

PARLEMENT
DE LA
COMMUNAUTÉ FRANÇAISE

Session 2012-2013

4 JUIN 2013

PROJET DE DÉCRET

PORTANT ASSENTIMENT À LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME, ADOPTÉE À
GENÈVE LE 23 FÉVRIER 2006 PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE
L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

RÉSUMÉ

L'adoption de la Convention du travail maritime de 2006 fut l'occasion pour les gouvernements, les armateurs et les gens de mer de se mettre d'accord sur un ensemble d'exigences internationales adaptées aux nouveaux besoins du secteur maritime en vue d'assurer des conditions de vie et de travail décentes aux gens de mer quels que soient le lieu et l'Etat du pavillon.

L'adoption de la nouvelle Convention a aussi permis d'établir des règles du jeu uniformes contre toute concurrence déloyale de la part des navires qui ne respectent pas les normes et donc contre tout dumping social en instaurant un système plus efficace de mise en application et de respect de la nouvelle Convention.

Cette Convention, dont l'élaboration et l'adoption ont été particulièrement soutenues par la Belgique, constitue ainsi une véritable « charte des droits » des gens de mer qui se traduit par des dispositions sur les conditions d'emploi, le bien-être du marin à bord des navires, les équipements de loisirs, le logement, les heures de travail et de repos, la protection sanitaire, la restauration, les soins médicaux, la protection sociale ou encore le recrutement.

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	2
EXPOSÉ DES MOTIFS	4
1 Contexte de la Convention du travail maritime	4
2 Contexte européen	5
3 Examen de la Convention	5
3.1 Examen des articles	6
3.2 Examen des règles et du code	11
3.2.1 Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire – Titre 1	11
3.2.2 Conditions d'emploi – Titre 2	13
3.2.3 Logements, loisirs, alimentation et services de table – Titre 3	18
3.2.4 Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale – Titre 4	19
3.2.5 Conformité et mise en application des dispositions – Titre 5	23
4 Conclusion	30
 PROJET DE DÉCRET PORTANT ASSENTIMENT À LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME, ADOPTÉE À GENÈVE LE 23 FÉVRIER 2006 PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL	 31
 AVANT-PROJET DE DÉCRET PORTANT ASSENTIMENT À LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME, ADOPTÉE À GENÈVE LE 23 FÉVRIER 2006 PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL	 32
 AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT	 33

EXPOSÉ DES MOTIFS

1 Contexte de la Convention du travail maritime

La décision de l'OIT (Organisation internationale du travail) d'élaborer la Convention du travail maritime a son origine dans une résolution, nommée « accord de Genève », adoptée en 2001 par les organisations internationales de gens de mer et d'armateurs puis appuyée par les gouvernements. Selon les termes de cette résolution, le secteur maritime est « devenu le premier secteur économique réellement mondialisé », si bien que « les mesures prises, et notamment la réglementation doivent pouvoir s'appliquer à son ensemble ». Elle soulignait que « l'élaboration d'un instrument qui rassemblerait le plus largement possible les instruments existants de l'OIT dans un texte unifié serait une priorité pour le secteur maritime si l'on veut que les normes répondent mieux aux besoins de tous les acteurs de ce secteur ».

Depuis 1920, l'OIT a adopté soixante-huit instruments (conventions et recommandations) dans le domaine du travail maritime abordant des thèmes tels que le recrutement et le placement, l'âge minimum, la durée du travail, la sécurité, la santé et le bien-être, l'inspection du travail et la sécurité sociale.

Ces conventions ont été ratifiées de façon très inégale et n'ont donc pas eu d'incidence réelle et suffisante sur les conditions de travail et de vie des gens de mer. Le faible taux de ratification vient en partie du caractère trop détaillé des dispositions de certaines de ces conventions. Cette situation pénalisait économiquement les armateurs et les gouvernements qui étaient soucieux de garantir aux gens de mer un travail décent.

En outre, une partie des conventions dans le domaine du travail maritime nécessitait une réactualisation de leur contenu afin de mieux répondre aux réalités de ce secteur qui compte plus de 1,2 million de marins dans le monde et concerne 90 % du commerce mondial.

Le renforcement de la sécurité maritime et de l'attractivité de la profession constituaient également un des objectifs de cet exercice. Il est à noter que 80 % des accidents maritimes sont liés à des erreurs humaines. Il était donc nécessaire de créer des normes sociales minimales dans un cadre cohérent, ainsi que de reconsidérer la formation.

Afin d'appréhender l'évolution rapide du sec-

teur maritime, il était utile de concevoir une convention dotée d'un mécanisme juridique permettant, le cas échéant, de procéder à de rapides modifications, ce qui n'était pas le cas des conventions actuelles.

L'adoption de la Convention du travail maritime de 2006 fut ainsi l'occasion pour les gouvernements, les armateurs et les gens de mer de se mettre d'accord sur un ensemble d'exigences internationales adaptées aux nouveaux besoins du secteur maritime en vue d'assurer des conditions de vie et de travail décentes aux gens de mer quels que soient le lieu et l'Etat du pavillon.

L'adoption de la nouvelle Convention a permis aussi d'établir des règles du jeu uniformes contre toute concurrence déloyale de la part des navires qui ne respectent pas les normes et donc contre tout dumping social en instaurant un système plus efficace de mise en application et de respect de la nouvelle Convention. Ce système s'appuie sur un mécanisme d'inspection et de certification périodiques des conditions de vie et de travail des gens de mer par les autorités de l'Etat du pavillon, système lui-même renforcé par des inspections des navires par les autorités de l'Etat du port.

Cette procédure va pénaliser les navires des Etats membres qui ne respectent pas les prescriptions minimales de la convention.

L'élaboration de la Convention maritime a obligé à réactualiser la quasi-totalité des instruments du travail maritime qui se trouvent désormais réunis en un seul et même texte dont la structure est nouvelle et qui consolide le droit international applicable.

Cette Convention, dont l'élaboration et l'adoption ont été particulièrement soutenues par la Belgique, constitue ainsi une véritable « charte des droits » des gens de mer qui se traduit par des dispositions sur les conditions d'emploi, le bien-être du marin à bord des navires, les équipements de loisirs, le logement, les heures de travail et de repos, la protection sanitaire, la restauration, les soins médicaux, la protection sociale ou encore le recrutement.

La Convention du travail maritime de 2006 a été conçue pour devenir 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 de

1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (SOLAS), la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW), et la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78).

Compte tenu de ce qui précède, la Belgique est amenée à devoir rapidement procéder à la ratification de la Convention du travail maritime. Elle constitue une contribution vitale au renforcement des droits des gens de mer et à la fixation de conditions de concurrence plus équitables pour nos entreprises de transport maritime.

2 Contexte européen

Depuis l'origine, la Commission européenne a appuyé le processus et a joué son rôle de facilitateur dans les négociations en contribuant à la coordination des positions des Etats membres. Elle compte maintenant soutenir la mise en œuvre effective de la Convention dans l'Union européenne.

En ce qui concerne une série de questions couvertes par la Convention du travail maritime, une grande partie de l'acquis communautaire découle des articles 48, 91, 153 et 154 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). Les conditions de travail, l'égalité et la non-discrimination, la protection de la santé, les soins médicaux, la prévention des accidents, le bien-être, le contrôle par l'Etat du port et l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports communautaires sont autant de domaines dans lesquels l'Union européenne exerce sa compétence. Il convient de noter que certains domaines couverts par la convention (logement, recrutement, agences de placement, etc.) ne sont régis par aucune législation communautaire particulière.

L'existence de compétences exclusives de l'Union ne permet pas aux Etats membres de ratifier librement une convention internationale en vertu de la jurisprudence constante de la Cour de Justice. Le Conseil de l'Union européenne a donc adopté une décision encourageant vivement les Etats membres de l'Union européenne à ratifier la Convention du travail maritime dans l'intérêt de la Communauté européenne avant le 31 décembre 2010.

Par ailleurs, le 12 novembre 2007, les partenaires sociaux européens du secteur de l'industrie maritime ont signé un accord conjoint sur les normes du travail maritime qui vise à intro-

duire dans le droit communautaire certaines dispositions de la Convention du travail maritime. Conscient des enjeux importants de la Convention pour l'avenir du secteur maritime européen et mondial, le Conseil a adopté le 16 février 2009 la Directive portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer.

Cet acte législatif qui a notamment pour objectif d'assurer des conditions de concurrence plus équitables aux opérateurs, d'améliorer la sécurité maritime et de revaloriser la profession maritime entrera en vigueur à la date d'entrée en vigueur de la Convention du travail maritime de l'O.I.T.

3 Examen de la Convention

La structure de la Convention se présente sous une forme très innovante pour un instrument de l'OIT. Elle se compose de trois parties distinctes mais reliées entre elles : les articles, les règles et le code.

Les articles et les règles énoncent les droits et principes fondamentaux, les droits en matière d'emploi et les droits sociaux des gens de mer ainsi que les obligations essentielles des membres qui ratifient la Convention.

Seule la Conférence internationale du Travail est habilitée à les modifier en vertu de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail (voir article XIV de la convention).

Le code précise les modalités techniques de la mise en œuvre des règles. Dans le code, on distingue la partie A et la partie B. La partie A, appelée « norme », correspond à la partie contraignante et la partie B, appelée « principe directeur » à une partie non contraignante.

Le code qui constitue la partie de la Convention qu'il faudra sans doute actualiser périodiquement peut être amendé en vertu de l'article 19 précité ou par la procédure simplifiée et accélérée indiquée à l'article XV de la Convention. Toutefois, les amendements dont il pourrait faire l'objet ne doivent pas être de nature à restreindre la portée générale des articles et des règles.

Les dispositions des règles et du code fixent des prescriptions minimales en matière de condi-

tions de travail à bord des navires qui sont regroupés sous cinq titres différents :

Titre 1 : Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire. Ce titre englobe l'âge minimum, le certificat médical, la formation, la qualification, le recrutement et le placement.

Titre 2 : Conditions d'emploi. Ce titre fixe le contenu d'engagement maritime, les horaires de travail, la protection des salaires, le droit à un congé, au rapatriement et aux indemnités en cas de perte du navire, les effectifs et le développement des carrières et des aptitudes professionnelles et les possibilités d'emploi des gens de mer.

Titre 3 : Logement, loisirs, alimentation et service de table.

Titre 4 : Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale.

Titre 5 : Respect et mise en application des dispositions. Ce titre définit les responsabilités de l'Etat du pavillon, de l'Etat du port et du fournisseur de main d'œuvre dans l'application de la Convention. Les annexes à la Convention relatives à ce titre contiennent des modèles de formulaires à utiliser dans le système prévu pour assurer le respect et l'application des dispositions de la Convention et illustrent comment ces formulaires doivent être remplis par les Membres et les armateurs.

Cette nouvelle Convention énonce des obligations strictes en matière de principes et de droits (les articles et les règles), tout en donnant aux Membres qui la ratifient une plus grande latitude que par le passé sur la manière de mettre en œuvre ces principes et droits dans le cadre de leur législation et de leur pratique nationale (les parties A et B du code). La Convention assure également (par le titre 5) que les principes et droits sont correctement respectés et appliqués.

Compte tenu des indications décrites ci-dessus, le présent exposé des motifs portera exclusivement sur la partie A du code de la Convention du travail maritime. La Belgique qui ratifie la Convention ne sera pas liée par les principes directeurs (partie B du code). Les dispositions de cette partie B n'ont effectivement pas un caractère obligatoire et leur application n'est pas susceptible d'un contrôle de la part des inspecteurs de l'Etat du port (Titre 5). Les inspections ne viseront que les prescriptions pertinentes (les articles, les règles et les normes de la partie A du code).

3.1 Examen des articles

Le **préambule** de la Convention ne crée pas d'obligations juridiques mais fournit des informations sur le contexte global et sur la portée générale de la Convention par rapport aux autres instruments et principes internationaux.

L'**article Ier** relatif aux obligations générales engage les Membres qui ratifient la Convention à donner « plein effet » aux dispositions de la Convention afin de garantir le droit de tous les gens de mer à un emploi décent et précise qu'il sera donné plein effet à ces dispositions « conformément aux prescriptions de l'article VI ». L'article VI est la disposition qui définit les facteurs de souplesse dans l'application de la Convention.

L'article Ier énonce aussi l'obligation générale pour les Membres de coopérer entre eux pour assurer l'application effective et le plein respect de la Convention.

L'**article II** contient une définition générale des termes utilisés à plusieurs reprises dans la Convention ainsi qu'une indication du champ d'application général de la Convention.

Concernant la question du champ d'application, la Convention s'applique, sauf disposition contraire expresse, à tous les « **gens de mer ou marins** », c'est-à-dire à toutes les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la Convention s'applique.

L'avant-projet de loi d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime prévoit cette définition de « gens de mer ou marins » dans ses dispositions générales.

Le paragraphe 3 de l'article II de la Convention donne aux gouvernements une marge de manœuvre en leur permettant d'exclure certaines catégories de personnes du champ d'application de la Convention si leur appartenance « aux gens de mer » soulève un doute. Cette décision devra faire l'objet de consultations tripartites sur la catégorie particulière à exclure et être communiquée au Directeur général du Bureau international du Travail.

Pour ce qui concerne les navires battant pavillon belges, l'avant-projet de loi d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime entend par « gens de mer ou marin », les marins au sens de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail et de ses arrêtés d'exécution et les marins travaillant sous un autre statut que celui de salarié.

Par ailleurs, conformément à l'article II paragraphe 3 de la Convention, l'avant-projet de loi donne la possibilité au Roi, après consultation des commissions paritaires concernées, de déterminer les catégories de personnes qui ne sont pas des gens de mer.

