

6744

**MESSAGE**

du

**Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale relatif  
à l'approbation d'un accord international concernant  
les conditions de travail des bateliers rhénans**

(Du 19 novembre 1954)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation l'accord international du 21 mai 1954 concernant les conditions de travail des bateliers rhénans, signé par la Suisse à Genève, au bureau international du travail, le 14 avril 1954.

**I. LES ORIGINES DE L'ACCORD****1. L'évolution jusqu'à 1950**

Dans notre message du 27 février 1951 relatif à l'approbation d'un accord international sur la sécurité sociale des bateliers rhénans (FF 1951, I, 689), nous vous avons renseignés sur l'historique et la conclusion de deux conventions internationales concernant les travailleurs au service de la navigation rhénane. Tandis que l'une de ces conventions, qui régit la sécurité sociale des bateliers rhénans, a été ratifiée entre-temps (voir ledit message et votre arrêté d'approbation du 11 avril 1951, RO 1953, 513), quelques difficultés ont retardé la signature de l'accord concernant les conditions de travail des bateliers rhénans, ce qui nous a empêchés de vous le soumettre plus tôt pour approbation.

Jusqu'en 1950, les deux accords ont eu la même histoire. Cette première phase peut se récapituler de la manière suivante, si l'on relève en particulier ce qui a trait à l'accord sur les *conditions de travail*:

Les rapports de travail du personnel que la batellerie rhénane occupe sur ses embarcations sont réglés différemment dans chaque pays. Jusqu'ici, le Rhin et ses canaux latéraux n'ont pas connu de droit unifié régissant le travail dans la batellerie, abstraction faite de certaines prescriptions relatives aux équipages qui furent élaborées par la commission centrale du Rhin, pour donner suite à la convention de Mannheim de 1868. Vu l'importance que présente le Rhin en tant que voie fluviale internationale, il s'imposait de dresser des normes juridiques internationales, du moins sur quelques points importants relevant de la protection des travailleurs, ne fût-ce que pour des raisons sociales et pour créer de la sécurité et de la clarté juridiques; mais cela devrait aussi avoir pour effet, notamment, d'égaliser jusqu'à un certain point les conditions de concurrence entre les divers Etats participant à la navigation rhénane. C'est pourquoi la Suisse a accueilli avec faveur l'idée d'établir des normes internationales non seulement quant aux assurances sociales, mais encore et autant que possible sur les conditions de travail des bateliers rhénans. Nos délégués ont donc pris une part active, dans les deux domaines en question, à la conférence de l'arrière-automne 1949, composée de délégués des gouvernements, des employeurs et des travailleurs, qui s'est réunie au bureau international du travail pour discuter les deux avant-projets de conventions dressés par celui-ci. Cependant, des difficultés se sont produites, dès le début, dans les négociations ayant trait à l'accord sur les conditions de travail. Les intérêts des divers Etats, de même que ceux des employeurs et des travailleurs, divergeaient considérablement. Il ne fut pas toujours possible de faire admettre le point de vue suisse. Néanmoins, la délégation suisse vota unanimement, à la séance de clôture de la conférence, les clauses techniques d'un accord sur les conditions de travail des bateliers rhénans, dans la teneur qu'elles reçurent au cours des délibérations de la sous-commission compétente. Il est vrai que les employeurs suisses énonçaient déjà quelques réserves, notamment à cause de l'absence de clauses fixant un salaire minimum.

En juillet 1950, à Paris, une conférence des représentants gouvernementaux établit encore quelques clauses de forme et des clauses finales. Il y est prévu en particulier que les accords n'entreront en vigueur qu'après avoir été ratifiés par tous les Etats riverains et par la Belgique. L'acte final de la conférence disait en outre que les deux accords devaient être signés avant le 1<sup>er</sup> octobre 1950 par les plénipotentiaires des pays intéressés et qu'ils devaient être ratifiés dans les délais les plus courts.

## 2. L'évolution depuis 1950

Après la conférence de Paris, les deux accords eurent chacun un sort différent. Si l'accord sur la sécurité sociale des bateliers rhénans fut signé et ratifié sans difficulté par la Suisse, de sérieux obstacles empêchèrent qu'il

en aile de même pour l'accord sur les conditions de travail de ces bateliers. Les milieux de la batellerie suisse avaient déclaré d'emblée que la réglementation envisagée ne devait en tout cas pas rendre plus malaisées, pour eux, les conditions de concurrence sur le plan international. Lorsqu'il fut question de signer l'accord pour le terme prévu, les armateurs firent savoir qu'ils hésitaient fortement à en approuver la teneur. Les autorités de la ville de Bâle s'exprimèrent d'une manière semblable, de même que les représentants des travailleurs.

Par suite de ces circonstances, nous informâmes le bureau international du travail, le 25 septembre 1950, que nous ne pouvions pas signer l'accord, dans sa teneur d'alors, avant le 1<sup>er</sup> octobre, et que nous reviendrions sur cette affaire au moment opportun. Cela empêchait l'accord d'entrer en vigueur. Nous le regrettions, mais nous devons admettre les raisons graves que les milieux intéressés faisaient valoir contre l'accord et qui, du fait qu'elles touchaient à l'existence de la batellerie rhénane suisse, étaient aussi importantes pour les employeurs que pour les travailleurs. Dans ces conditions, il n'était pas indiqué de signer l'accord, dont la ratification eût d'ailleurs été probablement refusée. Un examen attentif ayant démontré qu'aucune voie ne pouvait conduire à l'adhésion, il apparut que la seule solution praticable consistait à soumettre à un nouvel examen au moins certains passages de l'accord, pour les remanier d'entente avec les autres Etats intéressés. Une discussion entre les autorités intéressées, la batellerie et les représentants des travailleurs révéla que l'accord laissait à désirer sur les points décrits ci-après :

L'article 3 de l'accord (annexe 1) prévoit certains allègements en faveur de la batellerie dite des « particuliers », c'est-à-dire pour les bateaux que leurs propriétaires pilotent personnellement. Ce mode traditionnel d'exploitation est inconnu dans la batellerie rhénane suisse, mais il joue un rôle considérable dans les Pays-Bas et en Allemagne. Si l'on voulait dispenser partiellement les « particuliers » d'observer des prescriptions établies par l'accord, cela ne pourrait se faire que dans la mesure où les propriétaires de bateaux ou leurs associations s'abstiendraient d'acquérir du fret. Comme l'activité des particuliers pourrait, en certaines circonstances, faire une forte concurrence à la batellerie rhénane suisse, celle-ci devrait recevoir l'assurance que les « particuliers » mis au bénéfice de la disposition en question se verront interdire toute acquisition directe de fret, ceci dans l'idée qu'un chargement ne pourrait être accepté que par l'intermédiaire d'armateurs.

