'examen, le Groupe de travail tripartite du MEN pourrait examiner les mesures de suivi qu'il convient de prendre:

- i. **Si le Groupe de travail du MEN considère que la convention n° 27 a le statut d'instrument dépassé**, il pourrait décider de recommander que l'abrogation par la Conférence de cet instrument soit envisagée:
 - (a) dès que possible;
 - (b) à une session déterminée de la Conférence, selon ce qu'elle décide; ou
 - (c) lorsque tous les États Membres, ou certains d'entre eux, actuellement liés par la convention dépassée auront ratifié Convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS).
- ii. **En revanche, si le Groupe de travail tripartite du MEN considère que la convention n° 27 a le statut d'instrument appelant de nouvelles actions en vue de maintenir une pertinence continue et future**, il pourrait recommander que le Bureau prenne les mesures nécessaires, notamment:
 - (a) l'élaboration de lignes directrices internes pour la fourniture de conseils aux États Membres qui envisagent de ratifier et de mettre en œuvre la Convention SOLAS de l'OMI et la convention n° 152; et
 - (b) la révision via l'inscription d'une question à l'ordre du jour de la Conférence en vue d'une discussion normative ou par des moyens non normatifs, pour compléter la convention n° 152.
- iii. **Si le Groupe de travail du MEN estime que le statut dépassé de la convention n° 32 et de la recommandation n° 40 justifie une décision d'abrogation ou de retrait de ces instruments par la Conférence**, il pourrait décider de recommander que l'abrogation ou le retrait, selon qu'il convient, par la Conférence de cet instrument soit envisagée:
 - (a) dès que possible; ou
 - (b) à une session déterminée de la Conférence, selon ce qu'elle décide; ou
 - (c) lorsque tous les États Membres, ou certains d'entre eux, actuellement liés par la convention n° 32 dépassée auront ratifié la convention n° 152 à jour.
- iv. **Le Groupe de travail tripartite du MEN pourrait reconnaître que pour éviter toute lacune dans la protection juridique des États Membres, ainsi que pour garantir l'application de la réglementation internationale la plus à jour sur la sécurité et la santé au travail des dockers, la promotion de la ratification de la convention n° 152 est nécessaire dans les pays où les conventions n° 27 et 32 sont encore en vigueur**; il pourrait souligner que cela passe par la concertation et l'engagement des gouvernements et des partenaires sociaux, avec l'appui du Bureau. Le Groupe de travail tripartite du MEN pourrait recommander que:

- (a) les mandants tripartites collaborent pour prendre des mesures actives en vue de la ratification et de la mise en œuvre effective de la convention n° 152 par les États Membres dans lesquels les conventions n°s 27 et 32 sont actuellement en vigueur; et
- (b) le Bureau aide les mandants tripartites à prendre des mesures en vue de la ratification et de la mise en œuvre effective de la convention n° 152 par les États Membres dans lesquels les conventions n°s 27 et 32 sont actuellement en vigueur, en mettant en œuvre un plan d'action volontariste adapté à chaque État Membre concerné.