**Fiche technique**

**Dockers**

|  |
| --- |
| **Nomenclature PCS ESE et codes NAF associés** |
| * PCS ESE 652b Dockers * NAF 5224B, 5224A |
| **Nombre de TH employés sur des emplois ECAP (2017)[[1]](#footnote-1)** |
| * 135 |
| **Convention collective** |
| * Convention collective nationale unifiée ports et manutention (CCNU) signée le 10 mars 2011(IDCC 3017) * Organisation professionnelle : Union nationale des industries de la manutention dans les ports français (UNIM) : 76 Avenue Marceau - 75008 Paris ; Tél : 01 53 67 77 1 |
| **Conditions particulières d’accès à l’emploi** |
| |  | | --- | |  |  * Profession régie par les articles L. 5343-1 et suivants du code des transports * Emploi/métier accessible sans diplôme ni expérience professionnelle. Les permis poids lourds C, C1, CE, C1E (précédemment C ou EC) peuvent être requis. Un ou plusieurs Certificat(s) d'Aptitude à la Conduite en Sécurité -CACES- conditionné(s) par une aptitude médicale à renouveler périodiquement peu(ven)t être demandé(s) ainsi que le certificat de qualification professionnelle (CQP) de docker. Une bonne condition physique est requise[[2]](#footnote-2). * Article 1 de la CCN (recrutement) : » *Les entreprises et établissements de la branche s'engagent à ce qu'aucune discrimination n'existe à l'embauche. Les critères de sélection doivent être fondés sur les compétences et l'aptitude requises, l'expérience professionnelle et la qualification des candidats*» |
| **Description de l’activité[[3]](#footnote-3)** |
| Ouvriers dockers professionnels et ouvriers dockers occasionnels : ouvriers chargeant ou déchargeant les navires et bateaux, ou effectuant certaines manipulations à terre dans les ports maritimes : cariste, camionneur, grutier, portiqueur, mécanicien conducteur d’engins (…)   * **Ouvrier docker :** Le docker assure des opérations de manipulation, de portage, de déplacement, de chargement et déchargement de marchandises, d'objets en vrac et en contenant, de produits, de véhicules ou d’engins. Il réalise ces opérations manuellement. Généralement, il travaille au sein d’une équipe, sous l’autorité d’un responsable (…). Le docker exerce ces activités sur des quais, des terminaux, « sous hangar », et à bord des navires. Les marchandises à charger ou à décharger, sont généralement acheminées vers les ports par route, fer, barges, ou navires et chacun de ces moyens de transport nécessite une manutention qui lui est propre. A ce titre, les ouvriers dockers doivent disposer d’un socle de compétences commun et indispensables à l’exercice de leur fonction. Ce socle commun, majoritairement liées aux exigences de sécurité et à la connaissance de l’environnement portuaire, constitue un pré requis à l’acquisition de compétences spécifiques permettant de répondre aux enjeux d’un port ou d’une entreprise déterminée. Ainsi l’ouvrier docker doit être capable d’intervenir dans les domaines d’activités suivants : * **Domaines d’activités communs (tronc commun)** : Opération de prise et de fin de poste, respect des règles de sécurité et de sûreté, opérations d’arrimage, de saisissage et opérations inverses, opérations d’élingage et opérations inverses, opérations de manutention manuelle, opérations de nettoyage de cales, échelle au navire et des quais, * **Domaines d’activités spécifiques (spécialités)** : Opérations de chargement/déchargement de la marchandise avec des moyens roulants : «roro» ( roll on roll off), opérations de chargement/déchargement de la marchandise par levage : « lolo » (loading on, loading off), saisissage/ désaisissage des conteneurs ou des marchandises, opérations de chargement / déchargement de véhicules sur des « ferry » ou « car-carriers » ou de remorques non accompagnées, * **Compétences générales** :   - Sur les quais, les terminaux, « sous hangar » ou à bord du navire, réaliser les opérations de prise et de fin de poste en respectant les consignes données et les règles de sûreté et de sécurité appliquées aux personnes, aux marchandises et à l’environnement.  - Avant et à l’issue des opérations de levage, effectuer les opérations d’élingage de la marchandise et les opérations inverses en respectant les règles de sécurité appliquées aux personnes, aux marchandises et à l’environnement.  - Avant et à l’issue des opérations de levage, effectuer les opérations d’élingage de la marchandise et les opérations inverses en respectant les règles de sécurité appliquées aux personnes, aux marchandises et à l’environnement.  - Effectuer les activités de manutention manuelle en appliquant les principes de sécurité physiques   * **Compétences spécifiques** :   - Réaliser les opérations de chargement et déchargement de la marchandise avec des moyens roulants, en respectant les règles de sécurité appliquées aux personnes, aux marchandises et à l’environnement.  - Accompagner les opérations de chargement et déchargement de la marchandise au moyen d’engins de levage, en respectant les règles de sécurité appliquées aux personnes, aux marchandises et à l’environnement.  - Effectuer les opérations de saisissage et de désaisissage des conteneurs en respectant les règles de sécurité appliquées aux personnes, aux marchandises et à l’environnement.  - Dans le cadre de chargement à bord de « car carrier » ou de « ferry », conduire des véhicules en respectant les règles de sécurité tant au niveau de la vitesse, que des distances de sécurité et des manœuvres à effectuer   * **Ouvrier docker spécialisé pointeur** : L’ouvrier docker spécialisé pointeur (ou « commis » dans certains ports) exerce ses activités dans les ports de marchandises après avoir exercé les fonctions d’ouvrier docker.   Le pointeur assure le contrôle (marquage, nombre, qualité, état général) des marchandises (conteneurs, vrac ou véhicules) chargées ou déchargées des navires, entrant ou sortant des hangars ou des terminaux. Dans ce cadre, il participe à la démarche générale d’amélioration de la qualité des prestations attendues par les clients qui font transporter leurs marchandises par bateau, en particulier la fiabilité du transport et la sécurité des marchandises, dans le respect des contraintes logistiques. Il appartient également au pointeur, tout en assurant un contrôle fiable des opérations de chargement et de déchargement de ne pas entraver la productivité des opérations. Sous la responsabilité d’un chef de chantier, il travaille en lien avec d’autres dockers spécialisés en fonction du lieu où il a été placé (en particulier les ouvriers dockers spécialisés conducteurs d’engins de manutention portuaire). Il peut y avoir plusieurs pointeurs sur un navire à différents postes : par pont, aux différents accès, par engin de levage. Les pointeurs contrôlent également l’entrée ou la sortie des marchandises qui transitent sous les hangars – aux entrées et sorties des terminaux- c’est le pointeur tous postes.  Les activités peuvent être différentes d’un port à l’autre ou dans le même port et les type de marchandises être variables : conteneurs, vrac, véhicules, produits réfrigérés, produits dangereux. Le pointeur doit s’adapter à ces différentes situations de travail. (…). L’ouvrier docker spécialisé pointeur est soumis à la fluctuation des activités portuaires. Il est polyvalent et peut exercer les activités d’ouvrier docker.  Il intervient dans les domaines d’activités suivants : Opération de prise et de fin de poste, utilisation de technologies nouvelles, observation et contrôle des marchandises, dont des tâches spécifiques selon les situations de travail, traitement des anomalies, travail en équipe et communication, respect des règles de sécurité et de sûreté.   * **Ouvrier docker spécialisé homme de sécurité** : a pour fonction de participer à la sécurité des opérations de manutention aussi bien vis-à-vis des hommes que des marchandises (conteneurs, vrac ou véhicules) lors de leur embarquement, chargement ou déchargement des navires. Il doit être capable de s’assurer que l’espace dans lequel évolue la charge ou le fret mobil ne présente aucun risque, de vérifier les dispositions nécessaires à la sécurité au niveau du système de balisage et des conditions d’accès. Sous la responsabilité d’un contremaître, il travaille en lien avec d’autres dockers en fonction du lieu où il a été placé, en particulier auprès des ouvriers dockers spécialisés conducteurs d’engins de levage ou de fret mobil. Il peut y avoir plusieurs hommes de sécurité sur un navire ou à quai, et à différents postes : par pont, par panneaux, aux différents accès, par engin de levage, sur les quais et terre-pleins. Il se trouve être « les yeux » des conducteurs de véhicules ou d’engins de levage dont le champ de vision est souvent restreint, du fait des « angles morts » et de l’absence de visibilité lors de la réalisation de certaines manœuvres, notamment pour celles qui ont lieu en fond de cale ou qui génère des croisements de flux de fret mobil. Il est en contact permanent avec les conducteurs d’engins ou de fret mobil et coordonne par gestes conventionnels ou par radio le mouvement de la charge ou les conducteurs de fret mobil. Il contribue à la sécurité des équipes qui réalisent la prise ou la dépose des marchandises. Il doit anticiper les mouvements des uns et des autres en vue de leur synchronisation. Sa vigilance est requise à tous les instants, afin d’identifier les incidents qui pourraient survenir et prévenir les accidents