L'article 7 règle le repos nocturne pendant la navigation. Les bateliers rhénans doivent avoir droit à un repos nocturne de dix à douze heures au minimum, selon la saison. Vu la situation particulière dans laquelle se trouve la batellerie rhénane suisse, en raison de la longueur des voyages et à cause de la concurrence des chemins de fer des deux rives du Rhin, nos bateaux devraient être autorisés à prolonger quelque peu la durée de la navigation, au besoin et avec le consentement de l'équipage, en réduisant le repos nocturne et moyennant compensation par un repos diurne. Les armateurs demandent donc que le repos nocturne minimum prescrit à l'article 7 soit restreint par une modification appropriée de la teneur de l'accord et aux conditions énoncées plus haut.

Grâce à l'entente complète intervenue entre employeurs, travailleurs et autorités, en ce qui concerne les vœux suisses, grâce aussi à la compréhension bienveillante des autres Etats et au précieux concours du bureau international du travail, les délégués des Etats riverains du Rhin et ceux de la Belgique reprirent les négociations en janvier 1954, à Genève. Celles-ci donnèrent entière satisfaction. En effet, le dernier paragraphe de l'article 3, qui portait sur l'acquisition de fret par les particuliers et que la Suisse ne pouvait se résoudre à accepter, fut biffé. Cette disposition avait la teneur suivante:

Les exemptions prévues au présent article ne s'appliquent que dans la mesure où ces propriétaires ou les groupements de ces propriétaires s'abstiennent de toute acquisition de fret.

Ces exemptions ne s'appliquent pas lorsque ces propriétaires ou les groupements de ces propriétaires louent leurs bateaux à la tonne-jour.

de sorte que son interprétation devenait sans objet; quant à l'article 7, relatif au repos nocturne pendant la navigation, il fut complété par un troisième alinéa tenant compte des besoins particuliers de la batellerie suisse. En outre, l'accord fut amendé sur deux points, à la demande de la République fédérale d'Allemagne.

Etant donné que les négociations concernant la revision avaient eu une issue satisfaisante, toutes les conditions étaient réunies, quant à nous, pour que la Suisse signe et ratifie l'accord. Aussi fut-il signé le 14 avril 1954, de sorte qu'il ne nous reste qu'à vous proposer de l'approuver et de nous autoriser, en adoptant le projet d'arrêté fédéral ci-joint (annexe 2), à le ratifier.

## II. CONSIDÉRATIONS SUR L'ACCORD

### 1. La situation initiale

Une enquête du 15 septembre 1954, relative aux équipages des bateaux rhénans suisses, indique que ces équipages comprennent les effectifs suivants:

	Suisses	Etrangers	Totaux
Pilotes .....	59	265	324
Matelots .....	94	375	469
Machinistes .....	22	23	45
Mousses .....	103	88	191
	<u>278</u>	<u>751</u>	<u>1029</u>

Jusqu'ici, les rapports de travail du personnel navigant au service de la batellerie rhénane n'étaient pas réglementés d'une manière satisfaisante. Le canton de Bâle-Ville a bien établi, au sujet de la protection

des travailleurs, une vaste législation qui régit notamment la navigation. Mais cette législation, qui relève du droit public, s'applique uniquement — cette observation vaut aussi pour le canton de Bâle-Campagne — sur le territoire cantonal. Il n'en va pas autrement de la législation fédérale, en particulier des lois sur le repos hebdomadaire, sur l'emploi des jeunes gens et des femmes dans les arts et métiers et sur l'âge minimum des travailleurs, dont l'exécution incombe aux cantons. Or, comme les bateliers rhénans ne travaillent que pendant de courtes périodes à l'intérieur de nos frontières, la protection que leur offre la législation fédérale et cantonale ne revêt, pratiquement, qu'une importance minime. Dès lors, remplacer le droit fédéral et le droit cantonal par un accord international valable sur tout le parcours rhénan est une mesure qui s'impose en faveur du travailleur, d'autant plus que les rapports de travail du personnel navigant offrent un caractère spécial et ne sauraient être soumis purement et simplement aux règles de droit établies à l'intention du personnel travaillant à terre. Il est vrai qu'un contrat collectif de travail a été conclu, l'année dernière, entre l'association bâloise des armateurs et la fédération suisse des travailleurs du commerce, des transports et de l'alimentation. Il marque un sérieux progrès et règle, d'une façon parfois plus avantageuse que l'accord international, la plupart des points que ce dernier régit. Malgré cela, il est indiqué que la Suisse adhère à l'accord, ne serait-ce qu'en considération des bateaux étrangers qui remontent le Rhin jusqu'à Bâle.

## 2. Généralités sur le caractère spécial et la structure de l'accord

C'est la première fois qu'une convention internationale multilatérale porte sur les conditions de travail des bateliers rhénans. Si l'on songe au rôle qu'a joué à ce propos le bureau international du travail, à la composition des conférences mentionnées, qui comprenaient des délégations gouvernementales, patronales et ouvrières, on constate que l'accord a été mis sur pied au cours d'une procédure analogue à celle qu'applique l'Organisation internationale du travail pour élaborer des conventions internationales. Notons au surplus que le bureau international du travail s'est vu confier certaines attributions relatives à l'exécution de l'accord. Il n'en reste pas moins que celui-ci a sa propre existence et ne saurait être assimilé aux conventions résultant de délibérations de la conférence internationale du travail. Cela provient notamment, abstraction faite de l'historique de l'accord, de ce que celui-ci ne peut entrer en vigueur qu'après avoir été ratifié par tous les Etats qui ont coopéré à l'établir. Il n'est donc pas question de le mettre en vigueur dans quelques-uns de ces Etats seulement. L'accord est également indépendant des réglementations introduites par la convention de Mannheim, bien que la commission centrale de la navigation rhénane s'y soit référée à plusieurs reprises et que son secrétariat général soit chargé d'assumer le secrétariat de la commission tripartite prévue à l'article 27.

