



## Instrument concernant les salaires, la durée du travail ou du repos des gens de mer et les effectifs des navires

### Synthèse

Parmi les instruments examinés consacrés au travail maritime, **cinq conventions et trois recommandations traitent des salaires, de la durée du travail ou du repos et des effectifs**:

- convention (n° 57) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936;
- recommandation (n° 49) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936;
- convention (n° 76) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946;
- convention (n° 93) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949;
- convention (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958;
- recommandation (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1958;
- convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996;
- recommandation (n° 187) sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996.

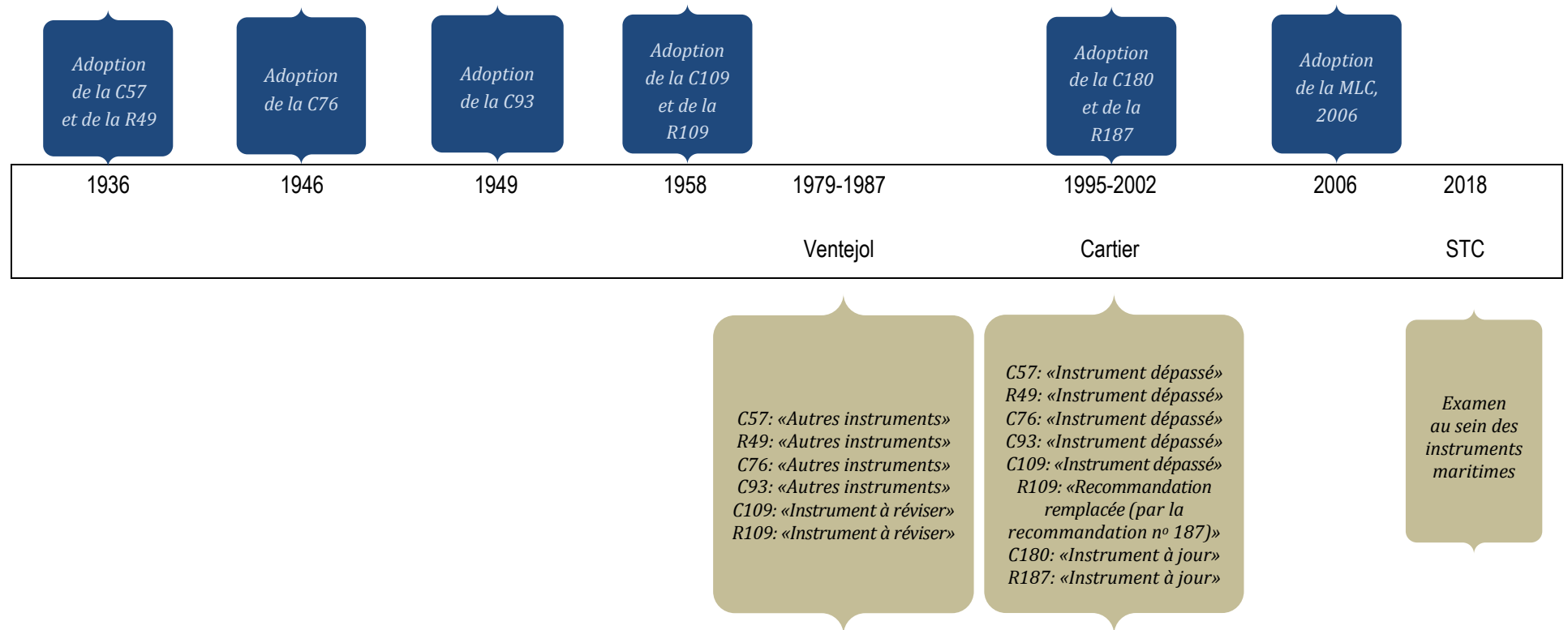
### Statut des instruments examinés

	Recommandation du Groupe de travail Cartier	Suivi depuis le travail du Groupe de travail Cartier
Convention n° 57	Instrument dépassé	Révisée par la MLC, 2006
Recommandation n° 49	Instrument dépassé	Révisée par la MLC, 2006
Convention n° 76	Instrument dépassé	Révisée par la MLC, 2006
Convention n° 93	Instrument dépassé	Révisée par la MLC, 2006
Convention n° 109	Instrument dépassé	Révisée par la MLC, 2006
Recommandation n° 109	Recommandation remplacée	Révisée par la MLC, 2006
Convention n° 180	Instrument à jour	Révisée par la MLC, 2006
Recommandation n° 187	Instrument à jour	Révisée par la MLC, 2006

