

NEUVIÈME RÉUNION DU GROUPE DE TRAVAIL TRIPARTITE DU MEN

(16-20 SEPTEMBRE 2024)

EXAMEN DES INSTRUMENTS CONCERNANT LE TRAVAIL DANS LES PORTS

Note technique 2.2: Instruments concernant le travail dans les ports

- Deux instruments du programme de travail initial concernent le travail dans les ports:
 - **Convention (n° 137) sur le travail dans les ports, 1973**
 - **Recommandation (n° 145) sur le travail dans les ports, 1973**
- *Statut actuel de ces instruments:* ces instruments ont été examinés par le Groupe de travail Cartier, à la suite de quoi la convention n° 137 et la recommandation n° 145 ont été classées comme ayant un statut intérimaire.
- Aucun fait nouveau important n'est intervenu depuis l'examen par le Groupe de travail Cartier.
- *Mesures possibles soumises pour examen:* classification de la convention n° 137 et de la recommandation n° 145; 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 concernant le travail dans les ports: Repères chronologiques

1

Adoption de
la C137 et
de la R145

1973

2

Cartier
1997-2000

*Groupe de
travail
Cartier: a
classé la
C137 et la
R145 comme
ayant un
statut
intérimaire*

3

GTT du MEN
2024

*Neuvième
réunion du
Groupe de travail
tripartite du
MEN: examen
des instruments
du programme de
travail initial
concernant le
travail dans les
ports*

Approche normative de l'OIT relative au travail dans les ports

L'Organisation internationale du Travail reconnaît depuis longtemps que l'évolution de la nature du travail dans les ports peut avoir un impact profond sur les conditions de travail et la vie des dockers.

Dans les années 1970, de nouvelles méthodes de manutention des cargaisons ont permis d'accélérer les opérations portuaires, de réduire les coûts de chargement et de déchargement du fret, d'accélérer les délais de rotation des navires et de réduire l'effort physique nécessaire à la manutention des cargaisons.¹ Ces nouvelles méthodes ont permis d'améliorer l'efficacité globale du travail dans les ports et de réduire la main-d'œuvre nécessaire à sa réalisation.² La **convention (n° 137) et la recommandation (n° 145) sur le travail dans les ports, 1973**, visaient, au moment de leur adoption, à faire face aux répercussions sociales des nouvelles méthodes de manutention des cargaisons, et couvraient différentes questions telles que la cessation de la relation d'emploi, les salaires minimums, la sécurité et la santé au travail, la formation professionnelle et la sécurité sociale.

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

1. 1973: la CIT adopte la convention n° 137 et la recommandation n° 145

La convention n° 137 a été adoptée pour réduire au minimum les répercussions sociales des nouvelles méthodes de manutention dans les ports. La convention n° 137 vise à offrir une protection aux dockers au cours de leur vie professionnelle via des mesures visant les conditions d'accès à l'emploi et celles dans lesquelles le travail s'effectue; à prévoir et gérer au mieux, par les mécanismes appropriés, les variations de travail et des contingents nécessaires.³

La recommandation n° 145 complète la convention n° 137. Elle contient des mesures détaillées visant à réduire l'impact négatif sur les travailleurs découlant des nouvelles méthodes de manutention des cargaisons dans les ports, et à renforcer leur impact positif.

Voir: [Convention n° 137](#) et [Recommandation n° 145](#)

2. 1997: le Conseil d'administration considère la convention n° 137 comme ayant un statut intérimaire

¹ BIT, [Répercussions sociales des nouvelles méthodes de manutention \(docks\)](#) 1973, Rapport V (1), paragr. 7.

² BIT, [Répercussions sociales des nouvelles méthodes de manutention \(docks\)](#) 1973, Rapport V (1), paragr. 7.

³ BIT, [COVID-19 and the port sector](#), juin 2021, Note sectorielle du BIT, page 11.

Le Conseil d'administration a approuvé la recommandation du Groupe de travail Cartier visant au maintien du statu quo de la convention n° 137.⁴

Le Groupe de travail a noté que, bien que la convention n° 137 ait été adoptée pour réduire au minimum les répercussions sociales des nouvelles méthodes de manutention des cargaisons dans les ports, depuis son adoption et son entrée en vigueur, d'autres méthodes de manutention des cargaisons – la conteneurisation en particulier – sont apparues et ont révolutionné les transports nationaux et internationaux et l'industrie portuaire dans la plupart des pays. Deux réunions tripartites de l'OIT sur les problèmes sociaux et de travail provoqués par les ajustements structurels dans l'industrie portuaire se sont tenues en 1995 et 1996, où il est apparu clairement que les avis étaient très partagés quant à la pertinence de la convention n° 137. En conséquence, il a été demandé à la commission d'experts de préparer une étude d'ensemble sur les difficultés rencontrées par les États Membres pour ratifier et appliquer la convention n° 137.⁵ Le statut de la convention n° 137 allait être réexaminé en temps utile.

