

LISBON SUMMIT

International Conference

People Over Profit: Anti-Automation



DICIEMBRE 2025 · DECEMBER 2025 · DÉCEMBRE 2025



Lisboa, un paso adelante para los portuarios

Lisbon, a step forward for dockworkers

Lisbonne, un pas en avant pour les dockers

La Cumbre de Lisboa reunió a sindicatos portuarios de más de 60 países para definir una posición común frente a la automatización aplicada sin acuerdo laboral. El Documento de Lisboa estableció las bases de una Alianza Marítima Global destinada a coordinar respuestas, defender el empleo y asegurar que la innovación tecnológica se utilice de forma justa, sostenible y con participación sindical. El encuentro marcó un punto de inflexión hacia una actuación internacional unida y estratégica.

The Lisbon Summit brought together port unions from over 60 countries to define a common stance against automation imposed without labour consent. The Lisbon Document laid the foundations for a Global Maritime Alliance designed to coordinate responses, protect jobs and ensure that technological innovation is used in a fair, sustainable way with union involvement. The gathering represents a turning point toward a unified and strategic international approach.

Le Sommet de Lisbonne a réuni des syndicats portuaires de plus de 60 pays afin de définir une position commune face à l'automatisation imposée sans accord social. Le Document de Lisbonne a posé les bases d'une Alliance Maritime Mondiale destinée à coordonner les réponses, protéger l'emploi et garantir que l'innovation technologique soit utilisée de manière juste, durable et avec participation syndicale. La rencontre marque un tournant vers une action internationale unifiée et stratégique.



Lisboa marca un nuevo rumbo para el sindicalismo marítimo global



A comienzos de noviembre, Lisboa se convirtió en el centro neurálgico del sindicalismo portuario internacional. Durante dos intensas jornadas, el Pavilhão Carlos Lopes reunió a cientos de delegados procedentes de más de 60 países en el marco de la conferencia "People Over Profit: Anti-Automation", organizada por el Consejo Internacional de Estibadores (IDC) y la International Longshoremen's Association (ILA). El encuentro, histórico en asistencia y coordinación, culminó con la presentación del Documento de Lisboa, que fija una posición global frente a la automatización y da forma a una Alianza Marítima Global.

Un mensaje claro frente a la automatización

La apertura estuvo marcada por

un discurso firme del presidente de la ILA, Harold J. Daggett, quien definió la automatización, tal como se viene aplicando en los puertos, como "un ataque total a nuestra propia existencia". Daggett advirtió que cualquier empresa que intente sustituir trabajadores por tecnología sin acuerdo sindical encontrará una respuesta global coordinada. Su propuesta de una Alianza Marítima Global, capaz de reaccionar colectivamente ante cualquier intento de automatización destructora de empleo, fue recibida con un respaldo rotundo. Según afirmó, una agresión de este tipo podría activar una huelga internacional de tres a cuatro semanas.

En representación del IDC, Dennis

A. Daggett, vicepresidente ejecutivo de la ILA y coordinador general del Consejo, rindió homenaje al sindicato portugués SEAL por sus cuatro años de huelga, destacando que su resistencia encarna la esencia misma del sindicalismo portuario. Recordó también la solidaridad de SEAL durante las negociaciones del convenio marco de 2012, subrayando que los estibadores "no retroceden y jamás se rinden, ni en Lisboa, ni en Nueva York, ni en ningún puerto del mundo". Su intervención insistió en que la automatización promovida desde algunos sectores empresariales no busca modernizar, sino eliminar empleo para incrementar beneficios. "No estamos en contra de la innovación, estamos en contra



de que se use para borrarlos del mapa", afirmó.

De la resistencia a la estrategia global

La Cumbre adquirió un tono estratégico con la intervención de Jordi Aragunde, coordinador laboral internacional del IDC, quien definió Lisboa como un punto de inflexión para el movimiento sindical marítimo global. Para Aragunde, el encuentro marca el paso de la resistencia aislada a la coordinación estructurada, un cambio clave en un contexto en el que las empresas del sector llevan años actuando de forma internacionalizada. "Durante demasiado tiempo las empresas han hablado con una sola voz. A partir de hoy, nosotros también lo haremos", sostuvo.