L'accord représente une innovation, et l'on n'a pas voulu qu'il règle plus que l'indispensable. Son champ d'application quant aux entreprises n'embrasse que la navigation de gros tonnage; les bateaux de moindre importance et ceux qui sont employés dans les ports, de même que les bateaux de pêche, n'entrent pas en ligne de compte (art. 1<sup>er</sup>). D'autre part, certaines dispositions ne s'appliquent ni à la batellerie des « particuliers », déjà mentionnée, ni aux bateaux qui n'utilisent le cours du Rhin qu'au début ou à la fin de leur voyage (art. 3 et 4). L'accord ne peut être invoqué pour amoindrir des conditions de travail plus avantageuses pour les travailleurs que celles qu'il garantit (art. 5).

Sur le plan matériel, on s'est borné avec raison à régler les points suivants, qui sont les plus urgents:

composition des équipages,  
 repos de nuit en cours de navigation,  
 durée du travail au port et sur les lieux de chargement et de déchargement des bateaux,  
 heures supplémentaires,  
 jours fériés,  
 repos hebdomadaire,  
 congé annuel payé et  
 allocations spéciales.

En ce qui concerne l'application de l'accord, on s'est abstenu d'instituer des organes spéciaux d'exécution et de contrôle. L'exécution est confiée aux Etats contractants. Cependant, c'est à un organe international que seront conférées les attributions d'un office arbitral permanent (art. 24) et celles de la commission tripartite déjà citée (art. 27). En matière d'exécution, l'accord répond aux conceptions modernes en donnant une importance considérable aux contrats collectifs de travail (voir art. 21, 2<sup>e</sup> al.; art. 25, 1<sup>er</sup> al., et art. 26, 1<sup>er</sup> al.). L'accord est conclu pour trois ans, après quoi il pourra être reconduit tacitement d'année en année (art. 31).

La réglementation des diverses matières peut paraître inaccoutumée: certaines prescriptions vont loin dans le détail alors que d'autres comportent des lacunes, si bien qu'il reste passablement de champ pour établir des règles complémentaires. C'est notamment le cas dans le domaine des salaires, où les armateurs suisses auraient désiré voir introduire des normes sur les salaires minimums, afin d'égaliser autant que possible les conditions de concurrence. Mais il va de soi qu'en dressant une convention internationale à laquelle participent, comme en l'occurrence, des pays aux conceptions et aux intérêts différents, nous ne pouvions pas compter que nos vœux se réaliseraient tous. La batellerie rhénane formant un tout à caractère international, il est nécessaire que la Suisse tienne compte, en ce qui

concerne les conditions de travail des équipages de sa flotte rhénane, des conceptions internationales régnantes dont l'expression se retrouve dans l'accord. Inutile de dire qu'au besoin celui-ci pourra être complété et amélioré.

### III. OBSERVATIONS SUR LES PRINCIPALES CLAUSES DE L'ACCORD

#### Titre I. Champ d'application

##### *Article premier*

Cette disposition décrit le champ d'application quant aux entreprises et quant au territoire. L'accord s'applique à bord des bateaux, mais non pas sur terre, et uniquement à l'égard des bateaux affectés commercialement au transport de marchandises et admis à naviguer sur le Rhin en vertu de la convention de Mannheim.

Répétons que plusieurs espèces de bateaux ne jouant qu'un rôle minime dans la navigation rhénane ne sont pas régis par l'accord. Leur personnel reste soumis à la réglementation en vigueur jusqu'ici.

##### *Article 2*

Abstraction faite de quelques exceptions, l'accord vise toute personne membre de l'équipage, quel que soit son rang, et par conséquent même le personnel directeur, en tant qu'il est engagé sur promesse d'un salaire.

##### *Article 3.*

La batellerie des « particuliers » bénéficie d'allègements que nous avons déjà signalés. Bien qu'inconnue en Suisse, elle joue un rôle économique présentant une certaine importance pour nous. Les exonérations partielles prévues à l'article 3 sont dues au caractère spécial de ce genre de batellerie.

##### *Article 4*

Le champ d'application est restreint de manière que l'accord ne s'applique pas à bord des bateaux naviguant pendant la majeure partie du voyage non pas sur le Rhin, mais sur d'autres voies qui y sont reliées.

##### *Article 5*

Il est stipulé que l'accord contient seulement des normes minimums. Dans ces conditions, il ne touche pas aux réglementations actuelles ou futures, de droit public ou de droit privé, assurant aux travailleurs des conditions plus favorables que celles que l'accord garantit.

## Titre II. Composition des équipages

### *Article 6*

L'effectif des équipages n'est pas fixé, mais il est prévu, à titre de règle générale, que ceux-ci doivent être suffisants pour qu'il soit possible d'assurer la sécurité de la navigation et de donner effet aux dispositions de l'accord.

## Titre III. Repos de nuit en cours de navigation

### *Article 7*

Cette disposition fixe la durée du repos nocturne auquel auront droit les bateliers rhénans et les heures entre lesquelles il doit s'intercaler. L'expression « auront droit » a un sens absolu. Il ne faut toutefois pas l'interpréter comme si toute dérogation était impossible. En effet l'article a été complété, à la demande de la délégation suisse, par un troisième alinéa permettant de régler le repos nocturne moins rigoureusement et selon les besoins du moment.

### *Article 8*

La durée du repos nocturne peut être abrégée en raison de circonstances particulières bien spécifiées et qu'il serait superflu de commenter.