Voir: [GB.270/LILS/WP/PRS/2](#), Partie VII (document d'information préparé par le Bureau, novembre 1997); [GB.270/LILS/3\(Rev.1\)](#), partie VII (discussion du Groupe de travail, novembre 1997); [GB.270/9/2](#), paragr. 23 (décision du Comité LILS, novembre 1997)

3. 2000: le Conseil d'administration considère la recommandation n° 145 comme ayant un statut intérimaire

Le Conseil d'administration a approuvé la recommandation du Groupe de travail Cartier de maintenir le statu quo à l'égard de la recommandation n° 145.⁶ Suite à l'éventuel examen de l'Étude d'ensemble sur les dockers, son statut allait être réexaminé à un stade ultérieur.

Voir: [GB.279/LILS/WP/PRS/4](#), partie IV.3 (Document d'information préparé par le Bureau, novembre 2000); [GB.279/LILS/3](#), paragr. 68 (discussion du Groupe de travail, novembre 2000); [GB.279/11/2](#), paragr. 13 (décision du Comité LILS, novembre 2000)

Analyse de la convention n° 137 et de la recommandation n° 145

Le tableau ci-après présente une analyse, disposition par disposition, des dispositions de fond de la convention n° 137 et de la recommandation n° 145.

Contrairement aux instruments plus récents, qui emploient un langage non genré en anglais, la convention n° 137 (articles 11 et 12) part du principe que le Directeur général du BIT est un homme.⁷

⁴ Un document d'information sur le suivi des recommandations du Groupe de travail Cartier en 2002 proposait de maintenir le statu quo pour 13 conventions, y compris la C137: [GB.283/LILS/WP/PRS/1/2](#), paragr. 40.

⁵ BIT, *Étude d'ensemble sur le travail dans les ports*, 2002, Rapport III (Partie 1B).

⁶ Un document d'information sur le suivi des recommandations du Groupe de travail Cartier en 2002 proposait de maintenir le statu quo pour 25 recommandations, dont la R145: [GB.283/LILS/WP/PRS/1/2](#), paragr. 55.

⁷ 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

ANALYSE DES DISPOSITIONS DE FOND DE LA CONVENTION N° 137	
Article 1	• <i>Objectif</i>: la C137 s'applique aux personnes qui sont disponibles de manière régulière pour un travail de dockers et qui tirent leur revenu annuel principal de ce travail. Les expressions 'dockers' et 'travail dans les ports' désignent des personnes et des activités définies comme telles par la législation ou la pratique nationales. Les organisations d'employeurs et de travailleurs intéressées doivent être consultées lors de l'élaboration et de la révision de ces définitions ou y être associées de toute autre manière; il devra, en outre, être tenu compte des nouvelles méthodes de manutention et de leurs répercussions sur les diverses tâches des dockers. • <i>Comparaison avec les articles 1 et 3 de la C152 et les paragr. 1 et 2 de la R160</i>: définit le travail dans les ports comme «tout ou partie des opérations de chargement ou de déchargement de tout navire ainsi que toutes les activités qui s'y rapportent» et les dockers comme «toute personne occupée à des manutentions portuaires». La définition doit être établie par la législation ou la pratique nationale. • <i>Pertinence actuelle</i>: cohérence avec les instruments à jour sur les dockers, et permet une application flexible en fonction de la législation et des pratiques nationales et en prévoyant des révisions en fonction de l'évolution de la situation.
Article 2	• <i>Objectif</i>: il incombe à la politique nationale d'encourager tous les milieux intéressés à assurer aux dockers, dans la mesure du possible, un emploi permanent ou régulier. Un minimum de périodes d'emploi ou un minimum de revenu doit être assuré aux dockers, dont l'ampleur et la nature dépendront de la situation économique et sociale du pays et du port dont il s'agit. • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents</i>: ○ Pas de normes similaires de l'OIT prévoyant des périodes minimales d'emploi, y compris pour les dockers. ○ <i>Articles 1 et 3 de la C131</i>: prévoit un système de salaires minima protégeant tous les groupes de salariés, selon qu'il convient; pour déterminer le niveau du salaire minimum, il faut tenir compte des besoins des travailleurs et des facteurs économiques. • <i>Pertinence actuelle</i>: si les dockers sont couverts par les protections en matière de salaire minimum dans la C131, la C137 régit l'emploi des dockers, y compris les périodes minimales d'emploi. La notion du revenu minimum est différente de celle du salaire minimum.
Articles 3 et 4	• <i>Objectif</i>: des registres seront établis et tenus à jour pour toutes les catégories professionnelles de dockers selon des modalités que la législation ou la pratique nationales détermineront. Les dockers immatriculés auront priorité pour l'obtention d'un travail dans les ports et devront se tenir prêts à travailler selon des modalités que la législation ou la pratique nationales détermineront. L'effectif des registres sera revu périodiquement afin de le fixer à un niveau correspondant aux besoins du port. Lorsqu'une réduction de l'effectif d'un registre devient nécessaire, toutes mesures utiles seront prises en vue d'en prévenir ou d'en atténuer les effets préjudiciables aux dockers. • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents</i>: aucune disposition similaire. • <i>Pertinence actuelle</i>: l'immatriculation des dockers fait toujours partie intégrante des modalités de fonctionnement du secteur portuaire dans de nombreux pays et peut contribuer à la transition vers la formalité.