### Mesures possibles soumises pour examen

1. De classer les conventions nos 57, 76, 93, 109 et 180, ainsi que les recommandations nos 49 et 187, parmi les «Normes dépassées» et de proposer leur retrait.
2. De recommander au Conseil d'administration de prendre note du remplacement au sens juridique de la recommandation n° 109 par la recommandation n° 187.

## Instruments concernant les salaires, la durée du travail ou du repos et les effectifs – Repères chronologiques



---

# I. Approche normative de l'OIT concernant les salaires, la durée du travail ou du repos et les effectifs

## A. La protection accordée par les instruments de l'OIT

1. La [convention \(n° 57\) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936](#), s'applique à tous les navires de mer affectés, dans un but commercial, au transport des marchandises ou des passagers et effectuant un voyage international. Les navires de pêche sont exclus. Cette convention fixe, pour les marins <sup>1</sup>, des durées maximales de travail qui varient selon plusieurs critères: la taille du navire, les fonctions exercées à bord, la composition de l'équipage et le fait que le navire soit en navigation ou en escale (articles 4 à 8). Elle retient comme limite 56 heures par semaine et 8 heures par jour, tout en prévoyant des exceptions. Des compensations doivent être prévues en cas d'heures supplémentaires. La convention interdit le travail de nuit des gens de mer de moins de 16 ans. Les articles 13 à 17 de la convention prévoient certaines exigences concernant la composition minimale de l'équipage.
2. La [recommandation \(n° 49\) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936](#), prend acte des exclusions prévues par la convention n° 57 et du fait que celle-ci ne régleme nte ni la durée du travail ni les effectifs à bord des navires affectés uniquement au cabotage national. Elle recommande alors aux Etats Membres qui n'ont pas encore régleme nté la durée du travail et les effectifs à bord des navires de ces différentes catégories de procéder à une enquête sur les conditions existant à bord et de prendre toutes mesures nécessaires pour prévenir une durée de travail excessive ou des insuffisances d'équipage.
3. La [convention \(n° 76\) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946](#), révisé la convention n° 57 et a un champ d'application comparable à celle-ci. Toutefois, elle ne se limite plus aux seuls navires effectuant des voyages internationaux et elle exclut les navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux. Elle ne s'applique pas à l'ensemble des personnes travaillant à bord <sup>2</sup>. Cette convention aborde, en premier lieu, la question des salaires et elle fixe un salaire minimal. Concernant la durée du travail, et sur la base de plusieurs critères, la convention fixe la durée normale du travail (au-delà de laquelle des compensations sont dues, avec une majoration du salaire horaire fixée à 25 pour cent). Elle introduit aussi l'idée d'une durée maximale de travail qui se traduit par l'octroi de repos compensatoires en cas de dépassement. En matière d'effectifs, elle affirme l'exigence d'un équipage suffisant en nombre et en qualité pour assurer la sécurité de la vie humaine en mer, éviter tout surmenage de l'équipage et supprimer ou restreindre autant que possible les heures supplémentaires.
4. La [convention \(n° 93\) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs \(révisée\), 1949](#), a un champ d'application comparable et, sous réserve de quelques reformulations, affirme un niveau de protection similaire à celui de la convention n° 76. Elle révisé également la convention n° 57.

<sup>1</sup> Sous réserve de plusieurs exclusions, y compris des officiers chefs de service ne prenant pas de quart.

<sup>2</sup> L'article 3 de la convention n° 76 donne une liste de fonctions exclues de son champ d'application, comme le capitaine par exemple.

