

NEUVIÈME RÉUNION DU GROUPE DE TRAVAIL TRIPARTITE DU MEN

(16-20 SEPTEMBRE 2024)

EXAMEN DES INSTRUMENTS CONCERNANT LA DURÉE DU TRAVAIL (NAVIGATION INTÉRIEURE)

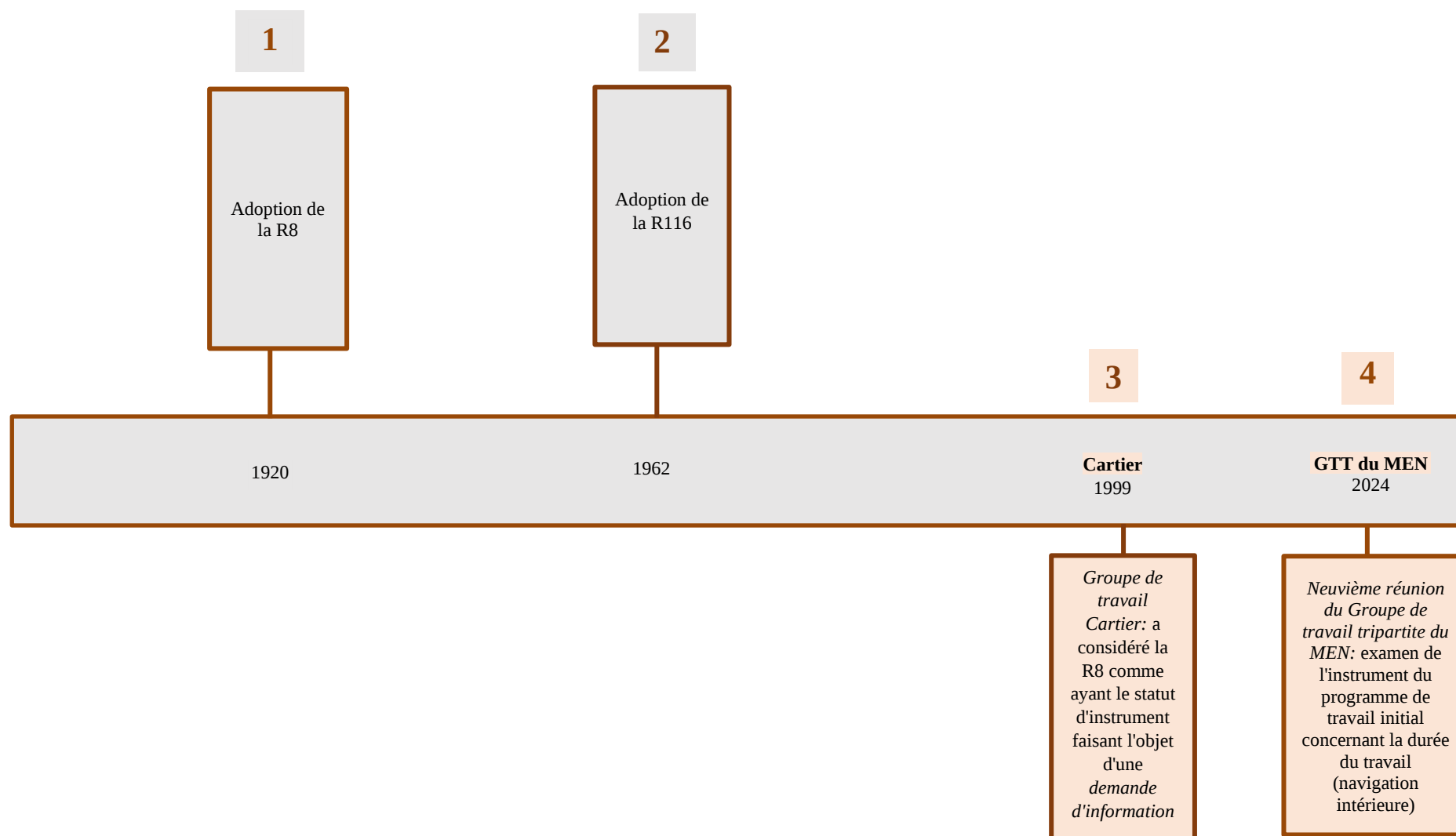
Note technique 4.3: Instruments concernant la durée du travail (navigation intérieure)

- Un instrument du programme initial de travail concernant la durée du travail (navigation intérieure): la recommandation (n° 8) sur la durée du travail (navigation intérieure), 1920.
- *Statut actuel de l'instrument:* cet instrument a été classé par le Groupe de travail Cartier comme ayant le statut d'instrument faisant l'objet d'une «demande d'informations».
- *Mesures possibles soumises pour examen:* classification de la recommandation n° 8; recensement de toute lacune dans la couverture; détermination des mesures de suivi connexes qu'il convient de prendre.