Aragunde presentó la hoja de ruta de la futura Alianza Marítima Global, cuyo propósito es asegurar que los sindicatos puedan responder con rapidez y cohesión ante los desafíos tecnológicos. La estrategia, señaló, debe combinar acción política, herramientas jurídicas, comunicación pública y solidaridad internacional. "Si su estrategia es global, la nuestra también debe serlo. Donde haya un puerto, habrá un sindicato organizado, y donde haya un trabajador amenazado, habrá solidaridad internacional".

Mirada técnica y visión de futuro

La segunda jornada profundizó en las implicaciones económicas, sociales y laborales de la automatización. El Dr. Sergi Saurí Marchán,

director del CENIT-UPC, analizó las tendencias tecnológicas en los puertos y sus impactos socioeconómicos. El Dr. Fernando González Laxe, profesor de Economía Aplicada y ex presidente de Puertos del Estado, examinó los riesgos de la concentración de poder empresarial en el transporte marítimo y recordó el papel de los puertos como motores de cohesión. El Dr. Greig Taylor, académico de la Universidad de Wollongong, expuso modelos de relaciones laborales en entornos automatizados y subrayó que la participación sindical es imprescindible para evitar que la tecnología socave derechos.

La sesión se inauguró con un discurso del presidente del Local 13 de la ILWU, Gary Herrera, quien reafirmó



LISBON SUMMIT International Conference People Over Profit: Anti-Automation



DICIEMBRE 2025 · DECEMBER 2025 · DÉCEMBRE 2025



la voluntad de los estibadores norteamericanos de mantener una posición coordinada con el movimiento internacional. También destacó la mesa redonda moderada por Sergio Sousa, de SEAL, donde dirigentes de Estados Unidos, Australia, Nueva Zelanda, Chile, Italia o Reino Unido compartieron experiencias locales que permitieron identificar puntos comunes y reforzar la cooperación internacional.

El Documento de Lisboa: un marco común

El momento culminante de la Cumbre fue la presentación del Documento de Lisboa, titulado "Protegiendo el empleo, las comunidades y la negociación colectiva frente a la automatización destructora". La resolución declara de forma inequívoca el rechazo del sindicalismo marítimo a cualquier proceso de automatización que implique pérdida de empleo o vul-

neración de derechos, y reafirma la negociación colectiva como la herramienta indispensable para regular cualquier transformación tecnológica en los puertos. El texto, firmado el 6 de noviembre por los máximos representantes de las organizaciones convocantes y por delegaciones sindicales de los cinco continentes, establece la creación de una red internacional permanente de coordinación, el desarrollo de acciones conjuntas en defensa del empleo y la celebración periódica, cada cuatro años, a partir de 2026, de nuevas ediciones del "People Over Profit: Anti-Automation Summit".

Hacia un futuro tecnológico con justicia social

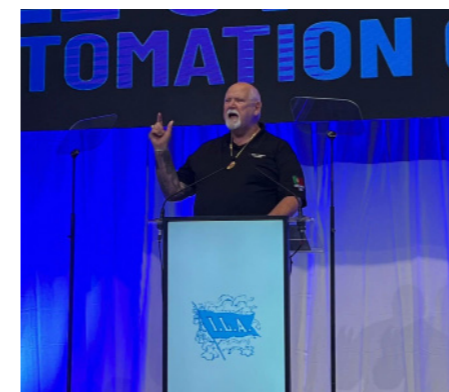
Tanto el IDC como la ILA coinciden en que el objetivo no es frenar el progreso tecnológico, sino orientarlo hacia un modelo más humano, sostenible y justo. Los puertos

del futuro, sostienen, deben ser modernos y eficientes, pero también espacios donde los profesionales tengan un papel central. En palabras de Jordi Aragunde, que cerró la Cumbre con una declaración cargada de sentido político: "El futuro de los puertos no puede construirse contra los trabajadores, sino con los trabajadores". La Cumbre de Lisboa se clausuró así inaugurando una nueva etapa de unidad internacional. Un mensaje queda claro para todos los miembros del IDC: frente a la automatización impuesta, la respuesta será global, coordinada y firme.

