

BOYCOT VAN SCHEPEN DOOR SYNDICALE ACTIES

EEN BEKNOPTE JURIDISCHE BENADERING VAN HET FENOMEEN AAN DE HAND VAN DE RECHTSPRAAK EN DE HUIDIGE STAND VAN HET VERDRAGSRECHT

Dr. jur. Hubert LIBERT

Status quaestionis

1. In de loop van de twee voorgaande decennia hebben we jammer genoeg moeten vaststellen dat steeds meer reders zich van de traditionele nationale scheeps-vlaggen hebben afgewend. Hoewel zich thans een schuchtere tendens tot wederinvlagging aan de horizon aftekent, zien we toch dat een zeer belangrijk deel van de wereldvloot vaart onder hetgeen men een goedkope vlag noemt. Onnodig te zeggen dat de bikkelharde vrachtenconcurrentie vereist dat de kosten - de loonkost, de sociale zekerheid, de fiscaliteit - zoveel mogelijk gedrukt worden. De fiscale en sociale normen in Europa, zeker in België, zijn niet van aard om een gunstige concurrentiepositie te verzekeren. De goedkope vlag - flag of convenience - blijkt daarvoor een pasklare oplossing te bieden. De internationale zeerechtsverdragen - Genève 1958 op de volle zee, United Nations Convention on the law of the sea, Montego Bay 1982, Genève 1986 op de registratievoorwaarden van schepen - eisen wel dat er tussen het schip en de vlaggestaat een hechte band (genuine link) bestaat, maar we mogen zeggen dat dit dode letter blijkt te zijn (1). De economische controle en het eigendomsrecht zijn niet meer noodzakelijk gebonden aan het land waarvan het schip de vlag voert. Gemis aan ernstige controle heeft onvermijdelijk een *laissez aller* tot gevolg. Een verdere stap leidt tot de zogeheten substandard schepen. Aan de nefaste gevolgen van de vaart met dergelijke schepen worden wij geregeld door de media herinnerd. Onveiligheid voor de scheepvaart, voor het milieu en zeker voor de opvarenden is een steeds weerkerende vaststelling. Het lot van de schepeling is zeker niet het eerste waar men bij dergelijke vorm van scheepsexploitatie aan gedacht heeft (2). Reacties van vakbonden bleven niet uit en hier komt het werkerterrein bij uitstek van de International Transportworkers Federation (I.T.F.), een in 1896 door vertegenwoordigers van zeelieden en havenarbeiders gestichte internationale vereniging van nationale vervoersbonden die voor alle categorieën van werknemers uit de vervoerssector optreden.

De I.T.F. stelt zich tot doel de internationale solidariteit tussen vervoersbonden en werknemers te bevorderen, de nationale vervoersbonden in de internationale organen te vertegenwoordigen en wereldwijd informatie van sociale aard te verstrekken. Hoewel de I.T.F. in principe de nationale bonden zegt te vertegenwo-

rdigen en niet de werknemers uit de transportsector zelf, is er één geval waarin zij zegt rechtstreeks voor de werknemers op te treden, namelijk voor zeevarenden die niet in de mogelijkheid verkeren zich rechtstreeks bij een nationale organisatie aan te sluiten. Door boycotacties probeert de I.T.F. betere arbeidsvoorwaarden af te dwingen. Deze acties bestaan erin dat, hetzij op initiatief van de I.T.F.-vertegenwoordiger zelf, hetzij op verzoek van de schepelingen, I.T.F. dreigt met of overgaat tot boycotmaatregelen die het oponthoud van het schip - met de daaraan verbonden hoge kosten - tot gevolg hebben. De maatregelen bestaan meestal in de weigering van arbeiders die met de scheepsexploitatie aan wal verbonden zijn (havenarbeiders, stuwadoors en dergelijke) om diensten te presteren voor het schip (laden, lossen of andere taken). Een andere maatregel bestaat in de weigering arbeid te presteren door de schepelingen zelf en dit heeft dan te maken met de uitoefening van het stakingsrecht, dat, rekening houdend met de bepalingen van het toepasselijke nationale recht, niet voor betwisting in aanmerking komt. In de zaak Global Med heeft de Franse rechtspraak de gelegenheid te baat genomen om dit onderscheid in een bijzonder daglicht te stellen (3). De I.T.F.-maatregelen worden pas opgeheven nadat de reder zijn instemming heeft betuigd met de toepassing op zijn bemanning van de normen die de I.T.F. eigenmachtig en eenzijdig bepaald heeft, en alleszins de reeds betaalde gages aan deze normen heeft aangepast. Voor schepen onder goedkope vlag liggen deze normen bijna driemaal hoger dan de normen van de Internationale Arbeidsorganisatie (International Labour Organisation - I.L.O.).