9 août 2024

Activité normative de l'OIT relative à la durée du travail (navigation intérieure)

Repères chronologiques



Approche normative de l'OIT relative à la durée du travail (navigation intérieure)

En 1919, la Conférence internationale du Travail a exclu l'emploi dans le transport par mer et par voie navigable intérieure du champ d'application de la convention (n° 1) sur la durée du travail (industrie), 1919, et a décidé que les prescriptions relatives au transport par mer et par voie d'eau intérieure devraient être fixées par une conférence spéciale sur le travail des marins et marinières.¹ La **recommandation (n° 8) sur la durée du travail (navigation intérieure), 1920** a été adoptée l'année suivante. C'est le seul instrument de l'OIT qui concerne spécifiquement la navigation intérieure.

Au cours des décennies suivantes, la convention n° 1 sur la durée du travail a été complétée par l'adoption de la convention (n° 14) sur le repos hebdomadaire (industrie), 1921, la convention (n° 47) des quarante heures, 1935,² la recommandation (n° 116) sur la réduction de la durée du travail, 1962, et la convention (n° 132) sur les congés payés (révisée), 1970, qui couvrent toutes la navigation intérieure.

Évolution de la situation à l'OIT depuis l'adoption de l'instrument

1. 1920: la CIT adopte la recommandation n° 8

La recommandation n° 8 prévoit que les États Membres devraient adopter une législation limitant les heures de travail des personnes employées dans la navigation intérieure; et conclure des accords à cet égard avec d'autres États Membres, dont les territoires sont riverains de cours d'eau qui sont utilisés en commun par leurs bateaux.

La recommandation n° 8, qui est autonome, a été adoptée en même temps que la recommandation (n° 7) sur la durée du travail (pêche), 1920.³

Voir: [Recommandation n° 8](#)

2. 1962: la CIT adopte la recommandation n° 116

La recommandation n° 116 prévoit que chaque Membre devrait formuler et poursuivre une politique nationale visant à promouvoir, par des méthodes adaptées aux conditions et aux usages nationaux ainsi qu'aux conditions de chaque industrie, l'adoption du principe de la

¹ BIT: *Les conditions sociales et les conditions de travail des bateliers de la navigation fluviale nationale et internationale*, ([Rapport II](#), Commission des transports internes), 1984, p. 43.

² Bien que la C47 couvre en principe la navigation intérieure, aucune convention distincte traitant de cette catégorie d'emploi spécifique conforme à l'article 1 de la C47 n'a été adoptée. On considérerait que la navigation intérieure et les transports posaient des problèmes particuliers, différents de ceux rencontrés dans ce secteur en général (voir [CIT, 24e session, 1938, Rapport V \(Partie II, Vol. II\)](#) et CIT, 24e session, 1938, [Résolution 8](#)) et les travaux en vue de l'élaboration d'une convention ont été interrompus par la Seconde Guerre mondiale.

³ La recommandation n° 7 a été révisée par la recommandation (n° 196) sur le travail dans la pêche, 2005, qui, à son tour, a été remplacée par la recommandation (n° 199) sur le travail dans la pêche, 2007).

réduction progressive de la durée normale du travail. Si la durée de la semaine normale de travail dépasse quarante-huit heures, des mesures immédiates devraient être prises en vue de la ramener à ce niveau, sans aucune diminution du salaire des travailleurs au moment où se produit une réduction de la durée du travail; lorsque la durée normale hebdomadaire du travail se trouve au niveau de quarante-huit heures ou au-dessous, des mesures devraient être prises pour réduire progressivement les heures de travail. La recommandation s'applique à la navigation intérieure et à d'autres branches d'activité; elle ne s'applique ni à l'agriculture, ni aux transports maritimes, ni à la pêche maritime.⁴

Voir: [Recommandation n° 116](#)

3. 1999: le Conseil d'administration classe la recommandation n° 8 en tant qu'instrument pour lequel des informations complémentaires ont été demandées.

