CNT
Conseil National du Travail

A V I S N° 1.612

Séance du jeudi 31 mai 2007

OIT - Soumission au Parlement d'un instrument adopté par la Conférence internationale du Travail lors de sa 94e session (maritime) (Genève, février 2006) - Convention du travail maritime, 2006

x x x

2.245-1

Av. de la Joyeuse Entrée, 17-21 - 1040 Bruxelles
Tel: 02 233 88 11 - Fax: 02 233 88 59 - E-mail: greffe@cnt-nar.be - Website: www.cnt-nar.be

A V I S N° 1.612

Objet : OIT - Soumission au Parlement d'un instrument adopté par la Conférence internationale du Travail lors de sa 94e session (maritime) (Genève, février 2006) - Convention du travail maritime, 2006

Par lettre du 7 février 2007, monsieur P.-P. Maeter, Président du comité de direction du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale, a consulté le Conseil national du Travail sur l'objet susvisé, en application de la Convention n° 144 concernant les consultations tripartites destinées à promouvoir la mise en œuvre des normes internationales du travail.

Il est demandé que le Conseil examine la déclaration gouvernementale contenue dans le texte par lequel la Convention du travail maritime est communiquée au Parlement.

La Commission Organisation internationale du travail a été chargée d'examiner la déclaration gouvernementale contenue dans le texte par lequel la Convention du travail maritime est communiquée au Parlement.

Sur rapport de cette commission, le Conseil a émis, le 31 mai 2007, l'avis unanime suivant.

x x x

AVIS DU CONSEIL NATIONAL DU TRAVAIL

I. OBJET ET PORTÉE DE LA DEMANDE D'AVIS

Le Conseil remarque qu'il a été consulté sur une note du gouvernement concernant la possibilité de ratification par la Belgique de la Convention du travail maritime, adoptée lors de la 94e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail (23 février 2006).

Il constate que la note du gouvernement rappelle le contexte de la convention et aborde ensuite le contenu de la convention et la possibilité de ratification par la Belgique.

A. Contexte et contenu de la convention

Il ressort de la note du gouvernement que la convention a pour but de consolider et d'actualiser en un seul instrument les normes maritimes contenues dans les conventions et recommandations actuelles de l'Organisation internationale du Travail.

Ainsi, tous les gens de mer disposeront de règles minimales en matière de :

- conditions de recrutement ;
- conditions d'emploi (notamment les contrats d'engagement, le rapatriement, les temps de travail et de repos) ;
- conditions de travail (logement, alimentation, etc.) ;
- protection du travail (soins de santé, sécurité sociale).

La convention prévoit également une procédure de contrôle étendue, destinée à faire respecter les garanties minimales qu'elle contient.

Selon la note, la convention se présente sous une forme très innovante. Elle se compose de trois parties distinctes. Les "articles" et les "règles" énoncent les droits et principes fondamentaux, les droits en matière d'emploi et droits sociaux des gens de mer ainsi que les obligations fondamentales des membres ayant ratifié la convention. Le "code" précise les modalités techniques de la mise en œuvre de la règle correspondante. Le code A, appelé "norme", correspond à la partie contraignante et le code B, appelé "principe directeur", à une partie non contraignante.

La convention constitue le quatrième pilier de la réglementation internationale du secteur maritime, en complément des conventions fondamentales de l'Organisation maritime internationale (OMI), à savoir la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) et la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW).

B. Possibilités de ratification par la Belgique

Sur la base d'un examen des possibilités de ratification de la convention par la Belgique, la note du gouvernement conclut que le gouvernement souhaite ratifier cet instrument pour les raisons suivantes :

- il y a un grand consensus au niveau international sur l'utilité et le sens de la convention, qui a été adoptée sans voix contre ;

- la Commission européenne, qui a appuyé le processus depuis l'origine et qui a joué son rôle de facilitateur dans les négociations, compte maintenant soutenir la mise en œuvre effective de la convention dans l'Union européenne.

Dans ce cadre, deux initiatives ont déjà été prises par la Commission européenne.

