

Rapport final

Introduction

1. La Sous-commission de la Commission paritaire maritime et le Groupe de travail mixte sur les salaires des gens de mer se sont réunis à Genève du 5 au 8 juillet 2003, à la suite d'une décision prise par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à sa 280^e session (mars 2001)¹. La 29^e session de la Commission paritaire maritime (Genève, 22-26 janvier 2001) a adopté deux résolutions portant sur les salaires des gens de mer²: la «résolution concernant le salaire minimum prévu par l'OIT pour les matelots qualifiés» et la «résolution concernant l'interprétation du salaire minimum prévu par l'OIT pour les matelots qualifiés». Après avoir pris note du rapport de la commission, le Conseil d'administration a souscrit aux propositions concernant la mise à jour du montant du salaire minimum des matelots qualifiés et approuvé la création, à cet effet, d'une sous-commission de la commission. Il a également approuvé la convocation d'un groupe de travail mixte chargé de fournir des orientations sur la façon d'interpréter ce salaire minimum de manière à assurer une rémunération totale recommandée. Les dates de la réunion ont été approuvées par le Conseil d'administration à sa 286^e session.

Composition de la sous-commission et du groupe de travail mixte

2. Les travaux de la sous-commission et du groupe de travail mixte ont été suivis par 13 armateurs (six représentants et sept conseillers techniques) et 15 gens de mer (six représentants et neuf conseillers techniques). On trouvera en annexe (annexe 1) la liste des participants.
3. Les porte-parole:

Armateurs:

M. George Koltsidopoulos (membre armateur, Grèce)

M. Jorgen Vatne (membre armateur, Norvège)

M. Tim Springett (membre armateur, Royaume-Uni)

¹ Voir document GB.280/5(Corr.).

² BIT: Rapport final de la Commission paritaire maritime, 29^e session, Genève, janvier 2001, annexes 3 et 4.

Gens de mer:

M. Henrik Berlau (membre du groupe des gens de mer, Danemark)

M. Remo Di Fiore (membre du groupe des gens de mer, Italie)

4. La secrétaire générale était M^{me} C. Doumbia-Henry, directrice adjointe et directrice en exercice, Département des activités sectorielles, Bureau international du Travail.
5. La sous-commission et le groupe de travail mixte ont décidé de ne pas élire de président.

Ouverture de la session

6. La secrétaire générale a souhaité la bienvenue aux participants. Conformément à la décision prise par le Conseil d'administration, il a été décidé que la Sous-commission de la Commission paritaire maritime discuterait de la mise à jour du salaire de base des matelots qualifiés et ferait la recommandation appropriée directement au Conseil d'administration, et que le groupe de travail mixte examinerait la question de l'interprétation des salaires et communiquerait son rapport aussi bien au Conseil d'administration qu'à la Commission paritaire maritime.
7. La secrétaire générale a présenté les documents suivants:
 - *Mise à jour et interprétation du salaire minimum de base recommandé par l'OIT pour les matelots qualifiés* (document SJMC/2003/1);
 - *Changes in the purchasing power of US\$465 for selected countries and areas from 1 January 2001 to 1 July 2003* (document SJMC/2003/1a).
8. La sous-commission a convenu que le compte rendu de ses délibérations et celui des délibérations du groupe de travail mixte figureraient dans un rapport unique à soumettre au Conseil d'administration.
9. Suite à la demande faite par les armateurs, il a été convenu que le Bureau ne participerait pas à toutes les discussions.

Interprétation du salaire minimum recommandé par l'OIT pour les matelots qualifiés