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».

Article 5	• <i>Objectif</i>: pour tirer des nouvelles méthodes de manutention le maximum d'avantages sociaux, il incombe à la politique nationale d'encourager les employeurs ou leurs organisations, d'une part, et les organisations de travailleurs, d'autre part, à coopérer à l'amélioration de l'efficacité du travail dans les ports, avec, le cas échéant, le concours des autorités compétentes. • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents</i>: aucune disposition similaire. • <i>Pertinence actuelle</i>: cohérent avec la pratique actuelle.
Article 6	• <i>Objectif</i>: les Membres feront en sorte que les règles appropriées concernant la sécurité, l'hygiène, le bien-être et la formation professionnelle des travailleurs soient appliquées aux dockers. • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents</i>: ○ SST, article 4 de la C152: prévoit des mesures détaillées sur la sécurité et la santé qu'il convient de prendre via la législation nationale en ce qui concerne le travail dans les ports. ○ Sécurité sociale, C102 et C128: prévoient des normes minimales en matière de protection sociale. ○ Formation professionnelle, R195: exige des États Membres de reconnaître leur responsabilité première en matière d'éducation et de formation et d'élaborer et de mettre en œuvre une stratégie nationale de formation, en collaboration avec les partenaires sociaux. • <i>Pertinence actuelle</i>: la C152 est l'instrument le plus à jour en matière de sécurité et de santé au travail des dockers, établissant des mesures détaillées pour assurer la santé et la sécurité des dockers.⁸ Les dockers sont couverts par les normes internationales du travail d'application générale en matière de sécurité sociale et de formation professionnelle.
ANALYSE DES DISPOSITIONS DE FOND DE LA RECOMMANDATION N° 145	
I. CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS	
Paragr. 1 - 2	• <i>Objectif</i>: champ d'application de la R145, tel que visé à l'article 1 de la C137. • <i>Comparaison avec la C152 et la R160</i>: dans les instruments à jour sur la sécurité et la santé au travail des dockers, la définition du «travail dans les ports» doit être établie par la législation ou la pratique nationale, et le travailleur est «toute personne engagée dans le travail portuaire». • <i>Pertinence actuelle</i>: cohérent avec la pratique actuelle.
II. EFFETS DES CHANGEMENTS APPORTÉS AUX MÉTHODES DE MANUTENTION DANS LES PORTS	
Paragr. 3 - 6	• <i>Objectif</i>: dans chaque pays et, le cas échéant, dans chaque port, l'effet probable des changements apportés aux méthodes de manutention, en particulier sur les possibilités d'emploi et les conditions de travail des dockers ainsi que sur la structure de l'emploi dans les ports, devrait être régulièrement et systématiquement évalué, et les mesures qui paraîtraient devoir être prises devraient être systématiquement examinées par des organismes aux travaux desquels devraient participer les représentants des organisations d'employeurs et de travailleurs intéressés et, le cas échéant, les représentants des autorités compétentes. L'introduction de nouvelles méthodes de manutention et les mesures à prendre à cet égard devraient être

⁸ BIT, [Étude d'ensemble sur le travail dans les ports](#), 2002, Rapport III (Partie 1B), paragr. 225 et 169.