Les critères déterminant cette exclusion, tels que précisés dans la Résolution VII concernant l'information sur les groupes professionnels et son Annexe adoptée par la Conférence internationale du travail à sa 94^{ème} session, sont les suivants :

La durée du séjour à bord des personnes concernées ;

la fréquence des périodes de travail accomplies à bord ;

le lieu de travail principal ;

la raison d'être du travail à bord ;

la protection normalement accordée à ces personnes en ce qui concerne les conditions de travail et en matière sociale ; il faut veiller à ce qu'elle soit comparable à celle dont elles jouissent au titre de la convention.

La Convention s'applique à **tous les navires** appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales.

Sous réserve de dispositions nationales contraires, la Convention ne s'applique pas :

- aux bâtiments qui naviguent exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire ;

- aux navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et aux navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques ;

- aux navires de guerre et aux navires de guerre auxiliaires.

Comme pour la notion de « gens de mer », le paragraphe 5 donne aux gouvernements une marge de manœuvre en leur permettant d'exclure certaines catégories de navires du champ d'application de la convention si leur appartenance à la notion de « navire » soulève un doute. Cette décision devra faire l'objet de consultations tripartites sur la catégorie particulière à exclure et être communiquée au Directeur général du Bureau international du travail.

En cas de doute sur l'applicabilité de la Convention du travail maritime à un navire battant pavillon belge ou à une catégorie de navires battant pavillon belge, l'avant-projet de loi

d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime confie le soin à la Direction générale Transport maritime du SPF Mobilité et Transports de trancher la question à la suite de consultations menées auprès de la Commission paritaire concernée.

La Convention prévoit en outre une certaine souplesse pour tenir compte de la situation des petits navires (les navires d'une jauge brute inférieure à 200) qui n'effectuent pas de voyages internationaux et à bord desquels les gens de mer sont protégés par la législation nationale. Cette question doit être tranchée en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer concernées.

L'article III fait obligation à chaque Membre de « vérifier » que les dispositions de sa législation respectent, dans le contexte de la Convention, les droits et principes fondamentaux suivants :

- la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective ;

- l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire ;

- l'abolition effective du travail des enfants ;

- l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession.

L'article IV demande à chaque Membre de garantir aux gens de mer des conditions de travail décentes dans les limites de sa juridiction et « conformément aux prescriptions de la présente Convention » (c'est-à-dire conformément aux dispositions pertinentes des articles, des règles et de la partie A du code).

L'article V constitue le fondement des dispositions relatives au respect et à l'application de la Convention qui figurent au titre 5.

Les paragraphes 2, 3 et 6 visent à encourager les Membres à exercer effectivement leur juridiction et leur contrôle sur les navires battant leur pavillon par l'adoption d'une approche systématique de la mise en application et du respect des normes légales (inspections régulières, des rapports, des mesures de suivi et l'engagement de poursuites).

Le paragraphe 4 mentionne les inspections volontaires d'un navire battant le pavillon d'un Membre lorsqu'il se trouve dans un port d'un autre Membre (mesures de contrôle par l'Etat du port), inspections visant à s'assurer qu'il respecte les prescriptions de la Convention.

Le paragraphe 5 demande également aux Etats Membres d'exercer effectivement leur juridiction et leur contrôle sur les services de recrutement et de placement des gens de mer établis sur leur ter-

ritoire.

Le paragraphe 6 exige que chaque Membre fasse respecter sa législation en prévoyant des sanctions suffisantes ou d'autres mesures correctives compatibles avec le droit international pour décourager les infractions aux prescriptions de la convention.

Le paragraphe 7 établit le principe de l'interdiction d'un traitement plus favorable. La ratification de la Convention du travail maritime par un Etat ne doit pas entraîner de désavantage pour les navires battant son pavillon. Les dispositions du Titre 5 appliquent ce principe via le contrôle par l'Etat du port. Ce contrôle signifie que tous les pays (qu'ils aient ratifié ou non la Convention) sont passibles d'inspection de leurs navires dans tout pays ayant ratifié la Convention et peuvent y être immobilisés s'ils ne respectent pas les normes minimales de la Convention.

L'article VI a trait à la structure de la Convention du travail maritime, déjà traitée ci-dessus. L'article VI introduit une certaine souplesse d'application qui a pour but de favoriser une large ratification.

Le paragraphe 2 prévoit des interactions entre les deux parties du code : les Membres doivent « dûment envisager » de s'acquitter de leurs obligations au titre de la partie A du code « de la manière prescrite dans la partie B du code ».

Le paragraphe 3 prévoit qu'un membre qui n'est pas en mesure de mettre en œuvre les principes et droits de la manière indiquée à la partie A du code peut « en appliquer les prescriptions par la voie de dispositions législatives, réglementaires ou autres qui sont équivalentes dans l'ensemble aux dispositions de la partie A ».

Le paragraphe 4 inclut la définition du concept « équivalent dans l'ensemble ». Une disposition nationale prescrivant des modalités d'application différentes de celles énoncées dans la partie A du code sera réputée « équivalente dans l'ensemble » si le Membre concerné « vérifie » que la législation pertinente ou une autre mesure d'application « favorise la pleine réalisation de l'objectif et du but général de la disposition ou des dispositions concernées de la partie A du code » et « donne effet à la disposition ou aux dispositions concernées de la partie A du code ».

L'article VII prévoit un mécanisme qui permet aux Membres d'agir dans les cas où il n'y a pas dans un pays donné d'organisations représentatives des armateurs ou des gens de mer susceptibles d'être consultées (ainsi que l'exigent un certain nombre de dispositions).

L'article VIII prévoit l'entrée en vigueur de la Convention 12 mois après avoir été ratifiée par 30 Etats Membres de l'OIT représentant au total au moins 33 pour cent du tonnage brut mondial.

Par la suite, un Membre qui déposera son instrument de ratification (ultérieurement) devra appliquer la Convention 12 mois après l'enregistrement.

L'article IX concerne la procédure de dénonciation qui est une disposition type figurant dans toutes les conventions de l'OIT.

L'article X contient la liste des Conventions adoptées depuis 1920 qui seront révisées par le nouvel instrument. Ces Conventions sont les suivantes :

- Convention (n° 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920 - ratifiée le 04.02.1925 et dénoncée le 19.04.1988 par la Belgique ;

- Convention (n° 8) sur les indemnités de chômage (naufage), 1920 - ratifiée le 04.02.1925 par la Belgique ;

- Convention (n° 9) sur le placement des marins, 1920 - ratifiée le 04.02.1925 par la Belgique ;

- Convention (n° 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921 - ratifiée le 19.07.1926 par la Belgique ;

- Convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926 - ratifiée le 03.10.1927 par la Belgique ;

- Convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926 - ratifiée le 03.10.1927 par la Belgique ;

- Convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936 - ratifiée le 11.04.1938 par la Belgique ;

- Convention (n° 54) des congés payés des marins, 1936 - ratifiée le 11.04.1938 et dénoncée le 14.09.1967 par la Belgique ;

- Convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936 - ratifiée le 11.04.1938 par la Belgique ;

- Convention (n° 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936 - ratifiée le 03.08.1949 par la Belgique ;

- Convention (n° 57) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936 - ratifiée le 11.04.1938 et dénoncée le 10.06.2003 par la Belgique ;

- Convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936 - ratifiée le

11.04.1938 et dénoncée le 19.04.1988 par la Belgique ;

- Convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946 - ratifiée le 05.12.1951 par la Belgique ;

- Convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946 - ratifiée le 05.12.1951 par la Belgique ;

- Convention (n° 70) sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946 ;

- Convention (n° 72) des congés payés des marins, 1946 ;

- Convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946 - ratifiée le 05.12.1951 par la Belgique ;

- Convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946 - ratifiée le 05.12.1951 par la Belgique ;

- Convention (n° 75) sur le logement des équipages, 1946 ;

- Convention (n° 76) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946 ;

- Convention (n° 91) sur les congés payés des marins (révisée), 1949 - ratifiée le 30.08.1962 par la Belgique ;

- Convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949 - ratifiée le 30.08.1962 par la Belgique ;

- Convention (n° 93) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949 ;

- Convention (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958 ;

- Convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970 ;

- Convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970 ;

- Convention (n° 145) sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976 ;

- Convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976 ;

- Convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976 - ratifiée le 16.09.1982 par la Belgique ;

- Protocole de 1996 relatif à la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976 - ratifié par la Belgique ;

- Convention (n° 163) sur le bien-être des gens de mer, 1987 ;

- Convention (n° 164) sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer), 1987 ;

- Convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987 ;

- Convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987 ;

- Convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996 ;

- Convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996 ;

- Convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996. - ratifiée le 10.06.2003 par la Belgique.

Cette liste inclut toutes les Conventions du travail maritime, à l'exception des Conventions n°108 et n°185 sur les pièces d'identité des gens de mer qui ont été révisées récemment et de la Convention n°71 sur les pensions des gens de mer et la Convention n°15 sur l'âge minimum (soutiers et chauffeurs) qui ne sont plus d'actualité dans ce secteur.

Les Conventions révisées resteront en vigueur pour les Membres qui les ont ratifiées et qui n'ont pas ratifié la nouvelle Convention mais elles seront fermées à toute nouvelle ratification.

Lorsque la nouvelle Convention entrera en vigueur, tout Membre qui l'aura déjà ratifiée ou qui la ratifiera ultérieurement sera réputé avoir dénoncé toute Convention adoptée après 1930 qu'il a ratifiée et qui a été désignée comme une Convention révisée à l'article X de la nouvelle Convention.

Les Conventions internationales du travail adoptées depuis 1930 contiennent en effet un article qui permet à une future Convention portant révision d'éliminer les effets des Conventions qu'elle révisé (mais pas les Conventions elles-mêmes).

Les articles XI et XII traitent, comme pour chaque Convention internationale du travail, des fonctions dépositaires.

L'article XIII invite le Conseil d'administration du BIT à mettre en place une commission tripartite spéciale. Celle-ci sera chargée d'examiner l'application de la nouvelle Convention et sera investie de fonctions déterminées en ce qui concerne la procédure d'amendement accélérée ou simplifiée. Elle se composera de deux représentants désignés par le gouvernement de chacun des membres ayant ratifié la nouvelle Convention et de représentants des armateurs et des gens de mer choisis par le Conseil d'administration.

Les représentants gouvernementaux des Membres n'ayant pas ratifié la Convention pourront participer aux travaux de la commission, sans droit de vote.

Les articles XIV et XV portent sur la procédure d'amendement de la nouvelle Convention. L'article XIV dispose que la Convention peut être modifiée par la Conférence internationale du Travail en vertu de l'article 19 de la Constitution de l'OIT.

L'article XV introduit une des innovations de la nouvelle Convention, à savoir la modification de certaines dispositions du code par une procédure « accélérée » (ou procédure par acceptation tacite). Ce mécanisme a été élaboré pour permettre une mise à jour rapide des parties techniques du texte sans qu'on ait besoin de procéder à une révision complète de la Convention. Le code constitue effectivement la partie de la Convention qu'il faudra sans doute actualiser périodiquement.

L'article 3 du projet de loi portant assentiment à la Convention du travail maritime vise l'assentiment des Chambres aux amendements qui seraient apportés au Code de la Convention du travail maritime. Il évite ainsi la nécessité d'une loi d'assentiment particulière pour chaque amendement à l'annexe.

Il faut préciser que le projet de loi ne porte pas atteinte aux prérogatives des Chambres législatives en matière d'assentiment aux conventions et à leurs modifications. Au contraire, le projet de loi part du principe que l'assentiment explicite des Chambres législatives est une condition par rapport à toutes les modifications aux conventions, même celles qui sont adoptées sur la base d'une procédure de modification simplifiée. Il est vrai que l'assentiment à de telles modifications aux conventions, prévu par le projet de loi, a un caractère anticipatif et que les Chambres législatives ne connaissent pas le contenu exact de ces futures modifications, mais en contrepartie cet assentiment est donné seulement dans des limites bien déterminées, connues des Chambres législatives, et il ne concerne que des modifications non essentielles.

Les procédures de modification simplifiées de la Convention du Travail maritime prévoient la possibilité pour un État d'exprimer son opposition à une certaine modification afin que celle-ci n'entre pas en vigueur vis-à-vis de cet État. Sur ce point, il convient pourtant de préciser que cette possibilité d'opposition à une modification sert surtout à empêcher qu'une modification adoptée entre en vigueur vis-à-vis de n'importe quel État, dans les cas où l'application de la prescription

modifiée entraînerait des difficultés pratiques insurmontables. Dans ces cas, un nombre prédéfini et substantiel d'États doivent s'opposer à la modification. Dans de telles situations, le Roi peut faire le nécessaire pour exprimer l'opposition à la modification. Un tel acte est compris dans la compétence réservée par la Constitution au Roi de conclure les traités fédéraux, et le refus d'assentiment des Chambres législatives n'est pas nécessaire à cette fin. En dehors de cela, l'opposition par un État isolé a seulement un caractère théorique. Vu le contexte international du transport maritime, il n'est pas souhaitable, sans motifs impérieux, de porter préjudice à l'uniformité juridique internationale, offerte par la Convention du travail maritime. En outre, les navires battant le pavillon d'un État qui n'approuve pas certaines modifications devront malgré tout se conformer, en pratique, à cette prescription modifiée étant donné qu'ils font des voyages internationaux et qu'ils font relâche dans des ports d'autres États qui ont accepté cette modification. Avec cette précision, il paraît excessif de communiquer à l'avenir toutes les modifications aux Chambres législatives. En cas de doute sérieux, le Gouvernement peut toujours communiquer une modification déterminée aux Chambres législatives si cela s'avère nécessaire.

De plus, la jurisprudence du Conseil d'État ne requiert pas que toutes les futures modifications soient communiquées aux Chambres législatives pour assurer la conformité de l'assentiment anticipatif avec l'article 167 de la Constitution tant qu'il est satisfait à deux autres conditions, en l'occurrence que les Chambres législatives connaissent les limites des futurs amendements et qu'ils indiquent expressément qu'ils donnent leur assentiment à ces amendements.