10. Les gens de mer ont rappelé que la Conférence internationale du Travail avait adopté une résolution concernant le travail décent pour les gens de mer dans laquelle il était dit que les gens de mer avaient besoin, en tant que groupe de travailleurs vulnérables, d'une protection spéciale. Ils ont souligné la pertinence des points proposés pour discussion dans le document du Bureau et ont estimé que, étant donné le mandat défini par le Conseil d'administration, les dispositions parfois incohérentes et contradictoires des instruments applicables de l'OIT devaient être examinées en tenant compte, et dans le cadre, des pratiques de ce secteur. Il est important d'avoir un point de départ fixé d'un commun accord pour l'interprétation. Les gens de mer ont ajouté que, la sous-commission n'ayant pas encore fixé un nouveau montant pour le salaire minimum, ils prendraient le montant de 465 dollars des Etats-Unis comme base de calcul pour illustrer leur interprétation du salaire minimum.
11. Les gens de mer ont fait remarquer que, dans la convention (n° 47) des quarante heures, 1935, qui demande l'établissement d'une semaine de quarante heures pour les travailleurs en général, la recommandation (n° 187) sur les salaires et la durée du travail des gens de

mer et les effectifs des navires (révisée), 1996, et la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, il est question d'une semaine de quarante-huit heures pour les gens de mer. De ce fait, les gens de mer devraient bénéficier d'une protection spéciale.

12. Les armateurs ont déclaré que la semaine de quarante-huit heures leur paraissait être une bonne base, d'autant que la résolution de la 29^e session de la Commission paritaire maritime rappelle que les instruments maritimes de l'OIT donnent des orientations sur la manière d'appliquer le salaire minimum recommandé pour les matelots qualifiés, et que la semaine de quarante heures ne figure dans aucun instrument maritime de l'OIT.
13. En ce qui concerne la rémunération du congé, les gens de mer ont déclaré que, très souvent, les gens de mer n'ont aucune continuité dans leur emploi et que la question d'une compensation financière du congé est donc une question importante. Ils ont fait référence à la convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976, qui dispose, à l'article 3, que la durée du congé ne doit en aucun cas être inférieure à trente jours civils pour une année de service, ce qui revient à dire que les gens de mer ont droit à un minimum de trente jours de congés par an, soit 2,5 jours de congés par mois. Ils ont fait référence aux dispositions de l'article 3 de la convention n° 180 traitant du jour de repos et du repos correspondant aux jours fériés. Il y a 4,33 dimanches (jour de repos) par mois, et ils supposent qu'il y a un jour férié par mois (et donc en tout 5,33 jours). Si l'on ajoute les 2,5 jours de congés annuels, cela fait en tout 7,88 jours par mois. En arrondissant à 8 jours par mois et en multipliant par la rémunération de base d'un jour civil (15,29 dollars des Etats-Unis), ou salaire de base divisé par 30 et multiplié par 7,88, on obtient 122,14 dollars des Etats-Unis, ou en gros 124 dollars des Etats-Unis par mois pour le congé payé.
14. Ils ont fait remarquer que la base de calcul de la rémunération minimum des heures supplémentaires des gens de mer était le salaire de base divisé par 208 et multiplié par 1,25, ce qui donne 2,79 dollars des Etats-Unis de l'heure. Ils ont appelé l'attention sur le fait que le document du Bureau fixe à 104 le maximum d'heures supplémentaires autorisé par mois (72 heures maximum par semaine, moins 48 heures par semaine, soit 24 heures par semaine, ou, en gros, une moyenne de 104 heures par mois) si l'Etat du pavillon choisit de réglementer la durée du travail en s'appuyant sur la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996. Si l'on prend comme base 104 heures par mois au taux horaire de 2,79 dollars des Etats-Unis, on obtient 291 dollars des Etats-Unis par mois.
15. Selon les gens de mer, si le salaire de base est de 465 dollars des Etats-Unis par mois civil, le salaire mensuel minimum total d'un matelot qualifié devrait être de 465 dollars des Etats-Unis par mois, plus 124 dollars des Etats-Unis par mois, plus 291 dollars des Etats-Unis par mois, soit en tout 880 dollars des Etats-Unis par mois.
16. Pour les armateurs, il est impossible de fixer un chiffre qui soit valable dans toutes les situations. Selon eux, il serait préférable de donner des orientations pour l'interprétation du montant du salaire.
17. Les armateurs étaient d'accord sur le principe d'une semaine de quarante-huit heures, comme prévu par la convention n° 180 et la recommandation n° 187. Ils ont également accepté, pour le calcul du congé annuel, de se baser sur une durée de trente jours par année, comme prévu par la convention n° 146, ce qui fait 2,5 jours par mois. Ils ont approuvé le principe selon lequel, conformément à la recommandation n° 187, le taux de compensation pour les heures supplémentaires devrait comporter une majoration d'au moins 25 pour cent par rapport au salaire de base.
18. Les armateurs ont déclaré que les gens de mer ne devraient pas toucher automatiquement une compensation pour les dimanches et les jours fériés, à moins qu'ils ne travaillent ces

