

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

3 september 2007

BUITENGEWONE ZITTING 2007

MEDEDELING AAN HET PARLEMENT

**van het Verdrag betreffende maritieme
arbeid, 2006**

**aangenomen op 23 februari 2006 op de 94ste
(maritieme) zitting van de Algemene Confe-
rentie van de Internationale Arbeidsorganisa-
tie (I.A.O.), gehouden te Genève
van 7 tot 23 februari 2006.**

REGERINGSVERKLARING

DAMES EN HEREN,

Krachtens artikel 19§5 van het Statuut van de Internationale Arbeidsorganisatie, dient de Regering het Parlement binnen één, uitzonderlijk anderhalf jaar, na de sluiting van de jaarlijkse Algemene Conferentie op de hoogte te brengen van de door de jaarlijkse Algemene Conferenties aangenomen internationale instrumen-ten.

Deze verklaring heeft betrekking op de houding die de Regering wenst aan te nemen ten aanzien van de tekst die werd aangenomen op 23 februari 2006 met 314 stemmen voor, geen enkele tegen en 4 onthoudingen, tijdens de 94ste (maritieme) zitting van de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie te Genève.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

3 septembre 2007

SESSION EXTRAORDINAIRE 2007

COMMUNICATION AU PARLEMENT

de la Convention du travail maritime, 2006

**adoptée le 23 février 2006 lors de la 94ème
session (maritime) de la Conférence générale
de l'Organisation internationale du Travail
(O.I.T.) organisée à Genève
du 7 au 23 février 2006.**

DECLARATION GOUVERNEMENTALE

MESDAMES, MESSIEURS,

Aux termes de l'article 19, §5 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail, le Gouvernement est tenu de faire connaître au Parlement les instruments internationaux adoptés par les Conférences générales annuelles, dans un délai d'un an après la clôture de la session de la Conférence, ou exceptionnellement d'un an et demi.

La présente déclaration porte sur l'attitude que compte prendre le Gouvernement à l'égard du texte qui a été adopté le 23 février 2006 par 314 votes pour, aucun vote contre et 4 abstentions lors de la 94ème session (maritime) de la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail organisée à Genève.

cdH	:	centre démocrate Humaniste	
CD&V-N-VA	:	Christen-Democratisch en Vlaams/Nieuw-Vlaamse Alliantie	
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
FN	:	Front National	
LDD	:	Lijst Dedecker	
MR	:	Mouvement Réformateur	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
PS	:	Parti Socialiste	
sp.a - spirit	:	Socialistische partij anders - sociaal, progressief, internationaal, regionalistisch, integraal-democratisch, toekomstgericht.	
VB	:	Vlaams Belang	

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 52 0000/000 :	Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 52 0000/000 :	Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA :	Questions et Réponses écrites
CRIV :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV :	Beknopt Verslag (blauwe kaft)	CRABV :	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV :	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)	CRIV :	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN :	Plenum	PLEN :	Séance plénière
COM :	Commissievergadering	COM :	Réunion de commission
MOT :	moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT :	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Bestellingen :	Commandes :
Natieplein 2	Place de la Nation 2
1008 Brussel	1008 Bruxelles
Tel. : 02/ 549 81 60	Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be	www.laChambre.be
e-mail : publicaties@deKamer.be	e-mail : publications@laChambre.be

Deze tekst is het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006.

Context van het Verdrag

In januari 2001 wou de IAO werk maken van de consolidering en actualisering van de maritieme normen in de huidige verdragen en aanbevelingen opdat de Algemene Conferentie van de Organisatie slechts één enkel instrument zou aannemen, namelijk het Verdrag betreffende maritieme arbeid.

Het Verdrag wil voor de hele maritieme sector internationale minimumnormen vastleggen die eenvoudig, duidelijk, coherent, aanvaardbaar en toepasbaar zijn om aldus een aanzet te geven tot een maritieme arbeidscode.

Als gevolg van de tanende belangstelling voor het beroep van zeevarende en om rekening te houden met de menselijke factor bij maritieme ongevallen, moeten de huidige sociale normen geherdefinieerd worden. De maritieme industrie stelt wereldwijd meer dan 1,2 miljoen personen te werk en die activiteit is van vitaal belang voor de wereldeconomie aangezien zij 90% van het handelsverkeer vertegenwoordigt.

Het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 wil voornamelijk, via de bevordering van behoorlijke levens- en arbeidsomstandigheden voor zeevarenden en rechtvaardigere mededingingsvoorwaarden op internationaal niveau, billijke spelregels in de maritieme sector invoeren en handhaven zodat de lage ratificatiegraad van tal van verdragen op gebied van maritieme arbeid kan worden verhoogd.

Het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 is de “vierde pijler” van de internationale regelgeving voor de maritieme sector naast de basisverdragen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), namelijk het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, zoals gewijzigd (SOLAS), het Internationaal Verdrag van 1978 betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, zoals gewijzigd (STCW) en het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL 73/78).

Het voorgestelde Verdrag omvat alle normen op mondiaal niveau die gebaseerd zijn op de normen uit een zestigtal verdragen en aanbevelingen betreffende maritieme arbeid die de IAO sedert 1920 heeft aangenomen. Zowat al die instrumenten m.b.t. maritieme arbeid zijn nu opgenomen in één en dezelfde tekst met een nieuwe structuur die het toepasbaar internationaal recht consolideert.

Ce texte est la Convention du travail maritime 2006.

Contexte de la Convention

En janvier 2001, l'OIT a entrepris de consolider et d'actualiser les normes maritimes contenues dans les conventions et recommandations actuelles afin que la Conférence générale de l'Organisation n'adopte qu'un seul instrument, à savoir la Convention du travail maritime.