De plus, la procédure proposée avec le présent projet s'allie mieux avec l'exercice par le Roi de sa compétence réservée par la Constitution de conclure les traités fédéraux, y compris l'acceptation ou le refus explicite ou tacite de modifications en application d'une procédure de modification simplifiée.

Il faut également maintenir une certaine uniformité par rapport à d'autres lois portant assentiment aux traités dans lesquels se posaient des problèmes semblables et dans lesquels aucune disposition complémentaire n'a été ajoutée en matière de communication aux Chambres législatives des modifications apportées aux conventions et bénéficiant de la procédure d'assentiment anticipé dans un délai déterminé, afin de permettre aux dites Chambres de notifier en temps utile au Gouvernement qu'elles n'approuvent pas une modifi-

cation. Le Conseil d'État n'avait d'ailleurs pas de remarques à formuler concernant certains de ces projets de loi. (Voir Avis n° 37.834/3 concernant un avant-projet de loi portant assentiment au protocole à la convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, de 1979, relatif aux métaux lourds, et aux Annexes, faits à Aarhus le 24 juin 1998 ; Avis n° 38.031/3 concernant un avant-projet de loi « portant assentiment à la Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants, et aux annexes A, B, C, D, E et F, faites à Stockholm le 22 mai 2001 ; Avis n° 45.583/4 sur un avant-projet de loi portant assentiment au Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, fait à Londres le 2 mai 1996.)

3.2 Examen des règles et du code

Les règles et le code sont précédés d'une « note explicative » destinée à aider les Membres à appliquer la Convention. Cette note porte sur la conception et la structure de la nouvelle Convention ainsi que sur les rapports entre les articles, les règles et le code et entre la partie A et la partie B de ce dernier. Elle est incluse dans la Convention mais ne doit pas être considérée comme faisant partie intégrante de celle-ci d'un point de vue juridique.

3.2.1 Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire – Titre 1

Le Titre 1 énonce les normes minimales devant être respectées avant qu'un marin puisse travailler à bord d'un navire.

La règle 1.1 prévoit qu'il doit avoir un **âge minimum** pour tout type de travail en mer qui ne peut être inférieur à 16 ans. Un âge minimum supérieur est exigé dans certains cas.

La norme A1.1 prévoit l'interdiction du travail de nuit aux gens de mer de moins de 18 ans. Une dérogation au principe d'interdiction de travail de nuit des mineurs peut être accordée dans les cas restreint prévus par la Convention.

L'emploi de jeunes de moins de 18 ans est interdit lorsque le travail risque de compromettre leur santé ou leur sécurité.

En Belgique, ces matières sont régies par les réglementations suivantes :

la loi du 16 mars 1971 sur le travail – Articles 2, 6, 7, 9, 10 et 34bis

la convention collective de travail du 2 septembre 2009 fixant l'âge minimum de travail pour les marins ;

la convention collective de travail du 13 octobre 2011 fixant des dispositions s'appliquant aux ouvriers occupés par des entreprises dont l'activité habituelle est l'exécution de travaux de dragage ;

l'arrêté royal du 20 mai 1998 autorisant le travail de nuit pour l'exécution de certains travaux dans les entreprises ressortissant à la commission paritaire de la construction ;

l'arrêté royal du 26 août 2003 autorisant les entreprises ressortissant à la Commission paritaire pour la marine marchande (CP 316) à occuper certains élèves-stagiaires la nuit et/ou le dimanche ;

l'arrêté royal du 3 mai 1999 relatif à la protection des jeunes au travail – Article 8 et annexe B.

La règle 1.2. stipule que le marin doit également être en possession d'un **certificat médical** attestant son aptitude à exercer ses fonctions en mer.

La norme A1.2 précise que la nature de l'examen médical et du certificat correspondant doit être déterminé par l'autorité compétente après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer.

Les certificats médicaux doivent être délivrés par un médecin dûment qualifié et être fournis en anglais pour les gens de mer travaillant à bord de navires effectuant normalement des voyages internationaux.

La durée de validité d'un certificat, déterminé par la loi du pays, est la suivante :

- de deux ans au maximum à moins que le marin n'ait moins de 18 ans, auquel cas elle est d'un an ;

- de six ans au maximum pour un certificat se rapportant à la perception des couleurs.

Lorsque la validité d'un certificat vient à expirer dans le courant d'un voyage, cette validité sera prolongée jusqu'au prochain port d'escale où le marin pourra se faire délivrer un certificat médical par un médecin qualifié, à condition que cette période n'excède pas trois mois.

Les certificats délivrés conformément aux prescriptions de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW), ou conformes en substance à ces prescriptions, sont considérés comme répondant à ces prescriptions et sont donc acceptables.

La réglementation belge est conforme aux prescriptions de la règle 1.2 relative au certificat médical et à la norme y afférente.

Les dispositions de la règle 1.2. sont reprises dans :

la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail, Titre VI - Contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer – Article 31 ;

la loi du 5 juin 1972 telle que modifiée sur la sécurité des bâtiments de navigation – Article 4 ;

l'arrêté ministériel du 17 janvier 1980 déterminant les aptitudes physiques et mentales requises pour être inscrit comme marin (homme ou femme), ou shoreganger (homme ou femme) au Pool des marins de la marine marchande ;

l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime.

La règle 1.3. exige que le marin soit en possession de la **formation et des qualifications** nécessaires pour pouvoir exercer ses fonctions à bord des navires. La Convention contient une disposition garantissant que tous les gens de mer posséderont une formation de base à la sécurité individuelle à bord des navires.

La Convention dispose également que les formations et brevets conformes aux instruments adoptés par l'OMI seront considérés comme répondant aux prescriptions de la règle.

Les obligations découlant de la Convention n°74 sur les certificats de capacité de matelot qualifié, ratifiée par la Belgique le 5 décembre 1951, doivent toujours être respectées.

La réglementation belge est conforme aux dispositions de la règle 1.3. reprises dans les textes suivants :

la loi du 5 juin 1972 telle que modifiée sur la sécurité des bâtiments de navigation – Article 4 ; et

l'arrêté royal du 24 mai 2006 concernant les brevets pour les gens de mer.

La règle 1.4. sur le recrutement et le placement stipule que le marin est en droit d'avoir accès à un système efficient, adéquat et transparent pour trouver gratuitement un emploi à bord d'un navire.

La Convention indique que tout Membre doit veiller à ce que les services de recrutement et de placement opérant sur son territoire se conforment aux normes énoncées dans le code.

La Convention fait obligation aux Etats du

pavillon d'exiger des armateurs ayant recours à des services de recrutement et de placement établis dans des pays où la Convention n'est pas applicable de veiller à ce que ces services soient conformes aux prescriptions énoncées dans le code. A ce sujet, le paragraphe 9 de la norme A1.4 prescrit que les armateurs doivent s'acquitter de leur obligation à cet égard «dans la mesure du possible».

La norme A1.4 établit une distinction entre services publics et services privés. Le paragraphe 1 dispose que les services publics doivent être gérés de façon à protéger et promouvoir les droits des gens de mer en matière d'emploi.

Le paragraphe 2 de la norme prévoit la mise en place obligatoire d'un système normalisé de licence ou d'agrément ou d'une autre forme de réglementation applicable aux services privés de recrutement qui sont établis sur le territoire du Membre.

Si un service de recrutement et de placement de gens de mer, destiné aux ressortissants nationaux souhaitant travailler à bord de navires battant pavillon national, est géré par des organisations de gens de mer sur le territoire du Membre, sa gestion doit être conforme à la norme de la Convention (paragraphe 3).

Le paragraphe 5 énonce les prescriptions minimales applicables aux systèmes de réglementation des services privés.

Le paragraphe 7 exige que des mécanismes et procédures soient mis en place en vue de permettre d'instruire des plaintes sur les activités exercées par les services publics ou privés de recrutement ou de placement opérant dans l'Etat Membre.

Le paragraphe 8 de la norme A1.4 demande au Membre d'informer ses ressortissants sur les problèmes pouvant résulter d'un engagement sur un navire d'un Etat n'ayant pas ratifié la convention.

La réglementation belge est conforme aux dispositions de la règle 1.4.

Le recrutement et le placement des gens de mer sont régis principalement par :

la loi-programme du 17 juin 2009 (le Pool des marins de la marine marchande est dorénavant intégré à la Caisse de Secours et de Prévoyance en faveur des marins) ;

l'arrêté-loi du 7 février 1945 concernant la sécurité sociale des marins de la marine marchande ;

l'arrêté royal du 9 avril 1965 relatif au Pool des marins de la marine marchande ;

l'arrêté ministériel du 4 février 1980 déterminant les règles suivant lesquelles sont établies les listes des marins (hommes ou femmes), inscrits au Pool des marins de la marine marchande, disponibles pour un engagement ainsi que l'ordre selon lequel ils doivent être engagés ;

la convention collective de travail du 13 octobre 2011 fixant des dispositions s'appliquant aux ouvriers occupés par des entreprises dont l'activité habituelle est l'exécution de travaux de dragage.

Les Régions et les Communautés sont compétentes pour le placement des marins et l'organisation des bureaux privés pour le placement spécialisés dans le secteur nautique (paragraphe 1, 2, 3, 5 et 7 de la norme A1.4).

3.2.2 Conditions d'emploi – Titre 2

Le Titre 2 porte sur les conditions d'emploi c'est-à-dire les conditions dans lesquelles le contrat est conclu, les salaires, les congés annuels, le rapatriement, l'obligation que le navire dispose d'effectifs qualifiés en nombre suffisant pour garantir la sécurité du milieu du travail, etc.

La règle 2.1. porte sur les conditions dans lesquelles un marin conclut un **contrat d'engagement maritime**. Elle a pour objet de garantir que le marin signe son contrat d'engagement en toute connaissance de cause.

La norme A2.1, dans son paragraphe 1, fait obligation aux Membres de réglementer différents aspects des contrats dont sont titulaires les gens de mer sur les navires qui battent leur pavillon. L'une des conditions est que les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime « signé par le marin et l'armateur ou son représentant, ou, lorsqu'ils ne sont pas salariés, d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable ». Les gens de mer doivent pouvoir l'examiner et demander conseil avant de le signer.

Le paragraphe 1 stipule également que les gens de mer doivent facilement avoir accès à des informations sur leurs conditions d'emploi lorsqu'ils sont à bord du navire, et celles-ci doivent être disponibles pour le capitaine du navire ainsi que pour les fonctionnaires de l'autorité compétente.

D'autre part, tout marin doit recevoir un document mentionnant ses états de service à bord du navire (celui-ci ne doit contenir aucune indication quant à la qualité de son travail ou son salaire).

Lorsque le contrat d'engagement est constitué

pour tout ou partie par une convention collective, un exemplaire de cette convention doit être tenu à disposition à bord, les dispositions pertinentes étant en anglais (paragraphe 2), sauf sur les navires n'effectuant que des trajets domestiques.

Le paragraphe 4 de la norme exige des Membres qu'ils adoptent une législation indiquant les mentions à inclure dans tous les contrats d'engagement maritime régis par le droit national, notamment l'identité du marin et de l'armateur signataires du contrat, la fonction à laquelle le marin doit être affecté, le montant du salaire du marin, les conditions de la cessation du contrat ainsi que les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur.

Les paragraphes 5 et 6 de la norme ont trait à la question de la durée minimale du préavis devant être donné en cas de résiliation anticipée du contrat d'engagement par le marin ou l'armateur. Le délai de préavis ne peut être inférieur à 7 jours. Les circonstances pouvant justifier la cessation immédiate et sans préavis du contrat ou moyennant un préavis d'une durée inférieure au minimum en vertu de la législation nationale ou d'une convention collective y sont notamment indiquées.

En Belgique, ces matières sont régies par :

la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail (Titre VI sur le contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer – Chapitre II – De l'engagement des marins : Articles 31, 32, 33, 34, 37, 40, 41 et 42 et Chapitre VIII – De la fin et de la rupture du contrat d'engagement) ;

la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires – Articles 11 et 19 ;

la convention collective de travail du 1er février 2006 pour les capitaines et officiers inscrits au Pool belge des marins de la marine marchande, occupés par une société belge ;

la convention collective de travail du 14 décembre 2005 pour le personnel marin inscrit au Pool des marins et qui sont employés à bord des navires shortsea battant le pavillon belge ;

la convention collective de travail du 2 février 2005 sur les conditions de travail et de rémunération pour les employeurs et travailleurs des entreprises qui exploitent des remorqueurs, dont l'activité de remorquage consiste en du « transport maritime » et ;

la convention collective de travail du 8 mai 2003 pour marins subalternes inscrits au Pool

belge des marins de la marine marchande, occupés par une société belge.

La tenue en anglais des documents mentionnés à la norme A2.1 paragraphe 2 n'est pas explicitement prévue par la réglementation belge. En pratique, les contrats d'engagement et les conventions collectives applicables sont traduits en anglais et tenus à bord. Néanmoins, une telle obligation pourrait être envisagée par une convention collective de travail rendue obligatoire.

La Convention prévoit également de mentionner, dans le contrat d'engagement, la date et le lieu de naissance du marin et le congé payé annuel.

Dans la législation belge, la date et le lieu de naissance du marin sont mentionnés dans le livret du marin et non dans le contrat d'engagement. Quant au congé annuel, ce dernier est réglé par des conventions collectives qui sont traduites en anglais et tenues à bord du navire.

Ces dispositions nationales prescrivent des modalités d'application différentes de celles énoncées dans la norme A2.1, paragraphe 4, a et f. Ces dispositions peuvent toutefois être considérées comme étant « équivalentes dans l'ensemble ». Elles favorisent effectivement la pleine réalisation de l'objectif et du but général de la règle A2.1 en question et donnent effet aux dispositions de la norme A2.1, paragraphe 4, a et f.