	coordonnées, sur le plan national et régional, avec les programmes et politiques du développement et de la main-d'oeuvre. Tous renseignements utiles devraient être régulièrement réunis, telles que les méthodes de manutention utilisées dans le transport de marchandises, l'origine et la destination des marchandises manutentionnées, les estimations des tendances futures; estimation de la main-d'oeuvre requise dans les ports pour la manutention; les pays devraient adopter des méthodes de manutention des marchandises en fonction de leur situation nationale. • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents</i>: aucune disposition similaire. • <i>Pertinence actuelle</i>: cohérents avec l'approche à jour de l'application flexible des instruments pour répondre aux éventuelles évolutions technologiques et industrielles.
III. RÉGULARISATION DE L'EMPLOI ET DU REVENU	
Paragr. 7 - 10	• <i>Objectif</i>: dans la mesure du possible, un emploi permanent ou régulier devrait être assuré à tous les dockers. Lorsque l'emploi permanent ou régulier des dockers n'est pas possible, il faudrait leur fournir des garanties d'emploi ou des garanties de revenu, ou les deux, dont l'ampleur et la nature dépendront de la situation économique et sociale du pays et du port dont il s'agit. Ces garanties pourraient comprendre un emploi pour un nombre convenu d'heures ou de postes par an, par mois ou par semaine, ou garantie d'une paie correspondante; allocations de présence; prestations d'assurance-chômage. Mesures positives à prendre pour éviter ou minimiser la réduction de la main-d'œuvre sans affecter l'efficacité des opérations portuaires. Protection financière en cas de réduction inévitable de la main-d'œuvre. • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents</i>: ○ Aucune disposition sur la régularisation de l'emploi. ○ <i>Articles 1 et 3 de la C131</i>: tout Membre qui ratifie la présente convention s'engage à établir un système de salaires minima protégeant tous les groupes de salariés dont les conditions d'emploi sont telles qu'il serait approprié d'assurer leur protection. Pour déterminer ce niveau, il faut tenir compte des besoins des travailleurs et des facteurs économiques. La notion de revenu minimum diffère de celle du salaire minimum. ○ Aucune disposition similaire ne régit le travail posté pour les dockers. ○ <i>C102</i>: établit des normes minimales en matière de sécurité sociale et de prestations de chômage. ○ <i>C158</i>: protection contre les licenciements injustifiés et protection des revenus correspondants. • <i>Pertinence actuelle</i>: précise certains éléments de la C137, qui est le seul instrument traitant de la situation spécifique des dockers en ce qui concerne la régularisation de l'emploi et des revenus. Les dockers sont couverts par d'autres normes internationales du travail pertinentes d'application générale.
Paragr. 11 - 16	• <i>Objectif</i>: des registres devraient être établis et tenus à jour pour toutes les catégories professionnelles de dockers, en vue d'empêcher l'utilisation de main-d'oeuvre supplémentaire quand le travail à exécuter ne suffit pas à assurer un niveau de vie convenable pour les dockers et d'appliquer des systèmes de régularisation de l'emploi ou de stabilisation des gains ainsi que de répartition de la main-d'oeuvre dans les ports. Le nombre des catégories spécialisées devrait être réduit et leur définition modifiée en fonction des changements dans la nature du travail. La distinction entre le travail à bord et le travail à quai devrait, si possible, être abolie. S'il n'y a pas d'emploi permanent ou régulier pour tous les dockers, les registres devraient refléter les personnes occupant un emploi régulier et celles qui constituent la réserve. Nul ne devrait normalement être employé en qualité de docker s'il n'est pas immatriculé

	comme tel. Les dockers immatriculés devraient se tenir prêts à travailler selon des modalités déterminées par la législation ou la pratique nationales. • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents</i>: aucune disposition similaire. • <i>Pertinence actuelle</i>: précise certains éléments de la C137.
Paragr. 17 - 22	• <i>Objectif</i>: l'effectif des registres devrait être revu périodiquement par les parties intéressées afin d'être fixé à un niveau suffisant pour les besoins du port, tout en n'étant pas trop élevé; les facteurs pertinents, y compris l'évolution des méthodes de manutention des marchandises et des tendances commerciales, doivent être pris en considération. Lorsque baisse la demande pour certaines catégories de dockers, tous efforts devraient être faits pour continuer à employer les travailleurs intéressés dans le secteur portuaire, en leur offrant un recyclage dans d'autres emplois de ce secteur; si une réduction de l'ensemble de l'effectif du registre devient inévitable, le nécessaire devrait être fait pour aider les dockers à trouver un emploi dans d'autres industries. Toute réduction de l'effectif du registre devenue nécessaire devrait s'effectuer de façon progressive et sans licenciements. Pour déterminer l'ampleur de la réduction, il faudrait tenir compte de certains facteurs. Des conditions spécifiques de licenciement doivent être remplies. Le système d'affectation devraient fournir aux employeurs la main-d'œuvre nécessaire et à chaque docker immatriculé une part équitable du travail disponible; réduire la nécessité de se présenter aux appels d'embauche; et s'assurer que les dockers accomplissent leurs tâches. Le transfert des dockers employés régulièrement par un employeur à un travail temporaire pour le compte d'un autre employeur devrait être autorisé, lorsque cela est nécessaire. • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents</i>: ○ C158 et R166: protection contre le licenciement injustifié et droits associés. ○ C102 et C128: établissent des normes minimales en matière de sécurité sociale, de prestations de chômage et de pensions de retraite. • <i>Pertinence actuelle</i>: précise certains éléments de la C137, qui est le seul instrument portant sur l'immatriculation des dockers. Les dockers sont couverts par d'autres normes internationales du travail pertinentes d'application générale.
IV. RELATIONS PROFESSIONNELLES	
Paragr. 23 - 27	• <i>Objectif</i>: la discussion et la négociation entre les employeurs et les travailleurs intéressés devraient tendre à un arrangement global embrassant l'ensemble des mesures sociales requises pour faire face aux conséquences des nouvelles méthodes de manutention. Un organisme mixte approprié devrait être institué, là où il n'existe pas encore, afin de créer entre dockers et employeurs un climat de confiance et de collaboration permettant l'introduction de changements sociaux et techniques sans tension ni conflit et le règlement rapide de toute réclamation conformément à la R130. Les organisations d'employeurs et de travailleurs devraient participer à l'application des mesures sociales requises et, en particulier, à la mise en oeuvre des régimes de régularisation de l'emploi ou de stabilisation des gains. Des politiques de communication conformes à la R129 devraient être établies et mises en œuvre. • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents</i>: aucune disposition similaire. • <i>Pertinence actuelle</i>: dispositions généralement cohérentes avec la pratique actuelle.
V. ORGANISATION DU TRAVAIL DANS LES PORTS	