LISBON SUMMIT International Conference People Over Profit: Anti-Automation



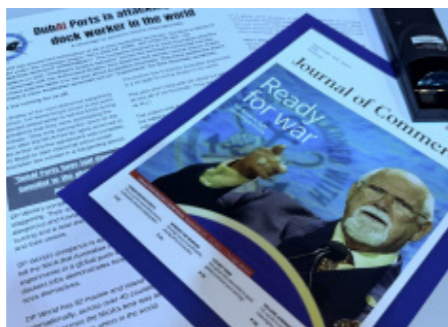
DICIEMBRE 2025 · DECEMBER 2025 · DÉCEMBRE 2025



LISBON SUMMIT
International Conference
People Over Profit: Anti-Automation



DICIEMBRE 2025 · DECEMBER 2025 · DÉCEMBRE 2025



LISBON SUMMIT
International Conference
People Over Profit: Anti-Automation



DICIEMBRE 2025 · DECEMBER 2025 · DÉCEMBRE 2025



Lisbon Sets a New Course for Global Maritime Unionism

At the beginning of November, Lisbon became the nerve center of international port unionism. Over two intense days, the Pavilhão Carlos Lopes brought together hundreds of delegates from more than 60 countries within the framework of the "People Over Profit: Anti-Automation" conference, organized by the International Dockworkers Council (IDC) and the International Longshoremen's Association (ILA). The meeting, historic in attendance and coordination, culminated in the presentation of the Lisbon Document, which sets a global position on automation and shapes a Global Maritime Alliance.

A clear message in the face of automation

The opening was marked by a firm speech from ILA President Harold J. Daggett, who described auto-

mation, as it has been applied in ports, as "a full-scale attack on our very existence." Daggett warned that any company attempting to replace workers with technology without a union agreement would encounter a coordinated global response. His proposal for a Global Maritime Alliance, capable of reacting collectively to any attempt at job-destroying automation, was met with resounding support. As he stated, such an aggression could trigger an international strike lasting three to four weeks.

Representing the IDC, Dennis A. Daggett, Executive Vice President of the ILA and General Coordinator of the Council, paid tribute to the Portuguese union SEAL for its four years of strike action, noting that its resistance embodies the very essence of port unionism. He also

recalled SEAL's solidarity during the negotiations of the 2012 framework agreement, stressing that dockworkers "do not back down and never surrender, not in Lisbon, not in New York, not in any port in the world." His intervention insisted that the automation promoted by certain business sectors does not seek to modernize, but to eliminate jobs in order to increase profits. "We are not against innovation; we are against its use to erase us from the map," he said.

From resistance to a global strategy

The Summit took on a strategic tone with the intervention of Jordi Aragunde, IDC International Labour Coordinator, who defined Lisbon as a turning point for the global maritime union movement. For Aragunde, the meeting marks the shift





challenges. The strategy, he noted, must combine political action, legal tools, public communication and international solidarity. "If their strategy is global, ours must be as well. Wherever there is a port, there will be an organized union, and wherever a worker is threatened, there will be international solidarity."

Technical perspective and forward-looking vision

from isolated resistance to structured coordination, a key change in a context in which companies in the sector have been acting internationally for years. "For far too long, companies have spoken with a single voice. From today onwards, so will we," he asserted. Aragunde presented the roadmap of the future Global Maritime Alliance, whose purpose is to ensure that unions can respond swiftly and cohesively to technological

The second day delved into the economic, social and labour implications of automation. Dr. Sergi Saurí Marchán, director of CE-NIT-UPC, analysed technological trends in ports and their socioeconomic impacts. Dr. Fernando González Laxe, Professor of Applied Economics and former President of Puertos del Estado, examined the risks of corporate concentration in maritime transport and recalled the role of ports as drivers of cohe-

sion. Dr. Greig Taylor, academic at the University of Wollongong, presented models of labour relations in automated environments and emphasized that union participation is essential to prevent technology from undermining rights. The session opened with a speech by Gary Herrera, President of ILWU Local 13, who reaffirmed the willingness of North American dockworkers to maintain a coordinated position with the international movement. Also noteworthy was the round table moderated by Sergio Sousa of SEAL, where leaders from the United States, Australia, New Zealand, Chile, Italy and the United Kingdom shared local experiences that made it possible to identify common points and strengthen international cooperation.