En 1999, le Conseil d'administration a invité les États Membres à «fournir des informations complémentaires sur le remplacement éventuel» de la recommandation n° 8 et a décidé que son statut serait réexaminé en temps opportun. À l'issue des travaux du Groupe de travail Cartier, la recommandation n° 8 a été placée dans la catégorie des recommandations pour lesquelles le Conseil d'administration a décidé de «demander des informations complémentaires».

Le Groupe de travail Cartier a rappelé que selon l'étude approfondie des normes internationales du travail réalisée par le Bureau en 1974, il a été considéré que la recommandation n° 8 a été remplacée par la recommandation n° 116, même si sa partie II, concernant les accords de coopération entre États riverains de voies navigables internationales, gardait toute son importance.

Voir: [GB.276/LILS/WP/PRS/4](#), paragr. III.16 (document d'information préparé par le Bureau, novembre 1999); [GB.276/10/2](#), paragr. 10 (discussion du Groupe de travail, novembre 1999); [GB.276/PV](#), p. VI/4 (décision du Conseil d'administration, novembre 1999); [GB.283/LILS/WP/PRS/1/2](#), paragr. 48 (document d'information préparé par le Bureau sur le suivi des recommandations du Groupe de travail, mars 2002)

Analyse de la recommandation n° 8

Le tableau suivant fournit une analyse, disposition par disposition, des dispositions de fond de la recommandation n° 8, en les comparant aux instruments à jour plus récents sur le temps de travail et en particulier à la recommandation n° 116, qui couvre tous les secteurs, y compris la navigation intérieure.

ANALYSE DES DISPOSITIONS DE FOND DE LA RECOMMANDATION N° 8

⁴ BIT: *Les conditions sociales et les conditions de travail des bateliers de la navigation fluviale nationale et internationale*, ([Rapport II](#), Commission des transports internes), 1984, p.43.

Partie I	• <i>Objectif</i>: après consultation des organisations d'employeurs et des organisations de travailleurs concernées, les États Membres devraient adopter une législation limitant les heures de travail pour les personnes employées dans la navigation intérieure, dans le sens d'une «journée de huit heures ou d'une semaine de quarante-huit heures». Des dispositions spéciales «pourraient être rendues nécessaires par les conditions exceptionnelles, soit climatériques, soit industrielles, afférentes à la navigation intérieure de chaque pays». • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents</i>: la R116 dispose que les États Membres devraient adopter des politiques nationales et des moyens appropriés pour promouvoir et assurer l'application du principe de la réduction progressive de la durée normale du travail, sans aucune diminution du salaire des travailleurs due à la réduction des heures de travail, en vue d'atteindre la semaine de quarante heures en tant que norme sociale. • <i>Pertinence actuelle</i>: la Partie I est synthétisée et étendue dans la R116, qui appelle à réduire progressivement les heures de travail. Le paragraphe 5 de la R116 ne prévoit pas l'exception contenue dans la Partie I de la R8.
Partie II	• <i>Objectif</i>: les États Membres dont les territoires sont riverains de cours d'eau qui sont utilisés en commun par leurs bateaux, devraient conclure entre eux des accords en vue de limiter les heures de travail des personnes employées dans la navigation intérieure sur les eaux dont il est question ci-dessus, après consultation des organisations patronales et des organisations ouvrières intéressées. • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents</i>: il n'existe pas de disposition similaire. • <i>Pertinence actuelle</i>: la promotion de la coopération entre les États Membres en matière de navigation sur les voies d'eau qui traversent leurs frontières reste pertinente. La Réunion technique sur le travail décent et durable dans le secteur du transport par voies de navigation intérieures (novembre 2023) a recommandé aux gouvernements et aux organisations d'employeurs et de travailleurs de s'engager dans un dialogue social efficace, notamment au niveau transfrontalier, pour faire progresser le travail décent dans le secteur,⁵ collaborer à la reconnaissance transfrontalière des compétences et créer un système visant à harmoniser la formation et les exigences de certification.⁶
Partie III	• <i>Objectif</i>: les législations nationales et les accords entre pays riverains s'inspirent autant que possible des principes généraux de la C1, tout en tenant compte des conditions, climatériques ou autres, spéciales aux différents pays intéressés. • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents</i>: la C1 limite les heures de travail dans les entreprises industrielles à quarante-huit heures par semaine, tandis que la R116 appelle à réduire progressivement les heures par étape en vue d'atteindre la norme de la semaine de quarante heures de travail dans presque toutes les branches d'activité économique.