Paragr. 28 - 30	• <i>Objectif</i>: pour tirer des nouvelles méthodes de manutention le maximum d'avantages sociaux, il incombe à la politique nationale d'encourager les employeurs ou leurs organisations, d'une part, et les organisations de travailleurs, d'autre part, à coopérer à l'amélioration de l'efficacité du travail dans les ports, avec, le cas échéant, le concours des autorités compétentes. Ces accords devraient inclure l'utilisation des connaissances scientifiques relatives aux conditions portuaires; formation professionnelle; élimination des pratiques démodées et des temps improductifs; souplesse accrue dans l'affectation de la main-d'œuvre, un effectif par équipes; travail par postes et travail pendant les congés hebdomadaires; utilisation efficace des équipements mécaniques. Des accords sur la régularisation de l'emploi ou la stabilisation des gains devraient être conclus. • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents</i>: aucune disposition similaire. • <i>Pertinence actuelle</i>: dispositions cohérentes avec la pratique actuelle dans le secteur portuaire.
VI. CONDITIONS DE TRAVAIL ET DE VIE	
Paragr. 31 - 35	• <i>Objectif</i>: la législation sur la sécurité, l'hygiène, le bien-être et la formation professionnelle applicable aux entreprises industrielles devrait, sous réserve des adaptations techniques nécessaires, s'appliquer effectivement dans les ports, afin que les conditions de travail des dockers ne soient pas moins favorables que celles de la majorité des travailleurs de l'industrie. Des mesures spécifiques sur le travail posté devraient être adoptées, notamment en ce qui concerne les restrictions et les limites imposées au travail posté et consécutif; indemnisation spéciale; durée maximum et horaire appropriés. En réponse aux nouvelles méthodes de manutention du fret et à leur impact, les modes et les barèmes de rémunération devraient être réexaminés et révisés et, si possible, améliorés. Des régimes de pensions et de retraite appropriés devraient être prévus. • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents</i>: ○ <i>Article 4 de la C152</i>: les mesures relatives à la sécurité et à la santé liées au travail dans les ports doivent être adoptées via la législation nationale. ○ <i>R195</i>: les Membres ont une responsabilité première en matière d'éducation et de formation, et pour élaborer et mettre en œuvre une stratégie nationale de formation, en collaboration avec les partenaires sociaux. ○ <i>C102 et C128</i>: normes minimales concernant la sécurité sociale, les prestations de vieillesse et les pensions de retraite. ○ Aucune disposition similaire ne régit le travail posté des dockers. • <i>Pertinence actuelle</i>: les dockers sont couverts par d'autres normes internationales du travail pertinentes d'application générale. La R145 traite de la situation spécifique des dockers en ce qui concerne le travail posté, qui n'est pas réglementé par d'autres instruments à jour.⁹
VII. DIVERS	

⁹ Il convient de noter que les conventions n^{os} 43 et 49, seuls instruments sur le temps de travail réglementant les périodes minimales de repos pour le travail posté, font partie des instruments sur le temps de travail qui seront examinés par le Groupe de travail tripartite du MEN à sa dixième réunion (2025). Comme il s'agissait d'instruments dépassés, le Conseil d'administration a indiqué, dans le cadre du suivi des recommandations formulées par le Groupe de travail tripartite du MEN à sa deuxième réunion (2016), que celui-ci «assurait lui-même le suivi de la lacune réglementaire observée en ce qui concerne le travail posté, lors d'une discussion ultérieure ... sur les instruments relatifs à la durée du travail»: [GB.328/LILS/2/1\(Rev.\)](#), paragr. 5(d).

Paragr. 36	• <i>Objectif</i>: il est envisagé d'appliquer les dispositions appropriées aux travailleurs occasionnels ou saisonniers conformément à la législation ou à la pratique nationales. • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents</i>: aucune disposition similaire. • <i>Pertinence actuelle</i>: dispositions cohérentes avec la pratique actuelle dans le secteur portuaire. Elargissent le champ d'application aux dockers occasionnels et saisonniers, chaque fois que cela est approprié et réalisable.¹⁰
-------------------	--

Les instruments en 2024

A Contexte général

En 2023, la part des recettes totales consacrée à la masse salariale des travailleurs portuaires a diminué.¹¹ Cette baisse peut indiquer un arrêt des augmentations salariales et des plans de recrutement prudents. Il convient également de noter le faible niveau des dépenses médianes consacrées à la formation par rapport à la masse salariale sur la période 2016-2022, qui va de 0,3 pour cent à 1,1 pour cent.¹² La valeur la plus basse a été enregistrée en 2022, ce qui reflète un taux en baisse depuis 2018. Si des données montrent que les programmes de formation sont désormais en ligne, ce qui a entraîné une réduction des coûts, le niveau global est très faible compte tenu de la nécessité de former les travailleurs dans les ports pour leur permettre de suivre les tendances d'évolution dans ce secteur.¹³