graves. * **Ouvrier docker spécialisé dans les opérations de traction ferroviaire sur zone portuaire :** participe aux déplacements de charges sur voies ferrées et à la mise en œuvre des moyens ferroviaires nécessaires à ces opérations. Il doit avoir une certaine expérience du travail en zone portuaire et connaître parfaitement l’organisation, les repères et les règles de fonctionnement de la zone sur laquelle il évolue. Travaille en équipe sous la responsabilité d’un responsable de manutention et en lien avec d’autres dockers. Il doit faire preuve de concentration, être précis dans ses gestes, détecter rapidement les anomalies qui peuvent surgir et respecter scrupuleusement les règles de sécurité et de sûreté. Il doit justifier d'une certaine dextérité psychomotrice, notamment s’il est appelé à conduire des engins de loco traction, possédant de nombreux angles morts. C’est un travail coordonné au sein de l’équipe, notamment lors de la manœuvre d’une rame de wagons, où le rôle de chacun concours à la sécurité du groupe. |
| **Aptitudes et contre-indications médicales (FMP, matrices emploi expositions)** |
| • **Accord du 25 janvier 2005** non étendu (périodicité de la visite médicale) : « *Les parties signataires constatent que : (…)*  *- les différents métiers de la filière exploitation portuaire exigent des conditions d'aptitude particulières liées aux travaux à effectuer et que parallèlement la pyramide des âges des salariés de cette filière reste élevée (...)* ». |
| **Principaux risques professionnels (contraintes, nuisances)[[4]](#footnote-4)** |
| * **Contraintes :** Respecter les horaires de commandes, connaître et respecter les plans d'installation et de circulation, respecter le plan et le protocole de sécurité de chargement et de déchargement, respecter les règles de séparation des flux, arrimer correctement une charge, se déplacer en sécurité, conditions climatiques * **Risques :**   •Chocs, heurts, écrasements (membres coincés...)  •Chutes et glissades  •Renversement d'engin  •Chute de la charge  •Lombalgie liée aux vibrations ; lombalgie d'effort en cas de manutention manuelle  •Risques liés à l'élingage des charges ou des autres accessoires de levage : rupture de l'élingue, déséquilibre et glissement de la charge ...  • Intempéries (chaleur, froid, vent, givre, pluie, neige, verglas, brouillard ...)  • Postures de travail contraignantes  •Vibrations corps entier  •Manutention du matériel de calage et d'arrimage  •Ensevelissement lié aux caractéristiques de la matière  •Gaz de fumigation des containers  •Fongicides et pesticides  •Poussières de ciment, de charbon, coke, minerais, fumées, etc.  •Vapeurs d'hydrocarbures à l'occasion du travail de finition de cales   * **Contraintes organisationnelles** :   •Poste de conduite : vigilance et attention  •Appréciation des distances  •Possibilité de travail de nuit, travail en 2 X 8 ou en 3 X 8 (arrivages nocturnes, horaires des marées)  •Travail par à-coups, travail en urgence, exigence de rapidité  •Déplacements avec l'engin  •Co-activité avec d'autres engins |
| **Prévention (recommandations, guides…)[[5]](#footnote-5)** |
| |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | Un docker, au milieu des géants de métal | 2018 | <http://www.travail-et-securite.fr/visu/ts/ArticleTS/TI-TS798_INRS_28-29.html> |  | | 18e Journées de médecine maritime 2016. | 2017 | <http://www.inrs.fr/media.html?refINRS=TD%20237> |  | | Conteneur. Un contrôle qui ne manque pas d'air. | 2016 | <http://www.travail-et-securite.fr/visu/ts/ArticleTS/TI-TS776_INRS_P38-39.html> |  | | Dépoter un conteneur. Les 4 étapes pour intervenir en sécurité | 2018 | <http://www.inrs.fr/media.html?refINRS=ED%206194> |  | | Ouvrir et dépoter un conteneur en sécurité | 2016 | <http://www.inrs.fr/media.html?refINRS=ED%206249> |  | | Entretien de bateaux. Des risques au fil de l'eau. | 2010 | TS, n° 703, février 2010, pp. 2-9 |  | |
| **Aménagements envisageables (en fonction du handicap/faisabilité…)[[6]](#footnote-6)** |
| **Moteur :**  **Sensoriel :**  **Mental :**  **Psychique :** |

**Synthèse**



1. Source : Agefiph [↑](#footnote-ref-1)
2. Source : Fiche ROME Pôle emploi N3203 [↑](#footnote-ref-2)
3. Source : RNCP 6262 [↑](#footnote-ref-3)
4. Source : fiche métier  « bossons futé » n° 384 Docker [↑](#footnote-ref-4)
5. Sont ici recensées les principales actions de prévention pertinentes pour ce domaine d’activité, au-delà donc de celles qui viseraient spécifiquement une prévention adaptée aux salariés handicapés [↑](#footnote-ref-5)
6. Partie à compléter et à joindre par les répondants au formulaire de réponse adressé au secrétariat d’Etat chargé des Personnes handicapées [↑](#footnote-ref-6)