- 
5. La [convention \(n° 109\) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs \(révisée\), 1958](#), a un champ d'application comparable et, sous réserve de quelques reformulations, affirme un niveau de protection similaire à celui de la convention n° 93. Elle contient toutefois une clause de réserve, permettant à l'Etat qui ratifie de ne pas s'engager à appliquer la Partie II de la convention, celle relative aux salaires. Elle révisé les conventions n°s 57, 76 et 93.
  6. La [recommandation \(n° 109\) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1958](#), encourage les Etats Membres à améliorer certaines des protections portées par la convention n° 109. Par exemple, le niveau de rémunération minimal est relevé (pour le matelot qualifié: 70 dollars en monnaie des Etats-Unis d'Amérique ou 25 livres en monnaie du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord). Elle vise aussi à généraliser la durée normale de travail à 8 heures par jour pour tous les services, y compris sur les navires de faible tonnage.
  7. La [convention \(n° 180\) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996](#), révisé toutes les conventions antérieures en la matière: conventions n°s 109, 93, 76 et 57. Elle vise les navires de mer affectés à des opérations maritimes commerciales et peut faire l'objet d'une extension afin de couvrir aussi la pêche maritime commerciale. Concernant la durée du travail, elle prévoit que soit fixé, au niveau de l'Etat Membre, soit le nombre maximum d'heures de travail qui ne devra pas être dépassé dans une période donnée, soit le nombre minimum d'heures de repos qui devra être accordé dans une période donnée. Les seuils retenus sont les suivants: pour la durée maximale de travail à bord, celle-ci ne doit pas dépasser 14 heures par période de 24 heures et 72 heures par période de 7 jours; pour la durée minimale de repos, celle-ci ne doit pas être inférieure à 10 heures par période de 24 heures et à 77 heures par période de 7 jours. Des dérogations peuvent être admises si elles sont prévues par voie de convention collective. La durée normale de travail est fixée à 8 heures par jour avec un jour de repos par semaine. La convention précise aussi les éléments documentaires requis à bord (registre des heures quotidiennes), qui permettront d'assurer l'information des gens de mer et de faciliter le contrôle du respect de son application. Elle porte à 18 ans l'interdiction du travail de nuit des jeunes gens de mer (sous réserve d'exceptions en lien avec la formation). En matière d'effectifs, la convention n° 180 prévoit que tout navire doit avoir à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité pour garantir la sécurité, conformément au document spécifiant les effectifs minima de sécurité, ou à tout autre document équivalent, établi par l'autorité compétente.
  8. La [recommandation \(n° 187\) sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996](#), s'attache quant à elle à la question des salaires des gens de mer. Elle apporte un certain nombre d'orientations en matière d'heures supplémentaires qui varient selon le mode de paiement du salaire retenu (salaire horaire, forfaitaire). Elle affirme que le principe «à travail égal, salaire égal» devrait être appliqué à tous les marins travaillant sur le même navire, sans discrimination fondée sur la race, la couleur, le sexe, la religion, les opinions politiques, l'ascendance nationale ou l'origine sociale. Les salaires devraient être payés mensuellement ou à un autre intervalle régulier et, à la cessation de la relation d'emploi, toute rémunération restant due devrait être payée sans délai indu. Elle recommande la fixation d'un salaire minima au niveau national et met en place un mécanisme, au sein de l'OIT, visant à définir un salaire minimum international de référence pour le matelot qualifié.
  9. La [convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée \(MLC, 2006\)](#), reprend de manière très étroite le contenu des instruments adoptés en 1996, sous plusieurs règles (règle 1.1 sur l'âge minimum et le travail de nuit; règle 2.2 sur les salaires; règle 2.3 sur la durée du travail ou du repos; règle 2.7 sur les effectifs). Cette consolidation a essentiellement eu pour effet d'ajouter certaines protections et d'en renforcer d'autres, en les rendant obligatoires: le principe du paiement des salaires à des intervalles n'excédant pas un mois avec remise d'un relevé mensuel devient obligatoire (norme A2.2, paragraphes 1 et 2), un régime de délégation des salaires aux familles des gens de mer est ajouté (norme A2.2, paragraphes 3