La Convention mentionne aussi que le contrat d'engagement maritime doit comprendre les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale devant être assurées au marin par l'armateur ainsi que le droit du marin au rapatriement (Norme A2.1, paragraphe 4, h) et i).

Pour que la Belgique puisse être conforme aux dispositions décrites ci-dessus, le texte des chapitre V (des soins médicaux, des frais de déplacement et de la rémunération garantie en cas de maladie ou d'accident) et VI (du rapatriement au lieu d'engagement) de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail devra être intégré en annexe des conventions collectives applicables.

La règle 2.2 traite des salaires et énonce la prescription fondamentale selon laquelle les gens de mer doivent être rétribués pour leur travail régulièrement et intégralement conformément à leur contrat d'engagement.

Il est demandé, au paragraphe 1 de la norme A2.2, que les sommes dues aux gens de mer soient versées à des intervalles n'excédant pas un mois. Concernant les modes de paiement, la norme contient des prescriptions obligatoires.

Les gens de mer ont le droit de recevoir un relevé mensuel de leur salaire, sur lequel doivent figurer toutes les déductions autorisées (paragraphe 2).

A leur demande, une partie du salaire des gens de mer peut être régulièrement envoyée, lorsqu'ils sont en mer, à leur famille, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit (paragraphe 3 et 4).

Les frais retenus pour effectuer les virements requis (paragraphe 3 et 4) doivent être raisonnables et les taux de change conformes aux prescriptions nationales (paragraphe 5).

Le paragraphe 6 fait ressortir que les Etats membre qui réglementent les salaires des gens de mer par voie législative ou par règlement doivent « dûment envisager d'appliquer les principes directeurs énoncés dans la partie B du code ». Les principes directeurs visent les méthodes de calcul des salaires minima.

La réglementation de la Belgique est conforme aux prescriptions de la règle 2.2. qui sont reprises dans :

la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail (Titre VI sur le contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer – Articles 50, 54 à 61) ;

la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs – Articles 3, 4, 5, 9, 15 et 42 ;

l'arrêté royal n°5 du 23 octobre 1978 relatif à la tenue des documents sociaux – Article 4 ;

l'arrêté royal du 8 août 1980 relatif à la tenue des documents sociaux – Articles 13 à 21 ;

la convention collective de travail n°43 conclue le 2 mai 1988 au sein du Conseil national du Travail, portant modification et coordination des Conventions collectives de travail n°21 du 15 mai 1975 et n°23 du 25 juillet 1975 relatives à la garantie d'un revenu minimum mensuel moyen ;

la convention collective de travail du 1er février 2006 pour les capitaines et officiers inscrits au Pool belge des marins de la marine marchande, occupés par une société belge ;

la convention collective de travail du 14 décembre 2005 pour le personnel marin inscrit au Pool des marins et qui sont employés à bord des navires shortsea battant le pavillon belge ;

la convention collective de travail du 12 octobre 2009 sur les conditions de travail et de rémunération pour les employeurs et travailleurs des entreprises qui exploitent des remorqueurs, dont

l'activité de remorquage consiste en du « transport maritime » ;

la convention collective de travail du 8 mai 2003 pour marins subalternes inscrits au Pool belge des marins de la marine marchande, occupés par une société belge ;

la convention collective de travail du 13 octobre 2011 fixant des dispositions s'appliquant aux ouvriers occupés par des entreprises dont l'activité habituelle est l'exécution de travaux de dragage.

La règle 2.3 traite de la durée du travail et du repos des gens de mer. Les Etats membres doivent fixer « un nombre maximal d'heures de travail ou un nombre minimal d'heures de repos sur une période donnée conformément aux dispositions du code ».

La norme générale de la durée de travail est de 8 heures par jour, avec un jour de repos par semaine et un temps de repos correspondant aux jours fériés (paragraphe 3).

Le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à dix heures par période de 24 heures et à 77 heures par période de sept jours ; ou le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser 14 heures par période de 24 heures et 72 heures par période de sept jours (paragraphe 5).

Il doit être tenu compte des dangers qu'entraîne une fatigue excessive des gens de mer (paragraphe 4).

Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures ; l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser 14 heures (paragraphe 6).

Les rassemblements ou exercices obligatoires doivent se dérouler de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos et à ne pas provoquer de fatigue (paragraphe 7).

Lorsqu'un marin est sur appel, il doit bénéficier d'une période de repos compensatoire si la durée normale de son repos est perturbée par des appels (paragraphe 8).

Un tableau établi selon un modèle normalisé dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en anglais, indiquant le programme du service en mer et au port pour chaque fonction, doit être affiché à un endroit facilement accessible à bord et indiquer les limites applicables prescrites par la législation ou une convention collective (paragraphe 10).

Les heures quotidiennes de travail ou de repos des gens de mer doivent être consignées dans un registre normalisé dans la ou les langues de travail du navire, ainsi qu'en anglais, chaque marin recevant une copie des inscriptions le concernant, qui doit être émargée par lui-même et par le capitaine (paragraphe 12).

Notre réglementation est conforme aux prescriptions de la règle 2.3. qui sont reprises dans :

la loi du 16 mars 1971 sur le travail – Articles 19, 21 à 27, 31, 32, 34 et 38 ;

la convention collective de travail du 15 octobre 2003 sur les heures minimums de repos des marins et shoregangers – Article 2 ;

la convention collective de travail du 1er février 2006 pour les capitaines et officiers inscrits au Pool belge des marins de la marine marchande, occupés par une société belge – Articles 4 et 7 à 14 ;

la convention collective de travail du 14 décembre 2005 pour le personnel marin inscrit au Pool des marins et qui sont employés à bord des navires shortsea battant le pavillon belge – Article 6 ;

la convention collective de travail du 12 octobre 2009 sur les conditions de travail et de rémunération pour les employeurs et travailleurs des entreprises qui exploitent des remorqueurs, dont l'activité de remorquage consiste en du « transport maritime » ;

la convention collective de travail du 8 mai 2003 pour marins subalternes inscrits au Pool belge des marins de la marine marchande, occupés par une société belge – Articles 7 à 16 ;

l'arrêté royal du 12 mars 2003 concernant l'application des dispositions relatives au maintien de la durée du travail obligatoire des gens de mer à bord des navires faisant escale dans des ports belges ;

la convention collective de travail du 13 octobre 2011 fixant des dispositions s'appliquant aux ouvriers occupés par des entreprises dont l'activité habituelle est l'exécution de travaux de dragage.

La règle 2.4 traite des congés annuels rémunérés auxquels ont droit les gens de mer et pose aussi (paragraphe 2) le principe selon lequel les permissions à terre doivent être considérées comme un élément important pour garantir la santé et le bien-être des gens de mer.

Le congé annuel rémunéré minimal doit être déterminé par la législation.

Le paragraphe 2 de la norme A2.4 mentionne que, sous réserve des dispositions de toute convention collective ou législation nationale prévoyant un mode de calcul différent, les congés payés annuels sont calculés sur la base d'un minimum de 2,5 jours civils par mois d'emploi.

Sauf dans les cas prévus par l'autorité compétente, tout accord portant sur la renonciation aux droits aux congés payés annuels minimums doit être interdit (paragraphe 3).

Notre réglementation est conforme aux dispositions de la règle 2.4. qui sont reprises dans :

l'arrêté royal du 28 juin 1971 adaptant et co-ordonnant les dispositions légales relatives aux vacances annuelles des travailleurs salariés ;

la convention collective de travail du 1er février 2006 pour les capitaines et officiers inscrits au Pool belge des marins de la marine marchande, occupés par une société belge – Articles 19 à 26 ;

la convention collective de travail du 14 décembre 2005 pour le personnel marin inscrit au Pool des marins et qui sont employés à bord des navires shortsea battant le pavillon belge – Article 8 ;

la convention collective de travail du 12 octobre 2009 sur les conditions de travail et de rémunération pour les employeurs et travailleurs des entreprises qui exploitent des remorqueurs, dont l'activité de remorquage consiste en du « transport maritime » et ;

la convention collective de travail du 8 mai 2003 pour marins subalternes inscrits au Pool belge des marins de la marine marchande, occupés par une société belge – Articles 18 à 24 ;

la convention collective de travail du 13 octobre 2011 fixant des dispositions s'appliquant aux ouvriers occupés par des entreprises dont l'activité habituelle est l'exécution de travaux de dragage.

La règle 2.5 traite du rapatriement des gens de mer.

La règle garantit aux gens de mer « d'être rapatriés sans frais pour eux-mêmes dans les cas et dans les conditions spécifiés dans le code ». La règle fait obligation à chaque Membre d'exiger que les navires battant son pavillon « fournissent une garantie financière en vue d'assurer que les gens de mer sont dûment rapatriés, conformément au code ».

Le paragraphe 1 de la norme A2.5 énonce les cas pour lesquels les gens de mer ont le droit d'être rapatriés sans frais.

Ces cas sont les suivants :

- si leur contrat d'engagement maritime expire alors qu'ils sont à l'étranger ;

- si le contrat d'engagement maritime est dénoncé par l'armateur ou par le marin pour des raisons justifiées ;

- lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues dans son contrat d'engagement ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières.

Les paragraphes 3 et 5 de la norme A2.5 indiquent clairement que, sauf dans le petit nombre de cas précisés au paragraphe 3, les frais de rapatriement ne doivent en aucun cas être à la charge du marin.

Les frais de rapatriement de tous les gens de mer à bord de leurs navires sont à la charge des armateurs, mais le paragraphe 4 de la norme reconnaît leur droit de recouvrer ces frais auprès d'autres parties contractuellement responsables à cet égard.

Les paragraphes 5 et 6 indiquent que les Membres qui sont obligés de rapatrier eux-mêmes des marins ont le droit de recouvrer les coûts correspondants auprès de l'armateur ou auprès de l'Etat du pavillon concernés.

Le rapatriement d'un marin ne doit pas être refusé en raison de la situation financière de l'armateur ou du refus de ce dernier de remplacer un marin (paragraphe 8).

Le texte des dispositions nationales applicables concernant le rapatriement des gens de mer doit se trouver à bord des navires et mis à leur disposition dans la langue qui convient (paragraphe 9).

Notre réglementation est conforme aux dispositions de la règle 2.5. qui sont reprises dans :

la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail (Titre VI sur le contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer – Chapitre VI – Du rapatriement au lieu d'engagement – Articles 68 et 69) ;

la convention collective de travail du 1er février 2006 pour les capitaines et officiers inscrits au Pool belge des marins de la marine marchande, occupés par une société belge – Article 27 ;

la convention collective de travail du 14 décembre 2005 pour le personnel marin inscrit au Pool des marins et qui sont employés à bord des navires shortsea battant le pavillon belge – Article 12 ;

la convention collective de travail du 8 mai 2003 pour marins subalternes inscrits au Pool belge des marins de la marine marchande, occupés par une société belge – Article 25 ;

la convention collective de travail du 13 octobre 2011 fixant des dispositions s'appliquant aux ouvriers occupés par des entreprises dont l'activité habituelle est l'exécution de travaux de dragage.

La règle 2.6 traite de l'indemnisation des gens de mer en cas de lésions, perte ou chômage découlant de la perte du navire ou du naufrage.

La norme A2.6 indique que les marins ont le droit d'être indemnisés par l'armateur en cas de chômage résultant de la perte du navire ou d'un naufrage.

Le paragraphe 2 de la norme précise que l'indemnité de chômage n'est pas le seul remède auquel les gens de mer peuvent avoir recours en vertu de la législation nationale en cas de pertes ou de lésions découlant d'un naufrage.

Notre réglementation est conforme aux dispositions de la règle 2.6. qui sont reprises dans :

la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail (Titre VI sur le contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer – Chapitre IV – De la rémunération du marin – Article 55) ;

la convention collective de travail du 1er février 2006 pour les capitaines et officiers inscrits au Pool belge des marins de la marine marchande, occupés par une société belge – Article 41 ;

la convention collective de travail du 14 décembre 2005 pour le personnel marin inscrit au Pool des marins et qui sont employés à bord des navires shortsea battant le pavillon belge – Article 16 ;

la convention collective de travail du 12 octobre 2009 sur les conditions de travail et de rémunération pour les employeurs et travailleurs des entreprises qui exploitent des remorqueurs, dont l'activité de remorquage consiste en du « transport maritime » et ;

la convention collective de travail du 8 mai 2003 pour marins subalternes inscrits au Pool belge des marins de la marine marchande, occupés par une société belge – Article 35.

La règle 2.7 porte sur les effectifs.

Tout navire auquel s'applique la convention doit avoir à son bord un équipage suffisant en nombre et en qualité pour garantir la sécurité, l'efficacité et la sûreté de son exploitation. Les effec-

tifs des navires seront déterminés en tenant compte de la nécessité d'éviter une durée de travail excessive, d'assurer un repos suffisant et de limiter la fatigue des gens de mer.

Le paragraphe 1 de la norme A 2.7. précise que tout navire doit se conformer au document spécifiant les effectifs minima de sécurité ou à tout autre document équivalent établi par l'autorité.

Le paragraphe 3 de la norme A 2.7. demande également que les besoins de personnel pour l'alimentation et le service de table soient pris en compte lorsqu'il s'agit de déterminer le nombre minimum de marins devant servir à bord.

Notre réglementation est conforme aux dispositions de la règle 2.7. qui sont reprises dans :

la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation – Article 4 ;

la Convention SOLAS (Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ainsi que les protocoles et modifications y afférents, dans sa version actualisée) Chapitre V, règle 14 « Effectifs des navires » ;

l'arrêté royal du 23 octobre 2001 instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche et modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur de l'inspection maritime – Articles 12 à 19 ;

l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime.