Cette convention vise à établir, pour l'ensemble du secteur, des normes internationales minimales qui soient à la fois simples, claires, cohérentes, acceptables et applicables, afin d'ébaucher un code du travail maritime.

Il est apparu en effet nécessaire, en raison de la désaffection à l'égard du métier de marin et du facteur humain dans les accidents maritimes, de redéfinir les normes sociales en vigueur. L'industrie maritime emploie plus de 1,2 million de gens de mer dans le monde et cette activité est essentielle pour l'économie mondiale puisqu'elle assure 90 % des échanges commerciaux.

La Convention du travail maritime de 2006 vise principalement à instaurer et maintenir, par la promotion de conditions de vie et de travail décentes pour les gens de mer et de conditions de concurrence plus justes au niveau international, des règles du jeu équitables dans le secteur maritime et pallier ainsi le faible taux de ratification de nombreuses conventions dans ce secteur.

La Convention du travail maritime de 2006 constitue le «quatrième pilier» de la réglementation internationale du secteur maritime, en complément des conventions fondamentales de l'Organisation maritime internationale (OMI), à savoir la Convention internationale 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).

La Convention proposée contient un ensemble complet de normes mondiales qui se fondent sur celles figurant déjà dans la soixantaine de conventions et de recommandations du travail maritime adoptées par l'OIT depuis 1920. La quasi-totalité de ces instruments du travail maritime, actualisés selon les besoins, se trouvent ainsi réunis en un seul et même texte dont la structure est nouvelle et qui consolide le droit international applicable.

Het Verdrag betreffende maritieme arbeid herzielt de volgende verdragen:

Verdrag (nr. 7) betreffende de minimumleeftijd (arbeid op zee), 1920

Verdrag (nr. 8) betreffende de vergoeding wegens werkloosheid (schipbreuk), 1920

Verdrag (nr. 9) betreffende de bezorging van werk aan zeelieden, 1920

Verdrag (nr. 16) betreffende het geneeskundig onderzoek der jongelieden (arbeid op zee), 1921

Verdrag (nr. 22) betreffende het wervingscontract der zeelieden, 1926

Verdrag (nr. 23) betreffende de repatriëring van zeelieden, 1926

Verdrag (nr. 53) betreffende de bewijzen van bekwaamheid van officieren, 1936

Verdrag (nr. 54) betreffende de betaalde verlofdagen der zeelieden, 1936

Verdrag (nr. 55) betreffende de verplichtingen van de reder in geval van ziekte of ongeval overkomen aan zeelieden, 1936

Verdrag (nr. 56) betreffende de ziekteverzekering van zeelieden, 1936

Verdrag (nr. 57) betreffende den arbeidsduur aan boord van schepen en de bemanning, 1936

Verdrag (nr. 58) betreffende de minimumleeftijd (arbeid op zee), 1936 (herzien)

Verdrag (nr. 68) betreffende de voeding en verzorging (bemanning van schepen), 1946

Verdrag (nr. 69) betreffende het bekwaamheidsdiploma van scheepskoks, 1946

Verdrag (nr. 70) betreffende de sociale zekerheid van zeelieden, 1946

Verdrag (nr. 72) betreffende de vakantie met behoud van loon van zeelieden, 1946

Verdrag (nr. 73) betreffende het geneeskundig onderzoek van zeelieden, 1946

La Convention du travail maritime porte révision des conventions suivantes :

Convention (n° 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920

Convention (n° 8) sur les indemnités de chômage (nauffrage), 1920

Convention (n° 9) sur le placement des marins, 1920

Convention (n° 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921

Convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926

Convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926

Convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936

Convention (n° 54) des congés payés des marins, 1936

Convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936

Convention (n° 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936

Convention (n° 57) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936

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

Convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946

Convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946

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

Verdrag (nr. 74) betreffende de bewijzen van bekwaamheid van volmatroos, 1946

Verdrag (nr. 75) betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen, 1946

Verdrag (nr. 76) betreffende de gages, de arbeidsduur aan boord en de bemanningssterkte, 1946

Verdrag (nr. 91) betreffende de vakantie met behoud van loon van zeelieden (herzien), 1949

Verdrag (nr. 92) betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (herzien), 1949

Verdrag (nr. 93) betreffende de gages, de arbeidsduur aan boord en de bemanningssterkte (herzien), 1949

Verdrag (nr. 109) betreffende de gages, de arbeidsduur aan boord en de bemanningssterkte (herzien), 1958

Verdrag (nr. 133) betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (aanvullende bepalingen), 1970

Verdrag (nr. 134) betreffende het voorkomen van arbeidsongevallen (zeevarenden), 1970

Verdrag (nr. 145) betreffende de continuering van werkgelegenheid (zeevarenden), 1976

Verdrag (nr. 146) betreffende het jaarlijks verlof met behoud van loon (zeevarenden), 1976

Verdrag (nr. 147) betreffende de koopvaardischepen (minimumnormen), 1976

Protocol van 1996 met betrekking tot het verdrag (nr. 147) betreffende de koopvaardischepen (minimumnormen), 1976

Verdrag (nr. 163) betreffende het welzijn van zeevarenden, 1987

Verdrag (nr. 164) betreffende de gezondheidsbescherming en de medische zorg (zeevarenden), 1987

Verdrag (nr. 165) betreffende de sociale zekerheid van zeevarenden (herzien), 1987

Verdrag (nr. 166) betreffende de repatriëring van zeevarenden (herzien), 1987

Verdrag (nr. 178) betreffende de arbeidsinspectie (zeevarenden), 1996

Convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946

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

Convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949

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

Protocole de 1996 relatif à la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976

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

Verdrag (nr. 179) betreffende de aanwerving van en arbeidsbemiddeling voor zeevarenden, 1996

Verdrag (nr. 180) betreffende de arbeidsduur van zeevarenden en de bemanning van schepen, 1996.