B Situation au regard des normes internationales du travail

(1) Informations relatives à la ratification de la convention n° 137

La convention n° 137 est en vigueur dans 24 États Membres. Il y a vingt ans, dans son Étude d'ensemble sur les dockers, la commission d'experts notait que les gouvernements de certains pays considéraient être dans l'impossibilité de ratifier la convention parce que certaines politiques n'étaient pas conformes aux exigences de la convention. La commission a estimé qu'un grand nombre de gouvernements, d'organisations représentatives d'employeurs ou de travailleurs ne se rendaient pas suffisamment compte de l'étendue de la souplesse de la convention.¹⁴

Convention	Ratifications effectives:	Autres informations
Convention n° 137	24 ratifications effectives (1 dénonciation)	• Dernière ratification: <i>Fédération de Russie</i> (14 juillet 2004)

¹⁰ BIT, *Étude d'ensemble sur le travail dans les ports*, 2002, Rapport III (Partie 1B), paragr. 99.

¹¹ CNUCED, *Review of Maritime Transport 2023*, p. 105.

¹² CNUCED, *Review of Maritime Transport 2023*, p. 105.

¹³ CNUCED, *Review of Maritime Transport 2023*, p. 105.

¹⁴ BIT, *Étude d'ensemble sur le travail dans les ports*, 2002, Rapport III (Partie 1B), paragr. 237.

		• Ratification par date: 1970-1980: 13;¹⁵ 1980-1990: 7;¹⁶ 1990-2000: 1;¹⁷ 2000-2010: 3.¹⁸ • Ratification en Europe et Asie centrale: 10 ratifications;¹⁹ Afrique: 5 ratifications;²⁰ Amériques: 6 ratifications;²¹ Asie et le Pacifique: 2 ratifications;²² États arabes: 1 ratification.²³ • Pas de déclaration d'application à des territoires non métropolitains.
Convention n° 152	27 ratifications effectives (0 dénonciation)	• Dernière ratification: <i>Monténégro</i> (27 Avril 2017) • Pas de déclaration d'application à des territoires non métropolitains.

(2) Informations concernant l'application de la convention n° 137

La commission d'experts continue de contrôler l'application de la convention n° 137. Actuellement, 21 commentaires sont en cours concernant l'application de cette convention. Dans le cadre de l'examen de la convention n° 137, la commission a examiné la législation nationale applicable donnant effet à certaines dispositions de la convention, y compris les catégories professionnelles relevant des «dockers»; les politiques encourageant l'emploi permanent ou régulier; l'immatriculation, la priorité du travail et l'effectif des registres; la coopération avec les partenaires sociaux pour améliorer l'efficacité du travail dans les ports; et la sécurité, la santé, le bien-être et la formation professionnelle des dockers.²⁴ La commission a demandé des informations sur le processus de «modernisation» des ports et l'impact en découlant sur l'emploi et les conditions de travail des dockers;²⁵ et sur le nombre de dockers immatriculés et les réglementations relatives à l'emploi et aux conditions de travail.²⁶ Elle a réitéré l'invitation faite par le Conseil d'administration aux États Membres, dans le cadre du suivi des recommandations du Groupe de travail tripartite du MEN en 2016, à envisager de ratifier la convention n° 152.²⁷ Elle s'est interrogée sur la pertinence de la convention n° 137 dans les pays sans littoral qui n'ont pas de ports ni de zone portuaire industrielle.²⁸

En 2023, la commission a rappelé que l'établissement de registres de travailleurs est essentiel pour parvenir à un équilibre entre la une répartition efficace de la main-d'œuvre dans les ports et l'application d'un système de régularisation d'emploi ou de stabilisation des gains en faveur des dockers. La convention n° 137 et la recommandation n° 145 n'imposent pas de modalités

¹⁵ Afghanistan, Australie, Costa Rica, Cuba, Finlande, France, Iraq, Kenya, Norvège, Pologne, Roumanie, Espagne et Suède.

¹⁶ Égypte, Guyana, Italie, Nicaragua, Portugal, République-Unie de Tanzanie et Uruguay.

¹⁷ Brésil.

¹⁸ Fédération de Russie, Nigéria et Maurice.

¹⁹ Fédération de Russie, Italie, Portugal, Finlande, France, Norvège, Pologne, Roumanie, Espagne et Suède.

²⁰ Nigéria, Maurice, Égypte, République-Unie de Tanzanie et Kenya.

²¹ Brésil, Guyana, Nicaragua, Uruguay, Costa Rica et Cuba.

²² Afghanistan et Australie.

²³ Iraq.