Een zeer concreet en voor ons interessant voorbeeld is de I.T.F.-actie, met behulp van de Finse vakbonden, tegen Belgische schepen onder Luxemburgse vlag waarover thans een geding hangende is voor de Rechtbank van eerste aanleg te Antwerpen (4). De I.T.F.-actie was een overigens zeer betwistbare reactie op de opzegging door de Belgische Redersvereniging van de collectieve arbeidsovereenkomsten voor zeelieden in 1996. Inderdaad, zo lezen we in het jaarverslag over 1996 van deze vereniging, hadden de Belgische reders tijdens de onderhandelingen telkens maand per maand tot einde 1996 de opzegging van de collectieve arbeidsovereenkomsten geschorst (5). Deze actie was trouwens van aard om de economische leefbaarheid van de Belgisch-Luxemburgse schepen te ondermijnen. Ze mag dan ook enigszins bevreemdend voorkomen daar de Luxemburgse wetgever duidelijk stelde dat het zijn bedoeling is geweest geen pavillon de libre immatriculation in het leven te roepen maar wel een pavillon sérieux (6), wat het groothertogelijke scheepsregister in werkelijkheid ook is.

De vraag die zich in deze bijdrage stelt, is drievoudig:

1. Wat zegt het bestaande recht dienaangaande?
2. Hoe beoordelen de hoven en de rechtbanken de I.T.F.-acties?
3. Kan een juridisch sluitende oplossing gevonden worden?

Bestaande teksten

2. Het bestaande juridisch arsenaal is zeer omvangrijk. De I.L.O. heeft in afzonderlijke maritieme zittijden door middel van verdragen, door de lidstaten te bekrachtigen, en aanbevelingen die evenwel niet bindend zijn een "international statuut van de zeeman" uitgewerkt, samengevat in het International Seafarers Charter (7). Ons interesseert hier o.m. het verdrag op de gages, de arbeidsduur aan boord en de getalsterkte van de bemanning, het verdrag betreffende de huisvesting van de bemanning en vooral verdrag nr. 147 op de minimumnormen in de koopvaardij van 1976, door België bekrachtigd (8). Laatstgenoemd verdrag is een van de belangrijkste verdragen ontstaan in de schoot van de I.L.O. De arbeids- en leefomstandigheden moeten in hun geheel gelijkwaardig zijn aan deze voorzien in de veertien in verdrag nr. 147 opgesomde verdragen. De Staat op wiens grondgebied de haven zich bevindt waar het schip aanlegt ("havens-aat"), heeft het recht na te gaan of de veiligheidsnormen aan boord van koopvaardij schepen worden toegepast en toezicht te houden op de naleving van de in de verschillende sociale verdragen voorkomende normen, ongeacht het feit of het land onder wiens vlag het schip vaart ("vlaggestaat") al dan niet het verdrag heeft bekrachtigd. De havenstaat mag maatregelen treffen om toestanden die een gevaar opleveren voor veiligheid en gezondheid recht te zetten en het schip op te houden. Verdrag nr. 147 staat open voor bekrachtiging door staten die eveneens de S.O.L.A.S.-conventie (Safety of life at sea), de laadlijn-conventie en het COL-REG-verdrag (Regulations for prevention of collisions at sea) hebben bekrachtigd; het betreft hier verdragen tot stand gekomen in de schoot van de Internationale Maritieme Organisatie (I.M.O.).

De havenstaat heeft dus een vrij uitgebreide controlebevoegdheid met het recht het schip op te houden. De concrete regeling van dit toezicht werd uitgewerkt in het Memorandum of Understanding on Port State Control 1982 (9). Hoe uitgebreid deze controlebevoegdheid ook zij, toch is ze, zoals we verder zullen beklemtonen, onvoldoende.