---

à 5)<sup>3</sup>; le recours à un tableau facilement accessible précisant l'organisation du travail à bord est ajouté (norme A2.3, paragraphes 10 et 11); et une référence est introduite, concernant les effectifs, aux exigences de la MLC, 2006, sur l'alimentation et le service de table (norme A2.7, paragraphe 3). La MLC, 2006, reprend le mécanisme mis en place par la recommandation n° 187 concernant la fixation d'un salaire minimum international. Ainsi, selon le principe directeur B2.2.4, le salaire ou la solde de base pour un mois civil de service d'un matelot qualifié ne devrait pas être inférieur au montant établi périodiquement par la Commission paritaire maritime ou par un autre organe autorisé à le faire par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail. Sur décision du Conseil d'administration, le Directeur général notifiera toute révision du montant ainsi établi aux Membres de l'Organisation. Il faut souligner à cet égard que la notification concerne tous les Etats Membres et non seulement ceux qui auraient ratifié la MLC, 2006<sup>4</sup>. Il faut souligner en outre le champ d'application élargi de la MLC, 2006, qui protège les gens de mer ou marins définis comme des «personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique», c'est-à-dire les «navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques»<sup>5</sup>.

## **B. Les instruments examinés en quelques dates: adoption et ratification**

10. La convention n° 57 a été adoptée en 1936. Elle a enregistré 3 ratifications et n'est jamais entrée en vigueur. Elle a été dénoncée par deux Etats Membres<sup>6</sup>.
11. La convention n° 76 a été adoptée en 1946. Elle n'a enregistré aucune ratification. Elle n'est donc pas entrée en vigueur.
12. La convention n° 93 a été adoptée en 1949. Elle a enregistré 5 ratifications mais n'est jamais entrée en vigueur<sup>7</sup>.

<sup>3</sup> Il modernise le mécanisme prévu par la [recommandation \(n° 173\) sur le bien-être des gens de mer, 1987](#), en son paragraphe 28.

<sup>4</sup> La dernière réunion de la Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime a eu lieu en avril 2016. A cette occasion, le salaire mensuel de base minimum a été confirmé à 614 dollars des Etats-Unis d'Amérique jusqu'à une prochaine réunion, prévue pour le premier semestre 2018. Voir le [rapport final](#) de cette réunion.

<sup>5</sup> Art. II, paragr. 4. La MLC, 2006, ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires.

<sup>6</sup> Parmi les trois Etats Membres ayant ratifié la convention n° 57, deux ont aujourd'hui ratifié la MLC, 2006. Les Etats-Unis sont le seul Etat Membre à n'être lié par aucun autre instrument pertinent de l'OIT sur le sujet.

<sup>7</sup> Parmi les cinq Etats Membres ayant ratifié la convention n° 93, les Philippines ont aujourd'hui ratifié la MLC, 2006. Le Brésil et l'Iraq ont ratifié la convention n° 109 qui révisé la convention n° 93. Cuba et l'Uruguay sont les seuls Etats Membres à n'être liés par aucun autre instrument pertinent et plus actuel de l'OIT sur le sujet.

- 
13. La convention n° 109 a été adoptée en 1958. Elle a enregistré 15 ratifications, dont 2 se prévalant de la clause de réserve. Cependant, elle n'est jamais entrée en vigueur. Dix Etats Membres l'ont par la suite dénoncée<sup>8</sup>.
  14. La convention n° 180 a été adoptée en 1996. Elle a enregistré 21 ratifications. Tous les 21 Etats parties à la convention n° 180 ont par la suite ratifié la MLC, 2006, ce qui a entraîné la dénonciation dite «automatique» de la convention n° 180. A présent, cette convention est fermée à toute nouvelle ratification.
  15. La recommandation n° 49 a été adoptée en 1936. La recommandation n° 109 a été adoptée en 1958. Cette dernière a été remplacée par la recommandation n° 187 adoptée en 1996.