²⁴ Maurice, [demande directe](#), adoptée en 2022; Nigéria, [demande directe](#), adoptée en 2022; Uruguay, [demande directe](#), adoptée en 2021; Costa Rica, [demande directe](#), adoptée en 2020; Égypte, [demande directe](#), adoptée en 2020; Finlande, [demande directe](#), adoptée en 2020; Fédération de Russie, [demande directe](#), adoptée en 2018; Espagne, [demande directe](#), adoptée en 2018; Italie, [observation](#), adoptée en 2017; Pologne, [demande directe](#), adoptée en 2017; Roumanie, [demande directe](#), adoptée en 2017.

²⁵ Norvège, [observation](#), adoptée en 2023; République-Unie de Tanzanie, [demande directe](#), adoptée en 2022.

²⁶ Nicaragua, [demande directe](#), adoptée en 2022; Cuba, [demande directe](#), adoptée en 2020; Guyana, [demande directe](#), adoptée en 2018; Suède, [demande directe](#), adoptée en 2017.

²⁷ Kenya, [demande directe](#), adoptée en 2017.

²⁸ Afghanistan, [demande directe](#), adoptée en 2023.

particulières en ce qui concerne l'établissement des registres. Notant que l'immatriculation des travailleurs portuaires ne constitue qu'une alternative à une situation idéale où ces derniers bénéficieraient ou se verraient garantir un emploi permanent, la commission a fait observer que dans les ports modernes, l'usage est souvent de disposer de travailleurs bénéficiant d'un emploi régulier, voire permanent, tout en disposant d'une réserve de travailleurs temporaires ou occasionnels.²⁹

Dans son Étude d'ensemble de 2002, la commission n'a pas été en mesure d'examiner pleinement l'effet dans la pratique de l'établissement de registres et de l'adaptation de la main-d'œuvre aux besoins des ports, en raison de l'insuffisance des informations communiquées par les États Membres.³⁰ Elle note que, de plus en plus, dans de nombreux pays, les dockers sont assurés d'un emploi permanent avec un revenu minimum, dans les mêmes conditions que les autres travailleurs de ce secteur; pour de nombreux pays, certaines des mesures prévues par ces instruments ont perdu de leur pertinence.³¹ Néanmoins, la convention n° 137 et la recommandation n° 145, seuls instruments portant sur l'emploi et les conditions de travail des dockers, gardent toute leur pertinence «lorsque la nature du travail portuaire n'a pas changé ou en cas de situations de transition».³² Ces instruments prévoient les mesures de protection spécifiques nécessaires et offrent des alternatives quant à la manière d'aborder la question des réductions des effectifs, souvent massives, lorsqu'elles ont lieu. Les trois principes majeurs de la convention n° 137 - emploi permanent ou régulier, gain minimum et système d'immatriculation, prescrits par la convention, ont prouvé leur pertinence, même dans les pays qui se sont dotés de ports hautement mécanisés ne nécessitant qu'un nombre réduit de dockers, ainsi que dans les pays et les ports qui n'ont pas encore subi le processus de modernisation.³³

Aucune réclamation n'a été présentée au titre de l'article 24 de la Constitution de l'OIT concernant la convention n° 137. La dernière réclamation concernait l'Uruguay en 2019.³⁴

Principaux éléments d'appréciation à retenir

Dans le cadre de l'examen de la convention n° 137 et de la recommandation n° 145 en vue d'en déterminer le statut, les éléments suivants sont particulièrement pertinents:

- La convention n° 137 et la recommandation n° 145 sont classées dans la catégorie des instruments ayant un statut intérimaire, sur la base de la recommandation du Groupe de travail Cartier.
- Au moment de l'examen de ces instruments par le Groupe de travail Cartier, les méthodes de manutention des cargaisons avaient profondément changé depuis l'adoption de ces instruments. Le Conseil d'administration a demandé à la commission d'experts d'élaborer

²⁹ Norvège, [observation](#), adoptée en 2023. Voir aussi: Case No. HR-2016-2554-P, *Holship Norge AS v. Norwegian Transport Workers' Union (NTF)*.

³⁰ BIT, [Étude d'ensemble sur le travail dans les ports](#), 2002, Rapport III (Partie 1B), paragr. 232.

³¹ BIT, [Étude d'ensemble sur le travail dans les ports](#), 2002, Rapport III (Partie 1B), paragr. 234.

³² BIT, [Étude d'ensemble sur le travail dans les ports](#), 2002, Rapport III (Partie 1B), paragr. 235.

³³ BIT, [Étude d'ensemble sur le travail dans les ports](#), 2002, Rapport III (Partie 1B), paragr. 235.

³⁴ [Réclamation \(article 24\) – Uruguay](#) – C137 – 2019, (GB.336/INS/6/2) (GB.337/INS/12/6).

une étude d'ensemble pour examiner les questions relatives aux conditions d'emploi et de travail des dockers, dans le contexte de l'évolution des méthodes de manutention des cargaisons.