In verband met een reeks vraagstukken die in het Verdrag voor maritieme arbeid aan bod komen, resulteert een groot gedeelte van het communautair acquis uit de artikelen 42, 71, 137 en 138 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap. De Europese Gemeenschap is bevoegd voor tal van beleidsterreinen zoals de arbeidsomstandigheden, gelijkheid en non-discriminatie, toezicht door de Havenstaat en de toepassing van de bepalingen in verband met de arbeidsduur van zeevarenden op schepen die Europese havens aandoen. Er moet op gewezen worden dat voor een aantal materies die in het Verdrag aan bod komen (accommodatie, aanwerving, arbeidsbemiddelingsbureaus) geen enkele specifieke communautaire wetgeving bestaat.

Beschrijving van het Verdrag

Inwerkingtreding

Het verdrag treedt in werking 12 maanden nadat het is bekrachtigd door 30 Lidstaten van de IAO die ten minste 33% van het mondiale bruto tonnage vertegenwoordigen. Liberia dat 8,5% van het mondiale bruto tonnage vertegenwoordigt, is het eerste land dat het Verdrag betreffende maritieme arbeid bekrachtigd heeft.

Een Lid dat zijn instrument van bekrachtiging later neerlegt, moet het verdrag toepassen 12 maanden na registratie van die bekrachtiging.

De landen die het nieuwe verdrag niet bekrachtigen, blijven gebonden aan de voorgaande verdragen die ze bekrachtigd hebben maar die niet meer voor bekrachtiging in aanmerking komen.

Structuur van het Verdrag

Voor een instrument van de IAO is het verdrag qua vorm zeer innoverend. Het bestaat uit drie afzonderlijke delen: de artikelen, de regels en de code.

In de artikelen en de regels wordt een opsomming gegeven van de basisrechten en –beginselen, de rechten op gebied van tewerkstelling en de sociale rechten van de zeevarenden alsook van de fundamentele verplichtingen van de leden die het Verdrag hebben bekrachtigd.

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.

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 42, 71, 137 et 138 du Traité instituant la Communauté Européenne (TCE). 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 la Communauté 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.

Description de la Convention

Entrée en vigueur

La convention entrera en vigueur 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. Le Libéria qui représente 8,5% du tonnage brut mondial est le premier pays à avoir ratifié la Convention de travail maritime.

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

Les pays qui ne ratifient pas la nouvelle convention seront toujours liés par les anciennes conventions qu'ils ont ratifiées mais qui seront désormais fermées à de nouvelles ratifications.

Structure de la Convention

La convention se présente sous une forme très innovante pour un instrument de l'OIT. Elle se compose de trois parties distinctes: 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 droits sociaux des gens de mer ainsi que les obligations fondamentales des membres ayant ratifié la Convention.

De code geeft uitleg bij de technische aspecten van de uitvoering van de overeenkomstige regel. De code bevat een code A en een code B. Code A wordt «norm» genoemd en is het bindend gedeelte en code B, «richtlijn» is het niet-bindend gedeelte¹.

De regels en de code bepalen de minimumvoorschriften inzake arbeidsomstandigheden aan boord van schepen die onder vijf verschillende titels worden opgedeeld.

Titel 1 bepaalt de vereiste minimumomstandigheden voor het werk van zeelieden aan boord van een schip. Deze titel heeft betrekking op de minimumleeftijd, gezondheid, opleiding en aanwerving. Titel 2, de arbeidsomstandigheden, bepaalt de inhoud van de arbeidsovereenkomst, arbeidstijden, bescherming van het loon, recht op verlof, op repatriëring en op vergoedingen bij verlies van het schip, bemanning en uitbouw van de loopbaan en de beroepsbekwaamheden en tewerkstellingskansen van zeevarenden. Accommodatie en catering worden behandeld in titel 3 en sociale bescherming komt aan bod in titel 4. In titel 5 bepaalt het Verdrag bovendien de verantwoordelijkheden van de Vlaggenstaat, de Havenstaat en de Staat die werknemers levert wat betreft de toepassing van het Verdrag.

Het Verdrag maakt melding van de strikte verplichtingen qua beginselen en rechten, waarbij de Leden die het Verdrag bekrachtigen meer ruimte krijgen dan voorheen voor de uitvoering van die beginselen en rechten in het kader van hun wetgeving en nationale praktijk.

Definities en toepassingsgebied

Het Verdrag is van toepassing op alle «zeevarenden of zeelui», dit wil zeggen de personen die in dienst of tewerkgesteld zijn of die in welke hoedanigheid dan ook werken aan boord van een zeeschip waarop dit verdrag van toepassing is.

Het Verdrag is van toepassing op alle schepen die normaliter aangewend worden voor commerciële activiteiten, met uitzondering van schepen die aangewend worden voor de visserij of voor een vergelijkbare activiteit en schepen van traditionele bouw zoals dhows en jonken. Dit verdrag is niet van toepassing op oorlogsschepen noch op marinehulpschepen. Het Verdrag legt bovendien een bepaalde soepelheid aan de dag voor de situatie van schepen met een bruto tonnage lager dan 200 die geen internationale reizen maken en aan boord waarvan de zeevarenden worden beschermd door de nationale wetgeving.

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

Les règles et le code fixent des prescriptions minimales en matière de conditions de travail à bord des navires qui sont regroupés sous cinq titres différents.

