

LA SPECIFICITE DU STATUT SOCIO-JURIDIQUE DU MARIN NAVIGUANT SOUS PAVILLON BELGE.

La situation économique pénible dans laquelle la marine marchande belge se trouve à l'heure actuelle n'a pas manqué d'attirer l'attention. Sa position concurrentielle face au développement des flottes marchandes sous pavillon de complaisance et du COMECON trouve ses origines pour une part non-négligeable dans le coût des équipages. Nous avons assisté à un exode important de nos unités, sans pour autant devoir craindre la disparition totale de notre flotte, dont l'importance se stabilisera vraisemblablement aux environs de 60% de son volume d'antan. Il en ira de même de ses équipages dont les conditions de travail et la couverture sociale continueront à être empreintes de ce que nous appelons «la spécificité de la marine marchande». Nous évaluons leur nombre à \pm 1.800 navigants et une centaine de «shoregangers», ex-marins qui assurent les quarts et reprennent les tâches des équipages au port d'attache.

Contrairement à la législation générale du travail dont relèvent les ouvriers et les employés, le marin ne connaît pas de contrat de travail maritime à durée indéterminée. Il est engagé pour un ou plusieurs voyages, pour une durée déterminée sinon pour une durée indéfinie mais limitée à six mois. Sa loi spécifique est très ancienne: elle date de 1928 et il est impératif qu'elle soit mise en concordance avec les réalités actuelles. Faisant partie d'un équipage – une communauté autonome vivant dans l'enceinte d'un navire en mer – il est compréhensible qu'une discipline certaine ne soit observée. Voilà pourquoi le législateur a estimé qu'il y a lieu d'octroyer force de loi au contrat du marin, ce qui implique qu'il s'expose à des pénalités parfois rigoureuses lorsqu'il se rend coupable de négligence, de désobéissance ou d'indiscipline. C'est le Code disciplinaire de la navigation maritime de 1928 dont le capitaine, les consuls, les commissaires maritimes et les tribunaux doivent se servir pour infliger les diverses peines.

La loi sur le travail maritime ne prévoit aucune disposition en rapport avec les périodes d'essai, tandis que l'admission des femmes comme membres d'équipage, conformément aux normes de la C.E.E., n'a apparemment pas engagé le législateur à introduire les éléments qui nous paraissent indispensables eu égard à la spécificité de la femme au travail, e.a. la grossesse, la maternité et autres, comportant à terre la suspension de l'exécution du contrat, l'examen d'un travail plus adapté, la période de protection etc. L'ensemble de ce problème a été résolu par voie de dispositions administratives s'inspirant quasi-uniquement de l'interprétation du principe de la fonction convenante, autrement dit: la femme enceinte est assimilée à une malade et elle ne peut ni conclure ni continuer son contrat d'engagement maritime. D'ailleurs, le contrat d'engagement maritime tant pour les hommes que pour les femmes se termine sans recours par le débarquement à la suite d'une maladie ou d'un accident, de l'absence au départ etc.

Les contrats de travail du marin prenant donc régulièrement fin, un organe officiel, le Pool des marins, fut créé en 1945 et est chargé de la coördination du travail maritime en constante mutation: embarquer, débarquer, congé, convalescence, formation, chômage etc.

Tout candidat-marin doit être agréé par ce Pool et est de ce fait intégré dans le système social particulier qui découle de son travail maritime.

S'il n'a aucun choix ni de son navire, ni de son armateur, étant engagé selon un système de tour de rôle, il n'a pas plus le libre choix de sa mutuelle. C'est la Caisse de Secours et de prévoyance Sociale en faveur des marins naviguant sous pavillon belge, créée il y a près d'un siècle et demi, qui se charge de l'entièreté de la couverture sociale du marin belge ou étranger engagé sous pavillon belge. L'inscription au Pool vaut permis de travail pour les étrangers, à l'instar du travailleur terrestre pour qui la chose est bien plus compliquée.

Les marins sont pensionnés à l'âge de soixante ans au lieu de soixante cinq. Une cotisation sensiblement plus élevée est dûe tant par le marin que par l'armateur.

Si en cas de débarquement suite à une maladie ou un accident le contrat du marin se termine automatiquement, tous les frais d'hospitalisation et de rapatriement en incombent à l'armateur. Il en était déjà ainsi avant la création de la sécurité sociale dont les cotisations sont venues se superposer à cette traditionnelle charge patronale.

La population maritime étant peu proliférique (peu de pères de famille restent en mer) les armateurs cotisent depuis toujours le double de ce qui est nécessaire pour l'ensemble des allocations familiales au profit de leurs marins. Il en va de même pour la formation permanente, indissociable du métier de marin, où l'armateur a été aligné au régime général mais doit intervenir largement en application de la loi ou des accords paritaires pour financer la formation et le perfectionnement professionnel de ses marins.

Les équipages ne comportent un médecin qu'à partir de l'embarquement de cent âmes. Pourtant la médecine du travail s'applique également à la marine marchande et un service médical inter-entreprises fonctionne à cette fin conjointement avec le Pool, le Bureau de Recrutement et d'autres instances, comme p.ex. l'Inspection Maritime Belge et le Commissaire Maritime. Le service médical à bord est assuré par le capitaine et ses officiers étant donné que les équipages ne dépassent que rarement la vingtaine. A cet effet, ils ont reçu une formation spéciale.

La fréquence inévitable de la terminaison des contrats de travail des marins, qui logent et sont nourris à bord, est compensée par l'octroi d'une indemnité de chômage plus importante ainsi qu'une indemnité de maladie majorée.

Les conditions du travail maritime sont négociées au sein d'une commission paritaire spécifique pour la marine marchande. A bord de chaque navire fonctionne un petit conseil de sécurité et d'hygiène, en l'absence d'organes similaires au niveau de l'entièreté de l'armement. Les marins bénéficient d'un régime privilégié en ce qui concerne le service militaire et peuvent participer aux élections législatives par voie de procuration.