⁵ BIT: Réunion technique sur le travail décent et durable dans le secteur du transport par voies de navigation intérieures: conclusions et recommandations ([TMIWS/2023/9](#), novembre 2023), paragr. 19(f).

⁶ [TMIWS/2023/9](#), paragr. 19(i).

	• <i>Pertinence actuelle</i>: la Partie III est largement synthétisée et étendue dans la R116, qui appelle à réduire progressivement les heures de travail. Le paragraphe 5 de la R116 ne prévoit pas l'exception contenue dans la Partie I de la R8.
Partie IV	• <i>Objectif</i>: chaque État Membre devrait établir, après consultation des organisations patronales et des organisations ouvrières intéressées, la distinction entre la navigation intérieure et la navigation maritime, et communiquer ses décisions à ce sujet au BIT. • <i>Comparaison avec d'autres instruments pertinents</i>: ◦ L'article 1(1) de la C185 définit le terme 'marin ou gens de mer'. En vertu de l'article 1(2), en cas de doute quant à la question de savoir si certaines catégories de personnes doivent être considérées comme gens de mer aux fins de la présente convention, cette question sera tranchée, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, conformément aux dispositions de la présente convention par l'autorité compétente de l'Etat dont ces personnes sont ressortissantes ou résidentes permanentes. ◦ Selon l'article II.1(i) de la MLC, 2006, telle qu'amendée, 'navire' désigne tout bâtiment ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire. En vertu de l'article II.5, en cas de doute sur l'applicabilité de la présente convention à un navire ou à une catégorie de navires, la question est tranchée par l'autorité compétente de chacun des Membres après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. • <i>Pertinence actuelle</i>: conforme à la pratique actuelle du secteur maritime qui consiste à différencier la navigation intérieure et la navigation maritime.

L'instrument en 2024

A. Contexte général

Selon la réunion technique 2023 sur le travail décent et durable dans le secteur du transport par voies de navigation intérieures, le secteur du transport par voies de navigation intérieures joue un rôle important dans le transport des passagers et des marchandises, ainsi que dans le développement social et économique durable de nombreux pays. Le transport par voies de navigation intérieures est un mode de transport écologiquement durable qui, du fait qu'il est sous-exploité, présente un fort potentiel de développement. Les travailleurs du transport par voies de navigation intérieures sont des travailleurs essentiels qui contribuent activement à la sécurité et à la durabilité environnementale du secteur, c'est pourquoi leurs conditions de travail sont importantes.⁷

⁷ BIT: Réunion technique sur le travail décent et durable dans le secteur du transport par voies de navigation intérieures ([TMIWS/2023/9](#), novembre 2023), paragr. 1.

Les difficultés en matière de travail décent concernent l'éducation et la formation, la sécurité et la santé au travail, la durée du travail, les effectifs opérationnels, le processus de recrutement et les pratiques en matière d'emploi, les salaires et les autres formes de rémunération, ainsi que la sécurité sociale.⁸ La capacité d'attirer et de retenir des travailleurs qualifiés dans le secteur du transport par voies de navigation intérieures, en particulier les jeunes et les femmes, est déterminante pour la viabilité du secteur. Des conditions de travail et de vie décentes, des infrastructures sociales, l'amélioration des compétences, l'adoption des technologies, l'élimination de toutes formes de discrimination et une rémunération adéquate, de même que la reconnaissance des compétences, l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée et la connectivité sociale sont autant d'éléments essentiels pour améliorer l'attractivité du secteur.⁹