## Titre IV. Durée du travail au port et sur les lieux de chargement et de déchargement des bateaux

### *Article 9*

Comme il serait certainement difficile de régler la durée du travail à observer pendant la navigation, l'accord s'abstient de le faire. La réglementation du repos nocturne (art. 7) doit suffire. Toutefois, sur un bateau qui est au port ou en tout autre lieu de chargement ou de déchargement, la durée du travail doit être conforme à la réglementation locale (1<sup>er</sup> al.). Au surplus, la durée normale du travail ne peut dépasser, en règle générale, ni quarante-huit heures par semaine ni huit heures par jour (2<sup>e</sup> al.).

### *Article 10*

Cette disposition fixe la durée maximum du travail sur un bateau qui, au cours de la même journée, navigue et charge ou décharge sa cargaison.

## Titre V. Heures supplémentaires

### *Article 11 à 13*

Ces articles énumèrent les heures ayant caractère supplémentaire et donnant droit à la compensation prévue à l'article 14. Notons qu'un dépassement de la durée normale du travail en cours de navigation ne donne pas

droit à compensation s'il n'entraîne pas réduction du repos nocturne. Quant à savoir s'il existe un droit au supplément de salaire, c'est une question à résoudre d'après l'article 5.

#### *Article 14*

La fixation des taux de compensation pour heures supplémentaires est réservée à la législation nationale et aux contrats collectifs de travail (1<sup>er</sup> al.). Ceux-ci pourront même substituer à une rémunération en espèces une exemption de service et de présence à bord (2<sup>e</sup> al.). Il est compréhensible que l'accord ne détermine pas les suppléments de salaire, puisqu'il ne s'imisce point dans les questions de salaire.

### **Titre VI. Jours fériés**

#### *Article 15*

L'accord ne règle complètement ni la durée du travail, ni le repos dominical. Néanmoins, il donne aux bateliers rhénans le droit de se reposer chaque année pendant au moins sept jours fériés à choisir, par les États contractants, dans une liste de huit jours fériés que l'accord énumère. Ce droit souffre cependant quelques exceptions.

### **Titre VII. Repos hebdomadaire**

#### *Article 16*

Tout batelier rhénan a droit, pour six jours de travail, à un repos de vingt-quatre heures consécutives. Les journées de repos doivent être accordées dans un laps de temps de trois mois au plus. C'est dire que le repos hebdomadaire peut être ajourné lorsque les circonstances de la navigation l'exigent.

Ainsi que nous l'avons déjà relevé, le repos dominical n'est pas garanti aux bateliers rhénans. Cependant il est prévu que les journées de repos hebdomadaire doivent comprendre, si possible, vingt-six dimanches par an.

#### *Article 17*

En matière d'engagement des bateliers rhénans, l'accord ne porte généralement pas sur les points qui relèvent purement du droit civil. L'article 17 fait exception à cette règle: il dispose que si le contrat de travail est résilié, les jours de repos hebdomadaires doivent être accordés au cours du délai de congé.

### **Titre VIII. Congé annuel payé**

#### *Articles 18 à 20*

Ces dispositions réglementent les vacances payées. Elles prévoient notamment que le droit aux vacances naît déjà au bout de six mois de

service, que la durée annuelle de celles-ci s'élève à deux semaines au moins et que cette durée ne peut être réduite par suite d'absences dues à la maladie, à un accident ou au service militaire obligatoire.

#### *Article 21*

Pendant toute la durée de ses vacances, le batelier rhénan doit être rémunéré comme d'habitude (1<sup>er</sup> al.). La rémunération habituelle se calcule comme le prescrit la législation nationale ou le contrat collectif (2<sup>e</sup> al.).

### **Titre IX. Allocations spéciales**

#### *Articles 22 et 23*

Le batelier accomplissant une tâche de surveillance à bord pendant certains jours fériés et le personnel desservant les machines à vapeur de juin à septembre ont droit à des indemnités spéciales, dites « de chaleur ».

### **Titre X. Interprétation de l'accord**

#### *Article 24*

Tout différend s'élevant entre des pays contractants au sujet de l'application ou de l'interprétation de l'accord doit d'abord faire l'objet de négociations directes entre les gouvernements intéressés. Si ce moyen échoue, le différend est soumis à un organe arbitral permanent, qui comprend un membre désigné par chacun des Etats contractants et qui statue définitivement.

Quant à l'aplanissement des litiges s'élevant entre parties à un contrat individuel de travail, il est réglé par l'article 26.

### **Titre XI. Application de l'accord**

#### *Article 25*

Cette disposition règle les points essentiels et les questions de compétence en ce qui concerne l'application de l'accord et la surveillance y relative.

Le 1<sup>er</sup> alinéa dit en particulier qu'il sera donné effet à l'accord « par toutes mesures appropriées et notamment au moyen de conventions collectives ». Il est donc loisible aux pays contractants de réglementer l'exécution sur le plan administratif ou d'en laisser le soin aux organisations intéressées à la navigation rhénane et signataires d'un contrat collectif de travail. Cette grande latitude facilitera considérablement l'introduction et l'exécution de l'accord.

En matière de compétence, l'article 25 prévoit un système très complet, dont nous ne citerons que l'essentiel.

En règle générale, l'exécution de l'accord à bord d'un bateau ressortit au pays contractant sur le territoire duquel se trouve le siège d'exploitation du propriétaire de ce bateau (1<sup>er</sup> al.). Néanmoins, chaque pays contractant peut contrôler l'application de l'accord, à l'intérieur de son territoire et sans distinction de pavillon ou de nationalité, à bord de tous les bateaux (2<sup>e</sup> al.). Les infractions constatées de cette manière doivent être dénoncées immédiatement aux autorités du pays dans lequel se trouve le siège de l'exploitation du propriétaire du bateau, et il appartient aux autorités de ce pays de prendre les mesures appropriées (3<sup>e</sup> al.). L'accord est muet quant aux sanctions à prendre à l'égard des contrevenants. Ces sanctions doivent donc être prévues par les pays contractants ou par les contrats collectifs de travail conclus entre associations professionnelles.