La règle 2.8 traite du développement des carrières et des aptitudes professionnelles ainsi que des possibilités d'emploi des gens de mer.

La norme A2.8 vise à promouvoir l'insertion des gens de mer dans les politiques nationales qui encouragent la promotion de l'emploi dans le secteur, le développement des carrières et des aptitudes professionnelles ainsi que l'amélioration de leurs compétences.

Des objectifs clairs doivent être établis en matière d'orientation, d'éducation et de formation professionnelle, y compris de formation continue, des gens de mer dont les fonctions à bord du navire ont essentiellement trait à la sécurité de son exploitation et de sa navigation.

Notre réglementation est conforme aux dispositions de la règle 2.8. qui sont reprises dans :

la Convention collective de travail du 21 janvier 2004 sur les indemnités payées aux marins qui suivent une formation à charge de l'armateur ;

la Convention collective de travail du 24 juillet 2007 relative à l'introduction d'initiatives de for-

mation supplémentaires ;

la Convention collective de travail du 24 juillet 2007 concernant la formation et l'emploi des groupes à risque ;

la convention collective de travail du 13 octobre 2011 fixant des dispositions s'appliquant aux ouvriers occupés par des entreprises dont l'activité habituelle est l'exécution de travaux de dragage.

3.2.3 Logements, loisirs, alimentation et services de table – Titre 3

Le titre 3 concerne le logement des équipages ainsi que l'alimentation et le service de table.

Les dispositions de la **règle 3.1 relative au logement et aux loisirs** sont des dispositions très détaillées et très techniques contenant de nombreuses prescriptions concernant la conception technique ou structurelle des navires.

Le paragraphe 1er de la règle énonce le droit fondamental des gens de mer de disposer à bord d'installations décentes pour leur logement et leurs loisirs, de nature à promouvoir leur santé et leur bien-être.

Etant donné que les prescriptions énoncées au titre 3 peuvent avoir des conséquences importantes sur la conception et la construction des navires, les paragraphes 2 et 3 de la règle 3.1 contiennent des dispositions transitoires excluant du champ d'application de certaines dispositions du code les navires construits avant une certaine date.

L'exclusion mentionnée au paragraphe 2 vise les navires autres que ceux « construits à la date ou après la date d'entrée en vigueur de la présente convention pour le Membre concerné ». Cette exclusion concerne les prescriptions du code ayant trait à « la construction et à l'équipement des navires ». Pour ces navires, la convention n°92 sur le logement des équipages (révisée), 1949 et la convention n°133 sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, continueront à s'appliquer lorsqu'elles étaient applicables avant l'entrée en vigueur de la Convention maritime. Les autres dispositions du code appliquant la règle 3.1 continueront à s'appliquer à ces navires.

La Belgique a ratifié la Convention n°92 mais pas la Convention n°133.

L'exclusion au paragraphe 3 de la règle 3.1 vise les navires autres que ceux construits à la date ou après la date à laquelle un amendement au

code relatif aux dispositions ayant trait aux installations destinées au logement et aux loisirs des gens de mer prend effet pour le Membre concerné. Toutefois, cette exclusion s'appliquera « sauf disposition contraire expresse ».

D'autres dispositions figurant dans le titre 3 ne s'appliquent pas à l'ensemble des navires.

La norme A3.1 mentionne que les logements des gens de mer doivent être sûrs, décents et conformes aux prescriptions nationales donnant effet à la Convention du travail maritime.

Des inspections prescrites par la règle 5.1.4. de la présente Convention doivent avoir lieu lors de la première immatriculation du navire ou lors d'une nouvelle immatriculation, et/ou en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

Il convient d'accorder une attention particulière aux prescriptions concernant :

- la taille des cabines et autres espaces de logement (paragraphes 9 et 10) ;
- le chauffage et la ventilation (paragraphe 7) ;
- le bruit et les vibrations ainsi que les autres facteurs ambiants (paragraphe 6 h) ;
- les installations sanitaires et autres (paragraphes 11 et 13) ;
- l'éclairage (paragraphe 8) ;
- l'infirmerie (paragraphe 12).

Les prescriptions de la norme A3.1. visent également :

- les installations de loisirs (paragraphes 14 et 17) ;
- les prescriptions concernant la protection de la santé et de la sécurité à bord des navires ainsi que la prévention des accidents, à la lumière des besoins spécifiques des gens de mer qui vivent et travaillent à bord des navires (paragraphes 2 a) et 6 h)).

Le capitaine ou une personne désignée par lui doit inspecter fréquemment le logement des gens de mer (paragraphe 18), consigner les résultats de chaque inspection par écrit et les tenir à disposition pour consultation.

Toujours pour rendre l'application de la norme A3.1 plus souple, le paragraphe 20 autorise un Membre à exempter les navires d'une jauge inférieure à 200 de l'application de certaines prescriptions de la norme A3.1 après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer concernées, « lorsque cela est raisonnable », et « en

tenant compte de la taille du navire et du nombre de personnes à bord».

Cette possibilité doit être envisagée à la lumière du paragraphe 21, qui dispose que : «Des dérogations aux prescriptions de la présente norme ne seront possibles que dans les cas expressément prévus dans ladite norme et seulement dans des circonstances particulières où des motifs solides peuvent être invoqués pour les justifier et sous réserve de protéger la santé et la sécurité des gens de mer.»

La règle 3.2 et les dispositions du code correspondantes portent **sur l'alimentation et le service de table** ainsi que sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire.

La nourriture et l'eau potable doivent être d'une qualité appropriée dont la valeur nutritionnelle et la quantité répondent aux besoins des personnes à bord, compte tenu de leurs appartenances culturelles et religieuses.

Les gens de mer à bord doivent être nourris gratuitement jusqu'à la fin de leur engagement.

Les gens de mer employés comme cuisiniers de navire chargés de la préparation des repas doivent posséder la formation et les qualifications requises pour ce poste.

La norme A3.2 exige qu'aucun marin de moins de 18 ans ne puisse travailler comme cuisinier de navire (paragraphe 8).

Des inspections fréquentes et documentées de la nourriture, de l'eau et des lieux réservés au service de table doivent être effectuées par le capitaine ou une personne désignée par lui.

La réglementation nationale est conforme aux prescriptions de la règle 3.1. et 3.2 qui sont reprises dans :

la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail ;

l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime ;

la Convention SOLAS (Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ainsi que les protocoles et modifications y afférents, dans sa version actualisée) ;

la loi du 5 juin 1972 telle que modifiée sur la sécurité des bâtiments de navigation.

3.2.4 Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale – Titre 4

Le titre 4 porte à la fois sur la situation à bord et à terre, notamment l'accès aux soins médicaux et la responsabilité financière de ces soins, la santé et la sécurité au travail et le bien-être à terre.

La règle 4.1 porte sur le droit des gens de mer d'être couverts par des mesures appropriées pour la protection de leur santé et d'avoir accès à des soins médicaux rapides et adéquats qui comprennent les soins dentaires essentiels, pendant la durée de leur service à bord.

La protection et les soins médicaux doivent être « en principe » assurés gratuitement aux gens de mer.

Le paragraphe 3 énonce l'obligation des Etats côtiers à autoriser l'accès de leurs installations médicales à terre existantes.

La norme A4.1 invite les Etats Membres à adopter des mesures, y compris à caractère préventif, pour garantir la protection de la santé des gens de mer qui travaillent à bord des navires battant leur pavillon et à faire en sorte qu'ils aient rapidement accès à des services de diagnostic et de traitement assurés à bord par un médecin ou un dentiste qualifié (ou au moins, lorsque cela est autorisé, un marin chargé des soins médicaux) ainsi qu'à des installations, des médicaments, du matériel et des connaissances médicales pour recevoir des soins qui soient comparables à ceux dont bénéficient les travailleurs à terre.

Les gens de mer doivent avoir le droit de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable (paragraphe 1 c).

La pharmacie de bord, le matériel médical et le guide médical doivent être régulièrement inspectés pour s'assurer qu'ils soient correctement entretenus (paragraphe 4 a)).

La législation doit prévoir l'existence d'un système de liaison par radio ou par satellite ou de communication similaire pour assurer des consultations médicales à tous les navires gratuitement et à toute heure (paragraphe 4 d)), quel que soit leur pavillon.

La réglementation nationale est conforme aux prescriptions de la règle 4.1 qui sont reprises dans :

la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail – Article 4 ;

le Règlement général pour la protection du

travail – Articles 174 à 183ter ;

l'arrêté royal du 28 mai 2003 relatif à la surveillance de la santé des travailleurs – Article 12 ;

l'arrêté royal du 24 octobre 1936 modifiant et coordonnant les statuts de la Caisse de Secours et de Prévoyance en faveur des marins – Article 78 ;

l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime ;

l'arrêté royal du 7 janvier 1998 relatif à l'assistance médicale à bord des navires (92/29/CEE) ;

la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) ;

la Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC) for Ostend.

La règle 4.2 traite de la **responsabilité des armateurs** en ce qui concerne les conséquences financières d'une maladie, accident ou décès subis par les gens de mer au cours de leur engagement.

Les Etats membres ont la responsabilité d'assurer aux gens de mer travaillant à bord des navires battant leur pavillon le droit à une assistance et à un soutien matériels de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières des maladies, accidents ou décès survenant pendant le service des gens de mer dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat.

La norme A4.2 paragraphe 1 stipule que les armateurs sont responsables de la protection de la santé et des soins médicaux des gens de mer à bord de leur navire et doivent prendre à leur charge les indemnités suivantes :

-le coût pour les gens de mer de toute maladie et tout accident survenant entre la date d'entrée en service et la date à laquelle ils sont rapatriés ;

-les frais médicaux ainsi que la nourriture et le logement du marin malade ou blessé hors de son domicile jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité ;

-les frais d'inhumation.

Les armateurs doivent prendre à leur charge une couverture financière garantissant des indemnités aux gens de mer en cas de décès ou d'incapacité de longue durée résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel.

La responsabilité de l'armateur en matière de prise en charge des soins médicaux, de la nourriture ou du logement peut être limitée par la légis-

lation nationale. Toutefois, la prise en charge ne pourra jamais être inférieure à 16 semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie (paragraphe 2).

La norme (paragraphe 3 et 4) prévoit le versement de la totalité du salaire pendant la durée de l'incapacité de travail aussi longtemps que le marin demeure à bord ou jusqu'à ce qu'il ait été rapatrié.

La norme prévoit le versement de la totalité ou d'une partie du salaire à partir du rapatriement jusqu'à la guérison. Cette obligation peut être limitée sans être inférieure à 16 semaines à partir du jour de l'accident ou de la maladie.

La norme (paragraphe 5) prévoit les cas où la législation nationale peut exempter l'armateur de toute responsabilité. Par exemple lorsque l'accident est imputable à une faute intentionnelle du marin blessé, malade ou décédé.

Si c'est l'autorité publique qui assume ces responsabilités, l'armateur peut en être exempté (paragraphe 6).

Des mesures doivent être prises afin de sauvegarder les biens laissés à bord par les gens de mer malades, blessés ou décédés (paragraphe 7).

La réglementation nationale est conforme aux prescriptions de la règle 4.2 qui sont reprises dans :

la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail (Titre VI sur le contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer – Chapitre V – Des soins médicaux, des frais de déplacement et de la rémunération garantie en cas de maladie ou d'accident – Articles 64 à 67 et Chapitre III – Des droits et obligations des parties – Article 50) ;

la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail ;

les lois coordonnées du 3 juin 1970 relatives à la prévention des maladies professionnelles et à la réparation des dommages résultant de celles-ci ;

la Convention collective de travail du 8 mai 2003 – Article 9.

La règle 4.3 traite de la **protection de la santé, de la sécurité au travail et de la prévention des accidents**.

Les Etats membres doivent adopter une législation et prendre d'autres mesures, y compris l'élaboration et la promulgation de directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail et à la prévention des accidents, afin de protéger les gens de mer qui vivent, travaillent et suivent une formation à bord de navires

battant leur pavillon. Les conditions de travail, de vie et de formation à bord des navires doivent être sûres et saines. (paragraphes 1-3).

La norme A4.3 exige que les salariés puissent disposer du matériel et de la protection voulus pour pouvoir exécuter leurs tâches en toute sécurité et qu'ils reçoivent la formation nécessaire à cet effet.

Le paragraphe 1 et 2 de la norme définit les matières qui doivent être couvertes par cette législation et ces autres mesures (l'adoption, l'application et la promotion de politiques et programmes de sécurité et de santé au travail à bord des navires afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles, la protection des gens de mer de moins de 18 ans, des prescriptions relatives à l'inspection, la notification et la correction des situation dangereuses ainsi qu'à l'enquête sur les accidents de travail,...).

Cette législation et ces autres mesures doivent être régulièrement examinées, en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer, en vue de leur éventuelle révision pour tenir compte de l'évolution de la technologie et de la recherche et de la nécessité de les améliorer constamment (paragraphe 3).

Les navires ayant au moins cinq marins à bord sont tenus d'établir un comité de sécurité du navire comptant parmi ses membres des représentants des gens de mer (paragraphe 2 d)).

Les accidents du travail ainsi que les lésions et maladies professionnelles doivent être déclarés conformément aux orientations fournies par l'Organisation internationale du travail (paragraphe 5 et 6).

Les armateurs sont tenus de procéder à des évaluations des risques au regard de la sécurité et de la santé à bord en tenant compte des données statistiques pertinentes (paragraphe 8).