## II. Faits nouveaux entre l'adoption de ces instruments et 2018

### A. Statut

16. Au début des travaux du **Groupe Ventejol**, il a été noté que les conventions n°s 57, 76 et 93, ainsi que la recommandation n° 49, étaient «périmées», ayant été remplacées par la convention n° 109 et la recommandation n° 109<sup>9</sup>. Cependant, la nécessité de revoir le salaire minimum des marins a conduit le Groupe Ventejol, en 1979, à classer ces deux instruments (convention n° 109 et recommandation n° 109) parmi les instruments à réviser. Les conventions et recommandations antérieures ont été classées parmi les «autres instruments». Ce classement a été confirmé en 1987<sup>10</sup>.
17. Dans le cadre des travaux du **Groupe Cartier**, il a été mis en évidence qu'aucune convention antérieure à la convention n° 180 n'était entrée en vigueur et que l'entrée en vigueur de la convention n° 180 aurait pour effet de les fermer à toute nouvelle ratification<sup>11</sup>. Le groupe de travail mixte a recommandé que les conventions n°s 57, 76 et 93 soient retirées. La convention n° 109 a été révisée par la convention n° 180, la ratification de cette dernière était donc encouragée<sup>12</sup>. A la suite des travaux du Groupe Cartier, le Conseil d'administration a décidé que les conventions n°s 57, 76, 93, 109 ainsi que la recommandation n° 49 étaient des instruments dépassés; la recommandation n° 109 avait été remplacée par la recommandation n° 187, et la convention n° 180 et la recommandation n° 187 étaient des instruments à jour.

<sup>8</sup> Parmi les 15 Etats Membres ayant ratifié la convention n° 109, 10 ont aujourd'hui ratifié la MLC, 2006. Le Brésil, l'ex-République yougoslave de Macédoine, le Guatemala, l'Iraq et le Mexique sont les seuls Etats Membres à n'être liés à aucun autre instrument pertinent et plus actuel de l'OIT sur le sujet. Pour ce qui est de l'ex-République yougoslave de Macédoine, la commission d'experts a noté l'indication du gouvernement selon laquelle le pays ne dispose d'aucune flotte maritime, n'a pas de navire immatriculé sous son pavillon et n'a aucune législation relative aux questions traitées dans les conventions maritimes de l'OIT.

<sup>9</sup> Voir le document [GB.194/PFA/12/5](#), annexe I, p. 76 (document de travail du Bureau, nov. 1974).

<sup>10</sup> Voir les *Bulletins officiels*, vol. LXII, 1979, série A, et vol. LXX, 1987, série A.

<sup>11</sup> Voir le document [GB.277/LILS/WP/PRS/1/2](#).

<sup>12</sup> Voir le document [GB.273/LILS/WP/PRS/4](#).

---

## B. Mise en application et consolidation

18. La [convention \(n° 147\) sur la marine marchande \(normes minima\), 1976](#), ne fait référence à aucun des instruments relatifs aux salaires, à la durée du travail et du repos, ou aux effectifs.
19. Le [protocole de 1996 relatif à la convention sur la marine marchande \(normes minima\), 1976](#), contient une référence à la convention n° 180 dans son annexe (partie A). Il précise que «Tout Membre qui ratifie le présent protocole étendra la liste des conventions figurant en annexe à la convention principale [c'est-à-dire la convention n° 147] pour y inclure les conventions de la partie A de l'annexe supplémentaire ainsi que, le cas échéant, celles des conventions énumérées dans la partie B de cette annexe qu'il accepte en conformité avec l'article 3 ci-après» (article 1). Il faut cependant noter que, suite à la dénonciation entraînée par la ratification de la MLC, 2006, par les Etats ayant préalablement ratifié ce protocole, il ne lie actuellement plus aucun Etat.
20. La MLC, 2006, a révisé les conventions n°s 57, 76, 93, 109 et 180 ainsi que les recommandations n°s 49, 109 et 187. Le contenu de la recommandation n° 187 a été repris au sein de la MLC, 2006, y compris ses dispositions relatives à la procédure de négociation collective au niveau international sur les salaires minima de base des matelots qualifiés au sein de la Commission paritaire maritime. Etant contenu dans un principe directeur de la MLC, 2006, dont la nature juridique est similaire à celle d'une recommandation, ce mécanisme conserve sa portée universelle, et son intérêt ne se réduit pas aux Etats Membres ayant ratifié la convention. De ce fait, la recommandation n° 187 peut également être considérée comme dépassée.