Naast de havenstaatcontrole bestaat de mogelijkheid gerechtelijke dwangmaatregelen te nemen, namelijk om bewarend beslag te laten leggen in geval van een eis betrekking hebbende op de gages van de kapitein en de schepelingen, zoals voorzien in het Brusselse verdrag van 1952.

Rechtspraak

3. Bovenvermeld juridisch arsenaal blijkt de I.T.F. geen voldoening te schenken. Sinds 1948 heeft deze organisatie zich tot doel gesteld een campagne te voeren tegen de uitvlagging en de goedkope vlaggen. Op geregelde tijdstippen werd deze campagne heropgestart en het is vanzelfsprekend dat de hogervermelde boycotacties de reders niet bijzonder welkom zijn en dat ze er derhalve geen vrede mee kunnen nemen. Oponthoud van schepen, opgelegde betaling van verhoogde gages, verplicht aangaan van nieuwe voor de I.T.F. aanvaardbare arbeids-overeenkomsten die recht geven op een I.T.F. blue certificate, een soort waarborg voor ongehinderde vaart, het lijken allemaal zaken die moeilijk in het kader van ons economische en juridische systeem passen. De nadruk dient er evenwel op gelegd te worden dat dit van onzentwege in geen enkel geval een goedkeuring inhoudt van en een berusting betekent in de schandelijke toestanden die aan boord van bepaalde koopvaardij-schepen bestaan.

4. De Belgische rechtspraak is gekant tegen dergelijke acties. Ze worden als een feitelijkheid betiteld en maken o.m. een aantasting uit van de vrijheid van de scheepvaart. De door de I.T.F. toegepaste praktijk van twee maten en twee gewichten (onderscheid tussen goedkope en andere vlaggen: I.T.F.-normen voor goedkope en I.L.O.-normen voor andere vlaggen) wordt op de korrel genomen, te meer daar de I.L.O.-normen in gemeenschappelijk overleg tussen de reders, zeelieden en afgevaardigden van de staten tot stand gekomen zijn en de I.T.F.-normen eenzijdig opgelegd worden. In de zaak van de St. Marcos (1977) oordeelde de voorzitter van de Rechtbank van eerste aanleg van Antwerpen dat de Stad Antwerpen verantwoordelijk was voor de feitelijkheid omdat het haar behoort de nodige maatregelen te treffen om de vrije doorvaart te verzekeren aan alle schepen zonder onderscheid die erom verzoeken en die aan de door de wet en de reglementen gestelde vereisten voldoen. De weigering doklootsen ter beschikking te stellen werd eveneens als een ongewettigde discriminatie en als een feitelijkheid aangezien (10). De beoordeling van de aansprakelijkheidseis inzake de boycot van onder Luxemburgse vlag varende schepen door de I.T.F. met medewerking van de Finse vakbonden zal uitwijzen of dezelfde lijn verder gevolgd wordt.

5. Wat de buitenlandse rechtspraak betreft, blijkt de meerderheid de ongeoorloofdheid van dergelijke acties te aanvaarden. Het Filippijnse hooggerechtshof, dat rond de tweede helft van de zeventigerjaren en de eerste helft van de tachtigerjaren te oordelen had over acties tegen schepen bemand door Filippijnen, achtte in sommige gevallen de door de reders ingeroepen bedreiging niet bewezen en was van oordeel dat, mocht er toch een vorm van bedreiging geweest zijn, het grondwettelijk geoorloofd was bepaalde drukkmiddelen aan te wenden (11). Op

het einde van de jaren '80 zorgde de onder Cyprische vlag varende J.S.S. Britannia met Filippijnen aan boord voor een voor Zweden ophefmakende cause célèbre. De boycotactie werd als onrechtmatig bestempeld omdat ze indruiste tegen geldig tussen partijen aangegane collectieve arbeidsovereenkomsten. Naar aanleiding van deze zaak werd trouwens de Zweedse wetgeving met ingang van 1 juli 1991 aangepast om Zweedse vakbonden op Zweeds grondgebied toe te laten collectieve arbeidsovereenkomsten te sluiten met buitenlandse reders volgens naar Zweeds recht aanvaardbare normen. Dit bood de Zweedse bonden de mogelijkheid boycotacties te voeren tegen schepen waarvan de bemanning, de vakbonden en de reders een collectieve arbeidsovereenkomst volgens vreemd recht gesloten hebben. Volgens deze nieuwe wetgeving moet een bestaande collectieve arbeidsovereenkomst die geen rekening houdt met de vereisten van de Zweedse sociale wetgeving, wijken voor de nieuwe - afgedwongen - collectieve arbeidsovereenkomst. In de Zweedse rechtsleer en rechtspraak is deze wet bekend onder de naam Lex Britannia (12).