La réglementation nationale est conforme aux prescriptions de la règle 4.3. qui sont reprises dans :

la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires ;

les lois coordonnées du 3 juin 1970 relatives à la prévention des maladies professionnelles et à la réparation des dommages résultant de celle-ci ;

l'arrêté royal du 9 février 1971 instituant certaines commissions paritaires et fixant leur dénomination et leur compétence – Commission paritaire pour la marine marchande ;

la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du

travail ;

la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail (pas d'exclusion pour les gens de mer) et ses arrêtés royaux ;

l'arrêté royal du 27 mars 1998 sur la politique du bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail ;

l'arrêté royal du 27 mars 1998 relatif au service externe pour la prévention et la protection au travail ;

l'arrêté royal du 27 mars 1998 relatif au service interne pour la prévention et la protection au Travail ;

le Règlement général pour la protection du travail ;

le Code ISM (Code international de gestion et de sécurité – Chapitre IX de la Convention SOLAS) ;

l'arrêté royal du 28 mai 2003 relatif à la surveillance de la santé des travailleurs ; et

la Convention collective de travail du 14 décembre 2005 – création d'un Comité conventionnel de sécurité et d'hygiène.

La règle 4.4 traite de l'accès des gens de mer à des installations de bien-être à terre.

Les normes A4.4 exigent des Membres qui ratifieront la convention de coopérer et de favoriser l'accès de tous les gens de mer à de telles installations à terre, s'il en existe (paragraphe 1).

L'expression « tous les gens de mer » signifie tous les marins quels que soient leur nationalité, leur race, leur couleur, leur sexe, leur religion, leurs opinions politiques ou leur origine sociale et quel que soit l'Etat du pavillon du navire.

La mise en place d'installations de bien-être doit être encouragée dans les ports appropriés, lesquels sont déterminés après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées (paragraphe 2).

La création de conseils du bien-être chargés d'examiner régulièrement les installations et services de bien-être doit être favorisée (paragraphe 3).

La Belgique est conforme aux prescriptions de la règle 4.4. qui sont reprises dans :

le Règlement général pour la protection du travail (articles 73 à 103) ; et

les Conventions entre l'Etat et les villes d'Anvers, de Gand, de Zeebrugge, ...

En Belgique, toutes les installations et services culturels, de bien-être, de loisirs et d'information sont accessibles dans les ports belges aussi bien à un public large qu'aux navigateurs.

La **règle 4.5** et les dispositions correspondantes du code portent sur la protection en matière de **sécurité sociale**, plus particulièrement sur la couverture assurée par les régimes nationaux.

La règle contient les principes suivants :

Tous les gens de mer résidant habituellement sur le territoire d'un Etat Membre et, dans la mesure prévue par sa législation nationale, les personnes à leur charge doivent bénéficier d'une protection de sécurité sociale conforme au code. Les dispositions du code sont sans préjudice des conditions plus favorables qui pourraient être déjà applicables aux gens de mer en application de la législation nationale ou d'accords internationaux (paragraphe 1).

Tout Membre doit prendre des mesures, en fonction de sa situation nationale, à titre individuel comme dans le cadre de la coopération internationale, pour atteindre progressivement une protection de sécurité sociale complète (paragraphe 2).

Les gens de mer qui sont soumis à la législation de sécurité sociale d'un Membre et, dans la mesure prévue par la législation nationale de ce dernier, les personnes à leur charge doivent être admis à bénéficier d'une protection de sécurité sociale qui ne soit pas moins favorable que celle dont jouissent les travailleurs employés à terre (paragraphe 3).

Le paragraphe 1 de la norme A4.5 indique clairement que la couverture décrite dans la règle et les dispositions correspondantes du code ne doit pas faire double emploi avec la protection de sécurité sociale dont les armateurs sont redevables à court terme en application des règles 4.1 et 4.2, protection qu'il s'agit simplement de compléter.

Les Etats Membres qui ratifient la Convention du travail maritime doivent inclure dans leur législation au moins trois des neuf branches visées dans la convention (paragraphe 1 et 2).

Le paragraphe 4 introduit une souplesse supplémentaire en précisant que d'autres règles pourront être établies en application d'accords bilatéraux ou multilatéraux ou de dispositions adoptées dans le cadre des organisations régionales d'intégration économique.

Les Etats Membres doivent examiner les modalités selon lesquelles, conformément à la législation et à la pratique nationale, des prestations

comparables seront offertes aux gens de mer, en l'absence d'une couverture suffisante dans les neuf branches visées (paragraphe 6).

Dans la mesure compatible avec leur législation et leur pratique, les Etats membres doivent coopérer pour garantir le maintien des droits relatifs à la sécurité sociale, acquis ou en cours d'acquisition par les gens de mer, indépendamment de leur lieu de résidence (paragraphe 8).

Des procédures équitables et efficaces de règlement des différends doivent être définies (paragraphe 9).

En Belgique, la sécurité sociale des gens de mer de la marine marchande est prévue par l'arrêté-loi du 7 février 1945.

Les gens de mer bénéficient des protections suivantes :

les soins de santé : l'arrêté royal du 24 octobre 1936 modifiant et coordonnant les statuts de la Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins (statuts de la SCPM) ;

l'assurance chômage : la loi du 24 février 1964 et l'arrêté royal du 9 avril 1965 relatifs au Pool des marins de la marine marchande ;

les pensions : réglementation du régime général : l'arrêté royal n° 50 du 24 octobre 1967, la loi du 20 juillet 1990, l'arrêté royal du 23 décembre 1996, l'arrêté royal du 21 décembre 1967 et l'arrêté royal du 24 octobre 1936 modifiant et coordonnant les statuts de la Caisse de Secours et de Prévoyance en faveur des marins ;

les accidents du travail : réglementation du régime général : la loi du 10 avril 1971 et l'arrêté royal du 28 décembre 1971 ;

les maladies professionnelles : réglementation du régime général : les lois coordonnées du 3 juin 1970 et ses arrêtés d'exécution ;

les allocations familiales : réglementation des travailleurs salariés : l'arrêté royal du 19 décembre 1939 et ses arrêtés d'exécution ;

Maternité : l'arrêté royal du 24 octobre 1936 (assurance maladie-invalidité) ;

Invalidité : l'arrêté royal du 24 octobre 1936 (assurance maladie-invalidité) ;

Survivant : réglementation du régime général et l'arrêté royal du 24 octobre 1936 modifiant et coordonnant les statuts de la Caisse de Secours et de Prévoyance en faveur des marins.

En principe, la Belgique ne limite pas le champ d'application de sa protection sociale aux seuls

marins qui ont leur résidence habituelle en Belgique. Le pavillon sous lequel on navigue est déterminant.

Au sein de l'Union européenne s'applique également le Règlement 1408/71 portant coordination des systèmes respectifs de sécurité sociale et son règlement d'application 574/72 ainsi que le Règlement 883/2004/CEE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la coordination des systèmes de sécurité sociale.

La Belgique a également conclu des accords bilatéraux avec le Congo (uniquement pour les marins), la Turquie, le Maroc, la Tunisie, l'Algérie, la Macédoine, la Croatie, les Etats-Unis, le Canada, Israël, les Philippines, l'Australie, le Chili, la Suisse, l'Inde, l'Uruguay, la Corée du Sud et le Japon.

La législation applicable est en principe soit celle de l'Etat dont le navire bat le pavillon, soit celle de l'Etat de résidence des gens de mer, soit celle de l'Etat de résidence de l'employeur. Ces accords prévoient la possibilité pour les Parties contractantes d'établir des exceptions à ce principe par accords.

3.2.5 Conformité et mise en application des dispositions – Titre 5

Le titre 5, porte sur le respect et la mise en application des dispositions de la présente Convention et traite ainsi des obligations qui incombent aux Membres ayant ratifié la convention en application de l'article V (responsabilités d'appliquer et de faire respecter les dispositions).

Ce titre comprend trois règles :

- la règle 5.1 relative aux responsabilités de l'Etat du pavillon ;
- la règle 5.2 relative aux responsabilités de l'Etat du port ;
- la règle 5.3 relative aux responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre.

Contrairement aux autres titres qui prévoient une certaine souplesse dans leur application, le titre 5 exclut l'utilisation de dispositions équivalentes dans l'ensemble (autorisée par l'article VI, paragraphes 3 et 4) pour l'application de sa partie A du code (paragraphe 2).

La **règle 5.1 relative aux responsabilités de l'Etat du pavillon** traite des responsabilités des Membres ayant ratifié la convention vis-à-vis des gens de mer à bord de navires battant leur pavillon.

La **règle 5.1.1 énonce les principes généraux** devant être respectés par l'Etat du pavillon. Celui-ci doit coordonner les activités relatives au respect et à la mise en application des dispositions de la Convention à bord des navires battant son pavillon.

Le paragraphe 1 établit que les Membres doivent faire en sorte que les navires battant leur pavillon respectent l'ensemble des normes de la Convention.

Le paragraphe 2 précise que les Membres doivent pour ce faire instaurer un système efficace d'inspection et de certification des conditions de travail et de vie des gens de mer.

Le paragraphe 3 permet aux gouvernements d'autoriser des institutions publiques ou d'autres organismes reconnus (par exemple les sociétés de classification des navires) y compris ceux d'un autre Membre à effectuer des inspections ou délivrer des certificats en leur nom.

Le paragraphe 3 indique qu'en tout état de cause l'Etat du pavillon conserve la pleine responsabilité de l'inspection et de la certification des conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires qui battent son pavillon.

Le paragraphe 4 énonce que le certificat de travail maritime complété par une déclaration de conformité du travail maritime, attestent, sauf preuve contraire, que les prescriptions de la Convention concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer ont été suivies et que donc le navire a été dûment inspecté.

La norme A5.1.1 précise que les Membres doivent définir des objectifs et des normes précis pour l'administration de ses systèmes d'inspection et de certification. Ils doivent également prévoir des procédures permettant d'évaluer dans quelle mesure ces objectifs sont atteints et ces normes respectées.

Un exemplaire de la Convention doit être prévu à bord de tous les navires battant le pavillon du Membre.

En Belgique, différents systèmes d'inspection sont prévus dans :

la loi du 6 juin 2010 introduisant le code pénal social ;

la loi-programme du 22 décembre 1989 ;

la loi du 25 février 2003 portant des mesures pour renforcer la prévention en matière de bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail et la loi-programme du 20 juillet 2006 ;

la loi du 4 août 1996 sur le bien-être des tra-

vaillleurs lors de l'exécution de leur travail et ses arrêtés d'exécution ;

l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime ;

la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires ;

l'avant-projet de loi d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 (articles 8 à 9).

La mise à disposition à bord des navires battant pavillon belge d'un exemplaire de la Convention, à l'intention des marins, est prévue par la Convention collective de travail du 16 décembre 2009 relative à la procédure de réclamation à bord des navires marchands battant pavillon belge (article 2) et l'avant-projet de loi d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 (article 6).

La règle 5.1.2 relative à l'habilitation des organismes reconnus précise le principe énoncé au paragraphe 3 de la règle 5.1.1, qui porte sur la délégation à des organismes reconnus.

Des organismes reconnus pourront être autorisés à assurer certaines fonctions d'inspection ou de certification sous réserve de certaines conditions. Il doit s'agir de fonctions pour lesquelles le code de la Convention dit expressément qu'elles seront réalisées par l'autorité compétente ou un organisme reconnu (paragraphe 1).

Ces fonctions doivent être couvertes par l'habilitation conférée par l'autorité compétente.

La norme A5.1.2 traite de l'habilitation des organismes reconnus. Ces derniers doivent démontrer qu'ils ont la compétence et l'indépendance nécessaires.

Ces organismes reconnus doivent être autorisés à exiger la correction de défauts sur des navires et à effectuer des inspections à la demande de l'Etat du port (paragraphe 2).

Les pays doivent établir un système propre à assurer l'adéquation des tâches réalisées par des organismes reconnus ainsi que des procédures de communication avec ces organismes et des procédures de contrôle de leur action (paragraphe 3).

Les pays doivent fournir au BIT la liste des organismes reconnus en indiquant les fonctions qu'ils sont habilités à assumer (paragraphe 4).

En Belgique, les réglementations régissant l'habilitation d'organismes reconnus aux fins de la réalisation de certaines fonctions d'inspection sont les suivantes :

l'arrêté royal du 13 mars 2011 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (transposition de la directive 2009/15/CE) ;

le règlement n°391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires ;

les accords bilatéraux ministériels ;

l'avant-projet de loi d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006

- Chapitre 4 : Habilitation des organismes agréés

La règle 5.1.3 et les dispositions correspondantes du code décrivent le système de **certification de travail maritime et de déclaration de conformité** que les Membres doivent instaurer en application des dispositions de la Convention.

Ce système de certification et de déclaration ne sera obligatoire que pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 effectuant des voyages internationaux ou battant pavillon d'un Membre et opérant à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays (paragraphe 1).

Cependant, l'armateur peut demander la certification d'un navire d'une jauge brute inférieure à 500 (paragraphe 2).

Chaque navire doit détenir :

-un *certificat de travail maritime* (paragraphe 3 de la règle) confirmant que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire ont fait l'objet d'une inspection et sont conformes aux prescriptions de la législation de l'Etat du pavillon qui donnent effet à la convention ;

-une *déclaration de conformité du travail maritime* (paragraphe 4 de la règle) indiquant quelles sont les prescriptions nationales qui s'appliquent et les mesures adoptées par l'armateur pour en assurer le respect.

Le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime doivent être conformes au modèle prévu par le code (paragraphe 5).

La norme A5.1.3 décrit dans le détail le système de certification et de déclaration de conformité du travail maritime.

Le paragraphe 1 de la norme A5.1.3 renvoie à

l'annexe A5-I, qui contient la liste des 14 points qui doivent faire l'objet d'une inspection et d'une vérification aux fins de la certification par l'Etat du pavillon.

Ces points sont les suivants :

- l'âge minimum ;
- le certificat médical ;
- les qualifications des gens de mer ;
- les contrats d'engagement maritime ;
- le recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé ;
- la durée du travail ou du repos ;
- les effectifs du navire ;
- le logement ;
- les installations de loisirs à bord ;
- l'alimentation et le service de table ;
- la santé et la sécurité et la prévention des accidents ;
- les soins médicaux à bord ;
- les procédures de plainte à bord ; et
- le paiement des salaires.