## C. Situation au regard des normes internationales du travail

21. Les conventions traitant du salaire, de la durée du travail et des effectifs, adoptées avant 1996 par l'OIT, n'ont connu qu'un très faible niveau de ratification et aucune n'a rempli les conditions exigées en matière d'entrée en vigueur<sup>13</sup>. La convention n° 180 et la recommandation n° 187 ont été largement reprises dans la MLC, 2006.
22. En parallèle, concernant la question de la fatigue et des effectifs à bord, en lien avec la sécurité maritime, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté plusieurs instruments pertinents qui ont défini des règles très largement acceptées et mises en œuvre par les acteurs étatiques et non étatiques du secteur des transports maritimes.
23. Les amendements de Manille de 2010 à la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) ont marqué un rapprochement entre les normes OMI et OIT sur un certain nombre d'aspects concernant le temps de travail, sans nécessairement supprimer toutes les différences.
24. La MLC, 2006, est le seul instrument pertinent en matière de temps de travail et de salaire. Il faut souligner que ses prescriptions relatives au paiement des salaires, à la durée du travail

<sup>13</sup> Sur ce point, force est de constater que les mandants de l'OIT ont retenu des conditions particulièrement restrictives, qui expliquent sans doute les raisons de cet échec. Par exemple, l'article 27, paragraphe 2, de la convention n° 109 exigeait, pour l'entrée en vigueur, 9 ratifications représentant une flotte marchande dont le tonnage brut sera égal ou supérieur à un million de tonneaux enregistrés. En outre, l'ensemble du tonnage de la flotte marchande possédé, au moment de l'enregistrement, par les Membres dont les ratifications ont été enregistrées devait être égal ou supérieur à 15 millions de tonneaux de jauge brute enregistrés.

---

ou du repos et aux effectifs du navire entrent dans le champ des conditions de travail et de vie des gens de mer devant être inspectées et approuvées par l'Etat du pavillon. Pour les navires concernés par la certification obligatoire que prévoit la MLC, 2006, le respect de ces prescriptions doit être pris en compte. La consolidation opérée en 2006 permet donc de donner aux protections voulues par l'OIT une réelle portée universelle et une meilleure effectivité. Il faut donc tenir compte d'une application de la MLC, 2006, qui dépasse en pratique le cercle des Etats l'ayant à ce jour ratifiée <sup>14</sup>.

### **III. Principaux éléments à retenir pour déterminer le statut de ces instruments**

25. Dans le cadre de l'examen visant à déterminer le statut des instruments examinés, il convient de tenir compte des éléments d'appréciation suivants, qui sont particulièrement pertinents:

- 1) Les conventions n<sup>os</sup> 57, 76, 93, 109 et 180 ne sont pas en vigueur et ont été révisées par la MLC, 2006.
- 2) La recommandation n<sup>o</sup> 109 a été remplacée.
- 3) Les recommandations n<sup>os</sup> 49 et 187 sont dépassées.

### **IV. Mesures possibles soumises pour examen concernant ces instruments**

26. Au regard de ces éléments, la Commission tripartite spéciale (STC) pourrait envisager:

1. De classer les conventions n<sup>os</sup> 57, 76, 93, 109 et 180, ainsi que les recommandations n<sup>os</sup> 49 et 187, parmi les «Normes dépassées» et de proposer leur retrait.
2. De recommander au Conseil d'administration de prendre note du remplacement au sens juridique de la recommandation n<sup>o</sup> 109 par la recommandation n<sup>o</sup> 187.

<sup>14</sup> A travers les mécanismes d'inspection par l'Etat du pavillon et par l'Etat du port qu'elle organise, au regard aussi de la clause de traitement pas plus favorable qu'elle contient (art. V, paragr. 7, de la MLC, 2006).