B. Situation au regard des normes internationales du travail

Il n'existe pas d'autres normes internationales du travail concernant la réglementation spécifique des conditions de travail des travailleurs du transport par voies de navigation intérieures. Ces travailleurs sont toutefois couverts par les normes internationales du travail d'application générale, au même titre que les travailleurs d'autres secteurs qui ne sont pas exclus, à l'exception de la convention n° 1 qui exclut les travailleurs du secteur du transport par voies de navigation intérieures. Dans le cadre de son examen de l'application de la MLC 2006, telle qu'amendée, la CEACR a exprimé ses préoccupations vis-à-vis des pays qui étendent les exclusions au-delà de celles prévues à l'article II(1)(i), concernant les navires qui naviguent exclusivement dans les eaux intérieures ou les eaux situées à l'intérieur, ou à proximité immédiate, des eaux abritées ou des zones où s'appliquent les règlements portuaires, de manière à exclure une proportion significative de marins de la protection de la Convention.¹⁰ La CEACR a demandé des informations sur les critères utilisés pour définir les eaux « à proximité immédiate des eaux abritées » et le nombre de navires exclus de l'application de la MLC, 2006 en raison de cette définition.¹¹

Principaux éléments d'appréciation à retenir

Lors de l'examen de la recommandation n° 8 en vue d'en déterminer le statut, les éléments suivants sont particulièrement pertinents:

- La recommandation n° 8 est le seul instrument de l'OIT qui régit spécifiquement la navigation intérieure. D'autre part, un certain nombre d'instruments du corpus de normes internationales du travail - dont certains seront examinés par le Groupe de travail tripartite du MEN en 2025 - concernent le temps de travail et, pour la plupart (à l'exception de la convention n° 1), n'excluent pas de leur champ d'application la navigation intérieure.
- Le Groupe de travail Cartier a fait observer que, pendant un certain nombre d'années, l'instrument a été considéré comme étant en grande partie remplacé par la recommandation

⁸ [TMIWS/2023/9](#), paragr. 4.

⁹ [TMIWS/2023/9](#), paragr. 8.

¹⁰ Canada, [demande directe](#), adoptée en 2020.

¹¹ Royaume-Uni, [demande directe](#), adoptée en 2023.

n° 116, laquelle prévoit de réduire progressivement les heures de travail, notamment pour les travailleurs du secteur du transport par voies de navigation intérieures.

- La partie II de la recommandation n° 8 reconnaît et encourage la coopération internationale entre les États Membres dans lesquels les voies de navigation intérieure traversent des frontières. Bien qu'il n'y ait pas de disposition équivalente dans les instruments plus récents sur le temps de travail, la promotion d'accords bilatéraux ou régionaux entre les États Membres de l'OIT sur les conditions de travail des travailleurs du secteur des transports par voies de navigation intérieures reste un objectif pertinent.
- L'importance de garantir des heures de travail appropriées pour les travailleurs du secteur du transport par voies de navigation intérieures est évidente. L'absence d'application d'une réglementation des heures de travail peut accroître les risques d'accidents à bord des navires.¹²
- En novembre 2023, une réunion technique sur le travail décent et durable dans le secteur du transport par voies de navigation intérieures a recommandé aux gouvernements et aux organisations d'employeurs et de travailleurs d'adopter, réviser, mettre en œuvre et faire appliquer la législation nationale et transnationale, en tenant dûment compte des caractéristiques spécifiques du secteur du transport par voies de navigation intérieures, afin de garantir que les principes et droits fondamentaux au travail et les conventions internationales du travail ratifiées s'appliquent de manière effective et assurent une protection à tous les travailleurs du transport par voies de navigation intérieures.¹³ Le Bureau devrait promouvoir la ratification des conventions internationales du travail et la mise en œuvre effective des normes internationales du travail et d'autres instruments de l'OIT se rapportant au secteur du transport par voies de navigation intérieures, dont la recommandation n° 8.¹⁴

Mesures possibles soumises pour examen concernant la recommandation n° 8

La recommandation n° 8 a été remplacée *de facto* par la recommandation n° 116, plus protectrice, qui est l'une des normes internationales du travail les plus récentes en matière de réglementation du temps de travail. Si la réglementation internationale du temps de travail des travailleurs du transport par voies de navigation intérieures est aussi pertinente aujourd'hui comme elle l'était lors de l'adoption de la recommandation n° 8, l'évolution d'approche normative signifie que les instruments plus récents d'application générale sur le temps de travail s'appliquent à ce secteur, contrairement à la convention n° 1 qui a été adoptée avant la recommandation n° 8.