Le titre 1^{er} définit les conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire. Ce titre englobe l'âge minimum, la santé, la formation et le recrutement. Les conditions d'emploi, dans le titre 2, fixent le contenu du contrat de travail, 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 possibilités d'emploi des gens de mer. Le logement à bord, les loisirs, l'alimentation et le service de table fait l'objet du titre 3 et la protection sociale celui du titre 4. La convention prévoit également, au titre 5, la définition des responsabilités de l'Etat du pavillon, de l'Etat du port et de l'Etat pourvoyeur de main d'œuvre dans l'application de la Convention.

La Convention énonce des obligations strictes en matière de principes et de droits, 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.

Définitions et champ d'application

La Convention s'applique 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.

La convention s'applique à tous les navires normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires de pêche et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques. Elle ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires. Elle 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.

Gelijkvormigheid en tenuitvoerlegging van de bepalingen

De tekst legt de respectieve verplichtingen vast van de reder, de Vlaggenstaat, de Havenstaat en de Staat die werknemers levert.

De tenuitvoerlegging van het Verdrag vereist van de Vlaggenstaten dat ze een doeltreffend systeem invoeren voor de uitvoering op basis van een mechanisme van certificaten en periodieke inspecties.

De Vlaggenstaat moet een «certificaat betreffende maritieme arbeid» afleveren aan schepen waarvan na inspectie is vastgesteld dat ze beantwoorden aan de voorschriften van het verdrag. Dit certificaat heeft een geldigheidsduur van maximaal vijf jaar. Het certificaat wordt aangevuld met een «conformiteitsverklaring betreffende maritieme arbeid» die gedeeltelijk op verantwoordelijkheid van de Vlaggenstaat en gedeeltelijk op verantwoordelijkheid van de betreffende reder wordt afgeleverd. Dit bewijs is een samenvatting van de vigerende nationale wetgeving binnen een vooraf bepaalde lijst van materies bedoeld in het verdrag en preciseert de maatregelen die de reder daadwerkelijk heeft getroffen om de continue conformiteit met de voorschriften van het verdrag te garanderen. Beide documenten moeten aan boord van het schip worden bewaard.

De tekst stelt dat een geldig certificaat en een behoorlijke verklaring moeten worden beschouwd als documenten die, behoudens tegenbewijs, bevestigen dat de arbeidsomstandigheden aan boord beantwoorden aan de voorschriften van het verdrag, wat de betreffende schepen erbij kan helpen om routine-inspecties in de buitenlandse havens te vermijden.

Het certificaat moet worden afgeleverd aan alle schepen met een bruto tonnage gelijk aan 500 of meer die internationale reizen maken of trajecten tussen buitenlandse havens afleggen. Daarnaast staat de tekst de reders toe om de Vlaggenstaat erom te verzoeken schepen die niet onder het certificeringssysteem vallen, eraan te onderwerpen om de mogelijkheid uit te sluiten of te beperken dat deze schepen in buitenlandse havens worden geïnspecteerd.

Het toepassingsgebied van de inspectie door de Havenstaat wordt uitgebreid tot alle bepalingen van het verdrag en, in geval van ernstige en herhaalde tekortkomingen, zal een schip kunnen worden aangehouden.

Krachtens het beginsel dat schepen die varen onder de vlag van een Staat die het verdrag niet heeft bekrachtigd, niet gunstiger mogen worden behandeld, kunnen die schepen worden aangehouden in de havens van

Conformité et mise en application des dispositions

Le texte fixe les obligations respectives de l'armateur, de l'Etat du pavillon, de l'Etat du port et de l'Etat pourvoyeur de main d'œuvre.

La mise en œuvre de la convention exige des Etats du pavillon qu'ils instaurent un système efficace de mise en application fondé sur un mécanisme de certification et des inspections périodiques.

L'Etat du pavillon devra délivrer un « certificat de travail maritime » aux navires dont il est constaté, après inspection, qu'ils répondent aux prescriptions de la convention. Le certificat aura une durée de validité n'excédant pas cinq ans. Ce certificat sera complété par une « déclaration de conformité du travail maritime », délivrée pour partie sous la responsabilité de l'Etat du pavillon et pour partie sous celle de l'armateur intéressé. Cette déclaration résume la législation nationale applicable dans une liste préétablie de matières visées par la convention et précise les mesures effectivement prises par l'armateur pour garantir la conformité continue aux prescriptions de la convention. Le certificat et la déclaration doivent être conservés à bord du navire.

Le texte prescrit qu'un certificat valable et une déclaration en bonne et due forme seront considérés comme des documents attestant, sauf preuve contraire, que les conditions de travail à bord sont conformes aux prescriptions de la convention, ce qui pourra aider les navires concernés à éviter les inspections de routine dans les ports étrangers.

Le certificat doit être délivré à tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 qui effectuent des voyages internationaux ou des trajets entre ports étrangers. En outre, le texte autorise les armateurs à demander aux Etats du pavillon de soumettre au système de certification des navires qui n'y sont pas obligés afin d'éliminer ou de réduire la probabilité que ces navires soient inspectés dans les ports étrangers.

Le champ d'application de l'inspection par l'Etat du port est étendu à toutes les dispositions de la convention et, en cas de manquement grave et répété, un navire pourra être arrêté.

En vertu du principe selon lequel il ne peut y avoir de traitement plus favorable pour les navires battant le pavillon d'un Etat qui n'a pas ratifié la convention, ces derniers pourront être arrêtés dans les ports des Etats

Staten die het verdrag hebben bekrachtigd voor een grondige inspectie en kunnen ze worden stilgelegd indien ze de minimumnormen opgenomen in het verdrag niet respecteren. Schepen van landen die het verdrag bekrachtigen en die zorgen voor behoorlijke arbeidsomstandigheden voor hun schepen worden zo beschermd tegen oneerlijke concurrentie van schepen die niet aan de normen voldoen dankzij het systeem van certificaten dat bovendien de risico's van lange vertragingen door inspecties in de buitenlandse havens zal verkleinen.

