

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL
Département des activités sectorielles

Rapport final

**Forum de dialogue mondial sur la sécurité
dans la chaîne d'approvisionnement
concernant le remplissage des conteneurs**
(Genève, 21-22 février 2011)

Genève, 2011

Les publications du Bureau international du Travail jouissent de la protection du droit d'auteur en vertu du protocole n° 2, annexe à la Convention universelle pour la protection du droit d'auteur. Toutefois, de courts passages pourront être reproduits sans autorisation, à la condition que leur source soit dûment mentionnée. Toute demande d'autorisation de reproduction ou de traduction devra être envoyée à l'adresse suivante: Publications du BIT (Droits et licences), Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par courriel: pubdroit@ilo.org. Ces demandes seront toujours les bienvenues.

Bibliothèques, institutions et autres utilisateurs enregistrés auprès d'un organisme de gestion des droits de reproduction ne peuvent faire des copies qu'en accord avec les conditions et droits qui leurs ont été octroyés. Visitez le site www.ifro.org afin de trouver l'organisme responsable de la gestion des droits de reproduction dans votre pays.

Forum de dialogue mondial sur la sécurité dans la chaîne d'approvisionnement concernant le remplissage des conteneurs. Rapport final.

ISBN: 978-92-2-225143-8 (imprimé)

ISBN: 978-92-2-224144-5 (pdf Web)

Sécurité / sécurité du travail / cargaison / container / emballage / chaînes de valeur

15.06

Egalement disponible en anglais: *Global dialogue on safety in the supply chain in relation to packing of containers. Final report* (ISBN 978-92-2-125143-9), Genève, 2011, et en espagnol: *Foro de diálogo mundial sobre la seguridad en la cadena de suministro en relación con el embalaje de los contenedores. Informe final* (ISBN 978-92-2-325143-7), Genève, 2011.

Données de catalogage du BIT

Les désignations utilisées dans les publications du BIT, qui sont conformes à la pratique des Nations Unies, et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Bureau international du Travail aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays, zone ou territoire, ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.

Les articles, études et autres textes signés n'engagent que leurs auteurs et leur publication ne signifie pas que le Bureau international du Travail souscrit aux opinions qui y sont exprimées.

La mention ou la non-mention de telle ou telle entreprise ou de tel ou tel produit ou procédé commercial n'implique de la part du Bureau international du Travail aucune appréciation favorable ou défavorable.

Les publications et les produits électroniques du Bureau international du Travail peuvent être obtenus dans les principales librairies ou auprès des bureaux locaux du BIT. On peut aussi se les procurer directement, de même qu'un catalogue ou une liste des nouvelles publications, à l'adresse suivante: Publications du BIT, Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par courriel: pubvente@ilo.org.

Visitez notre site Web: www.ilo.org/publns.

Imprimé par le Bureau international du Travail, Genève, Suisse

Table des matières

	<i>Page</i>
Rapport sur la discussion.....	1
Introduction.....	1
Remarques liminaires.....	2
Point 1: Raisons qui ont conduit à l'application de pratiques peu satisfaisantes en ce qui concerne l'empotage des conteneurs	3
Point 2: Respect des normes sur l'empotage des conteneurs.....	7
Point 3: Formation à l'empotage des conteneurs et action à mener auprès de toutes les parties prenantes pour assurer la diffusion et l'application des normes communes et des bonnes pratiques	12
Point 4: Recommandations sur l'adoption d'une approche commune tout au long de la chaîne logistique pour l'application correcte des normes appropriées et des bonnes pratiques en matière d'empotage des conteneurs et activités de suivi	15
Table ronde: «L'inspection des conteneurs pour le transport de marchandises».....	16
Examen et adoption des points de consensus approuvés par le forum.....	18
Remarques finales	18
Points de consensus et conclusions du forum.....	19
Introduction.....	21
Thème 1: Raisons qui ont conduit à l'application de pratiques peu satisfaisantes en ce qui concerne l'empotage des conteneurs	21
Points de consensus.....	21
Points n'ayant pas fait l'objet d'un consensus	22
Thème 2: Respect des normes sur l'empotage des conteneurs.....	23
Points de consensus.....	23
Thème 3: Formation à l'empotage des conteneurs et action à mener auprès de toutes les parties prenantes pour assurer la diffusion et l'application des normes communes et des bonnes pratiques	23
Points de consensus.....	23
Autre point n'ayant pas fait l'objet d'un consensus	24
Thème 4: Recommandations sur l'adoption d'une approche commune tout au long de la chaîne logistique pour l'application correcte des normes appropriées et des bonnes pratiques en matière d'empotage des conteneurs et activités de suivi	25
Points de consensus.....	25
Questionnaire d'évaluation.....	27
Liste des participants	31

Rapport sur la discussion

Introduction

1. Le Forum de dialogue mondial sur la sécurité dans la chaîne d'approvisionnement concernant le remplissage des conteneurs s'est tenu au Bureau international du Travail à Genève les 21 et 22 février 2011. Le Conseil d'administration du BIT avait dans un premier temps approuvé l'organisation de ce forum à sa 304^e session (mars 2009), et il l'a définitivement approuvée à sa 309^e session (novembre 2010). Ce forum était axé sur la sécurité de l'empotage des conteneurs et visait à adopter des conclusions et des points de consensus afin de remédier aux pratiques peu satisfaisantes dans ce secteur et d'offrir également une possibilité de débattre de la diffusion et de l'application des normes communes et des bonnes pratiques, de façon à améliorer la sécurité des personnes et des biens ainsi que l'efficacité des opérations de transport.
2. A sa 304^e session (mars 2009), le Conseil d'administration a proposé qu'un forum de deux jours sur la sécurité dans la chaîne d'approvisionnement concernant l'empotage des conteneurs soit organisé en 2011, sur la base de recherches devant être menées en 2010 sur l'identification, l'adoption et la promotion de bonnes pratiques pour la mise en œuvre des normes existantes dans ce domaine. Il a été décidé que six représentants des employeurs et six représentants des travailleurs ainsi que des représentants de gouvernements intéressés participeraient à ce forum. En outre, des observateurs d'organisations œuvrant dans ce domaine étaient également invités à participer au forum à leurs frais. Le Conseil d'administration a proposé à sa 309^e session (novembre 2010) que la décision prise à sa 304^e session (mars 2009) d'organiser un atelier technique mondial soit amendée pour privilégier la tenue d'un forum de dialogue mondial d'une durée de deux jours, jugé mieux approprié compte tenu de la portée de la discussion. Il a été noté que l'objet de la réunion, tel que décidé par le Conseil d'administration en mars 2009, tout comme la composition de la réunion resteraient inchangés.
3. Le forum était présidé par M. Seiichi Tajima, premier secrétaire, Mission permanente du Japon, Genève. Les coordinateurs des groupes du forum ont été élus comme suit:

Coordinateur du groupe gouvernemental: M. Keith Bradley (gouvernement du Royaume-Uni)

Coordinateur du groupe des employeurs: M. Damian John Viccars

Coordinateur du groupe des travailleurs: M. Mike Gibbons
4. Les représentants des gouvernements des pays suivants ont participé au forum: Afrique du Sud, Argentine, Azerbaïdjan, Cameroun, Chine, République dominicaine, Equateur, Haïti, Japon, Jordanie, Madagascar, Maroc, Nigéria, Pakistan, Panama, Qatar, République du Congo, Royaume-Uni, Slovénie, Thaïlande, Trinité-et-Tobago et Turquie. Onze représentants des employeurs et 12 représentants des travailleurs étaient également présents. De plus, des représentants de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (ONU-CEE), de l'International Safety Panel (ISP) of ICHCA International Limited, de l'Union internationale d'assurances transports (IUMI), de l'Organisation internationale des employeurs (OIE) et de la Confédération syndicale internationale (CSI) ont participé au forum.

Remarques liminaires

5. M. George Dragnich, directeur exécutif du Secteur du dialogue social du BIT, a souhaité la bienvenue aux participants. Il a fait observer que le Département des activités sectorielles est chargé de la dimension sectorielle des activités de l'OIT et qu'il traite tous les aspects du travail, y compris le secteur des transports. En réunissant les mandants aux niveaux national, régional et international, l'approche sectorielle permet de mieux comprendre le monde du travail. En outre, cette stratégie tient compte des quatre objectifs stratégiques de l'OIT et permet d'obtenir des résultats concrets en ce qui concerne les travaux de l'Organisation dans des secteurs spécifiques. Le Département des activités sectorielles veille à promouvoir le dialogue social en menant des activités de recherche, des réunions, des activités au niveau national, des programmes d'action et des activités normatives, ainsi qu'un certain nombre d'activités intersectorielles. A cet égard, le forum de dialogue mondial fournit un excellent exemple qui aura un impact direct sur le secteur concerné.
6. La secrétaire générale du forum, M^{me} Alette Van Leur, a, dans son allocution d'ouverture, posé la question de savoir si tous les accidents survenus auraient pu être évités. L'OIT et ses mandants sont fermement convaincus que ce type d'accident peut effectivement être évité. L'objet du forum est d'offrir un cadre de discussion sur la sécurité dans l'empotage des conteneurs, de façon à adopter des conclusions et des points de consensus et remédier ainsi aux pratiques peu satisfaisantes dans ce secteur. Bien qu'il faille garantir la performance dans ce secteur, il importe tout autant de veiller à la sécurité des travailleurs et des autres personnes impliquées. Les efforts déployés pour garantir la sécurité dans ce secteur doivent être renforcés car la sécurité et la santé sont des éléments indispensables de l'amélioration de la chaîne d'approvisionnement. L'intervenante a dit souhaiter que le forum parvienne à produire des points de consensus et des conclusions qui contribueront à améliorer l'efficacité et l'efficacité des opérations de la chaîne logistique et à garantir la sécurité des travailleurs d'un bout à l'autre de la chaîne logistique. Pour conclure, elle a indiqué que ce forum constitue un processus de renforcement de la confiance, qui reconnaît et respecte les différences entre les cultures, les pays et les participants, et dont l'aspect le plus important est de parvenir à un consensus, de façon à promouvoir et contribuer à mettre en œuvre les bonnes pratiques dans l'empotage des conteneurs.
7. Le secrétaire exécutif du forum a présenté dans ses grandes lignes le rapport préparé par M. Bill Brassington, au nom du BIT, pour servir de base à la discussion. Ce rapport, élaboré dans le cadre du Programme des activités sectorielles, repose sur les résultats d'une étude pertinente menée par M. Bill Brassington, de la société ETS Consulting. Il a été établi sur la base des contributions de nombreux experts dans ce domaine, et plusieurs organisations internationales, notamment la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (ONU-CEE), la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), l'Association internationale des ports (AIP), l'Union internationale des transports routiers (UITR), le Global Shippers' Forum (GSF), la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) ainsi que les coordinateurs gouvernementaux régionaux à Genève, ont fourni de précieux commentaires pendant toute la durée du programme. Le rapport a été finalisé en octobre 2010, il n'inclut donc pas les faits nouveaux pertinents survenus entre-temps.
8. Le coordinateur du groupe des employeurs a souligné l'importance de ce sujet crucial. Il a brièvement énuméré les parties impliquées dans la chaîne logistique, depuis les transporteurs jusqu'aux ports impliqués dans la manutention des cargaisons. Les devoirs et responsabilités des employeurs de protéger les travailleurs sont clairs. Il importe de débattre de ce qu'il est réaliste et efficace de faire pour éliminer les pratiques présentant des risques. Une éducation et une formation devraient être fournies en vue de pratiques sûres. Il convient d'aboutir à un consensus sur la façon d'y parvenir. Il ne s'agit en aucun cas de désigner des coupables, mais plutôt de veiller à ce que l'information soit mise à la disposition de tous ceux qui en ont besoin.