Les pays contractants peuvent passer entre eux des conventions d'assistance juridique (4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> al.).

#### *Article 26*

L'accord règle la procédure à suivre pour aplanir les différends qui s'élevaient entre employeurs et bateliers rhénans. Mais cette réglementation n'a qu'une valeur subsidiaire, car il faut se conformer, en premier lieu, aux clauses des contrats collectifs ou individuels de travail relatives au for. Relevons en outre que l'article 26 porte uniquement sur les différends ayant trait aux points régis par l'accord.

### **Titre XII. Commission tripartite et rapports annuels**

#### *Article 27*

Il n'est prévu — nous l'avons déjà dit — aucune surveillance internationale permanente concernant l'application de l'accord. En revanche, chaque Etat contractant doit établir un rapport annuel sur l'application de l'accord à l'intérieur de son territoire et le soumettre à la commission tripartite (2<sup>e</sup> al.) que prévoit le 1<sup>er</sup> alinéa. De son côté, celle-ci dresse annuellement un rapport contenant ses observations sur les rapports gouvernementaux et elle le communique à chacun des gouvernements contractants, au bureau international du travail et à la commission central de la navigation du Rhin (3<sup>e</sup> al.).

### **Titre XIII. Dispositions finales**

#### *Articles 28 à 33*

Ces dispositions traitent de la ratification, de l'entrée en vigueur, de la durée de validité et de la dénonciation de l'accord. Notons que, d'après l'article 30, l'accord ne peut entrer en vigueur qu'après dépôt du dernier instrument de ratification par toutes les parties contractantes riveraines

du Rhin et par la Belgique (1). L'accord n'étant conclu que pour trois ans, sous réserve de reconduction tacite annuelle (art. 31), l'arrêté fédéral que nous vous proposons n'est pas soumis au referendum. Le texte français de l'accord en est le texte authentique (art. 32, 1<sup>er</sup> al.).

\* \* \*

Dans son ensemble, l'accord répond à un besoin, même pour la Suisse. En effet notre pays a intérêt, non seulement du point de vue de la politique sociale mais aussi en raison de sa politique en matière de trafic et d'économie, à ce qu'une certaine unité règne dans les conditions de travail des bateliers rhénans. Ainsi que nous l'avons déjà relevé, les intérêts de la batellerie suisse ont été pris en considération par deux amendements apportés au texte primitif, et l'on peut espérer que, grâce aux mesures prévues dans l'accord, celui-ci sera appliqué d'une façon efficace et judicieuse. Nous pouvons recommander sans hésiter l'adhésion de la Suisse, qu'approuvent pleinement les intéressés directs aussi bien que les associations économiques centrales et les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne.

Avant la ratification nous prendrons, au sujet de l'exécution de l'accord, une ordonnance que nous rédigerons d'entente avec les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne et avec les associations intéressées. Nous projetons d'ores et déjà de confier l'exécution à ces cantons et de nous en remettre, dans la mesure du possible, au régime que les intéressés directs introduiront au moyen de contrats collectifs de travail.

Nous fondant sur les considérations qui précèdent, nous avons l'honneur de vous proposer d'approuver, conformément au projet d'arrêté fédéral ci-joint, l'accord du 21 mai 1954 concernant les conditions de travail des bateliers rhénans, signé par le représentant de la Suisse au bureau international du travail, à Genève, le 14 avril 1954.

Veillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 19 novembre 1954.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

*Le président de la Confédération,*  
Rubattel

*Le chancelier de la Confédération,*  
Ch. Oser

10363

---

(1) Il n'est donc pas nécessaire d'attendre la ratification par la Grande-Bretagne et les Etats-Unis d'Amérique, quoique ces deux pays soient membres de la commission centrale de la navigation du Rhin.

(Projet)

## ARRÊTÉ FÉDÉRAL

approuvant

### **l'accord international concernant les conditions de travail des bateliers rhénans**

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu l'article 85, chiffre 5, de la constitution,  
vu le message du Conseil fédéral du 19 novembre 1954,

*arrête:*

#### Article unique

L'accord international du 21 mai 1954 concernant les conditions de travail des bateliers rhénans, signé par le représentant de la Suisse le 14 avril 1954, à Genève, au bureau international du travail, est approuvé. Le Conseil fédéral est autorisé à le ratifier.

Le Conseil fédéral est autorisé à prendre les mesures d'exécution nécessaires.

## ACCORD

concernant

### les conditions de travail des bateliers rhénans

---

La République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Royaume des Pays-Bas et la Confédération suisse

Ayant décidé de conclure un Accord concernant les conditions de travail des bateliers rhénans et ayant, à cet effet, constitué leurs plénipotentiaires, dont les pleins pouvoirs ont été trouvés en bonne et due forme,

Ont adopté les dispositions suivantes:

#### Titre I. Champ d'application de l'accord

##### *Article 1*

1. Le présent Accord s'applique à bord de tous les bateaux affectés pour des fins commerciales au transport de marchandises et admis à naviguer sur le Rhin en vertu de l'article 22 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin signée à Mannheim, le 17 octobre 1868, compte tenu des modifications ultérieurement apportées à cette convention.

2. Le présent Accord ne s'applique pas à bord des bateaux suivants:

- a) bateaux employés exclusivement ou presque exclusivement dans les ports;
- b) bateaux dont le port en lourd est de moins de quinze tonnes, à l'exclusion des remorqueurs;
- c) bateaux à voiles;
- d) bateaux à passagers ne transportant pas plus de cinq tonnes de marchandises;
- e) bâtiments de mer;
- f) bateaux de pêche;
- g) bateaux visés au paragraphe 1 ci-dessus pendant un voyage entièrement extérieur à la navigation du Rhin.

*Article 2*

1. Sauf dispositions contraires énoncées ci-après, l'Accord vise toute personne membre de l'équipage des bateaux à bord desquels s'applique ledit Accord, ainsi que le capitaine ou le conducteur s'ils sont employés comme salariés.