De Lidstaten moeten bovendien kwaliteitscontroles doorvoeren van hun systemen inzake inspectie en certificering en de betreffende informatie meedelen in hun verslagen aan het IAB, zulks krachtens artikel 22 van het statuut van de IAO.

De Staten zijn er ook toe verplicht om mechanismen op te zetten voor het verzamelen, in de haven of aan boord, van klachten van zeevarenden bij schending van hun rechten.

De bijzondere tripartiete Commissie van het IAB

Het Verdrag voert een ad hoc structuur in, de bijzondere tripartiete commissie die is samengesteld uit twee vertegenwoordigers aangewezen door de regering van alle lidstaten die het verdrag hebben bekrachtigd en vertegenwoordigers van de reders en de zeevarenden. De commissie moet permanent toezien op de toepassing van het verdrag.

Amendementen op de code (delen A en B)

Het gedeelte van het verdrag dat ongetwijfeld periodiek moet worden geactualiseerd, namelijk de code met de technische en gedetailleerde bepalingen voor de uitvoering van de basisvoorschriften, kan door middel van een versnelde procedure worden geamendeerd.

Europese Gemeenschap

Van bij de oprichting heeft de Europese Commissie het proces ondersteund en als facilitator opgetreden bij de onderhandelingen, door bij te dragen tot de coördinatie van de standpunten van de Lidstaten.

De Commissie wenst nu de daadwerkelijke tenuitvoerlegging van het Verdrag binnen de Europese Unie te ondersteunen.

De bepalingen van het Verdrag stemmen grotendeels overeen met de opsplitsing van de bevoegdheden tussen de Gemeenschap en de Lidstaten. Het Verdrag

ayant ratifié la convention pour une inspection approfondie et pourrait être immobilisés s'ils ne respectent pas les normes minimales énoncées dans la Convention. Les navires des pays qui ratifient et qui offrent des conditions de travail décentes à leurs navires seront ainsi protégés contre une concurrence déloyale de navires sous normes grâce au système de certification qui en outre réduira les risques de longs retards dus aux inspections dans les ports étrangers.

Il est enfin fait obligation aux Etats membre d'effectuer des contrôles de qualité de leurs systèmes d'inspection et de certification et de communiquer les informations y afférentes dans leurs rapports au BIT en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'O.I.T..

Les Etats auront également l'obligation de mettre en place des mécanismes pour recueillir, au port ou à bord, les plaintes des marins en cas de violation de leurs droits.

Commission tripartite spéciale au B.I.T.

La Convention crée une structure ad hoc, la commission tripartite spéciale, composée de deux représentants désignés par le gouvernement de chacun des membres ayant ratifié la convention et des représentants des armateurs et des gens de mer, pour suivre en permanence l'application de la convention.

Amendements au code (parties A et B)

La partie de la convention qu'il faudra sans doute actualiser périodiquement, à savoir le code qui contient des dispositions techniques et détaillées pour la mise en œuvre des prescriptions fondamentales, pourra être amendée selon une procédure accélérée.

Communauté européenne

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.

Les dispositions de la Convention correspondent, en majorité, aux compétences partagées entre la Communauté et les Etats membres. Toutefois, la Conven-

omvat evenwel expliciete bepalingen in verband met de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels, exclusief bevoegdheidsdomein van de Gemeenschap krachtens verordening 1408/71. Op grond van de jurisprudentie van het Hof van Justitie staat het de Lidstaten niet vrij een internationaal verdrag te bekrachtigen dat betrekking heeft op een gebied waar de Gemeenschap uitsluitend bevoegd is. Hiervoor is op juridisch niveau de goedkeuring van een beschikking van de Raad noodzakelijk die de Lidstaten ertoe machtigt het Verdrag te bekrachtigen.

Daarom heeft de Europese Commissie op 16 juni 2006 een voorstel van beschikking van de Raad overgelegd waarbij de Lidstaten ertoe worden gemachtigd om, in het belang van de Europese Gemeenschap, het Verdrag betreffende maritieme arbeid (artikel 1) te bekrachtigen. De Commissie verzoekt de Lidstaten bovendien om de nodige maatregelen te treffen met het oog op de neerlegging van de instrumenten voor de bekrachtiging van het Verdrag bij de algemene directie van het Internationaal Arbeidsbureau vóór 31 december 2008 (artikel 2).

Op 17 juli 2006 besloot de Raad om het Europees Parlement over dit voorstel te raadplegen. In oktober 2006 heeft de commissie vervoer en toerisme een voorstel van advies betreffende het voorstel van de Europese Commissie overgelegd aan de commissie werkgelegenheid en sociale zaken om artikel 2 als volgt op te stellen:

«De Lidstaten dienen zich in te spannen om de nodige stappen te nemen om hun instrument voor de bekrachtiging van het verdrag neer te leggen bij de algemene directie van het Internationaal Arbeidsbureau en dit zo spoedig mogelijk en bij voorkeur vóór 31 december 2010». Oostenrijk maakt evenwel een voorbehoud met betrekking tot artikel 2. Het COREPER (Comité van Permanente Vertegenwoordigers) dat bijeenkwam op 26 november 2006, gaat akkoord met de door de commissie van transport en toerisme geamendeerde tekst. In afwachting van het advies van het Europees Parlement heeft de Raad op 11 en 12 december een algemene oriëntatie geformuleerd over de door het COREPER goedgekeurde tekst in afwachting van het advies van het Europees Parlement dat zich zal uitspreken in de loop van de maand maart.