La période de validité du certificat sera au maximum de cinq ans sous réserve (paragraphe 1) d'au moins une inspection intermédiaire qui visera à vérifier que les normes continuent d'être appliquées (paragraphe 2). Cette inspection intermédiaire doit être aussi étendue et approfondie que les inspections effectuées en vue du renouvellement du certificat de travail maritime.

Dans un nombre limité de cas, indiqué au paragraphe 5 de la norme A5.1.3, un certificat pourra être délivré à titre provisoire (pour les nouveaux navires ou lorsqu'un navire change de pavillon ou lorsqu'un armateur prend à son compte l'exploitation d'un navire qui est nouveau pour l'armateur). Sa durée de validité n'excédera pas six mois (paragraphe 6).

Le paragraphe 7 prévoit la délivrance du certificat provisoire s'il a été établi que :

- 1°) le navire a été inspecté « dans la mesure où cela est raisonnablement possible, au regard des prescriptions énumérées à l'annexe A5-I » ;
- 2°) l'armateur a démontré que des procédures adéquates sont mises en œuvre à bord en vue d'assurer le respect des dispositions de la Convention ;
- 3°) le capitaine connaît les prescriptions de la

Convention du travail maritime et les obligations en matière de mise en œuvre ;

4°) les informations requises ont été présentées à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail maritime.

La délivrance du certificat de travail maritime sera soumise à une inspection complète qui devra avoir lieu avant la fin de la période de validité du certificat provisoire et aucun nouveau certificat provisoire ne pourra être délivré (*paragraphe 8*). La délivrance d'une déclaration de conformité de travail maritime n'est pas requise pendant la durée de validité du certificat de travail maritime délivré à titre provisoire.

Le certificat de travail maritime, le certificat de travail maritime provisoire et la déclaration de conformité du travail maritime doivent suivre le modèle indiqué à l'annexe A5-II (*paragraphe 9*).

Le paragraphe 10 décrit le contenu de la déclaration de conformité du travail maritime qui sera annexée au certificat de travail maritime. La déclaration comprend deux parties.

La partie I, établie par l'autorité compétente du Membre, indique entre autre la liste des points devant être inspectés et les prescriptions nationales donnant effet aux dispositions pertinentes de la Convention, y compris toute disposition équivalente dans l'ensemble adoptée en vertu du paragraphe 3 de l'article VI.

La partie II est établie par l'armateur et certifiée par l'autorité compétente. Cette partie « énonce les mesures adoptées pour assurer une conformité continue avec les prescriptions nationales entre deux inspections ainsi que les mesures proposées pour assurer une amélioration continue ».

Les armateurs et les capitaines deviennent ainsi parties prenantes du système de mise en application prévu par la Convention.

Le résultat des inspections postérieures à la première inspection ou des vérifications ultérieures ainsi que les défauts importants relevés au cours de ces inspections et vérifications ainsi que la date du constat qu'il a été remédié aux défauts sont consignés et sont soit transcrits sur la déclaration de conformité du travail maritime, soit annexés à ce document, soit tenus à la disposition des gens de mer, des inspecteurs de l'Etat du pavillon, des fonctionnaires autorisés de l'Etat du port et des représentants des armateurs et des gens de mer par d'autres moyens. Ces informations sont accompagnées d'une traduction en anglais (*paragraphe 11*).

Un exemplaire valide et à jour du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime, traduit en anglais (pour les navires effectuant des voyages internationaux), doit être conservé à bord. Une copie de ces documents doit être affichée à un endroit accessible aux gens de mer et être communiquée aux gens de mer, aux inspecteurs de l'Etat du pavillon, aux fonctionnaires autorisés de l'Etat du port ou représentants des armateurs et des gens de mer qui en feront la demande (paragraphe 12).

La norme se termine par une description des situations dans lesquelles le certificat cesse d'être valide (paragraphe 14 et 15) et par des dispositions (paragraphe 16 et 17) qui indiquent que le certificat sera retiré s'il apparaît que le navire n'est pas conforme aux prescriptions et qu'aucune mesure n'a été prise pour remédier à la situation. L'autorité compétente doit tenir compte de la gravité ou de la fréquence des manquements.

L'avant-projet de loi portant sur l'exécution et le contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 prévoit l'établissement et la délivrance de certificats de travail maritime et de déclarations de conformité du travail maritime conformément aux prescriptions de la présente Convention. L'avant-projet de loi prévoit également la rédaction de ces documents en français ou en néerlandais, au choix de l'armateur, et en anglais ainsi que leur communication aux personnes prévues par la Convention.

La règle 5.1.4 relative à l'inspection et à la mise en application exige des Etats du pavillon qu'ils disposent d'un système efficace et coordonné d'inspections régulières.

Il convient de noter que des inspections sont requises par la Convention aussi dans des cas qui sont sans rapport avec la validité d'un certificat. En particulier, la norme A3.1 sur le logement exige des inspections au titre de la règle 5.1.4 lors de la première immatriculation du navire ou lors d'une nouvelle immatriculation et en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord.

Les paragraphes 2 et 3 de la norme A5.1.4. précisent que les membres doivent prendre les dispositions nécessaires afin d'assurer que les inspecteurs ont la formation, les compétences, les attributions, les instructions, les pouvoirs, le statut et l'indépendance nécessaires ou souhaitables pour pouvoir effectuer les inspections de façon efficace.

Les navires doivent être inspectés aux intervalles prescrits aux fins de la certification, le cas échéant, ces intervalles ne devant en aucun cas excéder trois ans (paragraphe 4).

Le paragraphe 5 de la norme A5.1.4 exige qu'une enquête soit effectuée en cas de plainte ou s'il est établi que des mesures figurant dans la déclaration de conformité du travail maritime ou des prescriptions de la Convention ne sont pas appliquées et que des mesures soient prises pour remédier aux manquements constatés.

Le paragraphe 7 de la norme énumère ce à quoi les inspecteurs doivent notamment être autorisés. Ainsi, en vertu de l'alinéa c), ils doivent être habilités «à exiger qu'il soit remédié à tout manquement et à interdire à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises lorsqu'ils ont des raisons de croire que les manquements constituent une infraction grave aux prescriptions de la présente Convention, y compris les droits des gens de mer, ou représentent un grave danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer». Toute mesure prise en vertu de l'alinéa c) doit pouvoir faire l'objet d'un recours devant l'autorité judiciaire ou administrative (paragraphe 8).

Les inspecteurs doivent tenir confidentielle la source de toute plainte ou réclamation alléguant qu'il existe un danger ou des manquements de nature à compromettre les conditions de travail et de vie des gens de mer, ou qu'il y a violation de la législation (paragraphe 10).

Pour toute inspection effectuée, les inspecteurs doivent soumettre à l'autorité compétente un rapport. Une copie de ce rapport sera communiquée au capitaine et, sur demande, aux représentants des gens de mer et affichée à bord du navire (paragraphe 12).

L'autorité compétente doit tenir des registres des inspections et publier un rapport annuel (paragraphe 13 et 14).

Les paragraphes 15 et 16 de la norme établissent la nécessité d'éviter qu'un navire ne soit indûment retenu ou retardé ainsi que le droit à des indemnités en cas d'exercice illicite des pouvoirs des inspecteurs.

Le paragraphe 17 exige des Membres qu'ils prévoient des sanctions appropriées et d'autres mesures correctives en cas, notamment, « d'infraction aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer, et d'entrave à l'exercice des fonctions des inspecteurs ».

En Belgique, les systèmes d'inspection, leurs pouvoirs et leurs fonctionnements sont prévus dans :

la loi du 6 juin 2010 introduisant le code pénal social ;

la loi-programme du 22 décembre 1989 ;

la loi du 25 février 2003 portant des mesures pour renforcer la prévention en matière de bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail et la loi-programme du 20 juillet 2006 ;

la loi du 4 août 1996 sur le bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail et ses arrêtés d'exécution ;

l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime ;

la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires et ses arrêtés d'exécution ;

l'arrêté royal du 9 juillet 2000 fixant le cadre organique du Ministère des Affaires sociales, de la Santé publique et de l'Environnement ;

l'arrêté royal du 11 décembre 1998 fixant le cadre organique du Ministère de l'Emploi et du Travail ;

l'arrêté ministériel du 28 mars 2003 relatif à des mesures d'organisation et de fonctionnement de l'Inspection sociale ;

l'arrêté royal du 2 octobre 1937 portant sur le statut des agents de l'Etat ;

le Code pénal ;

la Circulaire n°573 du 17 août 2007 relative au cadre déontologique des agents de la fonction publique administrative fédéral ; et

la loi du 10 février 2003 relative à la responsabilité des et pour les membres du personnel au service des personnes publiques.

L'avant-projet de loi portant sur l'exécution et le contrôle de l'application de la présente Convention prévoit la fréquence à laquelle doivent se dérouler les inspections, l'élaboration de rapports d'activités par les inspections, l'affichage à bord et la communication des rapports d'inspections aux personnes concernées et la possibilité d'immobiliser un navire pour manquement grave aux prescriptions de la Convention, y compris les droits des gens de mer.

L'avant-projet de loi prévoit l'élaboration d'un protocole d'accord conclu entre les fonctionnaires désignés, y compris la Direction générale Transport maritime du SPF Mobilité et Transports, en vue d'assurer, conformément à la Convention du travail maritime, un système efficace d'inspection et de surveillance. La Direction générale Transport maritime rédigera un rapport annuel sur base des informations contenues dans les rapports d'inspections qui lui seront transmis par les fonctionnaires désignés.

La règle 5.1.5 porte sur les **procédures de plainte à bord**. Il s'agit d'un élément important et novateur du dispositif établi par la Convention pour assurer la conformité permanente des navires.

La norme A5.1.5. crée une nouvelle obligation en exigeant qu'il existe à bord de tous les navires des procédures permettant un règlement efficace et rapide de toute plainte présentée par un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la présente Convention, y compris les droits des gens de mer (paragraphe 1).

Ces procédures doivent viser à ce que le litige à l'origine de la plainte soit réglé au niveau le plus bas possible. Les gens de mer doivent cependant avoir le droit de porter plainte directement auprès du capitaine ou d'autorités extérieures appropriées (paragraphe 2).

Les procédures doivent prévoir le droit des gens de mer d'être accompagnés ou représentés pendant la procédure de plainte et des mesures pour prévenir la victimisation des gens de mer ayant porté plainte. Cette victimisation doit être interdite (paragraphe 3).

Tous les gens de mer doivent recevoir un document décrivant les procédures de plainte en vigueur à bord du navire (paragraphe 4).

La réglementation belge est conforme aux dispositions de la règle 5.1.5. qui sont reprises dans :

la Convention collective de travail du 16 décembre 2009 relative à la procédure de réclamation à bord des navires marchands battant pavillon belge ;

l'avant-projet de loi portant sur l'exécution et le contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 (articles 65 à 67) ;

la convention collective de travail du 13 octobre 2011 fixant des dispositions s'appliquant aux ouvriers occupés par des entreprises dont l'activité habituelle est l'exécution de travaux de dragage.

La règle 5.1.6 exige des Membres qu'ils fassent une enquête sur tous les **accidents maritimes** graves, au cours desquels il y a eu blessure ou perte de vies humaines, impliquant des navires battant leur pavillon, et qu'ils rendent, en principe, publiques les conclusions de ces enquêtes.

La réglementation belge est conforme aux dispositions de la règle 5.1.6. reprises dans les textes suivants :

l'arrêté royal du 21 novembre 2005 réglementant les enquêtes sur les accidents et les incidents

de mer ;

la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires et ses arrêtés d'exécution ;

la Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil ;

la Directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse (Arrêté royal du 5 septembre 2001) ;

la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information (Arrêté royal du 17 septembre 2005) ; et

l'arrêté royal du 25 février 2005 portant diverses dispositions visant la lutte contre les accidents du travail graves et la simplification des déclarations des accidents du travail.

La règle 5.2 relative aux responsabilités de l'Etat du port instaure un système pour l'inspection des navires dans des ports étrangers (contrôle par l'Etat du port) et les procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer.

Les dispositions de la règle 5.2 traitent du contrôle par l'Etat du port.

La règle 5.2.1 porte sur les inspections dans les ports étrangers. Elle énonce les principes suivants :

a) Il n'est pas fait obligation aux Membres d'inspecter le navire d'un autre Etat faisant escale dans leurs ports (contrôle par l'Etat du port). Ce principe ressort du paragraphe 4 de l'article V de la Convention ainsi que de l'utilisation de la formule «... est susceptible d'être inspecté...» au paragraphe 1 de la règle.

b) Lorsqu'un Membre procède à l'inspection d'un navire étranger en application de la Convention du travail maritime, il a l'obligation d'accepter le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime, sous réserve que ces documents soient valides, comme attestant, sauf preuve contraire, de la conformité du navire aux «prescriptions de la (...) Convention, y compris des droits des gens de mer» (paragraphe 2).

c) Les inspections doivent être effectuées

conformément aux dispositions du code et aux «autres accords internationaux applicables régissant les inspections menées ... au titre du contrôle des navires par l'Etat du port».

Les inspections doivent viser à vérifier la conformité du navire avec les prescriptions de la Convention autres que celles figurant dans la partie B du code (paragraphe 3).

d) Les Membres qui procèdent à des inspections dans leurs ports sont tenus d'avoir un système efficace d'inspection et de surveillance (paragraphe 4).

Comme indiqué à l'alinéa b) ci-dessus, l'inspection se résume au contrôle du certificat et de la déclaration, sauf dans quatre cas visés au paragraphe 1 de la norme A5.2.1.