- L'étude d'ensemble, publiée en 2002, a indiqué que la convention n° 137 et la recommandation n° 145 restaient pertinentes, y compris dans les situations de transition dans le secteur portuaire.³⁵ Une transition équitable implique la mise en place d'économies inclusives et durables en créant des opportunités de travail décent et en réduisant les inégalités.³⁶
- La convention n° 137 et la recommandation n° 145 sont les seules normes internationales du travail qui traitent spécifiquement des répercussions sociales de l'évolution de la manutention des cargaisons, notamment en ce qui concerne l'emploi et les conditions de travail des dockers. De nombreuses questions abordées sont réglementées par des normes internationales du travail d'application générale, à l'exception de la sécurité et de la santé au travail, qui sont réglementées par la convention sectorielle n° 152.
- La convention n° 137 est en vigueur dans 24 États Membres et fait l'objet d'un contrôle complet par la commission d'experts.

Mesures possibles soumises pour examen concernant la convention n° 137 et la recommandation n° 145

La convention n° 137 et la recommandation n° 145 sur le travail portuaire ont été adoptées à un moment où ce secteur nécessitait une réglementation particulière pour faire face aux répercussions sociales des nouvelles méthodes de manutention des cargaisons. Compte étant tenu des développements économiques, sociaux et technologiques continus dans l'organisation du travail dans les ports, l'objectif des instruments est aussi pertinent aujourd'hui qu'ils l'étaient au moment de leur adoption. Dans le contexte de la transformation profonde, sous l'effet de l'innovation technologique, de l'évolution démographique, des changements environnementaux et climatiques, de la mondialisation, l'OIT doit consacrer ses efforts à garantir une transition juste vers un avenir du travail qui contribue au développement durable, sans laisser personne de côté.³⁷

Suite à son examen de la convention n° 137 et de la recommandation n° 145 le Groupe de travail tripartite du MEN 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° 137 et de la recommandation n° 145 comme étant des instruments *à jour*;

³⁵ BIT, *Étude d'ensemble sur le travail dans les ports*, 2002, Rapport III (Partie 1B), paragr. 235.

³⁶ Voir CIT, *Conclusions concernant une transition juste*, 2023, ILC.111/Compte rendu n° 7A, paragraphes 11 et 12.

³⁷ BIT, *Déclaration du centenaire de l'OIT pour l'avenir du travail*, 2019, IA et IIA(i).

- le recensement d'*aucune lacune dans la couverture* en ce qui concerne la réglementation internationale du 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 du fait que les changements économiques, sociaux et technologiques intervenant en permanence dans le secteur portuaire depuis l'adoption de ces instruments font que la finalité de ceux-ci reste à jour.

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 la convention n° 137 et la recommandation n° 145.

1. STATUT DES INSTRUMENTS À L'EXAMEN:

Le Groupe de travail tripartite du MEN examinera si, dans le cadre de leur statut juridique actuel d'instruments actifs, la convention n° 137 et la recommandation n° 145 devraient être classées comme instruments *à jour*, ou *appelant de nouvelles actions en vue de maintenir une pertinence continue et future*, ou comme instruments *dépassés*. Lorsqu'il décidera du statut de la convention n° 137 et de la recommandation n° 145, le Groupe de travail tripartite du MEN examinera si celles-ci sont conformes à leur finalité.

2. RECENSEMENT DES LACUNES DANS LA COUVERTURE:

Lorsqu'il déterminera s'il existe ou non des lacunes dans la couverture concernant les répercussions sociales de l'évolution du travail dans les ports, le Groupe de travail tripartite du MEN devrait tenir compte de tous les éléments pertinents, notamment du fait que ce sont les seuls instruments, autre que la convention n° 152, à jour, sur la sécurité et la santé au travail des dockers, qui réglementent spécifiquement le travail dans les ports.

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° 137 et la recommandation n° 145 sont des instruments à jour**, il pourrait proposer de *promouvoir la ratification de la convention n° 137 d'une manière générale*. Il pourrait souligner que cela passe par la concertation et l'engagement des gouvernements et des partenaires sociaux, avec l'appui du Bureau. En conséquence, il pourrait recommander que:

- (a) les mandants tripartites collaborent afin de prendre des mesures efficaces en vue de la ratification et de la mise en œuvre effective de la convention n° 137 par tous les États Membres; et
- (b) le Bureau aide les mandants tripartites à prendre des mesures pour ratifier et mettre efficacement en œuvre la convention n° 137 notamment en

mettant en œuvre un plan volontariste adapté à chaque État Membre concerné.

- ii. **En revanche, si le Groupe de travail tripartite du MEN considère que la convention n° 137 et la recommandation n° 145 ont le statut d'instruments 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) continuer à fournir des orientations et un appui technique aux États Membres au sujet de l'application aux dockers des normes internationales du travail d'application générale.
 - (b) mener des recherches sur la pratique relative au travail dans les ports dans les États Membres qui ont ratifié et n'ont pas ratifié la convention n° 137.
- iii. **Si le Groupe de travail tripartite du MEN considère que la convention n° 137 et la recommandation n° 145 ont le statut d'instruments dépassés,** il pourrait décider de recommander que le retrait ou l'abrogation soit envisagée soit:
 - (a) dès que possible; ou
 - (b) à une session déterminée de la Conférence, selon ce qu'elle décide.