jours-là. Selon eux, il y a trois possibilités de compensation du travail effectué en pareil cas: rémunération, exemption de service et de présence à bord ou congé supplémentaire, conformément au paragraphe 5 de la recommandation n° 187. Selon eux, on ne peut pas dire que tous les gens de mer font 104 heures supplémentaires chaque mois, car le nombre d'heures effectuées est variable.

19. Pour ce qui est du congé, les gens de mer ont également fait remarquer que, même lorsque le marin obtient une exemption de service et de présence à bord, en réalité, il ne peut pas quitter le navire soit parce que celui-ci est en mer, soit pour d'autres raisons. Il y a donc une grande différence entre le fait d'avoir un jour libre à bord et le fait d'avoir un jour de congé supplémentaire chez soi. Un marin qui ne peut pas quitter son navire est constamment en période d'astreinte, et on doit en tenir compte pour son indemnisation. Un membre du groupe des gens de mer a déclaré que, dans son pays, lorsque le travail est effectué le jour de congé et les jours fériés, les heures supplémentaires sont payées le double du taux normal.
20. Les armateurs ont fait remarquer que l'article 5, paragraphe 4, de la convention n° 180 traitait le problème des gens de mer qui sont en période d'astreinte. La convention n° 180 et la recommandation n° 187 ne prévoient aucune indemnisation pour une simple présence à bord d'un navire. La présence à bord d'un navire fait partie du travail des gens de mer, même lorsque aucun travail n'est effectué, et son indemnisation fait partie de la solde de base.
21. Les gens de mer ont fait remarquer qu'au paragraphe 5 de la recommandation n° 187 il est dit que «La législation nationale ou les conventions collectives pourraient prévoir que les heures supplémentaires ou le travail effectué le jour de repos hebdomadaire ou les jours fériés soient compensés par une période au moins équivalente d'exemption de service et de présence à bord, ou par un congé supplémentaire en lieu et place d'une rémunération ou par toute autre compensation qu'elles pourraient prévoir.» Ils ont demandé au Bureau de préciser ce qu'il faut entendre par «équivalente».
22. La secrétaire générale a répondu que, de toute évidence, la recommandation fait référence au principe de l'offre d'une compensation *financière* pour ce type de travail et que l'exemption de service et de présence à bord et le congé supplémentaire sont des solutions à utiliser en lieu et place d'une compensation financière, le cas échéant. Elle a renvoyé à la définition des «heures supplémentaires» figurant dans la recommandation n° 187, au paragraphe 2 e), et a déclaré que, étant donné que le travail effectué le jour de repos hebdomadaire ou les jours fériés n'entraîne pas dans le cadre de la semaine de quarante-huit heures prévue par la recommandation et la convention n° 180, ce travail devait, de toute évidence, être indemnisé à un taux équivalant au moins à 1,25 fois le taux de base. «Par une période ... équivalente d'exemption de service et de présence à bord ou ... un congé supplémentaire en lieu et place d'une rémunération», il faut entendre que pour chaque heure de travail effectuée les gens de mer devraient obtenir 1,25 heure d'exemption de service ou de présence à bord, ou de congé supplémentaire. Sinon, la compensation financière doit être au moins aussi favorable que ces autres solutions. Cette interprétation est confirmée par la formulation choisie dans le texte français de l'instrument, qui fait autorité tout autant que la version anglaise.
23. Les armateurs ont fait savoir qu'ils ne souscrivaient pas à l'explication donnée par le Bureau. Les Etats Membres devront probablement considérer que la législation nationale peut prévoir pour les jours de repos et les jours fériés une compensation qui soit équivalente à la compensation du congé, en particulier lorsque cela est prévu par une convention collective. Il serait bon d'avoir l'avis du Conseiller juridique du BIT sur ce sujet.