Le premier de ces cas (alinéa a) du paragraphe 1) survient si les «documents requis» ne sont pas présentés ou ne sont pas tenus à jour. Ce cas ne concerne évidemment pas les navires d'une jauge brute inférieure à 500, pour lesquels les documents considérés ne sont pas obligatoires.

Le deuxième cas de figure (alinéa b)) se présente lorsqu'il existe de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la Convention.

Le troisième cas de figure (alinéa c)) se présente lorsqu'il existe des motifs raisonnables de penser que le navire a changé de pavillon dans le but d'échapper à l'obligation de respecter les dispositions de la Convention.

Enfin, une inspection plus approfondie pourra être menée si une plainte a été déposée au motif que certaines conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la Convention (alinéa d)).

Dans les circonstances décrites dans l'énumération susmentionnée, une inspection plus approfondie peut être effectuée.

Une telle inspection est obligatoire «lorsque les conditions de travail et de vie dont il est jugé ou allégué qu'elles ne sont pas conformes pourraient constituer un réel danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer, ou lorsque le fonctionnaire autorisé a des raisons de croire que tout manquement constitue une infraction grave aux prescriptions de la présente Convention, y compris aux droits des gens de mer».

L'inspection approfondie qui sera effectuée dans les circonstances indiquées aux alinéas a) à c) du paragraphe 1 portera «en principe» sur les points énumérés à l'annexe A5-III (paragraphe 2

de la norme).

Le paragraphe 3 de la norme précise la portée des inspections effectuées du fait d'une plainte relevant de l'alinéa d) du paragraphe 1. Il est indiqué que l'inspection n'est pas restreinte aux éléments énumérés à l'annexe A5-III mais qu'elle «doit se limiter en général à l'objet de la plainte, à moins que la plainte ou son instruction ne fournisse de solides raisons de procéder à une inspection approfondie, conformément au paragraphe 1 b) de la présente norme». Il en ressort donc que les solides raisons mentionnées à l'alinéa b) du paragraphe 1 peuvent surgir du fait d'une plainte.

L'inspecteur qui constate, à l'occasion d'une inspection approfondie, que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente Convention, doit porter immédiatement à la connaissance du capitaine du navire les manquements constatés et les délais dans lesquels il doit y être remédié (paragraphe 4).

L'inspecteur porte à la connaissance des organisations d'armateurs et des gens de mer présentes sur le territoire belge les manquements considérés importants ou les manquements ayant un rapport avec une plainte déposée.

L'inspecteur peut également informer un représentant de l'Etat du pavillon du navire inspecté et communiquer les informations pertinentes aux autorités compétentes du port d'escale suivant.

Conformément au paragraphe 5, le Directeur général peut prendre les mesures nécessaires «pour s'assurer que cette information est consignée et qu'elle est portée à la connaissance des parties susceptibles d'utiliser les moyens de recours dont elles disposent» (en application des procédures de réclamation et de plainte visées aux articles 24 et 26 de la Constitution de l'OIT par exemple).

Le paragraphe 6 de la norme précise les défauts de conformité pouvant justifier l'immobilisation d'un navire. Ce paragraphe fait obligation au fonctionnaire autorisé de l'Etat du port, s'il constate après une inspection certains défauts de conformité, de prendre des mesures assurant que le navire ne prend pas la mer tant que les non-conformités graves n'auront pas été rectifiées ou encore «tant qu'il n'aura pas accepté un plan visant à les rectifier et ne sera pas convaincu que le plan sera mis en œuvre rapidement».

La première catégorie est visée à l'alinéa a) du paragraphe 6, qui fait mention des non-conformités présentant un danger pour la sûreté, la sécurité ou la santé des gens de mer. Le deuxième type de défaut est visé à l'alinéa b), qui

porte sur les non-conformités constituant «une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la présente Convention, y compris les droits des gens de mer».

Le paragraphe 7 de la norme contient une prescription importante, à savoir que les fonctionnaires autorisés des Membres doivent recevoir des orientations, du type indiqué dans la partie B du code, concernant la nature des circonstances qui justifient l'immobilisation d'un navire.

Il convient d'éviter, dans toute la mesure possible, d'immobiliser ou de retarder indûment un navire. Des dommages et intérêts devront être payés pour toute perte ou tout préjudice subi s'il est établi qu'un navire a été indûment immobilisé ou retardé (paragraphe 8).

En Belgique, les systèmes d'inspections sont prévus dans les réglementations citées dans le cadre de la règle 5.1.4.

Par ailleurs, les contrôles par l'Etat du port sont prévus dans :

l'arrêté royal du 13 septembre 1998 portant contrôle par l'Etat du port tel que modifié (transposition de la directive 95/21/CE sur le contrôle des navires par l'Etat du port) ;

le Protocole d'entente de Paris sur les contrôles par l'Etat du port.

L'avant-projet de loi d'exécution et de contrôle de l'application de la présente Convention précise la manière dont doivent être menées les inspections au vu de l'existence ou non d'un certificat du travail maritime et d'une déclaration de conformité du travail maritime conformes aux prescriptions de la Convention du travail maritime à bord des navires étrangers.

L'avant-projet de loi prévoit également la communication des manquements constatés à la suite d'une inspection détaillée aux personnes mentionnées dans la présente Convention.

L'avant-projet de loi autorise aussi l'immobilisation des navires étrangers dans les cas prévus par la Convention.

La règle 5.2.2 porte sur les procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer se trouvant dans un port étranger. Cette règle constitue l'un des éléments mis en place par la nouvelle Convention pour assurer la conformité permanente des navires.

La norme A5.2.2. prévoit qu'une plainte d'un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la Convention, y compris les droits des gens de mer, peut être déposée auprès d'un fonctionnaire

autorisé au port où le navire fait escale.

Le fonctionnaire autorisé de l'Etat du port doit entreprendre une enquête initiale (paragraphe 1). Si la plainte relève des dispositions de la norme A5.2.1, une inspection plus approfondie peut être effectuée (paragraphe 2). Sinon, le fonctionnaire autorisé doit, dans les cas appropriés, encourager le règlement de la plainte à bord du navire (paragraphe 3).

Si l'enquête ou l'inspection révèle une non-conformité justifiant l'immobilisation du navire, la procédure prévue dans la norme A5.2.1., paragraphe 6, doit être suivie (paragraphe 4).

Si tel n'est pas le cas et que la plainte n'a pas été réglée à bord du navire, le fonctionnaire autorisé en avise l'Etat du pavillon, en cherchant à obtenir des conseils et un plan de mesures correctives (paragraphe 5).

Si la plainte n'est toujours pas réglée, l'Etat du port doit transmettre au Directeur général du BIT une copie du rapport du fonctionnaire autorisé accompagnée, le cas échéant, de la réponse communiquée par l'Etat du pavillon; les organisations d'armateurs et de gens de mer appropriées de l'Etat du port sont également informées (paragraphe 6).

Des mesures appropriées doivent être prises pour garantir la confidentialité des plaintes déposées par les gens de mer (paragraphe 7).

L'avant-projet de loi portant sur l'exécution et le contrôle de l'application de la Convention du travail maritime prévoit, conformément aux dispositions de la Convention, la procédure de traitement à terre des plaintes.

La règle 5.3 traite des responsabilités des Etats fournisseurs de main-d'œuvre et complète l'obligation concernant par exemple les services de recrutement et de placement.

Le paragraphe 3 fait obligation aux Membres de mettre en place un système d'inspection et de surveillance efficace pour veiller au respect des règles prévues par la Convention en ce qui concerne les responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre. Les membres doivent aussi assumer des responsabilités en ce qui concerne la sécurité sociale des gens de mer qui sont leurs nationaux, des résidents ou encore des personnes domiciliées sur leur territoire. Des informations sur ce système doivent être communiquées au BIT en application de l'article 22 de la Constitution.

Les Régions et les Communautés sont compétentes pour le placement des marins et l'organisation des bureaux privés pour le placement spécia-

lisés dans le secteur nautique.

Les annexes à la Convention concernent tout le système de certification visé au titre 5. Les annexes A5-I et A5-III dressent la liste des éléments devant être inspectés. L'annexe A5-I porte sur les points qui doivent être inspectés par les Etats du pavillon avant qu'un certificat puisse être délivré; elle est mentionnée au paragraphe 1 de la norme A5.1.3. L'annexe A5-III porte sur les éléments généraux sujets à un contrôle détaillé lorsqu'un Membre effectue une telle inspection à bord d'un navire étranger (contrôle par l'Etat du port) en vertu des dispositions de la norme A5.2.1. La liste figurant dans l'une et l'autre de ces annexes est identique.

En application du paragraphe 9 de la norme A5.1.3, les documents prescrits par la Convention doivent être établis conformément aux modèles présentés à l'annexe A5-II.

Ces documents sont les suivants :

- a) le certificat de travail maritime ;
- b) la déclaration de conformité du travail maritime, qui est annexée au certificat de travail maritime ;
- c) le certificat de travail maritime provisoire.

4 Conclusion

Compte tenu de ce qui précède, la législation belge est conforme à l'instrument adopté par la Conférence internationale du Travail. Notre pays est donc en mesure d'accepter les obligations de la Convention du travail maritime.

Les assemblées des Régions et des Communautés doivent également donner leur assentiment à la Convention du travail maritime.

La Région wallonne prend par ailleurs acte des interprétations formulées par le Conseil d'Etat dans son avis 53.073/2 du 15 avril 2013

PROJET DE DÉCRET

PORTANT ASSENTIMENT À LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME, ADOPTÉE À GENÈVE LE 23
FÉVRIER 2006 PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

Le Gouvernement de la Communauté française,

Sur la proposition du Ministre-Président,
chargé des Relations internationales,

Après délibération,

ARRETE :

Le Ministre-Président, chargé des Relations internationales, est invité à présenter au Parlement de la Communauté française le projet de décret dont la teneur suit :

Article 1er

La Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail sortira son plein et entier effet.

Article 2

Les modifications au Code de la Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006, sans que la Belgique s'oppose à leur adoption, sortiront leur plein et entier effet.

Bruxelles, le 08 mai 2013

Le Ministre-Président,

Rudy DEMOTTE

AVANT-PROJET DE DÉCRET

PORTANT ASSENTIMENT À LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME, ADOPTÉE À GENÈVE LE 23
FÉVRIER 2006 PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

Le Gouvernement de la Communauté française,

Sur la proposition du Ministre-Président, chargé
des Relations internationales,

Après délibération,

ARRETE :

Le Ministre-Président, chargé des Relations internationales, est invité à présenter au Parlement de la Communauté française le projet de décret dont la teneur suit :

Article 1er

La Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail sortira son plein et entier effet.

Article 2

Les modifications au Code de la Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006, sans que la Belgique s'oppose à leur adoption, sortiront leur plein et entier effet.

Bruxelles, le 07 février 2013

Le Ministre-Président,

Rudy DEMOTTE

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT



CONSEIL D'ÉTAT section de législation

avis 53.072/2
du 15 avril 2013

sur

un avantprojet de décret 'portant assentiment à la Convention
du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la
Conférence générale de l'Organisation internationale du
Travail'

Le 20 mars 2013, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le MinistrePrésident du Gouvernement de la Communauté française à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avantprojet de décret 'portant assentiment à la Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail'.

L'avantprojet a été examiné par la deuxième chambre le 15 avril 2013. La chambre était composée de Yves KREINS, président de chambre, Pierre VANDERNOOT et Martine BAGUET, conseillers d'État, Sébastien VAN DROOGHENBROECK et Jacques ENGLEBERT, assesseurs, et AnneCatherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Wanda VOGEL, premier auditeur.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 15 avril 2013.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avantprojet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avantprojet appelle l'observation suivante.

Aux termes de l'article 2 de l'avantprojet de décret,

« Les modifications au Code de la Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006, sans que la Belgique s'oppose à leur adoption, sortiront leur plein et entier effet ».

La Convention du travail maritime prévoit deux procédures d'« amendement » à celle-ci.

La première, régie par l'article XIV, peut porter sur « toute disposition de la présente convention dans le cadre de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du travail et des règles et procédures de l'Organisation relatives à l'adoption des conventions »¹. Les amendements adoptés sur la base de cette procédure ne lient les États, conformément au droit commun, qu'après leur ratification, dans les conditions exposées par l'article XIV. Selon le droit belge, outre leur ratification par toutes les autorités investies du *treaty making power*, ces amendements, pour prendre effet dans l'ordre interne, doivent faire l'objet d'un assentiment exprès des différentes assemblées parlementaires compétentes, lequel est nécessairement postérieur à l'adoption de l'instrument international concerné.

La seconde procédure, régie par l'article XV de la Convention, ne concerne que les amendements éventuels au « code » et peut conduire à l'entrée en vigueur de pareils amendements à l'égard de la Belgique sans que celle-ci ait marqué formellement son accord à ces derniers. Tel est le cas si la Belgique n'a formulé aucun « désaccord » à ces amendements².

Compte tenu du fait que, selon la « note explicative sur les règles et le code de la Convention du travail maritime », le « code » a un objet limité et se borne à « indiquer comment les règles doivent être appliquées »³, il est admissible que l'entrée en vigueur dans l'ordre juridique de la Communauté française de ces amendements fasse l'objet dans l'avantprojet de décret d'un assentiment anticipé.

1 Article XIV, paragraphe 1, première phrase, de la Convention.

2 Article XV, paragraphes 6 à 8, de la Convention.

3 Note explicative précitée, point 4.

Compte tenu également de la terminologie utilisée par l'article 2 de l'avantprojet de décret, qui renvoie au seul « Code » de la Convention du travail maritime et qui se réfère à l'absence d'opposition de la Belgique à l'adoption des modifications à ce « Code », il faut considérer que cette disposition ne comporte un assentiment anticipé qu'aux amendements au « code » adoptés sur la base de l'article XV de la Convention.

LE GREFFIER

LE PRÉSIDENT

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Yves KREINS