2. Ces personnes sont désignées ci-après comme « bateliers rhénans ».

*Article 3*

1. Les titres IV, V, VIII et IX de cet Accord ne s'appliquent pas aux bateliers rhénans qui sont :

- a) propriétaires mentionnés sur le certificat de visite du bateau à bord duquel ils travaillent;
- b) les parents du propriétaire du bateau à bord duquel ils travaillent, à savoir le conjoint et les enfants, petits-enfants, père, mère, grands-parents, ainsi que leurs conjoints et alliés au même degré, pour autant qu'ils ne travaillent pas comme salariés.

2. Pour l'application du présent article, l'expression « propriétaire » signifie tout batelier rhénan qui possède au moins le quart du bateau ou qui possède une part quelconque à titre d'héritier.

*Article 4*

1. Les titres V, VII, VIII et IX du présent Accord ne sont pas applicables à bord de bateaux naviguant pendant la majeure partie du voyage sur d'autres voies navigables que le Rhin et n'utilisant le Rhin qu'au début ou à la fin de leur voyage.

2. Dans la mesure où les conventions collectives concernant les équipages des bateaux visés au paragraphe 1 de cet article contiennent des exceptions non prévues à l'article 8 du présent Accord, lesdites exceptions seront applicables.

*Article 5*

Rien, dans le présent Accord, ne pourra être considéré comme portant atteinte à toute disposition législative, toute coutume ou tout accord entre employeurs et travailleurs qui assure, à bord des bateaux ressortissant à un des pays contractants, des conditions plus favorables aux travailleurs que celles prévues dans cet Accord.

**Titre II. Composition des équipages***Article 6*

Les équipages des bateaux à bord desquels s'applique le présent Accord doivent être suffisants pour qu'il soit possible :

- a) d'assurer la sécurité de la navigation;
- b) de donner effet aux dispositions du présent Accord.

### Titre III. Repos de nuit en cours de navigation

#### Article 7

1. En cours de navigation, les bateliers rhénans auront droit à une période de repos de nuit qui ne sera pas inférieure à :

- a) douze heures pendant les mois de novembre, décembre, janvier et février;
- b) dix heures pendant les autres mois.

2. Les périodes de repos de nuit prescrites au paragraphe précédent devront s'intercaler entre 6 heures du soir et 8 heures du matin.

3. Il peut être prévu, par une convention collective nationale ou par la législation nationale, que le repos de nuit fixé au paragraphe 1 ci-dessus soit remplacé par un repos quotidien de même durée, dont cependant sept heures consécutives au moins doivent s'intercaler entre 8 heures du soir et 6 heures du matin.

#### Article 8

En dérogation aux dispositions de l'article 7 du présent Accord, la période de repos de nuit pourra être réduite :

- a) de deux heures au maximum en cas de transport de marchandises périssables;
- b) en vue de prévenir la détérioration de marchandises, mais seulement lorsque ces marchandises sont transportées à bord de bateaux remorqués isolément ou de bateaux automoteurs;
- c) du temps nécessaire au passage d'une écluse, ou de deux heures au maximum pour l'entrée ou l'arrivée dans les ports de Belgique et de Zélande exposés aux marées, ainsi que dans le port de Dordrecht en venant de Belgique ou de Zélande;
- d) en cas d'accident ou de secours, d'inondation, de tempête ou de danger soudain provenant de la glace;
- e) le jour d'arrivée au port de destination finale, à la condition que la durée du travail des hommes à bord ne se prolonge pas, ce jour-là au-delà de 10 heures du soir;
- f) dans le cas où, en cours de voyage, il apparaît que la correspondance avec un bateau de mer pourrait être manquée;
- g) en cours de voyage en amont de Coblenze, en cas de baisse inopinée et rapide des eaux, et au maximum pour une nuit, en vue d'éviter l'allègement.

## Titre V. Durée du travail au port et sur les lieux de chargement et de déchargement des bateaux

### *Article 9*

1. Lorsqu'un bateau se trouve au port ou en tout autre lieu de chargement ou de déchargement, la durée du travail des bateliers rhénans se trouvant à bord de ce bateau est celle qui résulte de la réglementation locale.

2. Toutefois, la durée normale de travail ne devra pas dépasser quarante-huit heures par semaine et huit heures par jour, sous réserve des dérogations prévues par la réglementation locale.

### *Article 10*

1. Lorsque, au cours d'une même journée, un bateau navigue et charge ou décharge sa cargaison, la durée totale du travail des bateliers rhénans ne dépassera pas douze heures, excepté lorsqu'il s'agit des heures prévues à l'article 13.

2. Lorsque, au cours d'une même journée, un bateau navigue et charge ou décharge sa cargaison pendant plus de huit heures dans un ou plusieurs ports, les heures affectées au chargement ou au déchargement qui dépassent huit heures seront considérées comme heures supplémentaires, étant entendu que la durée totale du travail ce jour-là ne dépassera pas douze heures.

3. Les arrêts à un ou plusieurs ports intermédiaires représentant au total moins de quatre heures dans la même journée seront considérés comme temps de navigation.

## Titre V. Heures supplémentaires

### *Article 11*

Lorsque le repos de nuit prévu à l'article 7, paragraphe 1, aura été réduit en application des dispositions contenues à l'article 8, les heures ainsi réduites du repos de nuit seront considérées comme heures supplémentaires, pour lesquelles les bateliers rhénans intéressés auront droit à une compensation conformément aux dispositions de l'article 14, paragraphe 1.

### *Article 12*

Les heures effectuées au-delà des limites indiquées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 9 seront considérées comme heures supplémentaires pour lesquelles les bateliers rhénans auront droit à une compensation conformément aux dispositions de l'article 14.

*Article 13*

Lorsqu'un bateau se trouve au port ou en tout autre lieu de chargement ou de déchargement, les heures de travail effectuées entre 7 heures du soir et 6 heures du matin, ainsi que celles effectuées les dimanches et les jours fériés prévus à l'article 15 ou dans les conventions collectives affectant les bateliers rhénans intéressés, seront considérées comme des heures supplémentaires pour lesquelles les bateliers rhénans intéressés auront droit à une compensation conformément aux dispositions de l'article 14.