Anderzijds heeft de Commissie de sociale partners geraadpleegd om de mogelijkheid te onderzoeken om de bepalingen van het Verdrag op te nemen in het Europees recht.

De Commissie beschouwt alle aspecten van het Verdrag immers als fundamenteel en oordeelt dat de relevante bepalingen van het Verdrag, net zoals Verdrag 180 van de IAO betreffende de arbeidstijd, verdienen te

tion contient des dispositions explicites relatives à la coordination des régimes de sécurité sociale, domaine de compétence exclusive de la Communauté en vertu du règlement 1408/71. Or l'existence de compétences exclusives de la Communauté ne permet pas aux Etats membres de ratifier librement une convention internationale en vertu de la jurisprudence constante de la Cour de Justice. Ce point précis nécessite, sur le plan juridique, l'adoption d'une décision du Conseil autorisant les Etats membres à ratifier la Convention.

C'est pour cette raison que la Commission européenne a transmis le 16 juin 2006 une proposition de décision du Conseil autorisant les Etats membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la Convention du travail maritime (article premier). La Commission demande également aux Etats membres de prendre les mesures nécessaires pour déposer leurs instruments de ratification de la Convention auprès de la direction générale du Bureau international du travail avant le 31 décembre 2008 (article 2).

Le 17 juillet 2006, le Conseil a décidé de consulter le Parlement européen sur cette proposition. En octobre 2006, la commission des transports et du tourisme a transmis un projet d'avis sur la proposition de la Commission européenne à la commission de l'emploi et des affaires sociales et propose notamment de libeller l'article 2 comme suit

«Les Etats membres devraient s'efforcer de prendre les mesures nécessaires pour déposer leurs instruments de ratification de la convention auprès de la direction générale du Bureau internationale du travail aussi rapidement que possible, avant le 31 décembre 2010 de préférence». L'Autriche émet cependant une réserve en ce qui concerne cet article 2. Le COREPER qui s'est réuni le 29 novembre 2006 est d'accord sur le texte tel qu'amendé par la commission des transports et du tourisme. Le 11/12 décembre 2006, le Conseil a dégagé une orientation générale sur le texte approuvé par le COREPER dans l'attente de l'avis du Parlement européen qui se prononcera dans le courant du mois de mars.

D'autre part, la Commission a engagé la consultation des partenaires sociaux afin d'examiner la possibilité d'intégrer des dispositions de la Convention en droit européen.

En effet, l'ensemble des aspects couverts par la Convention est jugé fondamental par la Commission qui estime que la Convention mériterait, comme la Convention de l'OIT 180 sur le temps de travail, de voir

worden omgezet in Europees recht en dit met het oog op rechtvaardigere mededingingsvoorwaarden voor de marktdeelnemers, grotere maritieme veiligheid en opwaardering van het maritiem beroep. Zoals aangekondigd in haar werkprogramma voor 2006, heeft de Commissie onder titel 138§2 tot oprichting van de Europese Gemeenschap een mededeling geformuleerd waarin de mogelijkheid wordt onderzocht om de relevante bepalingen van het Verdrag betreffende de normen inzake maritieme arbeid te integreren in het communautair recht, en dit in de vorm van een overeenkomst tussen de sociale partners in het kader van een sociale dialoog.

Zij leidt derhalve de eerste fase in van overleg met de sociale partners dat uiteindelijk zou kunnen leiden tot een overeenkomst in de zin van artikel 139 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, die na een besluit van de Raad kan worden omgezet in communautaire wetgeving.

Machtiging voor de Belgische Regering tot het inleiden van een procedure tot goedkeuring van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006

In aansluiting op de debatten op de Conferentie en tijdens de voorbereidende vergaderingen, kregen de Belgische deskundigen de stellige indruk dat er voor de Belgische Regering geen belangrijke obstakels zijn om het Verdrag te bekrachtigen. Op basis van een eerste lezing dekken het Belgische arbeidsrecht en de collectieve arbeidsovereenkomsten alle materies die in het Verdrag aan bod komen.

Daarnaast hebben de werkgevers- en werknemersorganisaties van het paritair comité voor de Koopvaardij te kennen gegeven dat ze de procedure voor goedkeuring van dit verdrag wensen in te leiden.

De Belgische Regering is dus zinnens de werkzaamheden met het oog op de bekrachtiging van het Verdrag betreffende maritieme arbeid op te starten.

Het Verdrag betreffende maritieme arbeid valt geheel onder de bevoegdheid van de Federale overheid.

Er moet op worden gewezen dat ingevolge de terugkeer van de schepen onder Belgische vlag, België op 1 januari 2004 de 22ste plaats bekleedde op de lijst van de 35 belangrijkste maritieme Naties. Zodoende laat België andere landen van de Europese Unie, zoals Nederland, Zweden, Frankrijk en Spanje achter zich.

ses dispositions pertinentes reprises en droit communautaire, ce, à la fois pour assurer des conditions de concurrence plus équitables aux opérateurs, améliorer la sécurité maritime et revaloriser la profession maritime. Comme annoncé dans son programme de travail 2006, la Commission a présenté, au titre de l'article 138§2 du traité instituant la Communauté Européenne (TCE), une communication explorant la possibilité d'intégrer les dispositions pertinentes de la Convention sur les normes du travail maritime en droit communautaire, y compris sous forme d'un accord entre partenaires sociaux dans le cadre du dialogue social.

Elle lance ainsi la première étape d'un processus de consultation des partenaires sociaux qui, à terme, pourrait conduire à un accord au sens de l'article 139 TCE, traduit en droit communautaire après décision du Conseil.