In de Balsa-case (1983), oordeelde de Hamburgse arbeidsrechtbank dat het verhinderen van de vaart van een schip een bedreiging van het eigendomsrecht uitmaakt (13).

In de zaak van de Global Med (1980), oordeelde het Tribunal de grande instance van Boulogne, daarin gevolgd door het Hof van beroep van Douai, dat de I.T.F. chantage aanwendde en dat de genomen maatregelen een feitelijkheid uitmaakten die een abus de droit syndical vormden en als dusdanig als een onrechtmatige daad moesten beschouwd worden (14). Hier moet opgemerkt worden dat de feitelijke omstandigheden van deze zaak voor de deelnemers aan de boycotactie bijzonder bezwarend waren. Er werd dwang tegen de scheepsleiding uitgeoefend, het schip werd door manifestanten bezet en de bevolking werd ertoe aangezet aan boord te komen en aldaar haar solidariteit met de schepelingen te betuigen, dit alles in weerwil van een beschikking van de rechtbank.

In Groot-Brittannië wordt vooraf onderzocht of de zaak kan beschouwd worden als zijnde in contemplation or in furtherance of a trade dispute, b.v. een betwisting over de inhoud van de arbeidsovereenkomst in welk geval de I.T.F. de immuniteit kan invoeren en de rechtbank zich onbevoegd moet verklaren. In de Camilla M-case werd die immuniteit niet toegekend (15): volgens het Hof waren in deze zaak de onderliggende motieven niet bona fide for a legitimate trade object, but for an extraneous motive; de actie werd door de I.T.F. opgezet not for the purpose of benefitting the particular crews concerned, but for the ulterior motive of advancing what is in substance a political campaign against ships flying flags of convenience. In de Nawala-zaak uit dezelfde periode werd vreemd

genoeg die immuniteit wel toegekend (16). Als gevolg van deze betwistingen werd in 1980 de Trade Union and Labour Relations Act van 1974 aangepast in die zin dat de vakorganisaties in dergelijke aangelegenheden niet meer eigenmachtig mogen optreden wanneer er geen betwisting tussen werkgever en werknemer bestaat.

6. Al bij al schijnt de algemene tendens van de beoordeling van de I.T.F.-acties in de zin van een ongeoorloofde feitelijkheid te gaan, sanctioneerbaar als een onrechtmatige daad.

Alleszins lijkt dit de tendens te zijn die door de Belgische rechtspraak wordt gevolgd (17). De Antwerpse kortgedingrechter oordeelde dat de Belgische wetgeving voldoende rechtsmiddelen biedt zodat men zijn toevlucht niet hoeft te nemen tot ongeoorloofde middelen om zijn rechten af te dwingen.

De I.T.F. is zich van deze situatie bewust. De secretaris-generaal van deze organisatie pleitte in 1997 in een interview (18) voor een wettelijk stelsel dat de vlaggestaat zou verplichten de I.M.O.-conventies en -normen toe te passen. Hij gaf ook toe dat de actie tegen goedkope vlaggen nefaste gevolgen zou kunnen hebben voor de tewerkstelling in de derde wereld.

Op zoek naar juridisch bevredigende oplossingen

7. Het bewarend beslag op basis van een zeevordering volgens het Brusselse verdrag van 1952 veronderstelt dat de zeeman zelf het initiatief neemt voor de bevoegde rechtbank. Uiteraard is het interessanter dat het initiatief uitgaat van een openbare overheid. Kortom, waarom zou het Port State Control-systeem niet kunnen toegepast worden?