-
24. Les gens de mer ont fait remarquer que beaucoup de marins auront du mal à se faire payer les heures supplémentaires effectuées s'il n'y a pas de registre tenu convenablement. C'est pourquoi, selon eux, il faudrait appliquer la règle des 104 heures dans tous les cas, sauf tenue convenable d'un registre des heures supplémentaires. Une telle mesure, qui tient compte de la pratique de ce secteur, pénaliserait, d'après eux, les agents qui ne respectent pas les normes établies et serait plus équitable pour les autres. Ils ont fait savoir que la plupart des législations et réglementations nationales et des conventions collectives prévoient un montant «fixe» pour la rémunération des heures supplémentaires. Il faudrait en tenir compte dans l'interprétation du montant du salaire.
 25. Les armateurs estiment, au contraire, qu'il est tout à fait inhabituel de compenser par un montant fixe les heures supplémentaires effectuées par les matelots, même qualifiés. Le système pratiqué habituellement consiste à garantir une certaine compensation, le nombre d'heures supplémentaires garanti dépendant du secteur, etc., et étant toujours inférieur au nombre d'heures supplémentaires que le marin est susceptible de faire.
 26. Il a été fait référence aux dispositions de la convention n° 180 et de la recommandation n° 187 concernant l'enregistrement des heures de travail et l'émargement du registre par le marin et par le capitaine ou l'officier dûment autorisé à cet effet.
 27. Reconnaissant qu'il était difficile de concilier les points de vue des deux groupes, la secrétaire générale a proposé de charger un petit groupe de négocier un accord à la fois pour la mise à jour du montant du salaire minimum et pour l'interprétation de ce montant. Il en a été ainsi décidé.
 28. Ce groupe restreint a élaboré un projet de *résolution concernant l'interprétation du salaire minimum de l'OIT pour les matelots qualifiés* (le texte final de la résolution figure à l'annexe 2), accompagné d'un appendice intitulé *Orientations pour l'interprétation du salaire minimum total des matelots qualifiés*. On y trouve un tableau contenant les principes, des références aux instruments du travail maritime de l'OIT et des détails sur le salaire mensuel de base minimum, la durée du travail normale, le congé, le taux de rémunération des heures supplémentaires, du jour de repos hebdomadaire et des jours fériés, ainsi que les heures supplémentaires. Ce document ne donne pas de chiffre définitif pour le salaire total que doit toucher un matelot qualifié, car il a été admis que le nombre d'heures supplémentaires effectuées pouvait varier. Ce document donne par ailleurs un exemple de calcul de la rémunération mensuelle qui tient compte des orientations données pour l'interprétation du salaire minimum de l'OIT pour les matelots qualifiés. Cet exemple inclut trois notes de bas de page. La première fait remarquer que l'exemple est donné à titre purement indicatif et doit servir uniquement à calculer le salaire minimum du matelot qualifié; la deuxième note de bas de page renvoie à la convention n° 180, article 5, paragraphe 1, et précise que le maximum d'heures supplémentaires autorisé pour les Etats Membres qui appliquent la limite des heures de travail est de 104 heures; la troisième note de bas de page précise que les jours de repos et les jours fériés peuvent aussi être compensés selon la législation nationale ou les conventions collectives par une période équivalente d'exemption de service ou de présence à bord ou par un congé supplémentaire en lieu et place d'une rémunération ou par toute autre compensation.
 29. La résolution ainsi que son appendice et l'exemple de calcul ont été adoptés par la sous-commission et le groupe de travail. Se référant à la dernière note de bas de page mentionnée ci-dessus, les armateurs ont tenté de faire ajouter au tableau une note de bas de page supplémentaire précisant que le travail effectué les jours de repos et les jours fériés ne serait pas rémunéré deux fois. Confirmation en a été donnée. Il a été décidé que ce point serait consigné dans le rapport mais qu'aucune autre note de bas de page ne serait ajoutée au tableau.