The Lisbon Document: a common framework

The culminating moment of the Summit was the presentation of the Lisbon Document, titled "Protecting Jobs, Communities and Collective Bargaining from Destructive Automation." The resolution unequivocally declares the maritime union movement's rejection of any automation process

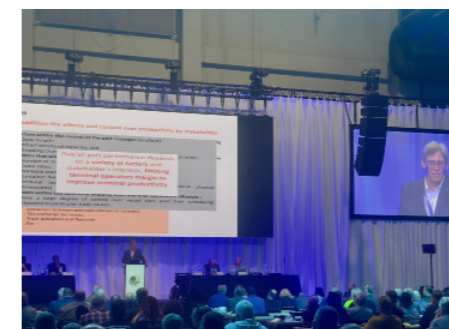
that entails job loss or violation of rights, and reaffirms collective bargaining as the indispensable tool for regulating any technological transformation in ports.

The text, signed on 6 November by the top representatives of the convening organizations and by union delegations from five continents, establishes the creation of a permanent international coordination network, the development of joint actions in defense of employment and the periodic celebration, every four years starting in 2026, of new editions of the "People Over Profit: Anti-Automation Summit."

Towards a technological future with social justice

Both the IDC and the ILA agree that the goal is not to halt technological progress, but to direct it toward a more humane, sustainable and just model. The ports of the future, they argue, must be modern and efficient, but also places where professionals play a central role. In the words of Jordi Aragunde, who closed the Summit with a statement imbued with political meaning: "The future of ports cannot be built against the workers, but with the workers."

Thus, the Lisbon Summit concluded by inaugurating a new stage of international unity. One message remains clear for all IDC members: in the face of imposed automation, the response will be global, coordinated and firm.



Lisbonne trace une nouvelle voie pour le syndicalisme maritime mondial

Au début du mois de novembre, Lisbonne est devenue le centre névralgique du syndicalisme portuaire international. Pendant deux journées intenses, le Pavilhão Carlos Lopes a réuni des centaines de délégués provenant de plus de 60 pays dans le cadre de la conférence « People Over Profit : Anti-Automation », organisée par le Conseil International des Dockers (IDC) et l'International Longshoremen's Association (ILA). La rencontre, historique tant par sa participation que par sa coordination, s'est conclue par la présentation du Document de Lisbonne, qui fixe une position mondiale face à l'automatisation et donne forme à une Alliance Maritime Globale.

Un message clair face à l'automatisation

L'ouverture a été marquée par un discours ferme du président de l'ILA, Harold J. Daggett, qui a qualifié l'automatisation, telle qu'elle est appliquée dans les ports, « d'attaque totale contre notre propre existence ». Daggett a averti

que toute entreprise tentant de remplacer des travailleurs par la technologie sans accord syndical se heurterait à une réponse mondiale coordonnée. Sa proposition d'une Alliance Maritime Globale, capable de réagir collectivement à toute tentative d'automatisation destructrice d'emplois, a reçu un soutien massif. Selon lui, une agression de ce type pourrait entraîner une grève internationale de trois à quatre semaines.

Au nom de l'IDC, Dennis A. Daggett, vice-président exécutif de l'ILA et coordinateur général du Conseil, a rendu hommage au syndicat portugais SEAL pour ses quatre années de grève, soulignant que sa résistance incarne l'essence même du syndicalisme portuaire. Il a également rappelé la solidarité de SEAL lors des négociations de l'accord-cadre de 2012, en soulignant que les dockers « ne reculent pas et ne se rendent jamais, ni à Lisbonne, ni à New York, ni dans aucun port du monde ». Son intervention a insisté sur le fait que l'automatisation pro-

mue par certains secteurs économiques ne cherche pas à moderniser, mais à éliminer des emplois afin d'augmenter les bénéfices. « Nous ne sommes pas contre l'innovation ; nous sommes contre son utilisation pour nous rayer de la carte », a-t-il déclaré.