Het verdrag op de minimumnormen in de koopvaardij (nr. 147 van 1976) betreft de naleving van een hele reeks I.L.O.- en I.M.O.-normen i.v.m. uiteenlopende sociale en technische vereisten (b.v. huisvesting, voeding, vrijheid van vakvereniging, S.O.L.A.S., enz.). Evenwel werd verdrag nr. 109 van 1958 op de gages, de arbeidsduur en de getalsterkte van de bemanning waar minimumgages vermeld worden, niet in het toepassingsveld van verdrag nr. 147 opgenomen. Zou een dergelijke uitbreiding van dit toepassingsgebied niet een eerste stap in de goede richting zijn, nl. die van een veralgemeende wettelijkheid van de ophouding van schepen met het oog op de indijking van de I.T.F.-feitelijkheden?

De recente werkzaamheden van de I.L.O. lijken evenwel, jammer genoeg, niet in die richting te gaan. Tijdens de 84ste (maritieme) zitting van de Internationale Arbeidsconferentie in 1996 werd een herziening van de conventies nrs. 109 en

147 in het vooruitzicht gesteld. Naar aanleiding van de bespreking van de herziening van conventie nr. 147 werd een ontwerp-protocol uitgewerkt waarbij een aanvullende lijst van zes conventies wordt gevoegd die de ondertekenende partijen zich kunnen verbinden in het toepassingsgebied van conventie nr. 147 op te nemen (19). Er is daar geen sprake van conventie nr. 109. Meer nog, deze conventie werd tijdens dezelfde zitting eveneens aan een herziening onderworpen. De herziene conventie (die conventie nr. 180 wordt) voorziet geen minimumnormen voor gages; deze zullen alleen in een aanbeveling opgenomen worden. Uit het verslag van de werkzaamheden waaraan vertegenwoordigers van reders en zeelieden alsmede regeringsafgevaardigden deelnamen, blijkt dat conventie nr. 109 te veel in bijzonderheden trad en te complex was. Uit de lezing van dat verslag blijkt ook dat het opnemen van welbepaalde loonnormen in de conventie de bekrachtiging door de lidstaten van de I.L.O. in de weg staat. Vandaar dat ze alleen in niet-verbindende aanbevelingen voorkomen (20).

De enige conclusie die uit hetgeen voorafgaat getrokken kan worden, is dat een juridisch gemotiveerde onderbouw voor acties tegen onaanvaardbare toestanden in de koopvaardij momenteel blijkbaar nog niet in het verschiet ligt.

Voetnoten

(1). SOMERS, E., "Kanttekeningen bij het Unctad-Verdrag inzake de registratievoorwaarden voor zeeschepen", in *Liber Amicorum Lionel Tricot*, Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen, 1988, 469-488; LIBERT, H., "De scheepsvlag. Een onderzoek naar de juridische aspecten van een symbool in het zeerecht in het licht van de huidige ontwikkelingen in de koopvaardij", *Rechtspr. Antw.*, 1989-90, 86-87 en Mededelingen van de Koninklijke Belgische Marine Academie, Boek XXIX, 1995, 143-166.

(2). LIBERT, H., "De uitvlagging. Geen Belgische vlag meer", in *Van wieg tot zeemansgraf. Hulp- en Voorzorgskas voor Zeevarenden 1845-1995*, Antwerpen, Hulp- en Voorzorgskas voor Zeevarenden, 1995, 107-111.

(3). Douai, 16 juni 1982, *Eur. Vervoer.*, 1982, 551:

"Attendu que les premiers juges ont exactement retenu que le dépassement du droit de grève par des atteintes au droit de propriété de l'entreprise et par des entraves à la liberté du travail, ne bénéficiait pas de la justification qu'il constitue..."

Attendu que ces agissements, non couverts par le droit de grève, sont de nature à engager la responsabilité de leurs auteurs à raison des conséquences dommageables qu'ils ont entraînées;

Attendu, d'autre part, qu'il apparaît que l'occupation du navire a créé une situation de contrainte telle qu'elle a imposé à la société intimée la signature de l'accord.; que, si cet accord avait été la conclusion d'une grève normalement pratiquée, sa validité ne pourrait pas être remise en question."