Résolution concernant le salaire minimum de l'OIT pour les matelots confirmés

30. Les armateurs ont déclaré que le salaire devrait être indexé sur le coût de la vie dans le pays de résidence du marin et faire l'objet d'une négociation entre l'employeur, ou toute organisation d'employeurs, et le marin, ou une organisation dont il est membre. Selon eux, il faudrait tenir compte du montant fixé par la recommandation n° 187, mais c'est aux partenaires sociaux et aux autorités nationales d'en décider. Si le montant fixé par la recommandation n° 187 est appliqué, il faudrait tenir pleinement compte du paragraphe 11 de la recommandation. La formule utilisée pour recalculer à intervalles réguliers le montant du salaire minimum ne leur paraît pas judicieuse, étant donné les importantes fluctuations du montant des salaires enregistrées entre 2001 et 2003, et même sur une période plus courte, et les résultats obtenus par ce moyen leur paraissent plutôt aléatoires. C'est pourquoi, sans parler des difficultés que rencontre actuellement le secteur, ils proposent de geler le salaire de base mensuel pour les deux années à venir et de le maintenir à sa valeur actuelle, soit 465 dollars des Etats-Unis. Les armateurs ont également insisté sur les difficultés que rencontre le secteur depuis le 11 septembre 2001, avec la récession et la montée du chômage.
31. Les gens de mer n'étaient pas d'accord avec l'idée d'un gel des salaires. Ils ont fait référence à la résolution adoptée par la 29^e session de la Commission paritaire maritime, sur laquelle se base la présente réunion de la sous-commission et du groupe de travail, et ont demandé aux armateurs de s'en tenir à cette résolution et à la formule qui a fait l'objet d'un accord. Ils souhaitent protéger l'intégrité de cette formule, qui a déjà fait ses preuves et qui a donné tous les résultats escomptés. Selon eux, les armateurs se détournent ainsi d'une tradition bien établie et de l'accord qui a été conclu de réviser le chiffre à intervalles réguliers. Les gens de mer ont beaucoup perdu de leur pouvoir d'achat depuis 2001, et une mise à jour de leur salaire est absolument nécessaire.
32. Les armateurs ont rappelé qu'il n'y avait pas eu d'augmentation du salaire minimum pendant la période allant de 1980 à 1984. Selon eux, l'augmentation décidée en 2001 est d'autant plus importante que la formule utilisée montre qu'une réduction du salaire minimum aurait été souhaitable.
33. Ainsi qu'il a été dit ci-dessus, la secrétaire générale a chargé un groupe restreint de négocier une solution à la fois pour la mise à jour du montant du salaire minimum et pour l'interprétation de ce montant. Cela a permis d'adopter un projet de résolution concernant le salaire minimum de l'OIT pour les matelots qualifiés (le texte final de la résolution est joint au présent document en tant qu'annexe 2).
34. La résolution adoptée en séance plénière demande, entre autres, la mise à jour du salaire minimum actuel des matelots qualifiés fixés par l'OIT, ce salaire devant passer de 465 dollars des Etats-Unis à 500 dollars des Etats-Unis à compter du 1^{er} janvier 2005. Tout en approuvant la résolution, les armateurs se sont dits préoccupés par la teneur du paragraphe 5 et ont souligné que la présence d'un paragraphe semblable dans la précédente résolution de la Commission paritaire maritime sur le salaire minimum avait rendu difficile la conclusion d'un accord à la présente session.

Clôture

35. Après consultations avec les secrétaires des groupes d'armateurs et de gens de mer de la commission, le rapport a été adopté avec les résolutions jointes en annexe.

Annexe 1

Résolution concernant le salaire minimum de l'OIT pour les matelots qualifiés

La Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime de l'Organisation internationale du Travail,

S'étant réunie à Genève du 5 au 8 juillet 2003,

Ayant examiné le rapport intitulé «Mise à jour du salaire minimum de base des matelots qualifiés» (SJMC/2003/1) préparé par le Bureau international du Travail;

Ayant noté que la Commission paritaire maritime, à sa 29^e session, en 2001, avait retenu le chiffre de 450 dollars des Etats-Unis, applicable à compter du 1^{er} janvier 2002, et le chiffre de 465 dollars des Etats-Unis, applicable à compter du 1^{er} janvier 2003;

Rappelant la recommandation (n° 187) sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, ci-après dénommée «la recommandation»:

1. Considère que la liste des pays et zones figurant dans le document du Bureau est actuellement représentative des principales nations maritimes et des principaux fournisseurs de gens de mer.
2. Considère également que la formule utilisée pour réviser le salaire ou la solde de base pour un mois civil de service d'un matelot qualifié devrait par ailleurs être maintenue pour ce qui concerne les taux de change des monnaies, les prix à la consommation et la pondération, et que la question de la productivité devrait être abordée quand la commission le jugerait bon.
3. Décide de procéder à un ajustement du montant visé au paragraphe 10 de la recommandation concernant le salaire minimum de l'OIT et de porter ce montant de 465 dollars des Etats-Unis à 500 dollars des Etats-Unis, à compter du 1^{er} janvier 2005.
4. Décide que le montant de 500 dollars des Etats-Unis devrait servir de base pour le nouveau calcul et que la formule devrait servir à mesurer les changements intervenus dans les prix à la consommation, les taux de change des monnaies et la pondération au cours de la période d'ajustement qui commencera le 1^{er} janvier 2004 et se poursuivra jusqu'au dernier mois pour lequel on disposera de données, quand une session future de la Commission paritaire maritime examinera le montant du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés en vue de sa révision.
5. Reconnaît que le montant de 533 dollars des Etats-Unis, calculé au moyen de la formule figurant dans le rapport du Bureau de juillet 2003, devrait être pris en compte lors de tout ajustement futur.
6. Décide que, lorsque le Bureau n'est pas à même de fournir de données mises à jour pour la période allant du 1^{er} janvier 2004 à la fin de la période d'ajustement suivante complète, il y a lieu de procéder en un premier temps à un ajustement préliminaire du montant établi par cette résolution en utilisant les données disponibles les plus récentes, puis d'étendre à la période d'ajustement complète le montant du changement mensuel moyen obtenu.
7. Suggère que le prochain rapport du Bureau continue à fournir des données préliminaires sur l'ensemble des facteurs entrant dans le calcul, mais que le Bureau ne devrait pas proposer de montant révisé avant que toutes les données mises à jour n'aient été fournies à la Commission paritaire maritime.
8. Prend également note des quatre objectifs stratégiques du programme pour un travail décent, travail dont des moyens d'existence convenable constituent un aspect fondamental.
9. Rappelle que le Conseil d'administration a créé une commission bipartite restreinte sur le salaire, composée de six représentants des armateurs et de six représentants des gens de mer, qui sera convoquée tous les deux ans, entre les sessions de la Commission paritaire maritime, afin de mettre à jour le salaire ou la solde de base pour les matelots qualifiés conformément à la formule prescrite, et sans répercussions budgétaires pour le Bureau.
10. Estime indispensable de mettre à jour tous les deux ans le salaire ou la solde de base pour les matelots qualifiés.
11. Invite également le Conseil d'administration à convoquer une réunion de la Sous-commission sur les salaires des gens de mer et à l'autoriser, le cas échéant, à faire rapport directement au Conseil d'administration.

Annexe 2

Résolution concernant l'interprétation du salaire minimum prévu par l'OIT pour les matelots qualifiés

Le Groupe de travail paritaire de la Commission paritaire maritime créé par le Conseil d'administration du BIT à sa 280^e session,

S'étant réuni à Genève du 4 au 8 juillet 2003,

Rappelant la résolution concernant l'interprétation du salaire minimum prévu par l'OIT pour les matelots qualifiés adoptée par la Commission paritaire maritime à sa 29^e session,

Approuve l'interprétation du salaire minimum mensuel total des matelots qualifiés donnée dans l'appendice joint à la présente résolution,

Demande au Directeur général du BIT de porter cette interprétation à l'attention des organisations d'armateurs et de gens de mer, et des Etats du pavillon ou du port, afin de donner des orientations sur la manière d'interpréter le salaire minimum des matelots qualifiés pour arriver à un salaire minimum recommandé.

Appendice

Orientations pour l'interprétation du salaire minimum total des matelots qualifiés

Cette interprétation ne concerne que les salaires des matelots qualifiés et ne suppose aucune interprétation des salaires à recevoir par d'autres catégories de gens de mer.