De la résistance à la stratégie globale

Le Sommet a pris une dimension stratégique avec l'intervention de Jordi Aragunde, coordinateur international du travail de l'IDC, qui a défini Lisbonne comme un point d'inflexion pour le mouvement syndical maritime mondial. Pour Aragunde, la rencontre marque le passage de la résistance isolée à la coordination structurée, un changement essentiel dans un contexte où les entreprises du secteur agissent à l'échelle internationale depuis des années. « Pendant beaucoup trop longtemps, les entreprises ont parlé d'une seule voix. À partir d'aujourd'hui, nous le ferons aussi », a-t-il affirmé.

Aragunde a présenté la feuille de

route de la future Alliance Maritime Globale, dont l'objectif est de garantir que les syndicats puissent répondre rapidement et de manière cohérente aux défis technologiques. La stratégie, a-t-il souligné, doit combiner action politique, outils juridiques, communication publique et solidarité internationale. « Si leur stratégie est mondiale, la nôtre doit l'être aussi. Là où il y a un port, il y aura un syndicat organisé, et là où un travailleur est menacé, il y aura de la solidarité internationale. »

Regards techniques et vision d'avenir

La deuxième journée a approfondi les implications économiques, sociales et professionnelles de l'automatisation. Le Dr Sergi Sauri Marchán, directeur du CENIT-UPC, a analysé les tendances technologiques dans les ports et leurs impacts socioéconomiques. Le Dr Fernando González Laxe, professeur d'Économie appliquée et ancien président de Puertos del Estado, a examiné les risques liés à la concentration du pouvoir entrepreneurial dans le transport maritime et rappelé le rôle des ports comme moteurs de cohésion. Le Dr Greig Taylor, universitaire à l'Université de Wollongong, a exposé des modèles de relations professionnelles dans des environnements automatisés et souligné que la participation syndicale est indispensable pour éviter que la technologie ne sape les droits.

La session s'est ouverte avec un discours de Gary Herrera, président du Local 13 de l'ILWU, qui a réaffirmé la volonté des dockers nord-américains de maintenir une position coordonnée avec le mouvement international. Il faut également souligner la table ronde modérée par Sergio Sousa, de SEAL, où des dirigeants des États-Unis,





d'Australie, de Nouvelle-Zélande, du Chili, d'Italie et du Royaume-Uni ont partagé des expériences locales permettant d'identifier des points communs et de renforcer la coopération internationale.

Le Document de Lisbonne : un cadre commun

Le moment culminant du Sommet a été la présentation du Document de Lisbonne, intitulé « Protéger l'emploi, les communautés et la négociation collective face à l'automatisation destructrice ». La résolution déclare sans ambiguïté le rejet, par le mouvement syndical maritime, de tout processus d'automatisation impliquant une perte d'emploi ou une atteinte aux droits, et réaffirme la négociation collective comme l'outil indispensable pour encadrer toute transformation technologique

dans les ports.

Le texte, signé le 6 novembre par les plus hauts représentants des organisations convocantes et par des délégations syndicales des cinq continents, établit la création d'un réseau international permanent de coordination, le développement d'actions conjointes en défense de l'emploi et la tenue périodique, tous les quatre ans à partir de 2026, de nouvelles éditions du « People Over Profit : Anti-Automation Summit ».

Vers un avenir technologique avec justice sociale

L'IDC et l'ILA s'accordent à dire que l'objectif n'est pas de freiner le progrès technologique, mais de l'orienter vers un modèle plus humain, durable et juste. Les ports de l'avenir, affirment-ils, doivent être modernes et efficaces, mais aussi

des espaces où les professionnels occupent une place centrale.

Pour reprendre les mots de Jordi Aragunde, qui a clôturé le Sommet par une déclaration chargée de sens politique : « L'avenir des ports ne peut pas se construire contre les travailleurs, mais avec les travailleurs. »

Ainsi, le Sommet de Lisbonne s'est clôturé en inaugurant une nouvelle étape d'unité internationale. Un message reste clair pour tous les membres de l'IDC : face à l'automatisation imposée, la réponse sera mondiale, coordonnée et ferme.