Ad generalia: CLINCK, I., "Boycot van en staking op vreemde zeeschepen", in *Liber*

- Amicorum Lionel Tricot, Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen, 1988, 119-140.
- (4). Het betreft hier een geding waarin de aansprakelijkheid van de I.T.F. en de Finse vakbonden voor de financiële gevolgen van het ophouden van een schip ingeroepen wordt. Bij het ter perse gaan was er nog steeds geen vonnis.
- (5). BELGISCHE REDERSVERENIGING V.Z.W., Jaarverslag 1996, Antwerpen, 1997, 12.
- (6). LIBERT, H., "Arbeidsovereenkomst voor zeelieden", in *Arbeidsrecht*, BLANPAIN, R., (ed.), Brugge, Die Keure, 1994, nrs. 8 en 9.
- (7). LIBERT, H., "L'évolution de la protection sociale des gens de mer face aux développements dans le monde maritime aux XIXième et XXième siècles", in *Proceedings of the international colloquium Industrial Revolutions and the sea*, Brussels 28-31 March 1989, Brussel, Wetenschappelijk Comité voor Maritieme Geschiedenis, Koninklijke Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België, 1991, 267-281; LIBERT, H., "Zestig jaar maritiem arbeidsrecht. Wanneer eindelijk eens op de helling?", in *Liber Amicorum Lionel Tricot*, Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen, 1988, (377), 383-385.
- (8). VAN DEN STEEN, P., *Inbreng en mogelijkheden van de I.A.O. op het domein van de zeevaart*, Gent, Postuniversitaire Cyclus Haven- en Maritieme Wetenschappen, 1986; VYNC-KIER, J., VERSCHUEREN, W. en BAEK, J., *Juridisch Handboek voor de Scheepsleiding*, Antwerpen, Koninklijk Belgisch Zeemanscollege, 1989, 168-178.
- (9). POWER, V., *EC Shipping Law*, Londen, Lloyd's of London Press, 1992, 507-514; VYNC-KIER, J., "Overheidsbevoegdheid bij de controle van koopvaardij schepen in de Belgische wateren", in *Mededelingen van de Koninklijke Belgische Marine Academie*, Boek XXVIII, 1986, 1987, 1988, 1990, (23), 34-35; VYNC-KIER, J., "Port State Control in België", in *Liber Amicorum Lionel Tricot*, Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen, 1988, 591-604; VAN DER MENSBRUGGHE, Y., "Les navires inférieurs aux normes: le Mémoire d'entente de Paris du 26 janvier 1982 sur le contrôle du navire par l'Etat du port", *Nautilus*, 1989, 67-82.
- (10). Rb. Antwerpen, Kort Ged., 18 december 1977, *Eur. Vervoerr.*, 1978, 49.
- (11). DEL ROSARIO, R.T., *Recent ITF Cases (Republic of the Philippines)*, Presented as part of the Maritime Law Committee Program, International Bar Association, Section on Business Law, 10th Biennial Conference, Hong Kong, 3 October 1991:
 "It is the basic right of all working men to seek greater benefits not only for themselves but for their families as well, and this can be achieved through collective bargaining or with the assistance of trade unions. The Constitution itself guarantees the promotion of social welfare and protection to labor." (Woerman Sanaga-case)
- (12). FORS, J.A., *Matters relating to Foc Vessels and their Crew in Sweden*, A paper presented at the IBA 26th Biennial Conference, 20-25 October 1996, Londen, INTERNATIONAL BAR ASSOCIATION (ed.).
- (13). Arbrb. Hamburg, 6 april 1983, *Eur. Vervoerr.*, 1984, 225.
- (14). Tribunal de Grande Instance de Boulogne, 28 november 1980, *Eur. Vervoerr.*, 1981, 201, bevest. Douai, 16 juni 1982, *Eur. Vervoerr.*, 1982, 551.

- (15). U.K. Court of Appeal, 13 oktober 1978, Eur. Vervoerr., 1979, 870; CLINCK, I., l.c., 127-128.
- (16). HILL, C., Maritime Law, Londen, Lloyd's of London Press, 1989, 11-13.
- (17). Cf. Arbrb. Antwerpen, Kort Ged., 24 april 1997, m.s. Indian Express, Eur. Vervoerr., 1997, 434.
- (18). De Lloyd, 16 april 1997.
- (19). BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL, Conférence internationale du travail, 84e session (maritime), 1996. Rapport IV. Révision partielle de la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, Genève, 1996, 13-14.
- (20). BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL, Conférence internationale du Travail, 84e session (maritime), 1996. Rapport II. Révision de la convention (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958, et de la recommandation (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1958, Genève, 1996, 14-16.