Les principes suivants figurent dans les instruments maritimes pertinents de l'OIT:

Principe	Instrument maritime de l'OIT	Détails
Salaire mensuel de base minimum	Recommandation n° 187, paragraphes 9-11	Comme convenu périodiquement par la Commission paritaire maritime de l'OIT.
Durée du travail normale	Convention n° 180, article 4; recommandation n° 187, paragraphe 3 a) et b)	Huit heures par jour, 48 heures par semaine (ce qui équivaut à 208 heures par mois).
Congé	Convention n° 146, article 3	La durée du congé ne sera en aucun cas inférieure à 30 jours civils pour une année de service, soit 2,5 jours par mois civil. Salaire de base pour une journée = salaire mensuel de base divisé par 30. Multiplier par 2,5 pour obtenir la rémunération du congé par mois.
Taux de rémunération des heures supplémentaires	Recommandation n° 187, paragraphe 3 c)	Chaque heure supplémentaire devrait être compensée au taux de 1,25 x le taux horaire de base (salaire de base mensuel divisé par 208).
Jour de repos hebdomadaire et jours fériés	Convention n° 180, article 4; recommandation n° 187, paragraphe 5; convention n° 146, article 6	Le travail effectué le jour de repos hebdomadaire et les jours fériés devrait être dûment enregistré, le registre devant être émarginé par le marin, et devrait être compensé par: 1) la rémunération des heures supplémentaires au taux de 1,25 fois le taux horaire pour l'horaire normal, ou 2) en lieu et place de la rémunération, au moins une période équivalente d'exemption de service et de présence à bord du navire au taux indiqué sous le point 1 ci-dessus, ou 3) un congé supplémentaire en lieu et place de la rémunération au taux indiqué sous le point 1 ci-dessus.
Heures supplémentaires	Convention n° 180, article 5, paragraphe 1; article 8; recommandation n° 187, paragraphe 3	Un registre des heures supplémentaires devrait être tenu et émarginé par le marin et le capitaine ou par un officier dûment autorisé à cet effet.

Salaire total

Le nombre d'heures supplémentaires effectuées varie, et il est, de ce fait, impossible de donner un chiffre définitif pour le salaire total qu'un matelot qualifié devrait toucher si l'on tient compte du minimum fixé pour le salaire de base.

Rien dans cette déclaration ne doit être interprété comme affectant les accords entre les armateurs, ou leurs organisations, et les organisations de gens de mer, en ce qui concerne la réglementation des termes et conditions minima d'emploi, sous réserve que ces conditions soient reconnues par l'autorité compétente (recommandation n° 187, paragraphe 11).

Exemple de calcul de la rémunération mensuelle ¹ tenant compte des orientations données pour l'interprétation du salaire minimum de l'OIT pour les matelots confirmés

Rang	Salaire de base	Rémunération du congé	Heures supplémentaires ²	Jours de repos et jours fériés ³	Date d'entrée en vigueur
MC	\$US465	$(\$US\ 465/30) \times 2,5 =$ \$US38,75	Nombre d'heures supplémentaires $\times (1,25 \times \text{taux horaire normal})$ Nombre d'heures supplémentaires $\times (1,25 \times \$US2,24 =$ \$US2,79)	1 jour par mois férié + 4,33 jours de repos = 5,33 jours 5,33 jours \times 8 heures \times \$US2,79 = \$US118,97	Effet immédiat

¹ Cet exemple est donné à titre purement indicatif et doit servir uniquement à calculer le salaire minimum du matelot qualifié.

² Conformément à l'article 5, paragraphe 1, de la convention n° 180, le maximum d'heures supplémentaires autorisé pour les pays qui appliquent une limite aux heures de travail est de 104 heures.

³ Les jours de repos et les jours fériés peuvent aussi être compensés selon la législation nationale ou les conventions collectives par une période équivalente d'exemption de service ou de présence à bord du navire ou par un congé supplémentaire en lieu et place d'une rémunération ou par toute autre compensation.