RESOLUCIÓN DE LA CUMBRE DE LISBOA

Protegiendo los empleos, las comunidades y la negociación colectiva frente a la automatización destructora de empleo

Reunidos en Lisboa los días 5 y 6 de noviembre de 2025, en la Conferencia Internacional “**Las Personas por Encima del Beneficio: Contra la Automatización**”, convocada por la International Longshoremen’s Association (ILA) y el Consejo Internacional de Estibadores (IDC), los sindicatos y federaciones presentes, así como aquellos representados mediante delegación de autoridad, que en conjunto representan a cientos de miles de estibadores y trabajadores del transporte marítimo de todo el mundo, adoptan por la presente la siguiente resolución:

1. Contexto

La automatización portuaria, ya sea total o parcial, está siendo impulsada por intereses empresariales sin tener en cuenta sus devastadores impactos sociales, laborales y comunitarios. Esta tendencia:

- Destruye empleos estables y dignos.
- Debilita la negociación colectiva y socava los acuerdos existentes.
- Erosiona el tejido social de las comunidades portuarias.
- Transfiere capital al extranjero en detrimento de los intereses locales, reduciendo la riqueza y la autonomía de las comunidades que dependen de los puertos.
- Consolida un modelo empresarial que concentra los beneficios en grandes corporaciones a expensas de los trabajadores y de la sociedad.

2. Posición Común

Nosotros, los estibadores y trabajadores del transporte marítimo del mundo, declaramos:

- **Nuestro rechazo absoluto** a cualquier proceso de automatización que implique pérdida de empleos, precarización o violación de acuerdos colectivos.



- **Nuestra defensa de la negociación colectiva** como herramienta esencial: toda implementación tecnológica debe ser debatida, acordada e incorporada en los convenios colectivos, con plenas garantías de transparencia y rendición de cuentas.
- **Nuestra exigencia** de que los acuerdos que regulen cambios tecnológicos estén sujetos a revisión internacional por parte de los estibadores y trabajadores del transporte marítimo de todo el mundo, en caso de detectarse irregularidades o presiones externas que busquen forzar su aprobación en contra de los intereses de los trabajadores.
- **Nuestro compromiso** con la justicia social y el desarrollo sostenible: la tecnología debe estar al servicio de los trabajadores y de las comunidades, no en su contra.

3. Compromiso Global de Acción

Los sindicatos y federaciones firmantes se comprometen a:

- Mantenerse unidos frente a cualquier intento de imponer terminales automatizadas o semiautomatizadas sin el consentimiento sindical previo.
- Exigir que toda implementación tecnológica sea regulada mediante negociación colectiva y sujeta a supervisión sindical internacional.
- Presentar esta Resolución de la Cumbre de Lisboa como la posición global de los estibadores y trabajadores del transporte marítimo ante empresas, autoridades portuarias y gobiernos.
- Empezar acciones sindicales internacionales coordinadas —incluyendo presión, solidaridad y, si fuera necesario, huelgas globales— cuando nuestras objeciones sean ignoradas.
- Mantener una red internacional de coordinación permanente que garantice el cumplimiento de este compromiso.

4. Mandato

Con esta resolución, conocida como la **Resolución de la Cumbre de Lisboa**, los estibadores y trabajadores del transporte marítimo del mundo establecen un marco histórico de unidad



La primera revisión tendrá lugar en 2026. En adelante, y salvo decisión colectiva en contrario, se convocará una nueva Cumbre “Las Personas por Encima del Beneficio: Contra la Automatización” cada cuatro años, con el fin de evaluar los avances, renovar los compromisos y adaptar las estrategias a los nuevos desafíos.

En caso de conflictos urgentes relacionados con la automatización en cualquier puerto del mundo, los firmantes podrán convocar reuniones extraordinarias de emergencia para coordinar una respuesta global.

Se permitirá la adhesión posterior a esta resolución a los sindicatos de estibadores y trabajadores del transporte marítimo que no estuvieron presentes en Lisboa.

Todas las solicitudes de adhesión serán notificadas a los firmantes originales, y su aceptación se decidirá colectivamente por estos.

El IDC y la ILA se comprometen conjuntamente a coordinar este proceso, garantizando la transparencia, la unidad y la adhesión a los principios de la Resolución de la Cumbre de Lisboa.