Tout d'abord, la Commission européenne a déposé, le 26 juin 2006, une proposition de décision du Conseil autorisant les États membres à ratifier la convention, dans l'intérêt de la Communauté européenne (document 10900/06)[1]. Une décision du Conseil autorisant les États membres à ratifier la convention est nécessaire, étant donné que celle-ci contient des dispositions qui relèvent de la compétence exclusive de la Communauté européenne (les dispositions relatives à la coordination des régimes de sécurité sociale).

Ensuite, comme annoncé dans son programme de travail 2006, la Commission européenne a présenté, le 15 juin 2006, une communication (document COM (2006) 287 final) explorant la possibilité d'intégrer les dispositions pertinentes de la convention en droit européen et posant la question de savoir si les partenaires sociaux européens peuvent envisager la conclusion d'un accord, au sens de l'article 139 du traité instituant la Communauté européenne. La Commission européenne lance ainsi la première phase de la concertation entre les partenaires sociaux européens au sens de l'article 138, 2e alinéa du traité instituant la Communauté européenne.

- suite aux débats qui ont eu lieu à la Conférence et lors de réunions préparatoires, les experts belges ont été amenés à penser qu'il n'existe pas d'obstacles majeurs à la ratification par le gouvernement belge de la convention. Il semble en effet que le droit du travail belge et les conventions collectives de travail couvrent l'ensemble des matières reprises dans la convention.

II. AVIS DU CONSEIL

Le Conseil s'est penché sur le texte de la convention et sur la note du gouvernement relative à la possibilité de ratification de cette convention.

[1] Le 17 juillet, le Conseil de l'Union européenne a décidé de consulter le Parlement européen sur cette proposition. Les 11 et 12 décembre 2006, le Conseil a dégagé, dans l'attente de l'avis du Parlement européen sur la question, une orientation générale sur le texte approuvé par le COREPER, qui, outre l'autorisation de ratification, prévoit également ce qui suit : "Les États membres devraient s'efforcer de prendre les mesures nécessaires pour déposer leurs instruments de ratification de la convention auprès de la direction générale du Bureau international du travail aussi rapidement que possible, avant le 31 décembre 2010 de préférence."

Il souhaite remarquer que les partenaires sociaux attachent une grande importance à l'existence de la convention. Depuis 2004, les armateurs belges naviguent en effet de nouveau sous pavillon belge et représentent une importante valeur ajoutée pour l'économie et l'emploi en Belgique. Grâce à cette convention, ces armateurs peuvent affronter la concurrence mondiale à armes égales et les droits fondamentaux de tous les gens de mer sont garantis.

Dans ce cadre, il convient de souligner en particulier qu'outre le fait que tous les navires belges doivent satisfaire aux conditions posées, un instrument est offert aux services de contrôle portuaires belges pour soumettre tous les navires qui s'arrêtent dans des ports belges aux mêmes conditions[2]. Il s'agit d'une nouveauté importante.

Les autorités belges en général et le SPF Mobilité en particulier devront toutefois prendre les mesures nécessaires pour élaborer et utiliser de manière optimale les procédures de contrôle offertes. La convention ne pourra atteindre ses objectifs que si ces possibilités de contrôle étendues sont concrétisées avec précision.

C'est la raison pour laquelle, à l'instar de la Commission européenne, le Conseil recommande aux autorités belges de procéder à une ratification rapide de la convention. Les partenaires sociaux déclarent vouloir apporter leur entière collaboration à la suite de la mise en oeuvre de cette convention.

---

[2] La convention vise également à lutter contre la concurrence déloyale en reprenant une clause "pas de traitement plus favorable", qui empêche que les navires battant le pavillon d'un État qui n'a pas ratifié la convention soient mieux traités que les navires battant le pavillon d'un État qui l'a ratifiée. Les navires des pays qui ratifient la convention et qui offrent des conditions de travail décentes à leurs gens de mer seront protégés contre une concurrence déloyale de navires qui ne satisfont pas aux normes et ce, grâce à un système de certification qui réduira en outre les risques de longs retards dus aux inspections dans les ports étrangers.