*Article 14*

1. Le taux ou les taux de compensation pour les heures supplémentaires seront ceux prescrits par la législation nationale ou déterminés par convention collective.

2. Les conventions collectives pourront prévoir, au lieu d'un paiement en espèces, une compensation qui consistera en une exemption correspondante de service et de présence à bord.

**Titre VI. Jours fériés***Article 15*

1. Sauf dans les cas énoncés aux alinéas *b)*, *d)* et *f)* de l'article 8, aucun batelier rhénan ne sera tenu de travailler pendant sept jours fériés au moins, dans le cours d'une année; ces jours seront fixés par chaque pays contractant parmi les huit jours suivants: le jour de l'an, le dimanche et le lundi de Pâques, le 1<sup>er</sup> mai, le dimanche et le lundi de la Pentecôte, le jour de Noël et le jour de la fête de saint Etienne (26 décembre).

2. Les heures de travail effectuées au cours de ces journées seront considérées comme des heures supplémentaires pour lesquelles les bateliers rhénans intéressés auront droit à une compensation conformément aux dispositions de l'article 14.

3. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne s'appliquent pas, dans la période du 1<sup>er</sup> mai au 30 septembre inclus, aux bateaux à passagers transportant au maximum cent tonnes de marchandises lorsqu'ils effectuent un service régulier.

**Titre VII. Repos hebdomadaire***Article 16*

1. Tout batelier rhénan devra bénéficier, en moyenne, d'une journée de repos pour six jours de travail, accordée dans un laps de temps de trois mois au plus.

2. On entend par journée de repos une période de repos d'au moins vingt-quatre heures consécutives accordée immédiatement après une période de repos de nuit.

3. Les journées de repos hebdomadaire doivent comprendre autant que possible vingt-six dimanches par an.

#### *Article 17*

Si le contrat d'emploi est résilié, les jours de repos hebdomadaire seront accordés au cours de la période de préavis de résiliation de l'emploi.

### **Titre VIII. Congé annuel payé**

#### *Article 18*

1. Les bateliers rhénans auront droit à un congé annuel payé d'au moins un jour ouvrable par mois de service continu dans la même entreprise et à concurrence de douze jours ouvrables par an. Ce congé n'est exigible qu'après six mois de service.

2. Lorsque le congé dû est de six jours ou davantage, six jours de congé au minimum devront être accordés en une période continue.

#### *Article 19*

Les bateliers rhénans qui, avant d'avoir accompli six mois de service, terminent leur emploi dans des conditions légales ou qui sont congédiés sans qu'il y ait eu faute lourde de leur part auront droit à un jour ouvrable de congé payé pour chaque mois de service accompli.

#### *Article 20*

Ne peuvent être considérés comme jours de congé annuel payé :

- a) les interruptions de service dues à la maladie ou à un accident;
- b) les périodes de service militaire obligatoire;
- c) les jours de voyage d'aller et de retour au domicile si, à la demande de l'employeur, le congé annuel n'est pas pris en une période continue.

#### *Article 21*

1. Tout batelier rhénan prenant son congé annuel payé aura droit à sa rémunération habituelle pendant toute la durée du congé.

2. Le rémunération habituelle payable conformément au paragraphe précédent sera calculée de la manière qui sera prescrite par la législation nationale, ou déterminée par convention collective.

## **Titre IX. Allocations spéciales**

### *Article 22*

Les bateliers rhénans demeurés à bord pour des tâches de surveillance auront droit, indépendamment du congé compensatoire auquel ils peuvent prétendre de ce fait, à une allocation spéciale lorsque cette surveillance aura été accomplie un des jours fériés prévus à l'article 15 ou dans les conventions collectives affectant les bateliers rhénans intéressés.

### *Article 23*

Durant les mois de juin à septembre inclusivement, le personnel des machines à vapeur recevra une indemnité appropriée de chaleur.

## **Titre X. Interprétation de l'accord**

### *Article 24*

1. Tout différend venant à s'élever entre deux ou plusieurs pays contractants concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord sera résolu par voie de négociation directe entre les gouvernements intéressés.

2. Si le différend ne peut être ainsi résolu dans un délai de trois mois à dater du début de la négociation, il sera soumis à un organe arbitral permanent comprenant un membre désigné par chacun des pays contractants; cet organe arbitral sera institué dans un délai de trois mois à dater de l'entrée en vigueur du présent Accord et il établira sa propre procédure.

3. Les décisions de l'organe arbitral seront prises conformément aux principes fondamentaux et à l'esprit du présent Accord. Elles seront obligatoires.

## **Titre XI. Application de l'accord**

### *Article 25*

1. Dans chaque pays contractant et à bord de tous les bateaux auxquels s'applique le présent Accord et appartenant à des compagnies de navigation ou à des particuliers dont le siège d'exploitation est situé sur le territoire du pays en question, il sera donné effet audit Accord par toutes mesures appropriées et notamment au moyen de conventions collectives. Si un particulier ne possède pas de siège d'exploitation sur le territoire du pays en question, son domicile en tiendra lieu aux fins d'application du présent article.

2. Chaque pays contractant peut contrôler l'application de l'Accord, à l'intérieur de son territoire et sans distinction de pavillon ou de nationalité, à bord de tous les bateaux auxquels s'applique l'Accord.

3. Si une infraction aux dispositions de l'Accord est constatée sur le territoire d'un pays contractant, par les autorités de ce territoire, à bord d'un bateau appartenant à une compagnie de navigation ou à un particulier ayant le siège de son entreprise dans un autre pays contractant, les autorités qui ont constaté l'infraction en informeront immédiatement les autorités compétentes de l'autre pays, auxquelles il appartiendra de prendre les mesures appropriées.