Possibilité pour le Gouvernement belge d'engager une procédure d'approbation de la Convention du travail maritime 2006

Suite aux débats qui ont eu lieu à la Conférence et lors de réunions préparatoires, les experts belges ont été amenés à penser qu'il n'existe pas d'obstacles majeurs à la ratification par le Gouvernement belge de la Convention. Le droit du travail belge, les différentes conventions collectives ainsi que des directives européennes couvrent, d'après une première lecture, l'ensemble des matières reprises dans la Convention.

De plus, les organisations d'employeurs et de travailleurs de la Commission paritaire de la marine marchande ont exprimé leur souhait de lancer la procédure de ratification de la présente convention.

Le Gouvernement belge a donc l'intention d'entamer les travaux en vue de la ratification de la Convention du travail maritime.

La convention du travail maritime relève entièrement de la compétence fédérale.

Il faut encore noter que, suite au retour de navires sous pavillon belge, la Belgique occupait, au 1er janvier 2004, la 22ème place dans la liste des 35 Nations maritimes les plus importantes. Elle laisse ainsi derrière elle d'autres pays de l'Union européenne tels que les Pays-Bas, la Suède, la France et l'Espagne.

ADVIES 1612

AVIS 1612



ADVIES Nr. 1.612

Zitting van donderdag 31 mei 2007

IAO - Voorlegging, aan het Parlement, van een door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar 94e (maritieme) zitting (Genève, februari 2006) aangenomen instrument - Verdrag betreffende maritieme arbeid, 2006

X X X

ADVIES Nr. 1.612

Onderwerp : IAO - Voorlegging, aan het Parlement, van een door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar 94e (maritieme) zitting (Genève, februari 2006) aangenomen instrument - Verdrag betreffende maritieme arbeid, 2006

Bij brief van 7 februari 2007 heeft de heer P.-P. MAETER, voorzitter van het directiecomité van de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, het advies van de Nationale Arbeidsraad over het genoemde onderwerp ingewonnen ingevolge het verdrag nr. 144 betreffende de tripartiete raadplegingsprocedures ter bevordering van de tenuitvoerlegging van de internationale arbeidsnormen.

De Raad wordt verzocht een onderzoek te wijden aan de regeringsverklaring die is vervat in de tekst waarmee het verdrag betreffende maritieme arbeid aan het Parlement wordt meegedeeld.

De Commissie Internationale Arbeidsorganisatie werd er mee belast een onderzoek te wijden aan de Regeringsverklaring die is vervat in de tekst waarbij het verdrag betreffende de maritieme arbeid aan het Parlement wordt meegedeeld.

Op verslag van die Commissie heeft de Raad op 31 mei 2007 het volgende eenparige advies uitgebracht.

ADVIES VAN DE NATIONALE ARBEIDSRAAD

I. ONDERWERP EN DRAAGWIJDTE VAN DE ADVIESAANVRAAG

De Raad wijst er op dat hij werd geraadpleegd over een regeringsnota betreffende de mogelijkheid tot ratificatie door België van het verdrag betreffende maritieme arbeid, aangenomen op de 94^{ste} (maritieme) zitting (23 februari 2006) van de Internationale Arbeidsconferentie.

Hij constateert dat de regeringsnota herinnert aan de achtergrond van het verdrag en vervolgens ingaat op de inhoud van het verdrag en op de mogelijkheden tot ratificatie door België.

A. Achtergrond en inhoud van het verdrag

Uit de regeringsnota blijkt dat het verdrag de consolidering en actualisering van de maritieme normen in de huidige verdragen en aanbevelingen van de Internationale Arbeidsorganisatie in één instrument tot doel heeft.

Hierdoor beschikken alle zeevarenden over minimumregels inzake :

- aanwervingsvoorwaarden;
- arbeids- en tewerkstellingsvoorwaarden (o.a. aanwervingscontracten, repatriëring, rust- en arbeidstijden);
- arbeidsomstandigheden (logies, voeding enz.); en
- arbeidsbescherming (gezondheidszorgen, sociale zekerheid).

Het verdrag voorziet ook in een uitgebreide controleprocedure tot naleving van de erin opgenomen minimumwaarborgen.

Advies nr. 1.612

Het is, volgens de nota, zeer innoverend qua vorm. Het bestaat uit drie afzonderlijke delen. In de “artikelen” en “regels” wordt een opsomming gegeven van de basisrechten en-beginselen, de rechten op gebied van tewerkstelling en de sociale rechten van de zeevarenden alsook van de fundamentele verplichtingen van de leden die het verdrag hebben bekrachtigd. De “code” geeft uitleg bij de technische aspecten van de uitvoering van de overeenkomstige regel. Code A wordt “norm” genoemd en is het bindend gedeelte en code B, “richtlijn”, is het niet-bindend gedeelte.

Het verdrag is de vierde pijler van de internationale regelgeving voor de maritieme sector, naast de basisverdragen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), namelijk het internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL), het internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS) en het internationaal verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (STCW).

B. Mogelijkheden tot ratificatie door België

Op basis van een onderzoek naar de mogelijkheden tot ratificatie door België van het verdrag, komt de regeringsnota tot het besluit dat de regering het instrument om de volgende redenen wenst te ratificeren :

- er is op internationaal niveau een grote eensgezindheid over het nut en de zin van het verdrag dat zonder tegenstemmen werd aangenomen;
- de Europese Commissie, die vanaf het begin het proces ondersteund heeft en als facilitator is opgetreden bij de onderhandelingen, wil zich nu inzetten voor de daadwerkelijke tenuitvoerlegging van het verdrag binnen de Europese Unie.

In dit kader werden door de Europese Commissie reeds twee initiatieven genomen.