-
9. Le coordinateur du groupe des travailleurs a signalé que de nombreux accidents se produisent parce que les conteneurs sont en surcharge et mal arrimés. L'éducation et la formation sont indispensables, et les personnes concernées devraient savoir si la cargaison a bougé dans le conteneur et connaître le poids de celui-ci. Il n'existe aucun contrôle dans ce domaine, et le manque de formation est fréquent. Et la situation ne fera qu'empirer avec l'intensification du commerce mondial. L'intervenant juge nécessaire d'adopter des règles et normes internationales concernant la sécurité de l'empotage des conteneurs.
 10. Le coordinateur du groupe gouvernemental a, au nom de son groupe, présenté quatre thèmes à examiner dans le cadre du forum. Premièrement, les responsabilités des parties impliquées dans l'empotage des conteneurs devraient être définies. Deuxièmement, il convient d'identifier le type de cargaison qui est empotée dans les conteneurs. Troisièmement, une attention particulière devrait être accordée à la sécurité des travailleurs. Quatrièmement, l'intervenant a souligné la nécessité de mettre en place des techniques d'évaluation des risques et de renforcer la sensibilisation à ces techniques. Les questions de chargement, de déversement et de contrôle ont été mentionnées. L'orateur a indiqué que le rapport ne fait aucune référence au travail des enfants. L'accent a été mis sur la mise à disposition d'un matériel pédagogique simple et concis.
 11. Le représentant gouvernemental du Japon a souligné l'intérêt de son pays pour les thèmes traités et salué les efforts déployés pour assurer la tenue de ce forum. Il estime que le rapport est bien documenté et qu'il énonce des points importants. Il a précisé que son pays participerait au processus de consultation avec les parties concernées en vue d'élaborer des directives.
 12. Le représentant gouvernemental de Trinité-et-Tobago a indiqué que c'est à l'employeur qu'incombe la responsabilité de veiller à ce qu'il n'y ait pas d'accident. L'employeur devrait être en mesure de montrer que tout a été fait pour éviter les accidents.
 13. Le représentant gouvernemental de l'Equateur a remercié le coordinateur du groupe gouvernemental pour avoir soulevé le problème du travail des enfants et insisté pour que cette question figure dans les points de consensus.

Point 1: Raisons qui ont conduit à l'application de pratiques peu satisfaisantes en ce qui concerne l'empotage des conteneurs

14. Le secrétaire exécutif a présenté le premier point de la discussion, qui vise à permettre d'identifier et de mieux comprendre les principales raisons qui ont conduit à l'application de pratiques peu satisfaisantes dans ce domaine et de préparer le terrain en vue de définir des mesures appropriées pour les éliminer.
15. Le coordinateur du groupe des travailleurs a décrit la formation, ou plutôt le manque de formation, comme un aspect essentiel du transport dans le monde entier de conteneurs dont le contenu n'est pas sûr. Il existe bien des recommandations dans ce domaine, mais ceux qui en ont besoin n'y ont pas accès. La diffusion d'un guide simple et l'offre d'une formation appropriée s'imposent. Or le coût de publication est un obstacle car bon nombre de pays ne peuvent se le permettre.
16. Le coordinateur du groupe des employeurs a signalé que le rapport détaillant les causes des accidents montre qu'il est nécessaire de collecter davantage de données. La diffusion des directives est indispensable, et ce n'est pas l'existence des directives à proprement parler qui pose problème, mais plutôt la façon de se les procurer. Il convient d'améliorer la compréhension des causes des accidents ainsi que l'efficacité de la communication autour

des recommandations. On constate également un manque de prise de conscience de certaines normes clés, et la difficulté d'accès aux Directives OIT/OMI/ONU-CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (ci-après dénommées directives OIT/OMI/ONU-CEE) est une source de préoccupation.

17. Le coordinateur du groupe gouvernemental a indiqué que, tout d'abord, les responsabilités des personnes impliquées dans la chaîne logistique ne sont pas clairement définies, et l'on part trop souvent du principe que la personne qui intervient en amont de la chaîne logistique a bien fait son travail. En outre, la formation doit être simple et accessible.
18. Le représentant gouvernemental de Trinité-et-Tobago a lui aussi souligné la nécessité d'une formation et d'une meilleure gestion. Il a expliqué la nécessité de comprendre les risques auxquels sont exposées les personnes travaillant dans la chaîne d'approvisionnement. Il a fait observer que le fait d'examiner la fréquence des accidents est une mesure réactive. Dans son pays, la responsabilité est la cible d'un programme d'inspection de l'autorité chargée des questions de sécurité et de santé au travail, et des indicateurs de performance clés ont été élaborés en ce qui concerne les pratiques existantes, les risques sur les lieux de travail tout au long de la chaîne logistique et les domaines où la prévention des risques peut être mise en œuvre. Enfin, l'intervenant a proposé que le forum débattenne de la manière d'améliorer ces indicateurs clés.
19. Le représentant gouvernemental du Maroc a indiqué que ce sont les pratiques peu satisfaisantes constatées d'un bout à l'autre de la chaîne logistique qui engendrent les accidents. Certaines causes peuvent être identifiées et traitées par le biais d'une formation appropriée. La sécurité est une préoccupation pour toutes les personnes impliquées dans la chaîne logistique. Les comités de santé et de sécurité et les autorités compétentes en matière de santé au travail ont un rôle important à jouer. L'information doit être correctement transmise à toutes les personnes impliquées, et il convient de reconnaître la gravité potentielle des accidents.
20. La représentante gouvernementale de la République du Congo a souligné le rôle des gouvernements en matière de surveillance de la mise en œuvre des bonnes pratiques. Elle a fourni à cet égard un exemple tiré de son pays. Les activités portuaires devraient être soigneusement contrôlées par les gouvernements car de nombreuses entreprises ne sont pas toujours bien dirigées. Les entreprises devraient bénéficier de financements suffisants pour la formation. Les publications sont souvent coûteuses. Des manuels de formation devraient être mis à la disposition des travailleurs, et une formation continue fournie à tous les travailleurs impliqués dans la chaîne logistique.
21. Le représentant gouvernemental de l'Équateur a rappelé les observations formulées par d'autres participants au sujet de l'importance de la formation et de l'accès aux orientations. Il est important que les travailleurs comprennent la nécessité de se conformer aux normes relatives à l'empotage des conteneurs. Il a été proposé que l'OIT collecte des statistiques en vue d'analyser les accidents.
22. Le représentant gouvernemental du Japon s'est fait l'écho des commentaires formulés par d'autres participants quant à l'accès aux directives OIT/OMI/ONU-CEE. Chaque fois qu'il a été possible de se les procurer, elles se sont révélées fort utiles, et l'essentiel de leur contenu a été repris dans une loi récemment adoptée au Japon. Cependant, certaines définitions de termes tels que le «centre de gravité» pourraient être améliorées. Si des explications sont fournies sur les forces verticales, les informations relatives aux forces horizontales sont plutôt vagues. Les directives doivent fournir des explications détaillées au sujet de la contrainte exercée par la charge sur les pneus des véhicules. Le Japon mettra en œuvre les directives. La difficulté consiste à les rendre applicables dans le monde entier, de sorte que les conditions soient égales pour tous. D'où la nécessité de s'engager dans une coopération avec d'autres pays.

-
23. Un participant employeur a de nouveau insisté sur la difficulté d'accéder aux directives OIT/OMI/ONU-CEE, signalant qu'il est impossible de les télécharger à partir du site Web d'aucune de ces trois organisations. La seule façon de les consulter est d'acheter une publication de l'OMI où elles figurent. Grâce à une collaboration avec la Chambre internationale de la marine marchande (ICS), un document sur la sécurité du transport de conteneurs par voie maritime énonçant les meilleures pratiques a été publié. Si cette publication a un coût, il est cependant possible de ne consulter, gratuitement sur le site Web de l'ICS, que le chapitre 6 portant sur l'empotage des conteneurs. Une synthèse et une simplification des directives s'imposent car des directives dispersées peuvent être sources de confusion. Il a été proposé que l'OIT collabore plus étroitement avec l'OMI et l'ONU-CEE pour mener des activités de suivi concernant les directives.
24. Un participant travailleur a indiqué que la nouvelle administration du Japon a entrepris de réglementer la sécurité du transport des conteneurs par voie terrestre. Chaque étape doit être couverte car les accidents peuvent se produire à n'importe quel niveau de la chaîne logistique. Il a été proposé que le forum établisse un instrument juridiquement contraignant au plan international applicable à la chaîne logistique. Ce ne sont pas uniquement les ports de chargement qui doivent être visés car le transport ne se limite pas à ce seul secteur. Si un chauffeur a des doutes quant à sa cargaison, il devrait être habilité à ouvrir les conteneurs, ce qui n'est pas le cas actuellement. Des exemples ont été cités sur la base d'informations et de statistiques provenant d'enquêtes menées au Japon, qui mettent en évidence les risques que présente le contenu de nombreux conteneurs.
25. Un participant travailleur a signalé que l'une des raisons ayant conduit à l'application de pratiques peu satisfaisantes est le manque de temps consacré à l'empotage des conteneurs en raison des pressions économiques exercées. Une mauvaise planification du chargement ne peut qu'aboutir à une mauvaise répartition de la charge. Certains types de cargaisons et composants de machines, de par leur configuration, leur taille et leur poids, ne devraient pas être expédiés dans des conteneurs. Un autre participant travailleur a souligné la nécessité de réglementer et de superviser ce processus et d'éliminer les avantages économiques induits par une surcharge des conteneurs. L'étiquetage du contenu des conteneurs est important. Bien souvent, la cargaison d'un conteneur n'est pas identifiée, et les travailleurs chargés d'ouvrir les conteneurs peuvent être exposés à des marchandises dangereuses. Il est extrêmement important de faire appliquer la réglementation dans ce domaine, et notamment d'œuvrer en vue de supprimer les avantages économiques découlant de mauvaises pratiques dans la manutention des conteneurs.
26. Un autre participant travailleur a indiqué que le problème majeur consiste à faire appliquer la réglementation. Les orientations se sont révélées très utiles pour certains aspects de la sécurité. Toutefois, l'obligation de satisfaire à une norme minimale s'impose. Les directives contribuent à établir des normes, des procédures et des limites censées être comprises par les travailleurs. Faute de pouvoir garantir le respect des normes minimales, la mise en œuvre des orientations dépendra du professionnalisme des personnes concernées. La manutention des conteneurs relève de certaines réglementations nationales et elle peut s'effectuer en toute sécurité. Il devrait y avoir des normes universelles concernant les équipements de pesage appropriés ainsi qu'une réglementation uniforme imposant le pesage des conteneurs.
27. Un observateur a relevé que, si la conteneurisation a apporté de nombreux avantages à l'économie mondiale, la manutention des conteneurs présente aussi des inconvénients. La Commission de la sécurité maritime de l'OMI examinera la question des fausses déclarations concernant le poids et le contenu des conteneurs lors de sa prochaine session, qui aura lieu en mai 2011. L'intervenant a posé un certain nombre de questions visant à déterminer à qui incombe la responsabilité d'informer le chargeur sur la façon d'effectuer correctement son travail. Si les responsables expliquaient au chargeur comment procéder et s'ils appliquaient les directives, alors chacun serait mieux en mesure de comprendre la

situation. Il existe aussi des barrières linguistiques: malgré la multitude de documents énonçant des conseils utiles, rares sont ceux qui sont rédigés dans la langue parlée par les chargeurs qui les utilisent. L'association des fabricants d'équipements portuaires s'est engagée à assumer la lourde tâche de veiller à ce que tous les engins de levage soient équipés d'un dispositif destiné à vérifier le poids des charges soulevées. Il s'agit d'une disposition permanente, et les fabricants d'équipements portuaires élaboreront un système intégrant ces dispositifs.

28. Le représentant de l'ONU-CEE a signalé que les directives OIT/OMI/ONU-CEE sont à ce jour les seules directives internationales et qu'elles sont en cours de révision. Les directives existantes ne tiennent compte que de l'aspect maritime, mais non des questions de manutention portuaire, de transbordement, de transport par voie terrestre et par voie de navigation intérieure. La plupart des accidents se produisent à terre, avant que les navires soient chargés. Le problème est que les nombreux travailleurs impliqués n'ont ni la formation et les connaissances en matière de sécurité ni les compétences requises. L'OIT, l'OMI et l'ONU-CEE pourraient mettre au point des directives internationales applicables à l'ensemble de la chaîne logistique, divers groupes spécialisés étant toutefois chargés de participer à leur rédaction. La communauté internationale n'est en mesure de produire que les règles et directives. Une fois les documents adoptés, les organisations internationales devront faire en sorte qu'ils soient disponibles en ligne et largement diffusés. Or la diffusion des directives ne suffit pas à résoudre le problème de leur mise en application. Les assureurs de marchandises ont un rôle important à jouer car aucun d'entre eux ne mentionne dans les contrats les procédures appropriées d'empotage des conteneurs. S'ils faisaient appliquer les règles et refusaient toute infraction, alors le secteur serait plus responsable.
29. Un observateur a indiqué qu'au sein de son organisation la commission chargée d'évaluer les pertes s'occupe de la question des pertes des cargaisons. En dix ans, le nombre d'EVP/TEU expédiés a progressé de 4 à 16 millions. Au cours de la même période, le secteur des assurances transports a constaté une baisse de la qualité du transport par conteneurs. Un exemple des compagnies d'assurance allemandes indiquant des statistiques sur les cargaisons mal assujetties a été fourni. Les assureurs s'appuient sur les directives OIT/OMI/ONU-CEE, qui devraient garantir la qualité. L'objet du forum devrait être d'améliorer la sécurité du transport, et la révision des directives OIT/OMI/ONU-CEE devrait avoir un impact important sur la sécurité.
30. Un représentant du Bureau a mis en évidence deux autres points de la discussion: tout d'abord, l'absence de mesures d'inspection appropriées dans les procédures actuelles et le rôle important qu'elles pourraient jouer; ensuite, la nécessité d'élaborer un plan coordonné pour les opérations de chargement, notamment lorsque des marchandises sont empotées séparément dans le même conteneur et à des moments différents.
31. En réaction à un commentaire précédent, le coordinateur du groupe des employeurs estime que les sociétés privées n'ont pas à publier des orientations de dissémination publique, mais que c'est aux gouvernements et aux organisations représentatives qu'incombe l'obligation d'établir des orientations et des bonnes pratiques et qu'il appartient aux sociétés privées de les faire appliquer. Il ne juge pas nécessaire de mettre à jour les directives OIT/OMI/ONU-CEE concernant tous les modes de transport et réfute l'idée que les intérêts économiques sont la première cause d'un mauvais empotage. Il estime que le manque de connaissance est probablement une des causes les plus importantes. Les fausses déclarations au sujet du poids des cargaisons posent un problème susceptible d'entraîner des pratiques non conformes à la législation nationale, sans pour autant être nécessairement une cause d'accidents.
32. Le coordinateur du groupe des travailleurs s'est opposé aux vues du groupe des employeurs. Il a rappelé l'accident catastrophique qui s'est produit à *MSC Napoli*, mettant

en cause 17 à 20 pour cent de conteneurs en surcharge ou mal arrimés. Le coordinateur du groupe des employeurs a signalé qu'il existe une distinction fondamentale entre surcharge et fausse déclaration de contenu.

Point 2: Respect des normes sur l'empotage des conteneurs

33. Le secrétaire exécutif a présenté le deuxième point de la discussion, à savoir comment faciliter le respect et l'application correcte des normes existantes.
34. Le coordinateur du groupe des travailleurs a indiqué que les travailleurs sont soucieux de promouvoir le respect de toutes les normes. On ne sait pas toujours clairement qui s'occupe du chargement dans les conteneurs. De par sa nature, le secteur emploie des travailleurs occasionnels, lesquels doivent recevoir une formation. Aucune inspection des conteneurs n'est effectuée dans les ports, hormis les inspections portant sur les médicaments ou les denrées alimentaires. C'est pourquoi il est nécessaire de se conformer aux normes et d'introduire une procédure de vérification indépendante des conteneurs, qui permettrait d'établir une chaîne des responsabilités et une obligation de rendre des comptes et de prévenir ainsi les accidents et de résoudre le problème de la sécurité. La transparence d'un bout à l'autre de la chaîne logistique serait un grand pas en avant.
35. Le coordinateur du groupe des travailleurs a indiqué, en réponse à une question concernant la signification de «respect de la réglementation», que l'on est en droit d'attendre des personnes qui procèdent au chargement dans les conteneurs qu'elles travaillent correctement et en respectant les consignes de sécurité. Il conviendrait de vérifier que la déclaration de contenu soit exacte, que le contenu ait été bien arrimé et que toutes les opérations aient été effectuées par des personnes compétentes. Tels sont les éléments de la chaîne logistique qui peuvent présenter des risques. «Respecter la réglementation» signifie faire en sorte que les choses soient effectuées correctement.
36. Le coordinateur du groupe gouvernemental a fait observer qu'en 2009, dans les cent plus grands ports à conteneurs, le nombre de conteneurs manutentionnés s'est élevé à environ 426 millions, parmi lesquels 10 pour cent étaient vides. Si l'on en croit les propositions formulées par les travailleurs, les 380 millions de conteneurs restants devraient être inspectés, ce qui exigerait des ressources considérables.
37. Un participant travailleur a souligné la nécessité d'avoir davantage recours aux dispositifs permettant de détecter les dangers que présente la cargaison d'un conteneur, de mesurer les rayonnements et de déterminer le poids des conteneurs ainsi que la répartition de la charge.
38. Un participant employeur a signalé qu'en termes de respect des normes les aspects pratiques doivent être pris en considération afin de permettre une application correcte de la réglementation, laquelle exige des ressources qui devront être prises en charge par les gouvernements. On peut néanmoins citer des exemples où la réglementation a été appliquée sans que cela induise de coût supplémentaire. Sur le plan pratique, il n'est pas envisageable de contrôler chaque conteneur, ce qui d'ailleurs ne contribuerait pas nécessairement à résoudre le problème. Si le forum s'intéresse à certaines pratiques déficientes, il est bon de rappeler que la grande majorité des échanges internationaux s'effectuent dans des conditions convenables.
39. Un participant travailleur a fait observer que, d'un bout à l'autre de la chaîne logistique, les terminaux sont équipés de dispositifs permettant de vérifier au moins si le poids du conteneur est exact. Ces contrôles ne nuisent pas à la productivité, il n'y a donc pas lieu d'être inquiet. En cas de doute sur un conteneur, celui-ci devrait être contrôlé et ne pas être autorisé à rester dans la chaîne logistique. Le problème est qu'actuellement, même s'il est

établi qu'un conteneur présente des risques, il est autorisé à poursuivre son cheminement dans la chaîne logistique. Le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) est une recommandation qui revêt désormais un caractère obligatoire, mais qui n'a pas pour autant mis un frein aux mauvaises pratiques dans le secteur. Un code de bonnes pratiques OIT/OMI/ONU-CEE serait contraignant pour ce qui est des marchandises dangereuses. Si le secteur a été capable d'intégrer ces normes, pourquoi ne serait-il pas à même d'adopter un système de vérification de tous les conteneurs?

40. Un participant travailleur a déclaré que tous les navires devaient être inspectés. Il a cité l'exemple de l'effondrement d'un conteneur déclaré vide, alors qu'il pesait en réalité 28 tonnes et que la capacité maximale de levage du transporteur était de 26 tonnes. Il a été jugé qu'une instance internationale devrait être mise sur pied pour pénaliser ces infractions, et des directives sur la sécurité devraient être imposées en vue de prévenir les lésions et le décès des travailleurs.
41. Un représentant du Bureau a proposé que les inspections soient effectuées au début de l'opération, avec une personne de l'entreprise chargée de vérifier que l'empotage du conteneur s'effectue correctement. Les inspections en aval de la chaîne sont très compliquées et coûteuses alors que, si elles sont effectuées sur le lieu d'origine, elles se révèlent beaucoup plus efficaces. Si un accident devait se produire par la suite, l'enquête serait confiée aux autorités compétentes.
42. Un participant travailleur a indiqué qu'il est possible de s'assurer qu'un conteneur est chargé en appliquant les meilleures pratiques disponibles et de consigner ceci dans une déclaration. Il est possible d'obtenir une garantie que l'empotage a été effectué par des personnes dûment qualifiées ainsi qu'une déclaration qui l'atteste. Un autre participant travailleur juge inacceptable de faire jouer la concurrence économique en n'appliquant pas les règles de sécurité. Un autre participant travailleur a indiqué que, dans le secteur de l'aviation, le poids d'une cargaison transportée par voie aérienne est clairement connu. Il s'est élevé contre l'absence de déclaration, les fausses déclarations et la présence de substances toxiques non décelées dans les engins de transport.
43. Le représentant gouvernemental de Trinité-et-Tobago estime qu'on devrait se préoccuper essentiellement de la sécurité dans les opérations d'emballage et d'empotage des conteneurs, tout en admettant que tous les conteneurs ne peuvent être inspectés. Il a cité l'exemple d'un programme d'inspection ciblée mis en place dans son pays ainsi que l'efficacité du recours à ce type de méthode de collecte des données.
44. Un participant travailleur a admis que les participants doivent œuvrer conjointement pour parvenir à une solution visant à éradiquer les pratiques peu satisfaisantes qui font la mauvaise réputation du secteur. Il ne voit pas comment y parvenir s'il n'y a ni respect de la réglementation ni contrôle, ni inspection. Si le «transport de marchandises ne répondant pas aux normes» ne peut être contrôlé, alors il convient d'appliquer la législation via des sanctions appropriées en cas d'infraction. Il estime que la déclaration de la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) sur la surcharge des conteneurs est une «bouffée d'oxygène» et il a cité l'Administration de la sécurité et de la santé au travail (OSHA) du département américain du Travail pour faire valoir que les conteneurs devraient être pesés avant d'être chargés à bord d'un navire. La technologie actuelle permet de déterminer la répartition de la charge par essieu. L'investissement dans une technologie de ce type n'est pas un obstacle à la productivité.
45. Le coordinateur du groupe des employeurs a proposé que cette question soit traitée dans le cadre du domaine de compétence maritime de l'OMI, qui dispose d'experts compétents.
46. Le représentant gouvernemental du Royaume-Uni a reconnu que les organes de réglementation doivent établir les cas de non-conformité. Les renseignements et

informations recueillis auprès du secteur ont permis aux gouvernements de prendre les mesures appropriées.

47. Le coordinateur du groupe des employeurs estime injuste de considérer qu'un individu qui ne procéderait pas correctement pour empoter un conteneur serait représentatif de l'ensemble du secteur. Il est possible d'améliorer les normes et d'aider toutes les personnes concernées à respecter les règles. Il y en aura toujours pour violer délibérément la réglementation, mais l'on ne doit pas pour autant considérer qu'il n'y a aucun intérêt à développer de bonnes pratiques. L'intervenant a formulé des observations concernant les statistiques fournies par l'expert allemand sur les cargaisons mal arrimées, et a prévenu contre les risques d'accepter des marchandises sans se poser de questions, alors qu'une grande proportion de défauts pourraient être attribués à l'utilisation en Allemagne de normes différentes que le reste de l'Europe en matière d'arrimage de marchandises.
48. Un participant travailleur a mis l'accent sur le fait que les chauffeurs n'ont pas accès à l'ensemble des informations et que toutes les parties concernées sont chargées de veiller à la sécurité. Des dispositions sont en place, mais il n'est pas facile de se les procurer. L'information est importante, et pas uniquement dans le domaine maritime. L'intervenant a énoncé des statistiques couvrant la période 1999-2009: plus de 24 694 accidents impliquant des remorques ont été recensés, provoquant 318 décès. Il a souligné que les travailleurs s'efforcent de prévenir tout décès lié à un mauvais empotage des conteneurs. L'objectif principal n'est pas d'empêcher la circulation des marchandises, mais plutôt de protéger les travailleurs à tous les niveaux de la chaîne logistique, de même que toute autre personne susceptible d'être indirectement touchée.
49. Un participant travailleur a soulevé la question de la responsabilité des chauffeurs en cas de négligence dans l'arrimage des cargaisons sur les véhicules routiers, en soulignant que, dans le même temps, les personnes qui procèdent à un mauvais empotage des conteneurs impliqués dans des accidents semblent échapper à toute sanction.
50. Un participant travailleur a énoncé des statistiques compilées aux Etats-Unis, qui indiquent qu'environ 15 000 cas de renversements de camions sont recensés chaque année. Au Royaume-Uni, les renversements de camions sont fréquents, et ce sont les chauffeurs qui en sont tenus pour responsables. Les chauffeurs sont poursuivis en justice malgré le manque d'enquêtes approfondies sur les causes réelles de ces accidents. Les chauffeurs devraient être protégés, tout comme le public. Ce problème n'est pas uniquement une question maritime et il ne devrait pas être du seul ressort de l'OMI. Le forum doit trouver des solutions pour l'ensemble de la chaîne logistique. Un autre participant travailleur estime que le fait de ne pas prendre en considération ces préoccupations au motif que certains aspects relèvent de la compétence de l'OMI serait une marque de négligence.
51. Un autre participant travailleur a fait observer que le respect de la réglementation revêt plusieurs significations. Toutes les parties impliquées dans le chargement des conteneurs devraient être formées par l'autorité nationale, qui leur délivrerait une certification. Ensuite, un système de contrôle devrait être mis en place pour veiller à ce que ce processus soit effectué de manière correcte et suivie. Il devrait également y avoir un dispositif de vérification indépendante. Enfin, des sanctions devraient être appliquées en cas de non-respect des bonnes pratiques. Tous ces éléments pourraient relever du respect de la réglementation, sur le modèle de la pratique en vigueur dans d'autres domaines.
52. Le représentant gouvernemental du Japon a indiqué que le forum devrait garder à l'esprit la Convention SOLAS. Des informations sur le poids et le contenu des conteneurs doivent être fournies aux chauffeurs de camions avec remorques. L'intervenant ne dispose pas de données prouvant que le manque d'information peut entraîner des accidents. Il juge toutefois nécessaire que l'information soit correctement communiquée à toutes les personnes impliquées dans la chaîne de transport.

-
53. Un participant employeur a indiqué qu'il semblerait que des accidents se produisent en permanence dans le monde entier alors que, pour sa part, il en a rarement entendu parler. Il estime que les informations recueillies sont difficilement vérifiables. Le groupe des employeurs ne dispose d'aucune donnée sur les accidents, et même le gouvernement japonais a reconnu ne pas avoir d'information à ce sujet. Si l'intervenant devait faire des suppositions calculées et procéder à une analyse des risques, aucun conteneur ne serait inspecté. Le représentant gouvernemental du Japon a répondu qu'il est nécessaire de procéder à une évaluation des risques au moment de faire appliquer la réglementation. Le coordinateur du groupe des travailleurs n'estime pas que les données sont invérifiables car elles figurent dans le rapport et reposent donc sur des faits.
54. Un représentant du Bureau a fait part aux participants de l'étroite collaboration entre l'OMI et l'OIT, et il a rappelé que, lors de la Conférence diplomatique de l'OMI sur la sûreté maritime, qui s'est tenue en 2002 pour étudier et apporter des amendements à la Convention SOLAS, l'OMI a admis ne pas avoir compétence pour délibérer sur les questions terrestres, mais uniquement sur les questions maritimes. C'est pourquoi ces deux organisations œuvreront de concert pour enrichir la Convention SOLAS. Les travaux des deux organisations seront complémentaires. L'orateur a conclu son intervention en annonçant que le Bureau se réunira avec l'OMI à Londres pour lui faire part des points débattus lors du forum, ce qui atteste que les deux organisations travaillent main dans la main et que les débats se déroulent au sein du système des Nations Unies, y compris de l'ONU-CEE.
55. Un participant travailleur a mis l'accent sur les préoccupations des travailleurs quant au fait que ni l'information à elle seule ni le suivi de la question ne permettra de résoudre le problème. Un participant employeur a déclaré que, du moment que l'information est transmise aux personnes chargées de l'emportage des conteneurs, les membres de son groupe n'ont pas de préférence quant à la forme qu'elle peut prendre.
56. Le coordinateur du groupe des employeurs a dit que, si toutes les parties intéressées s'accordent à reconnaître qu'il faut améliorer la sécurité des travailleurs en mettant un terme aux pratiques peu satisfaisantes, reste à savoir comment. Les employeurs préconisent le maintien de normes non contraignantes basées sur les directives OIT/OMI/ONU-CEE, qui tiennent compte de la nécessité de garantir la sécurité dans toutes les opérations de la chaîne logistique. Toutes les parties prenantes devraient être associées à la révision des directives OIT/OMI/ONU-CEE. Une fois les directives finalisées, il s'agit de savoir comment ces normes pourront être mises en œuvre. L'intervenant a proposé qu'un formulaire type vérifiable soit mis au point pour garantir qu'un conteneur est sûr et qu'en outre un comité d'experts s'attache à définir comment le formulaire contribuera à garantir la sécurité du conteneur auquel il se rapporte.
57. Un participant travailleur a indiqué que ces mesures répondent à bon nombre d'aspirations des membres de son groupe et qu'elles montrent la voie à suivre pour que les directives constituent un document mieux respecté dans le secteur. Les directives devraient être révisées et amendées, qui prendraient la forme d'un code de bonnes pratiques volontaire. Le coordinateur du groupe des employeurs a souscrit à ces vues.
58. Le représentant gouvernemental de l'Equateur s'est interrogé sur les modalités d'élaboration du projet de code de bonnes pratiques. Il a demandé aux partenaires sociaux s'ils étaient disposés à demander à l'OIT de prendre des mesures en vue d'organiser une réunion d'experts.
59. Le coordinateur gouvernemental a rappelé que la question du respect de la réglementation a été débattue et il a proposé que, si le code de bonnes pratiques entrerait en vigueur par souci de cohérence, un guide parallèle et un document de principe pourraient être produits, de sorte que les institutions chargées de faire respecter la loi se réfèrent aux mêmes normes.

-
60. Un participant travailleur a demandé si une réunion d'experts pouvait être convoquée prochainement, compte tenu que l'OIT a déjà élaboré des propositions pour la période 2012-13.
61. Un représentant du Bureau a informé les participants qu'un projet de programme de mise à jour des directives OIT/OMI/ONU-CEE avait été débattu entre les trois organisations. Il a relevé la présence au forum d'un représentant de l'ONU-CEE. L'OMI n'était pas représentée, mais le Bureau rencontrera le secrétariat de l'OMI pour lui exposer les résultats des travaux du forum. Suite aux décisions prises par les trois organisations, le programme de mise à jour des directives OIT/OMI/ONU-CEE a d'ores et déjà été établi. Un groupe de travail d'experts mixte sera chargé de mettre à jour le document. Un calendrier détaillé de l'état d'avancement des travaux et des réunions a été fourni.
62. Un participant employeur a dit ne pas avoir tout à fait saisi comment le code de bonnes pratiques sera mis en œuvre. Il existe une multitude de normes, mais le problème consiste à diffuser l'information et à trouver quelles normes s'appliquent à quel secteur spécifique. Le groupe des employeurs s'est dit favorable à un document unique, facilement accessible, qui s'applique à tous les moyens de transport et à toutes les personnes concernées, quel que soit le secteur dans lequel elles opèrent. Il s'agira du document de base servant à garantir la sécurité de l'empotage des conteneurs. Un groupe de travail conjoint remaniera les directives OIT/OMI/ONU-CEE pour en faire une norme et disposer ainsi d'un seul et unique document. Le Bureau semble préconiser un processus double avec, dans un premier temps, la révision, la mise à jour et la publication des directives OIT/OMI/ONU-CEE et, dans un deuxième temps, la production d'un autre document, à savoir un code de bonnes pratiques, par l'OIT. Cette méthode prête à confusion en cela qu'elle donnera lieu à deux documents différents. Il serait préférable d'avoir un seul document consolidé qui tiendrait compte de tous les besoins de la chaîne logistique. Un participant travailleur s'est dit favorable à cette proposition.
63. La secrétaire générale a précisé que la révision des directives fait déjà l'objet de propositions qui seront adressées au Conseil d'administration du BIT à sa session de mars 2011. D'autres propositions devront être formulées en vue d'aboutir à un code de bonnes pratiques. L'intervenante a dit ne pouvoir prendre position sur les décisions finales qui devront être prises par le Conseil d'administration.
64. Un participant employeur a souhaité que le code de bonnes pratiques soit renommé Code de bonnes pratiques OIT/OMI/ONU-CEE, suite à la révision des directives. La préparation de ce code devrait faire intervenir tous les secteurs et non pas uniquement le secteur maritime.
65. Le coordinateur du groupe des travailleurs a tenu à préciser qu'il est non seulement nécessaire de réviser le document, mais aussi de l'élargir afin qu'il s'applique à l'ensemble de la chaîne logistique et à tous les secteurs.
66. Un participant employeur a proposé que le Bureau débattenne avec le secrétariat de l'OMI de la possibilité d'élaborer un document d'information en vue de la Conférence sur la sûreté maritime, qui se tiendra en mai 2011, de façon à tenir cette dernière informée des souhaits des travailleurs et des employeurs. Il a encouragé les gouvernements à donner des instructions en ce sens à leurs délégations auprès de l'OMI. Un participant travailleur juge nécessaire de renforcer la publicité et la visibilité au sein de l'OIT afin d'accroître la prise de conscience. Le coordinateur du groupe des employeurs s'est dit favorable à ce que chaque secteur soit représenté par des délégués. Un représentant du Bureau a indiqué que plusieurs candidatures seront présentées par les groupes, qui pourront représenter tous les secteurs concernés. La participation aux réunions devra être équilibrée et inclure des représentants de certains secteurs d'activité.

Point 3: Formation à l'empotage des conteneurs et action à mener auprès de toutes les parties prenantes pour assurer la diffusion et l'application des normes communes et des bonnes pratiques

67. Le secrétaire exécutif a présenté le troisième point de la discussion, qui a consisté en un échange de vues sur les meilleures pratiques de formation et la diffusion des normes, de sorte que les personnes chargées de l'empotage des conteneurs aient non seulement accès aux directives, mais aussi la possibilité d'acquérir les compétences requises pour les mettre en œuvre.
68. Le coordinateur du groupe des employeurs a indiqué que l'éducation, la formation et la prise de conscience sont des éléments clés pour réussir à garantir la sécurité de l'empotage des conteneurs. Plus spécifiquement, la formation à des normes uniformes applicables à l'ensemble de la chaîne logistique est la voie à suivre. Il est primordial de faire face aux besoins en compétences à chaque étape de la manutention des conteneurs. Il existe des normes de sécurité, certes, mais il convient de les renforcer de façon à produire un seul ensemble de directives. Une fois les directives adoptées, l'information devra être diffusée et une formation appropriée dispensée à toutes les personnes concernées. Le coordinateur du groupe des employeurs a souligné l'importance d'instituts agréés habilités à dispenser une formation dans les différents secteurs de la chaîne logistique.
69. En réponse à une question concernant la signification des «normes communes et des bonnes pratiques», un représentant du Bureau a indiqué que le problème ne réside pas dans le manque de normes existantes, mais plutôt dans la façon d'utiliser ces normes et de mettre en œuvre la formation en vue de les faire appliquer.
70. Le coordinateur du groupe des employeurs a mis l'accent sur le tableau 3.1 du rapport, qui montre qu'il existe bel et bien des directives, mais que nul n'y prête attention. Le problème est de savoir qui reçoit les directives et qui les diffuse. Le groupe cible auquel les normes sont destinées sont les personnes directement impliquées dans les opérations d'empotage. Dans bon nombre d'entreprises, il s'agit de trois personnes tout au plus: une chargée de l'empotage, un responsable et le chef d'entreprise qui donne les instructions.
71. Le représentant gouvernemental de Trinité-et-Tobago a cité le cas d'un port de son pays confronté à des problèmes de sécurité des conteneurs. Un dispositif a donc été mis en place pour aider au chargement et au déchargement des conteneurs en vue de réduire les risques associés. L'intervenant a énuméré en particulier plusieurs marches à suivre. Tout d'abord, il convient d'identifier tous les processus intervenant à tous les niveaux de la chaîne logistique. Deuxièmement, un organe doit être chargé d'évaluer les risques. Troisièmement, sur la base des résultats de l'évaluation censée montrer les risques à chaque niveau de la chaîne logistique, une formation appropriée doit être mise en place afin de réduire ces risques. Ensuite, l'intervenant préconise de classer par ordre de priorité les risques auxquels il faut faire face, compte tenu que les responsables n'ont peut-être pas toujours la capacité de remédier à tous les risques existants. Enfin, la dernière étape consiste à évaluer les effets de la mise en œuvre d'un programme de réduction des risques afin d'en juger l'efficacité.
72. Le représentant du gouvernement du Japon a indiqué que la première étape consiste à reconnaître la nécessité d'élaborer une méthode d'intervention pour réduire les risques. Au Japon, il arrive que même les entreprises de première classe n'appliquent pas nécessairement les directives existantes car elles ne sont pas toujours bien au fait de la situation. L'intervenant juge nécessaire de faire en sorte que des mesures préventives soient prises tout à fait en amont de la chaîne logistique. Il se peut que les directives

énoncent déjà les bonnes pratiques. Toutefois, il s'agit surtout de veiller à ce qu'elles soient respectées et appliquées.