4. Chaque pays contractant peut conclure des arrangements particuliers avec un autre pays contractant aux fins de se faire prêter les bons offices des autorités de ce dernier pays pour la constatation ou l'instruction d'infractions à bord d'un bateau se trouvant sur le territoire dudit pays et relevant de l'autre pays. Ces arrangements particuliers peuvent prévoir que les autorités en question agiront dans l'un des cas suivants ou dans plusieurs d'entre eux :

- a) lorsqu'une requête est présentée par le pays dont relève le bateau;
- b) lorsqu'une requête est présentée par un batelier rhénan du bateau en question ou par un syndicat;
- c) lorsqu'une requête est présentée par un employeur ou une organisation d'employeurs.

5. Le gouvernement d'un pays contractant non riverain sur le territoire duquel se trouve le siège de l'entreprise d'une compagnie de navigation ou d'un particulier qui dispose d'un siège subsidiaire sur le territoire d'un pays contractant riverain ou de la Belgique pourra conclure des arrangements avec le gouvernement de ce pays, afin que celui-ci se substitue partiellement ou totalement à lui dans le contrôle de l'application du présent Accord.

#### *Article 26*

A moins qu'il n'en soit décidé autrement par convention collective ou par contrat de travail individuel, les différends qui pourraient survenir entre employeurs et bateliers rhénans, quelle que soit la nationalité du batelier, seront réglés de la manière suivante :

a) (i) Lorsque l'employeur est une compagnie de navigation ou un armateur ayant son siège d'exploitation dans un pays riverain du Rhin ou en Belgique, le différend sera soumis pour règlement à l'organe compétent du pays contractant sur le territoire duquel se trouve ce siège d'exploitation;

(ii) Lorsque l'employeur est une compagnie de navigation ou un armateur ayant son siège dans l'un des pays contractants autre qu'un pays riverain ou la Belgique, mais possédant une succursale sur le territoire d'un de ces pays, le différend pourra être valablement soumis pour règlement à l'organe compétent du pays contractant où se trouve cette succursale.

b) Lorsque l'employeur est un propriétaire exploitant lui-même son bateau, n'ayant ni siège d'exploitation ni succursale sur le territoire d'un des pays contractants dont il est ressortissant, le différend sera soumis pour règlement à l'organe compétent du pays contractant sur le territoire duquel ce propriétaire a son domicile, et, s'il n'a pas de domicile sur le territoire d'un des pays contractants, sera soumis pour règlement à l'organe compétent du pays contractant dont il est ressortissant.

## Titre XII. Commission tripartite et rapports annuels

### *Article 27*

1. (i) Il est institué une Commission tripartite comprenant pour chaque Etat contractant deux représentants du gouvernement, un représentant des employeurs intéressés, un représentant des bateliers rhénans. Le Bureau international du Travail participera aux travaux de la Commission tripartite.

(ii) Les représentants non gouvernementaux seront désignés par les gouvernements d'accord avec les organisations professionnelles les plus représentatives, soit des employeurs, soit des bateliers rhénans, auxquels s'applique le présent Accord.

2. Chaque pays contractant établira un rapport annuel concernant l'application de l'Accord à l'intérieur de son territoire et le soumettra à l'examen de la Commission tripartite.

3. La Commission tripartite établira chaque année un rapport contenant ses observations sur les rapports des gouvernements. Le rapport de la Commission tripartite sera communiqué à chacun des gouvernements contractants, au Bureau international du Travail et à la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

4. Le secrétariat général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin assumera le secrétariat de la Commission tripartite.

5. La Commission tripartite établira son règlement.

## Titre XIII. Dispositions finales

### *Article 28*

Le présent Accord est ouvert à la signature des Etats représentés à la Commission centrale pour la navigation du Rhin. Il sera soumis à ratification.

*Article 29*

Tout instrument de ratification du présent Accord sera déposé auprès du Directeur général du Bureau international du Travail, qui l'enregistrera et en notifiera la réception aux pays mentionnés à l'article 28.

*Article 30*

Le présent Accord entrera en vigueur le premier jour du troisième mois suivant celui au cours duquel sera intervenu le dépôt du dernier instrument de ratification par toutes les parties contractantes riveraines du Rhin et par la Belgique. Pour chacun des autres Etats représentés à la Commission centrale pour la navigation du Rhin, il entrera en vigueur le premier jour du troisième mois suivant celui au cours duquel son instrument de ratification aura été déposé.

*Article 31*

1. Le présent Accord est conclu pour une durée de trois ans. Il sera renouvelé ensuite d'année en année par tacite reconduction sous réserve du droit, pour chaque pays contractant, de le dénoncer par notification adressée au Directeur général du Bureau international du Travail. La dénonciation prendra effet un an après la réception de sa notification.

2. Si la dénonciation émane de l'une des parties contractantes riveraines du Rhin, ou de la Belgique, l'Accord cessera d'être applicable à toutes les autres parties à la date à laquelle la dénonciation prendra effet.

*Article 32*

1. Le texte français du présent Accord en constitue le texte authentique. Il sera revêtu de la signature des parties contractantes et déposé aux archives du Bureau international du Travail.

2. Dès l'entrée en vigueur du présent Accord, une copie certifiée conforme en sera communiquée, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, au Secrétaire général des Nations Unies par le Directeur général du Bureau international du Travail aux fins d'enregistrement.

3. Le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera également une copie certifiée conforme à chacun des pays riverains du Rhin, à la Belgique, aux autres pays représentés à la Commission centrale pour la navigation du Rhin et à ladite Commission.

4. Des traductions officielles en anglais, en allemand et en néerlandais seront établies par le Bureau international du Travail et communiquées aux pays intéressés.

*Article 33*

Conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général des Nations Unies, aux fins d'enregistrement, toute ratification et toute dénonciation dont il aura reçu notification.

Fait à Genève, le 21 mai 1954, en deux exemplaires originaux en français.

*En foi de quoi* les soussignés, ayant déposé leurs pleins pouvoirs respectifs, ont signé le présent Accord.

*(Suivent les signatures)*

**MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale relatif à l'approbation d'un accord international concernant les conditions de travail des bateliers rhénans (Du 19 novembre 1954)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1954
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	6744
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.11.1954
Date	
Data	
Seite	1049-1072
Page	
Pagina	
Ref. No	10 093 699

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.