

Conseil des ministres du 19 avril 2013

ASSENTIMENT À LA CONVENTION MARITIME DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

Sur proposition du ministre des Affaires étrangères Didier Reynders, le Conseil des ministres a approuvé un avant-projet de loi portant assentiment à la Convention maritime de l'Organisation internationale du travail (OIT), adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence internationale du travail.

La Convention vise principalement à promouvoir des conditions de vie et de travail décentes pour les gens de mer et des conditions de concurrence plus loyales au niveau international, ainsi qu'à établir et défendre des règles équitables, uniformes et contraignantes pour l'ensemble du secteur maritime.

La Convention est devenue le "quatrième pilier" de la réglementation internationale du secteur en complétant des conventions fondamentales de l'Organisation Maritime internationale. La Convention regroupe désormais dans un seul texte l'ensemble des normes établies dans une soixantaine de conventions et recommandations relatives au travail maritime adoptées par l'OIT depuis 1920, consolidant de ce fait le droit international applicable dans un véritable code du travail mondial pour le transport maritime. En traitant de l'ensemble des conditions de travail et de vie à bord, de santé et de sécurité au travail, sans omettre la sécurité sociale, la convention permet désormais d'intégrer les conditions de travail dans les objectifs des inspections des navires.

La Convention fixe en effet les obligations de l'armateur ainsi que le contrôle de celles-ci par l'Etat du pavillon, l'Etat du port et l'Etat qui fournit les travailleurs. La mise en œuvre de la Convention exige des Etats du pavillon qu'ils instaurent un système efficace dans ce cadre basé sur un mécanisme de certificats et d'inspections périodiques.

La Convention entre en vigueur le 20 août 2013 pour les Etats qui l'ont ratifiée (plus de 30 pays). Parmi ces Etats figurent plusieurs états délivrant des pavillons de complaisance, tels que le Libéria, le Panama et les Îles Marshall, connus pour être des pavillons meilleurs marchés avec des régimes d'inspection et de contrôle plus laxistes. Ces pavillons de complaisance constituent de ce fait une menace grave pour la sécurité du navire, de l'équipage ainsi que pour le milieu marin. La Convention entre également en vigueur chez nos pays voisins, les Pays-Bas et le Luxembourg.

La législation belge sera conforme à ce nouvel instrument international moyennant l'adoption parallèle d'un autre avant-projet de loi de contrôle et d'application de la Convention qui instaurera le principe d'inspections régulières, introduira un système de certification et de déclaration de conformité, prévoira des rapports, des mesures de suivi et un système de sanctions efficaces.

Les traité étant considéré de « compétence mixte », les Régions et Communautés belges ont procédé à leur tour à leur assentiment.

En approuvant la convention, la Belgique, en tant qu'Etat de pavillon, vise à maintenir les normes de qualité les plus élevées. Pas uniquement en vue d'assurer une navigation plus sûre et plus soucieuse de l'environnement mais surtout parce que la réputation de qualité d'un pavillon maritime est en effet un des paramètres les plus importants qui déterminent la position concurrentielle de la flotte marchande d'un pays (un armateur – un navire) sur le marché du transport maritime. L'évaluation de la qualité par les affréteurs sur le marché du transport maritime s'appuie d'ailleurs en grande partie sur la performance de l'Etat du pavillon. La non-ratification de la Convention aurait un impact négatif sur la position concurrentielle de la flotte belge par rapport à celle de nos pays voisins, les Pays-Bas et Luxembourg et par rapport aux pavillons de complaisance. Avec pour conséquence dans la pratique que les navires belges entreraient moins en ligne de compte pour des contrats ou pour le transport de cargaison, ce qui désavantagerait la compétitivité des navires belges et que ceux-ci seraient davantage inspectés, ce qui peut conduire à des mesures répressives pouvant même aller jusqu'à la détention, même si notre réglementation ainsi que la situation réelle à bord des navires belges satisfont plus que largement aux conditions de vie et de travail décentes requises pour nos gens de mer. En cette période de basse conjoncture, tant l'armateur que l'affréteur ne peuvent prendre ce risque.

Depuis 2002, les mesures politiques destinées à favoriser le retour de la flotte marchande belge sous pavillon belge ont eu un impact réel. En effet, l'ampleur de la flotte habilitée à naviguer sous pavillon belge est en croissance constante ces dernières années. Avec 1,08% de la capacité commerciale maritime mondiale, les activités maritimes en Belgique placent notre pays à la 9e place parmi les 25 nations commerciales les plus importantes. Avec sa flotte de dragage, la Belgique couvre 28% de la demande mondiale dans les secteurs du dragage et du développement portuaire.

En Belgique, le cluster maritime actuel produit une valeur ajoutée directe de 1,9 milliard d'euros et il emploie plus de 8000 personnes.

Les conséquences économiques d'une désertion de notre pavillon en raison de la non-ratification ou d'une ratification tardive de la Convention pourraient être très importantes et ce, tant pour l'emploi direct que pour l'emploi indirect.