73. Un observateur a constaté l'importance de la diffusion des directives et des meilleures pratiques auprès des personnes chargées de l'emportage des conteneurs. Il a cité le cas du gouvernement allemand, qui diffuse les directives concernant l'assujettissement des conteneurs. Internet est considéré comme un outil peu coûteux, voire gratuit, pouvant servir à diffuser les directives. Outre les organisations de chargeurs nationales et régionales existantes, il existe un Global Shippers' Forum. L'adhésion à ces organisations peut être considérée comme une possibilité de faire connaître les directives et toute autre question y afférente. Un autre observateur a approuvé ces vues et proposé que les groupes coopèrent avec ces organisations afin de porter les matériels d'information à la connaissance du public.
74. Le représentant gouvernemental de Trinité-et-Tobago admet l'importance d'Internet en tant qu'outil de diffusion de l'information et des normes, tout en déplorant que certaines régions se heurtent à des difficultés d'accès, les Caraïbes notamment, où le taux d'analphabétisme est élevé. Bien que le Code IMDG soit en vigueur aux Caraïbes, bon nombre des personnes chargées de la manutention des conteneurs n'en ont qu'une connaissance limitée. Le personnel des entreprises peut avoir accès au code, contrairement aux travailleurs directement impliqués dans les opérations d'emportage, ce qui ne facilite pas la promotion de la sécurité et de la santé au travail.
75. Un participant travailleur a indiqué que le Japon s'intéresse à ces questions depuis trente ans, précisant que les syndicats sont particulièrement concernés tant par la prévention que par l'application des codes de sécurité. Il a expliqué que la télévision avait diffusé des informations sur la question, ce qui s'est révélé très efficace.
76. Un participant employeur a signalé un problème d'ordre pratique concernant les directives existantes, à savoir la question des droits de reproduction, auquel il conviendrait de remédier. Le gouvernement allemand diffuse les directives gratuitement.
77. Le représentant gouvernemental du Royaume-Uni a indiqué que, si ce n'était pas le cas en 1997, date à laquelle les directives ont été publiées, les gouvernements peuvent désormais utiliser Internet pour diffuser les directives.
78. Un participant travailleur a insisté sur le fait que la discussion ne devrait pas privilégier la question de l'application des directives au sein d'une entreprise en particulier, mais plutôt s'intéresser à la façon de mettre en œuvre ces directives dans des pays comme la Chine ou l'Inde. Un autre participant travailleur a indiqué qu'on ne doit pas perdre de vue les besoins en matière de formation des personnes qui n'ont pas accès à Internet.
79. Un observateur admet que les directives sont protégées par le droit d'auteur, mais que cela ne devrait pas poser problème dès lors qu'elles tombent dans le domaine public. Il a en outre cité les Programmes de formation des travailleurs portuaires (PFTP) en tant qu'excellents guides déjà employés dans de nombreux pays, qui peuvent fournir aux chargeurs un précieux outil de formation peu onéreux, ou même gratuit.
80. Un participant employeur estime que la majorité des entreprises de transport ne sont pas des grosses compagnies, mais plutôt de petites sociétés disposant d'une dizaine de véhicules tout au plus. Le problème consiste à renforcer la prise de conscience non seulement dans les pays en développement, mais aussi dans les pays développés.
81. Le représentant gouvernemental de Trinité-et-Tobago a signalé les difficultés des relations employeurs-employés et insisté sur le fait que les employeurs n'ont pas toujours clairement conscience de leurs rôles et responsabilités. Les gouvernements doivent mettre au point des

politiques de mise en application, dans un premier temps à l'aide d'orientations et de principes, en encourageant le respect volontaire et, si cela se révèle insuffisant, en imposant une obligation de conformité.

82. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni a indiqué qu'une liste de contrôle est disponible sur le site Web du gouvernement britannique, qui incite les personnes travaillant dans la chaîne logistique à communiquer l'information aux utilisateurs finaux. Ce document a été traduit dans plusieurs langues européennes et il peut être téléchargé.
83. Le représentant gouvernemental du Maroc a souligné que la priorité est de mettre en œuvre les bonnes pratiques et de diffuser l'information.
84. Un participant travailleur a signalé que la main-d'œuvre du secteur de la logistique dans le monde entier est de plus en plus flexible, et cela vaut notamment pour les personnes chargées de l'emportage des conteneurs. Un autre participant travailleur s'est demandé si l'on pouvait envisager une recommandation qui permettrait à tous les travailleurs d'avoir accès aux directives.
85. Un participant travailleur admet qu'il importe de renforcer les aspects déjà mentionnés, notamment la formation, mais que cela n'est toutefois pas suffisant. L'endroit où commence la chaîne et le type de formation requis ne sont pas clairs. Il n'est pas toujours possible de former chaque personne à chaque opération. Il se peut qu'il existe de meilleures pratiques, mais elles n'ont pas encore été appliquées. C'est pourquoi un élément de réglementation s'impose.
86. Le représentant gouvernemental du Royaume-Uni s'est demandé au sujet du contenu de la formation s'il inclura tous les aspects d'un engin de transport et si les personnes doivent recevoir une formation de courte durée ou une formation plus spécifique.
87. Un représentant du Bureau a apporté des éclaircissements au sujet des Programmes de formation des travailleurs portuaires, précisant qu'ils sont disponibles dans différentes langues et peuvent s'adapter aussi bien à la formation de groupe qu'à la formation individuelle.
88. Le représentant gouvernemental de Trinité-et-Tobago a reconnu qu'il est important de savoir que les travailleurs sont constamment encadrés. Il a cité l'exemple de l'institution qu'il représente, qui fait participer activement toutes les parties prenantes: direction, supérieurs hiérarchiques, prestataires de services, travailleurs. Pour ce faire, deux types d'outils sont nécessaires: la sensibilisation et les orientations à tous les niveaux de l'organisation, et l'information sur les exigences juridiques et les attentes. Les employeurs doivent être conscients des besoins des travailleurs. Dans ce cas, la «gestion des performances» s'effectue à l'aide d'une liste de contrôle.
89. Un participant employeur a indiqué que toutes les organisations doivent prendre des engagements. Les organisations représentant les employeurs devraient se fixer pour objectif de faire en sorte que tous les membres de l'organisation disposent des outils nécessaires pour faire de leur mieux. Les employeurs n'estiment pas avoir la capacité d'agir au niveau de l'ensemble du secteur, mais ils peuvent s'efforcer de faire de leur mieux en fournissant à tous leurs membres les outils dont ils ont besoin, et ces modèles pourraient être suivis et approuvés dans d'autres circonstances. Un autre participant employeur a ajouté que les membres de son groupe ne sont pas favorables à la dévalorisation de la formation.
90. Le représentant gouvernemental de Trinité-et-Tobago a expliqué que la question de la mise en application a été abordée pour encourager les employeurs et autres organisations à faire

en sorte que les accidents ne se produisent pas. En cas de négligence persistante, le respect de la réglementation ne devrait plus être facultatif, mais devenir obligatoire.

Point 4: Recommandations sur l'adoption d'une approche commune tout au long de la chaîne logistique pour l'application correcte des normes appropriées et des bonnes pratiques en matière d'empotage des conteneurs et activités de suivi

91. Le secrétaire exécutif a présenté le quatrième point de la discussion, en précisant que l'objet de la séance était de prendre en considération les résultats des débats sur les trois points traités précédemment et de mettre l'accent sur l'adoption d'une approche commune d'un bout à l'autre de la chaîne logistique, en vue de l'application correcte des normes appropriées et des bonnes pratiques en matière d'empotage des conteneurs et d'établir une liste des activités de suivi recommandées.
92. Un participant travailleur a rappelé la réunion sectorielle d'octobre 2006, lors de laquelle l'idée d'une équipe spéciale de l'UITR avait été envisagée. Il a indiqué que son groupe souscrit pleinement aux vues du coordinateur du groupe des employeurs concernant la nécessité de constituer un groupe qui collaborait avec le secrétariat aux activités de suivi, y compris la révision du Code IMDG. Il a précisé que ce groupe ne devrait pas se contenter de superviser les révisions, mais plutôt d'assurer le suivi d'activités plus vastes découlant du présent forum.
93. Un participant travailleur a relevé que les travaux conjoints de l'OIT et de l'UITR ont conduit à la Décennie d'action de l'ONU pour la sécurité routière, qui sera lancée en mai 2011. Il a vivement encouragé tous les participants à prendre part à cette campagne, qui offre une excellente opportunité de mettre l'accent sur la question des accidents impliquant des conteneurs. Le coordinateur du groupe des employeurs a dit ne pas voir d'objection à participer à cette campagne.
94. Le coordinateur du groupe des travailleurs a indiqué qu'il serait nécessaire de recueillir davantage de données sur les accidents. Par le passé, il était difficile de se procurer des données sur les accidents liés à un mauvais empotage car elles étaient classées sous la rubrique «renversement de véhicules» plutôt que sous «véhicules transportant des conteneurs», ce qui posait problème du point de vue de la législation et de la pratique nationales. La classification type mérite d'être révisée. Des données doivent être collectées en vue de permettre d'analyser les accidents liés à l'empotage des conteneurs.
95. Le coordinateur du groupe des employeurs a souscrit à ces propos. L'ampleur et l'enjeu de la tâche à mener sont loin d'être sous-estimés, ce qui présente un grand intérêt pour mieux comprendre tous les problèmes liés à l'empotage des conteneurs.
96. Un participant employeur a rappelé la question de la difficulté d'accès aux directives actuelles. Il a bon espoir que les participants s'acheminent désormais vers une approche commune et utile. Or il faudra plusieurs années avant que les démarches aboutissent, et il s'est demandé ce qu'il adviendra des personnes impliquées dans la chaîne logistique qui ont d'ores et déjà besoin d'aide. Il a proposé la tenue d'un débat avec le secrétariat de l'OMI en vue de parvenir à une solution, et il a suggéré que la résolution n° 787 de l'OMI soit publiée sur le site Web OMI/OIT et mise à la disposition du secteur. Le représentant gouvernemental du Royaume-Uni a approuvé cette proposition de diffuser la résolution n° 787 sur le site Web de l'OMI accessible au public, et il a demandé au secrétariat de formuler cette proposition lors de la prochaine Conférence sur la sûreté maritime, qui se tiendra en mai 2011.

-
97. Le représentant du gouvernement du Japon a indiqué que son pays étudie la possibilité d'une nouvelle série de réglementations dans ce domaine, sur la base de l'analyse des données collectées au fil des enquêtes. Aux Etats-Unis, la FMCFA établit depuis quelques années déjà une distinction entre remorques et semi-remorques.

Table ronde: «L'inspection des conteneurs pour le transport de marchandises»

98. Cette table ronde était composée de M. Albert Le Monnier, M. Fer Van de Laar et M. Keith Bradley, et M. Mike Compton en était le modérateur. M. Bill Brassington, expert, a présenté les travaux du groupe de travail.
99. Dans sa présentation, l'intervenant a identifié les types d'inspection auxquels les conteneurs peuvent être soumis, en soulignant l'importance d'examen approfondis et d'inspections périodiques. Des examens approfondis sont imposés par la Convention internationale sur la sûreté des conteneurs (CSC), 1972, lors de l'échange ou de la réparation des conteneurs couverts par un programme d'examen continu. Des inspections périodiques sont requises tous les trente mois pour les conteneurs couverts par un programme d'examen périodiques, ou lorsque le conteneur est abandonné ou stocké dans un dépôt pour les conteneurs couverts par un programme d'examen continu. Ces deux types d'inspection s'appliquent généralement aux conteneurs vides mais, dans des circonstances exceptionnelles, ils peuvent porter sur des engins chargés. Le troisième type d'inspection des conteneurs mentionné vise à contrôler l'empotage de la cargaison dans les conteneurs. L'OMI a mis en œuvre un programme qui impose aux autorités maritimes de mener des inspections de conteneurs contenant des marchandises dangereuses. Le programme d'inspection de l'OMI couvre dix éléments, dont sept sont couverts par les prescriptions du Code IMDG.
100. Les trois autres éléments mentionnés dans la présentation se rapportent à la CSC, à la circulaire de l'OMI CSC.1/Circ. 138 (*Recommandations relatives à l'interprétation et à la mise en œuvre harmonisées de la Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs, telle que modifiée*), et aux Directives OIT/OMI/ONU-CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport, et ils peuvent s'appliquer à tous les conteneurs transportant tous types de cargaison. L'objectif du programme d'inspection de l'OMI est de renforcer le respect de la réglementation et des directives. Or, au cours des cinq dernières années, le pourcentage de conteneurs présentant des défauts d'arrimage ou d'assujettissement de la cargaison à l'intérieur du conteneur de transport, du véhicule ou autre engin de transport n'a cessé d'augmenter, avec toutefois une baisse en 2010. En 2010, 25 pour cent des conteneurs défectueux présentaient des défauts d'arrimage ou d'assujettissement. D'où la nécessité de contrôles appropriés de l'empotage et de l'arrimage des cargaisons. Afin de pouvoir envisager les inspections comme un instrument susceptible d'améliorer la sécurité de l'empotage au niveau mondial, il importe que les inspecteurs soient tenus de suivre une procédure d'inspection commune et que les données produites soient analysées et transmises aux inspecteurs et, plus important encore, traduites en informations mises à la disposition des personnes chargées de l'empotage des conteneurs. Pour que les données soient utiles, les inspections doivent être précises, de sorte que les données collectées reflètent la réalité de la situation au niveau mondial.
101. Pour conclure la présentation, l'intervenant a insisté sur l'importance de mettre au point un programme d'inspection commun, qui porterait sur des aspects spécifiques et reposerait sur des descriptions cohérentes des défauts. Plusieurs étapes doivent être suivies pour produire un instrument précieux pour la sécurité des marchandises. Tout d'abord, les inspecteurs doivent être conscients de la tâche qu'ils ont à mener, des caractéristiques du conteneur et des marchandises qu'ils sont censés inspecter et de la façon de les sélectionner, ainsi que du nombre ou du pourcentage de conteneurs qui doivent être inclus dans le programme.

Ensuite, chaque aspect de l'inspection doit s'accompagner d'instructions appropriées et détaillées, qui fournissent des descriptions cohérentes des défauts au personnel dûment mandaté pour examiner la cargaison et mener les inspections. Il devrait y avoir une procédure d'établissement de rapports dûment décrite. Les données fournies doivent être analysées, de sorte que des informations intéressantes et utiles puissent être transmises aux personnes chargées de l'empotage des conteneurs, aux inspecteurs de cargaisons et au personnel mandaté pour mener les inspections. Enfin, les informations et les données produites devraient être convenablement diffusées auprès des autorités et instances internationales et nationales appropriées.

- 102.** Des éclaircissements ont été demandés au sujet des inspections menées par l'OMI, de la traçabilité des inspections et de la façon dont l'information est mise à la disposition des autorités. Dans sa réponse, l'expert a mentionné deux dispositifs, à savoir le dispositif d'examen périodique qui impose de mentionner la date du prochain examen, et un Programme d'examen approuvé et continu (ACEP), la convention exigeant que le propriétaire du conteneur soit mentionné.
- 103.** Un participant travailleur s'est demandé si le système du contrôle par l'Etat du port devrait s'appliquer à toutes les zones maritimes et porter également sur les conteneurs. L'expert a répondu qu'il est important qu'il y ait une autorité chargée de veiller à la sécurité des conteneurs. L'un des membres du groupe de travail a cité l'exemple d'un système efficace mis en place au Canada, où la mission des responsables en chef de la sécurité consiste à visiter les terminaux et à procéder à des inspections aléatoires des conteneurs. Un autre membre de la table ronde a mis en doute la faisabilité d'un tel système. Un autre membre de la table ronde a signalé l'existence d'une association maritime ayant produit un ensemble de mesures sur le contrôle par l'Etat du port, qui incluent le Code IMDG. Or il n'est pas possible d'effectuer des inspections systématiques. Le modérateur de la table ronde a ajouté que le Code de l'OMI prévoit des inspections. Un participant employeur a approuvé ce commentaire, tout en précisant que, dans certains cas, ce n'est pas faire respecter la loi qui pose problème, mais le fait qu'on ne peut inspecter les conteneurs, que ce soit de manière aléatoire ou en cas de suspicion de défauts.
- 104.** Une discussion s'est ensuivie sur l'échange d'informations. Un membre de la table ronde a cité l'exemple du Royaume-Uni, où les services de renseignement échangent des informations avec les services douaniers afin d'éviter d'avoir à ouvrir plusieurs fois un même conteneur. Le modérateur a approuvé l'idée d'une inspection unique. Un participant employeur a proposé que les inspections soient effectuées par la police. Le représentant gouvernemental de l'Equateur s'est demandé si une société d'inspection comme la Société générale de surveillance (SGS) peut offrir ses services pour mener à bien de telles inspections. L'expert préconise un seul dispositif, par souci de cohérence.
- 105.** Un participant employeur a signalé aux participants que son organisation a collaboré avec le Global Shippers' Forum pour recueillir des informations et les mettre gratuitement à disposition sur le site Web du World Shipping Council: www.worldshipping.org. Le représentant gouvernemental de l'Equateur et un participant employeur ont proposé que ces publications soient traduites en français et en espagnol. Il a été fait référence à une autre publication ainsi qu'à une éventuelle collaboration avec le World Shipping Council.
- 106.** Le coordinateur du groupe des travailleurs a soulevé la question de la propriété des conteneurs, et il s'est demandé qui prend la décision de mettre un conteneur au rebut. L'expert a répondu qu'à l'origine c'était les banques qui étaient propriétaires des conteneurs. La question du délai entre les inspections des conteneurs a été débattue, et un membre de la table ronde a signalé que l'intervalle de trente mois pose précisément problème car un conteneur n'est inspecté que trois à quatre fois en dix ans. Le cas d'un conteneur qui s'est renversé à Vancouver a été cité.

Examen et adoption des points de consensus approuvés par le forum

- 107.** Suite aux débats sur les quatre points de la discussion, le forum a examiné un ensemble de points de consensus proposés par le Bureau. Ces points ont été adoptés tels qu'amendés par les participants. Au cours de ce processus, le représentant gouvernemental du Japon a dit ne pas approuver le paragraphe 41. Un long débat a eu lieu sur la collecte des données et l'emploi des termes «accidents» et «incidents». Le représentant gouvernemental du Japon a indiqué que des cas autres que les accidents ont été débattus lors du forum et que cela devrait être consigné dans le rapport. Il s'est opposé à ce que le paragraphe se limite aux seuls accidents, et il a souligné que, pour mettre un terme aux pratiques peu satisfaisantes en ce qui concerne l'empotage des conteneurs, il convient de disposer de données sur le nombre de conteneurs qui sont effectivement mal assujettis. Pour bien saisir le problème dans son intégralité, il convient d'examiner tous les «incidents».
- 108.** Le secrétaire du groupe des employeurs a indiqué que le libellé proposé par le représentant gouvernemental du Japon ne permettra pas d'atteindre le but recherché, l'objectif du forum étant de conférer un mandat clair à l'OIT. Il aurait, certes, été souhaitable que le Bureau recueille des données sur les «incidents», mais cela est difficilement réalisable compte tenu de la multitude de cas possibles.

Remarques finales

- 109.** En conclusion, le directeur exécutif du Secteur du dialogue social du BIT a signalé que la tâche des participants au forum s'est révélée délicate, en partie à cause de la difficulté du sujet à proprement parler, compte tenu de l'extrême complexité de la chaîne d'approvisionnement. Il a remercié tous les participants ainsi que le secrétariat. Pour le Bureau, le plus dur reste à faire car les activités de suivi confiées à l'OIT exigent une quantité de travail considérable. Si le code de bonnes pratiques devait voir le jour, ce serait un grand succès. Travailler et coopérer avec d'autres institutions du système des Nations Unies, notamment l'ONU-CEE, fut particulièrement plaisant et hautement bénéfique, et le message n'en aura que plus d'impact. Pour finir, l'intervenant a remercié le président pour avoir mené les débats en toute impartialité, ainsi que le gouvernement japonais pour avoir assuré l'interprétation des interventions en japonais.
- 110.** Le coordinateur du groupe des travailleurs a félicité le secrétariat pour avoir permis la tenue de ce forum et offert aux gouvernements, aux employeurs et aux travailleurs la possibilité de travailler de manière constructive pour faire en sorte que les ports deviennent des lieux de travail plus sûrs pour toutes les personnes concernées.
- 111.** Le secrétaire du groupe des employeurs a déploré la trop courte durée de ces réunions et remercié l'OIT pour l'excellente préparation de ce forum, ainsi que les travailleurs et les gouvernements pour leur esprit de coopération. En conclusion, il a indiqué que ce forum a été accueilli avec une immense satisfaction et qu'il s'est révélé très fructueux.
- 112.** Le président a clos le forum en admettant que, malgré sa courte durée, il n'en avait pas moins été productif. Il a tenu à remercier tous les participants pour leur esprit constructif, leur sens de la discipline et leur esprit de consensus, et il a adressé tout particulièrement ses remerciements au secrétariat. Il a également remercié les interprètes de s'être fort bien acquittés de leur tâche.

Points de consensus et conclusions du forum

Points de consensus et conclusions du forum ¹

Le Forum de dialogue mondial sur la sécurité dans la chaîne d'approvisionnement concernant le remplissage des conteneurs,

S'étant réuni à Genève les 21 et 22 février 2011,

Adopte, ce vingt-deuxième jour de février 2011, les points de consensus suivants:

Introduction

1. De nombreux accidents et problèmes dans le secteur des transports sont dus à des pratiques peu satisfaisantes en ce qui concerne l'empotage des conteneurs, y compris les cas de surcharge ou les fausses déclarations concernant le contenu des conteneurs. Ces pratiques sont source de graves inquiétudes du fait notamment que les victimes peuvent être la population en général, des travailleurs des transports routiers, des travailleurs des chemins de fer, des travailleurs portuaires, des gens de mer ou d'autres travailleurs, ou leurs employeurs, qui, le plus souvent, n'exercent aucun contrôle sur l'empotage des conteneurs. Face à cette situation, le Conseil d'administration du BIT a décidé d'organiser un Forum de dialogue mondial sur la sécurité dans la chaîne d'approvisionnement concernant le remplissage des conteneurs.
2. Des représentants des gouvernements, des employeurs et des travailleurs ont participé à ce forum qui s'est tenu au siège de l'OIT, à Genève, les 21 et 22 février 2011.
3. Le forum a examiné des stratégies et politiques visant à aider les mandants des Etats Membres de l'OIT à adopter une approche commune d'un bout à l'autre de la chaîne logistique en vue de l'application correcte des normes appropriées en matière d'empotage des conteneurs, qui ouvriront la voie à d'importantes améliorations concernant la sécurité dans ce domaine.
4. Le forum a examiné le rapport de base préparé par le Bureau, intitulé *La sécurité dans la chaîne d'approvisionnement concernant le remplissage des conteneurs*, publié en 2010.