Advies nr. 1.612

Ten eerste, heeft de Europese Commissie op 26 juni 2006 (document 10900/06) een voorstel tot beschikking van de Raad neergelegd waarbij de lidstaten ertoe worden gemachtigd om, in het belang van de Europese Gemeenschap, het verdrag te bekrachtigen¹. Een beschikking van de Raad die de lidstaten machtigt het verdrag te bekrachtigen is noodzakelijk aangezien het verdrag bepalingen bevat die tot de uitsluitende bevoegdheid van de Europese Gemeenschap behoren (de bepalingen in verband met de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels).

Ten tweede, heeft de Europese Commissie, zoals was aangekondigd in het werkprogramma 2006, op 15 juni 2006 een mededeling geformuleerd (document COM (2006) 287 final) waarin de mogelijkheid wordt onderzocht om de relevante bepalingen van het verdrag te integreren in het Europees recht, en waarin de vraag wordt gesteld of een overeenkomst van de Europese sociale partners in de zin van artikel 139 van het verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap door hen kan worden overwogen. Hiermee leidt de Europese Commissie de eerste fase in van het overleg tussen de Europese sociale partners in de zin van artikel 138, 2^{de} alinea van het verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap.

- de Belgische deskundigen kregen in aansluiting op de debatten op de Conferentie en tijdens de voorbereidende vergaderingen de stellige indruk dat er voor de Belgische Regering geen belangrijke obstakels zijn om het verdrag te bekrachtigen. Het lijkt immers dat het Belgisch arbeidsrecht en de collectieve arbeidsovereenkomsten alle materies dekken die in het verdrag aan bod komen.

II. ADVIES VAN DE RAAD

De Raad heeft zich gebogen over de tekst van het verdrag en de regeringsnota betreffende de mogelijkheid tot ratificatie van dit verdrag.

¹ Op 17 juli besloot de Raad van de Europese Unie om het Europees Parlement over dit voorstel te raadplegen. De Raad heeft op 11 en 12 december 2006, in afwachting van het advies van het Europees Parlement over de kwestie, een algemene oriëntatie geformuleerd over de door het COREPER goedgekeurde tekst, die naast de machtiging tot ratificatie ook het volgende stelt : “De lidstaten dienen zich in te spannen om de nodige stappen te nemen om hun instrument voor de bekrachtiging van het verdrag neer te leggen bij de algemene directie van het Internationaal Arbeidsbureau en dit zo spoedig mogelijk en bij voorkeur vóór 31 december 2010.”

Advies nr. 1.612

Hij wil opmerken dat de sociale partners groot belang hechten aan het bestaan van het verdrag. De Belgische reders varen immers sinds 2004 terug onder Belgische vlag en betekenen een belangrijke toegevoegde waarde voor de Belgische economie en tewerkstelling. Dankzij deze conventie kunnen deze reders met gelijke wapens de mondiale concurrentie aangaan en zijn de basisrechten van alle zeevarenden gewaarborgd.

In dit kader moet in het bijzonder opgemerkt worden dat, naast het feit dat alle Belgische schepen aan de gestelde voorwaarden moeten voldoen, tevens een instrument wordt aangeboden aan de Belgische havencontrolediensten om alle schepen die Belgische havens aandoen aan dezelfde voorwaarden te onderwerpen². Dit is een belangrijke vernieuwing.

Evenwel zal de Belgische overheid in het algemeen en FOD Mobiliteit in het bijzonder de nodige stappen moeten zetten om de aangeboden controleprocedures optimaal te benutten en uit te werken. Het zal dankzij het nauwkeurig invullen van deze uitgebreide controlemogelijkheden zijn dat deze conventie zijn doelstellingen kan waarmaken.

Daarom adviseert de Raad, in navolging van de Europese Commissie, de Belgische overheid om over te gaan tot een vlugge ratificatie van het verdrag. De sociale partners verklaren hun volle medewerking te willen verlenen aan de verdere uitwerking van dit verdrag.

² Het verdrag beoogt tevens oneerlijke concurrentie tegen te gaan door een "geen gunstiger behandeling"-clausule op te nemen die belet dat vaartuigen van een staat die het verdrag niet heeft geratificeerd, beter zouden worden behandeld dan vaartuigen die de vlag voeren van een staat die dit wel heeft gedaan. Vaartuigen van landen die het verdrag ratificeren en hun zeevarenden behoorlijke arbeidsomstandigheden bieden, zullen beschermd worden tegen oneerlijke concurrentie van vaartuigen die niet aan de normen voldoen met behulp van een systeem van certificering dat tevens het risico vermindert van langdurige vertragingen als gevolg van inspecties in buitenlandse havens.



AVIS N° 1.612

Séance du jeudi 31 mai 2007

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

X

X

X

2.245-1

AVIS N° 1.612

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

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

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

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

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

x x x

AVIS DU CONSEIL NATIONAL DU TRAVAIL

I. OBJET ET PORTÉE DE LA DEMANDE D'AVIS

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

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

A. Contexte et contenu de la convention

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

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

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

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

Avis n° 1.612

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

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

B. Possibilités de ratification par la Belgique

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

- il y a un grand consensus au niveau international sur l'utilité et le sens de la convention, qui a été adoptée sans voix contre ;
- la Commission européenne, qui a appuyé le processus depuis l'origine et qui a joué son rôle de facilitateur dans les négociations, compte maintenant soutenir la mise en œuvre effective de la convention dans l'Union européenne.

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

Avis n° 1.612

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

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

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

II. AVIS DU CONSEIL

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

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

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

Dans ce cadre, il convient de souligner en particulier qu'outre le fait que tous les navires belges doivent satisfaire aux conditions posées, un instrument est offert aux services de contrôle portuaires belges pour soumettre tous les navires qui s'arrêtent dans des ports belges aux mêmes conditions². Il s'agit d'une nouveauté importante.

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

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

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