List of participants
Liste des participants
Lista de participantes

Shipowner representatives
Représentants des armateurs
Representantes de los armadores

Mr. Sabyasachi Hajara, Indian National Shipowners' Association, Mumbai
Mr. Guido Hollaar, Royal Association of Netherlands Shipowners, Rotterdam
Mr. George Koltsidopoulos, Legal Adviser, Union of Greek Shipowners, Piraeus
Mr. Dierk Lindemann, Managing Director, German Shipowners' Association, Hamburg
Mr. Tim Springett, United Kingdom Chamber of Shipping, London
Mr. Jorgen Vatne, Norwegian Shipowners' Association, Oslo

Shipowner advisers
Conseillers techniques des armateurs
Consejeros técnicos de los Armadores

Dr. Roberto Aglieta, Executive for Labour Affairs, Confitarma, Roma
Capt. Koichi Akatsuka, General Manager, Japanese Shipowners' Association, London
Mr. David Dearsley, International Shipping Federation, London
Mr. Fredrik Holmberg, Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Transport Gruppen, Göteborg
Ms. Edith Midelfart, Attorney at law, Norwegian Shipowners' Association, Oslo
Mr. Carlos Salinas, Chairman and President, Filipino Shipowners Association, Manila
Ms. Natalie Wiseman, International Shipping Federation, London

Seafarer representatives
Représentants des gens de mer
Representantes de la gente de mar

Mr. Severino Almeida, President, CONTTMAF, Rio de Janeiro
Mr. Henrik Berlau, Secretary, Specialarbejderforbundet i Danmark (SID), Copenhagen
Mr. Remo Di Fiore, Federazione Italiana Transporti – CISL, Rome
Mr. Sakae Idemoto, President, All-Japan Seamen's Union (JSU), Tokyo
Mr. Igor Kovalchuk, Seafarers' Union of Russia (SUR), Moscow
Capt. Gregorio S. Oca, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP), Manila

Seafarer advisers
Conseillers techniques des gens de mer
Consejeros técnicos de la gente de mar

Mr. Jens Fage-Pedersen, International Transport Workers' Federation, Copenhagen
Mr. Yuji Iijima, Chief of European Office, All-Japan Seamen's Union (JSU), Tokyo
Mr. Hideo Ikeda, Director of International Affairs Department, All-Japan Seamen's Union, Tokyo

Mr. Vadim Ivanov, Director Foreign Relations, Seafarers' Union of Russia (SUR), Moscow

Mr. Jose Raul Lamug, Assistant to the President, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines, Manila

Mr. Tony McGregor, Head of Strategy Unit, Special Seafarers Department, International Transport Federation, London

Mr. Jesus Sale, Legal Officer, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines, Manila

Mr. Katsuji Taki, Executive Staff in the European Office, All-Japan Seamen's Union, London

Mr. Jon Whitlow, Secretary of the Seafarers' group to the Joint Maritime Commission, International Transport Workers' Federation (ITF), London

Secretariat of the Commission
Secrétariat de la commission
Secretaria de la Comisión

Secretary-General: Ms. C. Doumbia-Henry
Secrétaire générale:
Secretario General:

Deputy Secretary-General: Mr. D. Appave
Secrétaire général adjoint:
Secretario General Adjunto:

Experts: Ms. C. Bader
Experts: Mr. J. Beaulieu
Expertos: Ms. C. Foucault-Mohammed
Mr. M. Hahn
Ms. A. Herbert
Mr. H-J. Ji
Mr. Y. Kamakura
Mr. J-Y. Legouas
Mr. M. Meletiou
Mr. B. Wagner
Ms. J. Wells

Bureau of Statistics Mr. A. Young
Bureau de statistique Ms. K. Taswell
Oficina de Estadísticas Ms. V. Stoevska

Representative of the Bureau of Employers' Activities: Mr. C. Hess

Représentant du Bureau des activités pour les employeurs:

Representante de la Oficina de Actividades para los Empleadores:

Representative of the Bureau
of Workers' Activities:

Ms. Cloutier

Représentante du Bureau des
activités pour les travailleurs:

Representante de la Oficina de
Actividades para los Trabajadores:

Clerk of the Meeting and Chief
of the Secretariat Services:

Ms. S. Maybud

Greffière de la réunion et Chef des
services du secrétariat:

Secretaria de Actas y Jefa de los
Servicios de Secretaría: