

N° 267

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1984-1985

Annexe au procès-verbal de la séance du 2 mai 1985.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées (1), sur le projet de loi autorisant l'approbation de la Convention internationale du travail n° 152 concernant la sécurité et l'hygiène du travail dans les manutentions portuaires.

Par M. Pierre MATRAJA,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Lecanuet, *président* ; Yvon Bourges, Emile Didier, Pierre Matraja, Jacques Ménard, *vice-présidents* ; Serge Boucheny, Michel d'Aillières, Francis Palmero, Gérard Gaud, *secrétaires* ; MM. Paul Alduy, Michel Alloncle, François Autain, Jean-Pierre Bayle, Jean Bénard Mousseaux, Noël Berrier, André Bettencourt, Charles Bosson, Raymond Bourguin, Louis Brives, Guy Cabanel, Michel Caldaguès, Jacques Chaumont, Michel Crucis, André Delelis, Jacques Delong, Maurice Faure, Charles Ferrant, Louis de la Forest, Jean Garcia, Jacques Genton, Marcel Henry, Louis Jung, Philippe Labeyrie, Christian de La Malène, Edouard Le Jeune, Max Lejeune, Louis Longequeue, Philippe Madrelle, Jean Mercier, Pierre Merli, Daniel Millaud, Claude Mont, Jean Natali, Paul d'Ornano, Bernard Parmantier, Mme Rolande Perlican, MM. Robert Pontillon, Roger Poudonson, Paul Robert, Marcel Rosette, Albert Voilquin.

Voir le numéro :
Sé debates : 218 (1984-1985).

Traité et conventions. — Convention internationale du travail - Ports - Travail (sécurité du).

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION : l'approbation de la convention internationale du travail n° 152, adoptée le 25 juin 1979 à Genève, et relative à la sécurité et à l'hygiène du travail dans les manutentions portatives	3
A. — L'analyse de la convention internationale du travail n° 152 : les mesures prévues, spécifiques et techniques, tendent à renforcer la protection et à améliorer la sécurité et l'hygiène du travail dans les manutentions portatives	3
1. Premier point : le champ d'application exact de la convention	4
2. Deuxième série de dispositions : les mesures globales qui doivent être prescrites par les législations nationales	4
3. Troisième partie : les normes et procédures techniques à élaborer	5
4. Quatrième série de mesures : les obligations des Etats parties pour l'application de la convention	6
B. Compatible avec la législation française, l'approbation par la France de la convention ne pose pas de problème et peut être jugée opportune	6
1. Première observation : la compatibilité des dispositions de la convention avec le droit interne français	7
2. Deuxième observation : la France peut ainsi approuver sans réserve la convention n° 152	7
3. Troisième observation : les modalités d'approbation par la France de l'instrument élaboré à Genève	8
LES CONCLUSIONS FAVORABLES DE VOTRE RAPPORTEUR ET DE LA COMMISSION	8

Mesdames, Messieurs,

Comme les deux précédents, le présent projet de loi tend à autoriser l'approbation par la France d'une convention internationale du travail. Il s'agit de la convention n° 152 concernant la sécurité et l'hygiène du travail dans les manutentions portuaires.

Ce texte, qui porte révision de conventions antérieures de 1929 et 1932 sur la protection des dockers contre les accidents, a été adopté le 25 juin 1979 à Genève lors de la 65^e session de la Conférence internationale du travail. Il est entré en vigueur le 5 décembre 1981 pour les premiers Etats ayant achevé leurs procédures nationales d'approbation ou de ratification. Il est enfin complété et détaillé, selon l'usage de l'O.I.T., par une recommandation n° 160 qui n'a pas de caractère contraignant mais qui fournit des précisions en ce qui concerne les mesures techniques préconisées par la convention.

Votre rapporteur vous suggère donc d'analyser sommairement les dispositions de la convention soumise à votre examen. Il sera ensuite possible d'apprécier l'opportunité de l'approbation proposée au regard des dispositions déjà existantes en droit interne français.

•
• •

A. — L'analyse de la convention internationale du travail n° 152 : les mesures prévues, spécifiques et techniques, tendent à renforcer la protection et à améliorer la sécurité et l'hygiène du travail dans les manutentions portuaires.

Le texte soumis à l'avis du Parlement - ensemble volumineux et dense de 51 articles - se rattache à un double titre aux préoccupations de l'O.I.T. puisqu'il traite à la fois des questions d'hygiène et de sécurité du travail et des questions maritimes qui figurent, les unes et les autres, parmi les thèmes de prédilection de l'organisation de Genève. Rappelons ici notamment les conventions de 1929 sur les colis transportés par bateau, de 1963 sur la protection des machines,

ou encore celle de 1977 sur la pollution de l'air, le bruit et les vibrations qui fait l'objet du précédent projet de loi.

Mises à part les dispositions finales (art. 43 à 51) - sur lesquelles nous reviendrons ci-dessous (B) -, les stipulations de la convention sont orientées autour de quatre lignes directrices.

1°). Premier point : le champ d'application exact de la convention est précisé par les articles 1^{er} à 3 du texte proposé. Trois dispositions retiennent à cet égard l'attention.

— **La définition générale des « manutentions portuaires »**, au sens de la convention, désigne, selon l'article 1^{er}, les opérations de chargement et de déchargement de tout navire ainsi que toutes les opérations connexes. Pour le reste, la définition détaillée de ces opérations est renvoyée par la convention elle-même aux législations nationales, après consultation des organisations professionnelles intéressées.

— **Des dérogations aux dispositions de la convention** peuvent être accordées, aux termes de l'article 2, dans certaines hypothèses telles que les ports où le trafic est irrégulier ou limité à des navires de faible tonnage.

— Enfin, l'article 3 définit, aux fins de la convention, un certain nombre de termes ou expressions. Ces définitions, le plus souvent très extensives, concernent notamment les « travailleurs » concernés par le présent texte, qui vise « toutes les personnes occupées à des manutentions portuaires ».

2°). Deuxième série de dispositions : les mesures globales qui doivent être prescrites par les législations nationales font l'objet des articles 4 à 7 de l'instrument élaboré par l'O.I.T. La convention ne fixe donc pas elle-même ces mesures mais s'en remet, pour ce faire, aux dispositions de chaque pays membre.

Ces normes de droit interne pourront être prises, selon l'article 7, et en fonction des pratiques nationales, par voie législative ou toute autre voie appropriée, en collaboration avec les employeurs et travailleurs intéressés. Ces dispositions intérieures devront préciser la responsabilité des employeurs ou capitaines de navires (art. 5).

Sans entrer dans une énumération détaillée et complète des dispositions qui incombent aux autorités nationales pour la mise en

œuvre de la présente convention (article 4), relevons ici quelques-uns des principaux sujets devant être traités :

— l'aménagement et l'entretien des lieux de travail, des matériels, et des moyens d'accès garantissant la sécurité des travailleurs ;

— l'information, la formation et le contrôle nécessaires à la protection des travailleurs contre les risques professionnels ;

— et la sécurité des travailleurs par des mesures de protection, de secours ou de sauvetage.

3°). Troisième partie : les normes et procédures techniques à élaborer pour l'application de ces dispositions générales sont décrites avec force détails dans le corps central de la convention (articles 8 à 40) - souvent, au demeurant, en s'inspirant de réglementations préexistantes dans certains Etats membres de l'O.I.T.

Le dispositif technique à mettre en oeuvre - s'il ne l'est déjà - par les autorités nationales est prévu de façon extrêmement précise. Il est exclu d'en reprendre, dans le cadre du présent rapport, chacun des éléments. Le bref inventaire suivant permettra cependant, à travers l'énumération des objets de réglementation cités, de mesurer le degré de précision de l'instrument international proposé. Il évoque successivement :

— les lieux de travail et les voies d'accès aux lieux où sont effectuées les manutentions portuaires (art. 8 et 9) ;

— les sols et les couloirs utilisés pour la circulation (art. 10 et 11) ;

— les moyens de lutte contre l'incendie (art. 12) ;

— les protections et les dispositifs de sécurité adaptés aux machines présentant un risque pour les travailleurs (art. 13) ;

— les matériels et installations électriques adéquats (art. 14) ;

— les moyens de transport et d'accès au navire en cas de chargement ou déchargement (art. 15 et 16) ;

— l'accès à la cale ou au port à marchandises et les panneaux de cale employés (art. 17 et 18) ;

— les protections des travailleurs contre les risques de chute (art. 19) ;

— la sécurité des travailleurs tenus de se trouver dans la cale ou l'entrepont (art. 20) ;

— les appareils de levage, les accessoires de manutention et l'ensemble des équipements du navire, qui doivent faire l'objet de normes très strictes précisées aux articles 21 à 27 ; les pays membres devront en particulier désigner des autorités internationales compétentes pour effectuer les examens requis ou conclure des accords de réciprocité en vue de la reconnaissance réciproque des dispositions prescrites (art. 26) ;

— autres points évoqués : les plans de gréement, les palettes, la fixation des charges, l'aménagement des terminaux de conteneurs (art. 28 à 31) ;

— le conditionnement des cargaisons ou substances dangereuses (art. 32) ;

— le bruit sur les lieux de travail (art. 33) ;

— la prévention et la protection des travailleurs contre les risques professionnels, y compris par des examens médicaux périodiques et gratuits (art. 34 à 36) ;

— les comités d'hygiène et de sécurité dans les ports (art. 37) ;

— l'instruction et la formation des travailleurs (art. 38) ;

— enfin, la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles, devant s'appuyer sur des conditions d'hygiène et des installations sanitaires appropriées (art. 39 et 40).

4°). Quatrième série de mesures, enfin : les obligations des Etats parties pour l'application de la convention font l'objet de la Partie IV du présent texte (art. 41 et 42). Il y est stipulé que les membres qui ratifient l'instrument proposé devront préciser : les personnes et organismes responsables dans les manutentions portuaires ; les sanctions prévues ; et les services d'inspection compétents. La législation nationale devra enfin prescrire les délais dans lesquels les dispositions de la présente convention deviendront applicables, à l'intérieur d'une période maximale de quatre ans suivant la ratification de la convention.

*
* *

B. — Compatible avec la législation française, l'approbation par la France de la convention ne pose pas problème et peut être jugée opportune.

Ainsi analysée, la présente convention internationale du travail inspire a priori un double sentiment : l'approbation quant au bien-fondé d'un texte spécifique concernant le domaine des manutentions portuaires où la protection contre les risques professionnels, mécaniques ou autres, est particulièrement nécessaire ; et une certaine inquiétude quant à l'ampleur des mesures d'application exigées des autorités nationales par les dispositions techniques de la convention. Mais, si la première impression doit conduire à la ratification, la seconde ne doit pas - dans le cas de la France - l'en écarter, compte tenu de la très grande conformité de notre législation interne aux dispositions de la convention internationale.

L'approbation par notre pays de l'instrument élaboré dans le cadre de l'O.I.T. paraît ainsi ne pas poser problème à votre rapporteur et appelle seulement de sa part trois observations.

1°). Première observation : la compatibilité des dispositions de la convention avec le droit interne français.

Deux éléments convergents doivent être ici distingués : s'agissant d'abord des **dispositions à caractère général** prévues dans la deuxième partie de la convention, leur introduction au sein de la législation française ne soulève aucune difficulté : notre réglementation nationale en la matière est globalement conforme au contenu requis par la convention O.I.T. et, dans de nombreux cas, identique à la lettre même du texte international.

En ce qui concerne, en second lieu, les **mesures et procédures techniques** développées dans la Partie III de la convention de 1979, il en va largement de même : aucun point de l'instrument de Genève n'est en désaccord avec les normes et dispositions françaises concernées.

Certaines très légères différences apparaissent toutefois. Ainsi, s'agissant des dispositions de l'article 36 selon lesquelles les travail-

leurs ne doivent engager aucun frais pour les examens médicaux, la gratuité de tels examens, quoiqu'assurée dans la plupart des cas, n'est pas systématique en France. De telles divergences ne sauraient cependant constituer un obstacle à l'approbation par notre pays de la convention.

2°). Deuxième observation : la France peut ainsi approuver sans réserve la convention n° 152.

La conformité du droit français à la convention de 1979 permet à notre pays d'approuver officiellement et intégralement le texte proposé, sans formuler de réserves ou d'observations limitant son application.

Ainsi, le gouvernement français, a-t-il été indiqué à votre rapporteur, n'envisage pas d'avoir recours aux dérogations, totales ou partielles, ou aux possibilités de modifications prévues par la convention en son article 2, notamment pour des ports au trafic irrégulier et limité à des navires de faible tonnage.

3°). Troisième observation, enfin : les modalités d'approbation par la France de l'instrument élaboré à Genève.

Ces modalités sont précisées dans le texte même de la convention, dans ses **articles 43 à 51**, en des termes tout à fait usuels pour les conventions internationales du travail.

La convention, entrée en vigueur le 5 décembre 1981 pour les deux premiers Etats l'ayant ratifiée - la Suède et la Finlande -, sera mise en oeuvre officiellement pour la France douze mois après la date d'enregistrement de son approbation.

Notre pays rejoindra alors le maigre effectif des Etats ayant déjà ratifié la convention n° 151 : après la Suède et la Finlande, la R.F.A., Cuba, l'Espagne, la Guinée, le Mexique et la Tanzanie.

Précisons enfin que, comme à l'accoutumée pour les conventions internationales du travail, le présent texte est approuvé pour des périodes successives de dix ans, à l'issue desquelles une faculté de dénonciation est ouverte durant un délai d'un an.

Les conclusions de votre rapporteur et de la commission.

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, après en avoir délibéré au cours de sa séance du 2 mai 1985, vous invite à émettre un **avis favorable à l'approbation de la Convention internationale du travail n° 152** concernant la **sécurité et l'hygiène du travail dans les manutentions portuaires.**

*
* * *

PROJET DE LOI

(Texte présenté par le Gouvernement)

Article unique

Est autorisée l'approbation de la Convention internationale du travail n° 152 concernant la sécurité et l'hygiène du travail dans les manutentions portuaires, faite à Genève le 25 juin 1979 et dont le texte est annexé à la présente loi (1).

(1) Voir le texte annexé au document Sénat n° 218 (1984-1985)