Firmado en Lisboa, el 6 de noviembre de 2025.



LISBON SUMMIT RESOLUTION

Protecting Jobs, Communities, and Collective Bargaining Against Job-Killing Automation

Gathered in Lisbon on November 5–6, 2025, at the International Conference **People Over Profit: Anti-Automation**, convened by the International Longshoremen's Association (ILA) and the International Dockworkers' Council (IDC), the unions and federations present, as well as those represented through delegated authority, together representing hundreds of thousands of dockworkers and maritime transport workers worldwide, hereby adopt the following resolution:

1. Context

Port automation, whether full or partial, is being driven by corporate interests without regard for its devastating social, labor, and community impacts. This trend:

- Destroys stable and decent jobs.
- Weakens collective bargaining and undermines existing agreements.
- Erodes the social fabric of port communities.
- Transfers capital abroad against local interests, reducing wealth and autonomy in communities that depend on ports.
- Consolidates a business model that concentrates profits in large corporations at the expense of workers and society.

2. Common Position

We dockworkers and maritime transport workers of the world declare:

- **Our absolute rejection** of any automation process that results in job losses, precarization, or violation of collective agreements.
- **Our defense of collective bargaining** as the essential tool: any technological implementation must be debated, agreed upon, and included in collective agreements, with full guarantees of transparency and accountability.
- **Our demand** that agreements covering technological changes must be subject to international review by dockworkers and maritime transport workers worldwide if irregularities or external pressures are detected to force approvals against workers' interests.
- **Our commitment** to social justice and sustainable development: technology must serve workers and communities, not work against them.



3. Global Commitment to Action

The undersigned unions and federations commit to:

- Stand united against any attempt to impose automated or semi-automated terminals without prior union consent.
- Demand that all technological implementations be regulated through collective bargaining and subject to international union oversight.
- Present this Lisbon Summit Resolution as the global dockworkers and maritime transport workers position to companies, port authorities, and governments.
- Undertake coordinated international union actions –including pressure, solidarity, and, if necessary, global strikes– wherever our objections are ignored.
- Maintain a permanent international coordination network to ensure this commitment is upheld.

4. Mandate

With this resolution, known as **The Lisbon Summit Resolution**, dockworkers and maritime transport workers of the world establish a historic framework for unity and collective action against the threat of job-killing automation.

Furthermore, the undersigned unions and federations —present or represented at the Lisbon Summit— **endorse this Resolution as a common position of the international dockworkers' movement, pending internal ratification where applicable.**

- To hold periodic follow-up meetings to review compliance with this Resolution and update common strategies against automation.
- The first review will take place in 2026. Thereafter, and unless otherwise decided collectively, a new *People Over Profit: Anti-Automation Summit* shall be convened every four years to assess progress, renew commitments, and adapt strategies to new challenges.
- In case of urgent conflicts related to automation in any port worldwide, the undersigned may call extraordinary emergency meetings to coordinate a global response.
- New accessions to this Resolution will be open to dockworkers' and maritime transport workers' unions that were not present in Lisbon. All requests for accession shall be notified to all original signatories, and acceptance will be decided collectively by them. The IDC and the ILA jointly commit to coordinating this process, ensuring transparency, unity, and adherence to *The Lisbon Summit Resolution*.

Signed in Lisbon, November 6, 2025.



RÉSOLUTION DU SOMMET DE LISBONNE

Protéger les emplois, les communautés et la négociation collective face à l'automatisation destructrice d'emplois

Réunis à Lisbonne les 5 et 6 novembre 2025, lors de la Conférence Internationale "Les Personnes avant le Profit : Contre l'Automatisation", convoquée par la International Longshoremen's Association (ILA) et le Conseil International des Dockers (IDC), les syndicats et fédérations présents, ainsi que ceux représentés par délégation d'autorité, représentant ensemble des centaines de milliers de dockers et de travailleurs du transport maritime dans le monde entier, adoptent par la présente la résolution suivante :

1. Contexte

L'automatisation portuaire, qu'elle soit totale ou partielle, est menée par des intérêts corporatifs sans tenir compte de ses impacts sociaux, professionnels et communautaires dévastateurs. Cette tendance:

- Détruit des emplois stables et décents.
- Affaiblit la négociation collective et sape les accords existants.
- Érode le tissu social des communautés portuaires.
- Transfère le capital à l'étranger au détriment des intérêts locaux, réduisant la richesse et l'autonomie des communautés dépendantes des ports.
- Consolide un modèle économique qui concentre les profits dans de grandes entreprises au détriment des travailleurs et de la société.