¹² BIT: *Living and working conditions in inland navigation in Europe*, [Working Paper No. 297](#), décembre 2013, p. 39.

¹³ BIT: *Réunion technique sur le travail décent et durable dans le secteur du transport par voies de navigation intérieures* ([TMIWS/2023/9](#), novembre 2023), paragr. 19(a).

¹⁴ [TMIWS/2023/9](#), paragr. 20(a).

Suite à l'examen de la recommandation n° 8, le Groupe de travail tripartite du MEN modulera les enseignements tirés dans le cadre des activités du Groupe de travail tripartite du MEN propres à cet examen.

Sur la base des informations qui précèdent, et en vue d'assurer la cohérence avec les précédentes recommandations du Groupe de travail tripartite du MEN, le **Bureau recommande d'envisager:**

- la classification de la recommandation n° 8 en tant qu'*instrument appelant de nouvelles actions en vue de maintenir une pertinence continue et future*;
- le recensement d'*aucune lacune dans la couverture* en ce qui concerne la réglementation internationale du temps de travail dans la navigation ; et
- les *mesures de suivi concrètes et assorties de délais* de mise en œuvre, composées des mesures non normatives énoncées ci-dessous.

À cet égard, le Bureau a particulièrement tenu compte de l'existence de la recommandation n° 116 à jour sur le temps de travail.

Le Groupe de travail tripartite du MEN prendra des décisions au sujet des trois éléments qui relèvent de son mandat et formulera les recommandations correspondantes au Conseil d'administration concernant la recommandation n° 8.

1. STATUT DE L'INSTRUMENT À L'EXAMEN:

Le Groupe de travail tripartite du MEN pourrait examiner si, dans le cadre de son statut juridique actuel d'instruments actifs, la recommandation n° 8 devrait être classée dans la catégorie des instruments *à jour*, ou *appelant de nouvelles actions en vue de maintenir une pertinence continue et future*, ou comme instrument *dépassé*. Lorsqu'il décidera du statut de la recommandation n° 8, le Groupe de travail tripartite du MEN examinera si celle-ci est conforme à sa finalité.

2. RECENSEMENT DES LACUNES DANS LA COUVERTURE:

Lorsqu'il déterminera s'il existe ou non des lacunes dans la couverture en ce qui concerne le temps de travail dans la navigation intérieure, le Groupe de travail tripartite du MEN devrait tenir compte de tous les éléments pertinents, notamment du fait que ce thème est réglementé par un instrument actuellement considéré comme étant à jour: la recommandation n° 116.

3. SUITE À DONNER, SELON QU'IL CONVIENT:

Compte tenu de la pratique du Groupe de travail tripartite du MEN et des particularités des instruments à l'examen, le Groupe de travail tripartite du MEN pourrait examiner les mesures de suivi qu'il convient de prendre:

- Si le Groupe de travail tripartite du MEN considère que la recommandation n° 8 est un instrument à jour**, il pourrait proposer que le Bureau continue à fournir des orientations aux États Membres en vue de promouvoir la réduction du temps de travail des équipages travaillant à bord de bateaux de navigation intérieure, conjointement aux mesures donnant suite aux recommandations de la

réunion technique sur le travail décent et durable dans le secteur du transport par voies de navigation intérieures.

- ii. **Si le Groupe de travail tripartite du MEN considère, en revanche, que la recommandation n° 8 a le statut d'instrument appelant de nouvelles actions en vue de maintenir une pertinence continue et future**, il pourrait recommander que le Bureau prenne les mesures supplémentaires nécessaires, par exemple : l'élaboration de lignes directrices sur la promotion de la coopération entre les États Membres riverains sur les conditions de travail des équipages de bateaux de navigation intérieure, y compris en ce qui concerne le temps de travail; et qu'il continue à fournir des orientations et un appui technique aux États Membres en matière de réduction du temps de travail des équipages de bateaux de navigation intérieure, y compris en promouvant la coopération entre les États Membres riverains à cet égard.
- iii. **Si le Groupe de travail tripartite du MEN considère que la recommandation n° 8 a le statut d'instrument dépassé**, il pourrait décider de recommander que son retrait par la Conférence soit envisagé:
 - (a) dès que possible; ou
 - (b) à une session déterminée de la Conférence, selon ce qu'elle décide.