Thème 1: Raisons qui ont conduit à l'application de pratiques peu satisfaisantes en ce qui concerne l'empotage des conteneurs

Points de consensus

5. Le manque de formation et de connaissance concernant les normes disponibles (par exemple les normes OIT/OMI ou d'autres normes sectorielles) est l'une des raisons majeures qui expliquent les pratiques peu satisfaisantes en matière d'empotage des conteneurs.

¹ Ces conclusions n'ont pas encore été examinées par le Conseil d'administration du BIT conformément à la procédure en vigueur et ne peuvent donc pas être considérées comme définitives.

-
6. La diffusion des normes et directives existantes est insuffisante, et non seulement les travailleurs, mais aussi leurs employeurs et d'autres parties prenantes et autorités telles que les services de police, les inspecteurs et les médecins du travail, etc., ont une méconnaissance de ces informations.
 7. Dans bien des cas, il n'existe pas d'élaboration de plan approprié concernant le groupage, la répartition, la séparation et la sécurisation du chargement dans les conteneurs.
 8. Des évaluations convenables des risques ne sont pas systématiquement effectuées dans la chaîne logistique en vue d'identifier tous les niveaux de risque et de cibler spécifiquement chaque problème.
 9. Les directives existantes sur les bonnes pratiques concernant l'empotage des conteneurs, notamment les *Directives OMI/OIT/ONU-CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport*, ne sont pas transmises aux personnes chargées de l'empotage des conteneurs.
 10. Les rôles et responsabilités de tous les acteurs de la chaîne logistique, y compris les gouvernements, ne sont pas toujours clairement définis. Cela inclut la responsabilité de la sensibilisation aux méthodes d'empotage des conteneurs.
 11. Il n'existe pas de système d'inspection des conteneurs destiné à garantir l'empotage approprié des conteneurs sur le lieu d'origine.
 12. Les dispositions des contrats d'assurance relatifs aux cargaisons n'énoncent pas clairement la responsabilité en cas d'empotage non sécurisé des conteneurs.
 13. Une fausse déclaration concernant le contenu et le poids du conteneur a été effectuée, et aucune information appropriée n'est fournie à cet égard.
 14. Différents lots de marchandises sont empotés dans le même conteneur et enlevés sans planification et coordination appropriées.
 15. Les pratiques peu satisfaisantes en ce qui concerne l'empotage des conteneurs résultent aussi d'infractions aux lois et réglementations.

Points n'ayant pas fait l'objet d'un consensus

16. Les travailleurs estiment que les pressions économiques fréquemment exercées et les avantages provenant d'un chargement dans les conteneurs effectué hâtivement peuvent se traduire par l'application de mauvaises pratiques.
17. Les travailleurs estiment qu'en raison de leur taille, de leur poids et de leur configuration certains types de cargaisons ne devraient pas être expédiés dans des conteneurs.
18. Certains participants (y compris des représentants des travailleurs et certains représentants des gouvernements) déplorent l'absence de dispositions obligatoires spécifiques s'appliquant à tous les niveaux de la chaîne logistique (depuis l'empotage jusqu'au transport, en passant par le dépotage).

Thème 2: Respect des normes sur l'empotage des conteneurs

Points de consensus

19. Il est reconnu que la sécurité de la chaîne logistique peut être améliorée grâce à la mise en œuvre de bonnes pratiques par le biais des normes internationales relatives à l'empotage des conteneurs.
20. Il est admis qu'un recueil de directives pratiques OMI/OIT/ONU-CEE sur le chargement des cargaisons dans des engins de transport serait nécessaire. Ces trois organisations sont priées de procéder à la révision des actuelles *Directives OMI/OIT/ONU-CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport*, qui pourraient prendre la forme d'un recueil de directives pratiques.
21. Les gouvernements et tous les acteurs de la chaîne logistique impliqués dans la manutention ou le transport des conteneurs devraient prendre part à ce processus de révision.
22. L'application volontaire du recueil de directives pratiques devrait améliorer les opérations d'empotage des conteneurs ainsi que la sécurité de la chaîne logistique.
23. Le recueil de directives pratiques devrait donc s'appliquer à tous les niveaux de la chaîne logistique et veiller à définir clairement les responsabilités et l'obligation de rendre des comptes.
24. Lors de l'élaboration du recueil de directives pratiques, il conviendrait d'envisager la possibilité de rédiger ultérieurement un document attestant que la cargaison du conteneur a été empotée conformément aux dispositions dudit recueil.

Thème 3: Formation à l'empotage des conteneurs et action à mener auprès de toutes les parties prenantes pour assurer la diffusion et l'application des normes communes et des bonnes pratiques

Points de consensus

25. Il importe que toutes les parties prenantes reconnaissent l'importance d'appliquer des méthodes de travail sécurisées lors de l'empotage des conteneurs dans le transport multimodal.
26. Il est nécessaire de fournir des informations et une formation portant sur des normes cohérentes applicables à tous les niveaux de la chaîne logistique. La nécessité de qualifications et compétences appropriées dans tous les éléments de la chaîne logistique devrait être examinée. Cependant, des directives sur les meilleures pratiques devraient être établies en vue de veiller à ce qu'une formation correcte aux techniques et méthodes soit dispensée.
27. Il importe de communiquer les informations aux personnes qui participent effectivement à l'empotage des conteneurs, en particulier les travailleurs et leurs supérieurs hiérarchiques.

-
28. Des directives pertinentes devraient être diffusées de différentes manières:
- par l’intermédiaire d’organisations de travailleurs et d’employeurs, d’institutions gouvernementales, ainsi que d’organisations non gouvernementales;
 - à l’aide de différents médias, y compris Internet et des documents imprimés.
29. L’un des obstacles majeurs à la diffusion des *Directives OMI/OIT/ONU-CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport* est qu’elles sont protégées par le droit d’auteur.
30. Un matériel didactique approprié élaboré dans le cadre du Programme de formation des travailleurs portuaires devrait être mis plus facilement et gratuitement à la disposition des personnes impliquées dans les opérations d’empotage des conteneurs.
31. La nécessité de formation et de sensibilisation vaut non seulement pour les pays en développement, mais aussi pour de nombreuses entreprises des pays développés. Les directives et le matériel didactique devraient cibler tout particulièrement les supérieurs hiérarchiques qui ne sont pas nécessairement au fait des bonnes pratiques concernant l’empotage des conteneurs.
32. Les gouvernements, les organes représentatifs des employeurs et les organisations de travailleurs ont un rôle à jouer dans la promotion des directives existantes sur les bonnes pratiques concernant l’empotage des conteneurs. Cependant, ils ne peuvent s’engager à appliquer des normes qui n’ont pas encore été adoptées.
33. Le rôle des instituts de formation agréés est important. Ces derniers peuvent contribuer au développement continu des compétences des travailleurs de la chaîne logistique et de leurs supérieurs hiérarchiques, et leur permettre d’être reconnus comme des professionnels compétents en matière d’empotage des conteneurs.
34. Il a été relevé que le taux élevé de rotation des travailleurs chargés de l’empotage des conteneurs est un obstacle au maintien d’une main-d’œuvre dûment formée.
35. Les expéditeurs n’opèrent pas de façon isolée, mais entretiennent de nombreux contacts avec d’autres parties prenantes de la chaîne logistique, contacts qui pourraient se révéler utiles pour la diffusion des bonnes pratiques concernant l’empotage des conteneurs.
36. Il importe de veiller à ce que la formation soit plus ciblée et simple.
37. La première étape consiste à identifier toutes les étapes de la chaîne logistique. L’étape suivante vise à évaluer les risques pour la santé et la sécurité à chaque étape et à identifier ensuite les besoins en formation afin d’y pourvoir. Cela permettrait de mieux utiliser ainsi les ressources consacrées à la formation. Le processus énoncé ci-dessus pourrait alors faire l’objet d’un suivi pour en vérifier l’efficacité.

Autre point n’ayant pas fait l’objet d’un consensus

38. Il importe d’identifier les rôles spécifiques des employeurs, syndicats et autres parties prenantes. Il a été signalé qu’une bonne politique de réglementation serait utile. Elle comprendrait une politique cohérente de mise en application qui favoriserait, en premier lieu, le respect volontaire des normes (conseils, etc.) et, dans un deuxième temps, l’obligation de s’y soumettre. Cela s’applique même lorsqu’il n’existe pas de loi ou de directive spécifique: c’est à l’employeur qu’incombe la responsabilité d’identifier les meilleures pratiques.

Thème 4: Recommandations sur l'adoption d'une approche commune tout au long de la chaîne logistique pour l'application correcte des normes appropriées et des bonnes pratiques en matière d'empotage des conteneurs et activités de suivi

Points de consensus

39. Une fois que le recueil de directives pratiques issu des *Directives OMI/OIT/ONU-CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport* révisées/mises à jour aura été adopté, il conviendra d'en assurer le suivi à l'aide de publications facilement utilisables (matériel didactique, ensembles d'outils, etc.) et de veiller à ce que le recueil et les publications qui l'accompagnent soient accessibles gratuitement et facilement et qu'ils soient largement diffusés. Ce suivi devrait être effectué en consultation avec un comité directeur et des groupes de travail sur des activités spécifiques qui seront mis en place par le Bureau international du Travail, en consultation avec les mandants tripartites de l'Organisation.
40. Il convient d'améliorer la collecte et la publication des données sur les accidents liés à un mauvais empotage des conteneurs. A cet égard, il conviendrait d'envisager la révision de la classification type des accidents en vue d'identifier les accidents de la route et autres qui sont liés à un mauvais empotage des conteneurs.

Questionnaire d'évaluation

Un questionnaire destiné à recueillir l'opinion des participants sur divers aspects du forum a été distribué pendant la réunion. Leurs réponses ainsi que les statistiques sur la participation sont résumées ci-dessous.

1. Comment jugez-vous le forum selon les différents critères ci-dessous?

	5	4	3	2	1	
	Excellent	Bon	Satisfaisant	Médiocre	Insuffisant	Score moyen
Choix de la question à l'ordre du jour (Sécurité dans la chaîne d'approvisionnement)	12	8	1	–	–	4,52
Choix des points pour discussion	7	12	2	–	–	4,24
Qualité de la discussion	3	16	2	–	–	4,05
Intérêt de la réunion pour la chaîne d'approvisionnement	4	11	3	–	–	4,06
Les points de consensus et dissensus	2	12	4	–	–	3,89
Panel de discussion	1	11	6	–	–	3,72
Possibilité de créer des réseaux	2	14	4	–	–	3,90

2. Comment jugez-vous la qualité du rapport de discussion selon les différents critères ci-dessous?

	5	4	3	2	1	
	Excellent	Bon	Satisfaisant	Médiocre	Insuffisant	Score moyen
Qualité de l'analyse	7	10	4	–	–	4,14
Objectivité	7	10	3	1	–	4,10
Portée	6	11	3	–	–	4,15
Présentation et clarté	6	11	3	–	–	4,15
Volume et pertinence de l'information	4	7	9	–	–	3,75

3. Comment jugez-vous le temps alloué à la discussion?

	Trop long	Suffisant	Trop court
Plénières	–	13	8
Réunions des groupes	2	14	5
Panel de discussion	1	13	5

4. Comment jugez-vous les dispositions pratiques et administratives (secrétariat, documents, traduction, interprétation)?