2. Position Commune

Nous, dockers et travailleurs du transport maritime du monde entier, déclarons :

- **Notre rejet absolu** de tout processus d'automatisation entraînant des pertes d'emplois, la précarisation ou la violation des accords collectifs.
- **Notre défense de la négociation collective** comme outil essentiel : toute mise en œuvre technologique doit être débattue, convenue et intégrée dans les conventions collectives, avec des garanties complètes de transparence et de responsabilité.
- **Notre exigence** que les accords encadrant les changements technologiques soient soumis à une révision internationale par les dockers et travailleurs du transport maritime du monde entier s'il est constaté des irrégularités ou des pressions externes visant à imposer leur adoption contre les intérêts des travailleurs.
- **Notre engagement** envers la justice sociale et le développement durable : la technologie doit servir les travailleurs et les communautés, et non se retourner contre eux.



3. Engagement Global d'Action

Les syndicats et fédérations signataires s'engagent à:

- Rester unis contre toute tentative d'imposer des terminaux automatisés ou semi-automatisés sans consentement syndical préalable.
- Exiger que toute mise en œuvre technologique soit régie par la négociation collective et soumise à une supervision syndicale internationale.
- Présenter cette Résolution du Sommet de Lisbonne comme la position mondiale des dockers et travailleurs du transport maritime face aux entreprises, autorités portuaires et gouvernements.
- Entreprendre des actions syndicales internationales coordonnées — y compris la pression, la solidarité et, si nécessaire, des grèves mondiales — lorsque nos objections sont ignorées.
- Maintenir un réseau permanent de coordination internationale garantissant le respect de cet engagement.

4. Mandat

Par cette résolution, connue sous le nom de **Résolution du Sommet de Lisbonne**, les dockers et travailleurs du transport maritime du monde entier établissent un cadre historique d'unité et d'action collective contre la menace de l'automatisation destructrice d'emplois.

De plus, les syndicats et fédérations signataires — présents ou représentés au Sommet de Lisbonne — **approuvent cette résolution comme position commune du mouvement international des dockers, sous réserve de ratification interne le cas échéant.**

- Il est convenu d'organiser des réunions périodiques de suivi pour examiner la mise en œuvre de cette résolution et actualiser les stratégies communes contre l'automatisation.
- La première révision aura lieu en 2026. Par la suite, sauf décision collective contraire, un nouveau Sommet "Les Personnes avant le Profit : Contre l'Automatisation" sera convoqué tous les quatre ans afin d'évaluer les progrès, renouveler les engagements et adapter les stratégies aux nouveaux défis.
- En cas de conflits urgents liés à l'automatisation dans un port quelconque du monde, les signataires pourront convoquer des réunions extraordinaires d'urgence pour coordonner une réponse mondiale.
- De nouvelles adhésions à cette résolution seront ouvertes aux syndicats de dockers et travailleurs du transport maritime qui n'étaient pas présents à Lisbonne. Toutes les demandes d'adhésion seront notifiées à l'ensemble des signataires originaux, et leur acceptation sera décidée collectivement par ceux-ci.
- L'IDC et l'ILA s'engagent conjointement à coordonner ce processus, en garantissant la transparence, l'unité et le respect des principes de la Résolution du Sommet de Lisbonne.

Signé à Lisbonne, le 6 novembre 2025.



LISBON SUMMIT
International Conference
People Over Profit: Anti-Automation

International
Dockworkers
Council IDC



DICIEMBRE 2025 · DECEMBER 2025 · DÉCEMBRE 2025



FONDO DE ACCIÓN
SOLIDARIA

SOLIDARITY
ACTION FUND

FONDS D'ACTION
SOLIDAIRE



Sporadic financial
contribution to the fund



Annual Subscription
(Monthly payment)



International
Dockworkers
Council IDC