5	4	3	2	1	
Excellent	Bon	Satisfaisant	Médiocre	Insuffisant	Score moyen
11	6	4	–	–	4,33

5. Réponses au questionnaire

Gouvernements	Employeurs	Travailleurs	Observateurs	Pas d'indication	Total	Taux de réponse (%)
12	1	5	2	1	21	37,5

6. Participants au forum (conseillers techniques inclus)

	Gouvernements	Employeurs	Travailleurs	Observateurs
Total	27	11	12	6
Hommes	22	11	11	5
Femmes	5	0	1	1

Site Web du Département des activités sectorielles (www.ilo.org/sector)

7. Savez-vous que le Département des activités sectorielles met à votre disposition un site Web qui contient des informations sur ses réunions et ses activités?

Oui 14 Non 7

8. Dans l'affirmative, comment évaluez-vous la présentation et le contenu de ce site?

5 Excellent	4 Très bon	3 Bon	2 Susceptible d'être amélioré	1 Insuffisant
2	5	5	1	–

9. Si vous avez déjà consulté ce site, avez-vous téléchargé des documents?

Oui 11 Non 1 Consultation sans téléchargement 1

10. Accepteriez-vous de vous inscrire aux réunions et d'obtenir les documents d'information au moyen d'un formulaire d'inscription électronique sur le site Web?

Oui 19 Non –

List of participants
Liste des participants
Lista de participantes

Chairperson
Président
Presidente

Mr Seiichi Tajima
First Secretary
Permanent Mission of Japan
GENEVA
Switzerland

Members nominated by Governments
Membres représentant les gouvernements
Miembros representantes de los gobiernos

ARGENTINA ARGENTINE

Sr. Darío Celaya Álvarez
Ministro, Misión Permanente de la Argentina
GINEBRA
Suiza

AZERBAIJAN AZERBAÏDJAN AZERBAIYÁN

Mr Sabir Mirzoyev
Head of Sector, Ministry of Transport
Azerbaydjan bakumon of Transport
BAKU CITY

Adviser / Conseiller technique / Consejero técnico

Mr Ilgar Aliyev
Head Specialist of Technical Development Department
Azerbaijan Railways Ltd
BAKU CITY

CAMEROON CAMEROUN CAMERÚN

S.E. M. Anatole Fabien Marie Nkou
Ambassadeur
Représentant permanent du Cameroun
Chef de délégation
Mission permanente du Cameroun
GENÈVE
Suisse

CHINA CHINE

Mr Duan Dongwen
Counsellor
Permanent Mission of China
GENEVA
Switzerland

REPUBLIC OF CONGO RÉPUBLIQUE DU CONGO REPÚBLICA DEL CONGO

Advisers / Conseillers techniques / Consejeros técnicos

M^{me} Fernande Mvila

Conseillère

Mission permanente du Congo

GENÈVE

Suisse

M. Célestin Jean Raphaël Batina

Mission permanente du Congo

GENÈVE

Suisse

M^{me} Madeleine Malanda née Louvouandou

Mission permanente du Congo

GENÈVE

Suisse

DOMINICAN REPUBLIC RÉPUBLIQUE DOMINICAINE REPÚBLICA DOMINICANA

Adviser / Conseiller technique / Consejero técnico

Sr. Pablo Medina Jiménez

Ministro Consejero

Misión Permanente de la República Dominicana

GINEBRA

Suiza

ECUADOR EQUATEUR

Sr Jorge Thullen

Asesor del Ministro de Relaciones Laborales del Ecuador

GENTHOD

Suiza

HAITI HAÏTI HAITÍ

M. Jean-Bony Alexandre

Ministre conseiller

Mission permanente d'Haïti

GENÈVE

Suisse

JAPAN JAPON JAPÓN

Mr Takahiro Omori

Senior Officer, Accident Prevention

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism of Japan

TOKYO

Adviser / Conseiller technique / Consejero técnico

Mr Kazuhisa Takumi

Officer for Accident Prevention, Road Transport Bureau, Ministry of Land,

Infrastructure, Transport and Tourism of Japan

TOKYO

JORDAN JORDANIE JORDANIA

Adviser / Conseiller technique / Consejero técnico

Mr Shukri Dajani
Special Adviser for ILO Affairs
Permanent Mission of Jordan
GENEVA
Switzerland

MADAGASCAR

Adviser / Conseiller technique / Consejera técnica

M^{me} Soafara Tsirin Aina Randriamiarisoa
Responsable du dossier OIT
Mission permanente de Madagascar
GENÈVE
Suisse

MOROCCO MAROC MARRUECOS

M. Abderrahim Benrouyne
Ministère de l'Emploi et de la Formation professionnelle
Délégué régional de l'Emploi – Casablanca
Délégation régionale de l'Emploi-Casablanca-Anfa
CASABLANCA

NIGERIA NIGÉRIA

Ms Nofisat Abiola Arogundade
Deputy Director of Factories
Federal Ministry of Labour and Productivity
Federal Secretariat
ABUJA

PAKISTAN PAKISTÁN

Adviser / Conseiller technique / Consejero técnico

Mr Ahsan Nabeel
Third Secretary
Permanent Mission of Pakistan
GENEVA
Switzerland

PANAMA PANAMÁ

Adviser / Conseiller technique / Consejero técnico

Sr. Alejandro Mendoza Gantes
Consejero
Misión Permanente de Panamá
GINEBRA
Suiza

QATAR

Mr Ali Al-Khulaifi
Minister Plenipotentiary and Representative of the Minister of Labour
Permanent Mission of the State of Qatar
GENEVA
Switzerland

SLOVENIA SLOVÉNIE ESLOVENIA

Mr Etbin Tratnik
Senior Adviser
Ministry of Labour
Family and Social Affairs
LJUBLJANA

SOUTH AFRICA AFRIQUE DU SUD SUDÁFRICA

Mr Tibor Szana
Director, Department of Labour
GAUTEUG

THAILAND THAÏLANDE TAILANDIA

Ms Sudthida Krungkraiwong
Director, OSH Strategic Group
Occupational Safety and Health Bureau
Department of Labour Protection and Welfare
Ministry of Labour
BANGKOK

TRINIDAD AND TOBAGO TRINITÉ-ET-TOBAGO TRINIDAD Y TABAGO

Mr Gaekwad Ramoutar
Safety and Health Inspector Team Leader for Chemicals, the Occupational Safety and Health Authority
and Agency of the Ministry Petrochemicals and Ports Unit
PORT OF SPAIN

TURKEY TURQUIE TURQUÍA

Mr Erhan Batur
Counsellor for Labour and Social Affairs
Permanent Mission of Turkey
GENEVA
Switzerland

UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO

Mr Keith Bradley
Hazardous Cargoes Adviser, Maritime and Coastguard Agency
Spring Place
SOUTHAMPTON

URUGUAY

Adviser / Conseiller technique / Consejero técnico

Dr. Gabriel Winter
Consejero
Misión Permanente del Uruguay
GINEBRA
Suiza

Members nominated by the Employers Membres représentant les employeurs Miembros representantes de los empleadores

Mr Christopher Grahame Welsh
Secretary-General
Global Shippers Forum
FTA Hermes House
TUNBRIDGE WELLS
United Kingdom

Mr John Stawpert
Senior Adviser
International Chamber of Shipping
LONDON
United Kingdom

Mr Ferdinand Van de Laar
Managing Director
International Association of Ports and Harbors
TOKYO
Japan

Mr Damian John Viccars
Head of Social and EU Fiscal Affairs
International Road Transport Union
BRUSSELS
Belgium

M. Vincent Vu
Directeur des relations internationales
Union internationale des chemins de fer
PARIS
France

Mr René Zimmerman
Manager
International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA)
GLATTBRUGG
Switzerland

Members nominated by the Workers Membres représentant les travailleurs Miembros representantes de los trabajadores

Mr Bernard Farrelly
National Lead Organiser
Maritime Union of Australia
SYDNEY
Australia

Mr Allan Graveson
Senior National Secretary
Nautilus International
LONDON
United Kingdom

Mr Jan De Jong
FNV Bondgenoten
WEERT
Netherlands

Mr Bjorn-Erik Kristoffersen
Union Officer, International Transport Workers' Federation
OSLO
Norway

Mr Albert Le Monnier
Third Vice-President
International Longshore and Warehouse Union Canada
VANCOUVER
Canada

Mr Shosaku Machida, Secretary
Container Transport Section
National Federation of Dockworkers' Unions of Japan
TOKYO
Japan

Additional members representing the Employers
Membres additionnels représentant les employeurs
Miembros adicionales representantes de los empleadores

Mr Donald Armour
Head of International Department
Freight Transport Association
TUNBRIDGE WELLS
United Kingdom

Mr Jens Hügel
Head of Sustainable Development
International Road Transport Union
GENEVA
Switzerland

Mr Lars Kjaer
Senior Vice-President
World Shipping Council
WASHINGTON
United States

Mr John Charles Leach
Adviser
World Shipping Council
LONDON
United Kingdom

Capt Gerd Rohden
Adviser
World Shipping Council
WASHINGTON
United States

Additional members representing the Workers
Membres additionnels représentant les travailleurs
Miembros adicionales representantes de los trabajadores

Ms Claire Clarke

Personal Assistant – ITF Inland Transport Sections
International Transport Workers’ Federation
LONDON
United Kingdom

Mr Mike Gibbons

Executive Member
WINCHESTER
United Kingdom

Mr Frank Leys

Section Secretary
International Transport Workers’ Federation
LONDON
United Kingdom

Mr Katsushige Mashima

Deputy General Secretary
All Japan Dockworkers’ Unions
TOKYO
Japan

Mr Tabudi Abner Ramakgolo

National Sector Coordinator
ITF Section Vice-Chair South African Transport and Allied Workers’ Union (SATAWU)
JOHANNESBURG
South Africa

Mr Mac Urata

Section Secretary
Inland Transport Sections
International Transport Workers’ Federation
LONDON
United Kingdom

Representatives of the United Nations, specialized agencies
and other official international organizations
Représentants des Nations Unies, des institutions spécialisées
et d’autres organisations internationales officielles
Representantes de las Naciones Unidas, de los organismos
especializados y de otras organizaciones internacionales oficiales

United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)
Commission économique des Nations Unies pour l’Europe (CEE-ONU)

Mr Martin Magold

Chief, Sustainable Transport Section
Transport Division
United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)
GENEVA
Switzerland

Mr Markus Pikart

Economic Affairs Officer
United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)
GENEVA
Switzerland

Representatives of non-governmental international organizations
Représentants d'organisations internationales non gouvernementales
Representantes de organizaciones internacionales no gubernamentales

International Safety Panel (ISP) of ICHCA International Limited

Mr Mike Compton
Technical Adviser and Chairman of International Safety Panel
ICHCA International Ltd
ROMFORD
United Kingdom

**International Organization of Employers (IOE)
Organisation internationale des employeurs (OIE)
Organización Internacional de Empleadores (OIE)**

M. Jean Dejardin
Conseiller
Organisation internationale des employeurs
Cointrin/GENÈVE
Suisse

**International Union of Marine Insurance (IUMI)
Union internationale d'assurances transports
Unión Internacional de Seguros de Transportes**

Mr Uwe Peter Schieder
Captain
Loss Prevention Committee
International Union of Marine Insurance (IUMI)
BERLIN
Germany

International Trade Union Confederation (ITUC)

Ms Esther Busser
Assistant Director
International Trade Union Confederation (ITUC)
GENEVA
Switzerland

**Panel moderator
Modérateur du panel
Moderador del panel**

Mr Mike Compton
Technical Adviser and Chairman of International Safety Panel
ICHCA International Ltd
LONDON
United Kingdom

**Resource person
Expert technique
Especialista técnico**

Mr Bill Brassington
BUCKS
United Kingdom