Résumé

Boycott syndical de navires

Examen succinct des normes juridiques applicables et de la jurisprudence

La concurrence impitoyable sur le marché des frets a inévitablement entraîné le dépavillonnement d'une grande partie des flottes marchandes traditionnelles. Le pavillon de complaisance a toujours été considéré comme une échappatoire pour les charges salariales et la fiscalité accablantes des pays industrialisés. Le manque d'un contrôle économique, social et administratif sur les navires battant pavillon de complaisance a provoqué le phénomène déplorable des navires inférieurs aux normes, ce qui à son tour a suscité des réactions syndicales de la part de la International Transportworkers Federation (I.T.F.). Cette association internationale de syndicats de travailleurs du secteur du transport s'efforce par des boycottages d'arracher des conditions de travail plus favorables. Ces boycottages sont exercés avec l'aide de ceux qui collaborent à l'exploitation du navire à terre, comme par exemple les pilotes, le personnel des remorqueurs, les ouvriers du port, etc. A la suite de ces mesures de boycott, le navire est immobilisé jusqu'au moment où l'armateur consent à appliquer aux membres de l'équipage de son navire les conditions imposées par l'I.T.F. Pour les navires battant pavillon de complaisance, ces conditions sont plus sévères que celles exigées par l'Organisation Internationale du Travail (O.I.T.) au sein de laquelle a été élaborée la Charte internationale des gens de mer.

En vertu de la convention n° 147 sur les normes minima applicables à la marine marchande (malheureusement non applicables aux gages) et du Mémorandum d'entente sur le contrôle de navires par l'Etat du port, ce dernier dispose d'un pouvoir de contrôle étendu qui comprend le droit de retenir le navire. Ces normes ne donnant toujours pas satisfaction à l'I.T.F., la campagne contre les navires battant pavillon de complaisance lancée depuis plusieurs décennies continue. Dans la plupart des pays occidentaux, les tribunaux ont fait clairement montre d'une tendance à considérer le boycott comme illicite: atteinte à la liberté de navigation, voie de fait, chantage, abus de droit syndical.

Il s'avère que les mesures juridiques offertes par le droit actuel sont insuffisantes. Force serait d'étendre l'application de la convention n°147 aux normes de l'O.I.T. sur les salaires (convention n° 109). En 1996, l'occasion a été manquée: l'O.I.T., loin de suivre cette voie, a au contraire même relégué les normes sur les salaires au niveau non contraignant d'une recommandation.

On peut en conclure que des mesures juridiques à même de combattre des conditions sociales intolérables à bord de navires restent inadéquates.

Summary

Trade union boycott of seagoing vessels
A brief outline of statute and judge-made law

The hard and merciless competition on the international freight market has been a great handicap for the traditional European merchant fleets. In order to hold out they had to resort to flag transfer.

A flag of convenience (f.o.c.) has always been considered as a means to escape excessive labour costs and severe tax regulations. The lack of economic, social and administrative control on f.o.c. vessels resulted in the deplorable phenomenon of substandard vessels heavily criticized by the International Transportworkers Federation (I.T.F.), an international association of trade unions of transport workers which by means of boycott makes every effort to obtain better labour conditions. These boycott actions are being carried out with the help of other people ashore, such as pilots, members of the crew of tugboats, dockworkers, etc. As a consequence of suchlike boycott the vessel is detained until the shipowner is prepared to apply to his crew members the conditions imposed by I.T.F. For f.o.c. vessels these conditions are stricter than the rules laid down by the International Labour Organisation (I.L.O.) which has elaborated the International Seafarers Charter.

By virtue of the international convention nr. 147 relating to minimum standards in merchant shipping (unfortunately not applicable to wages) and the

Memorandum of Understanding on Port State Control, the port state is entitled to exercise a comprehensive control including the right to detain the vessel. However, since these rules are not satisfactory to I.T.F., the campaign against f.o.c. vessels launched since many years, continues. In most western countries courts and tribunals clearly condemn boycott measures as being an act of violence, blackmail, improper use of trade union rights, attempt to free navigation. Anyhow, legal means prove to be insufficient and a solution has to be found in order to have adequate means to fight against social abuses aboard ships. The application of convention nr. 147 has to be extended to the I.L.O. rules concerning wages (convention nr. 109). Nevertheless, the 1996 conference did not go that way. On the contrary, the rules on wages, laid down in a convention, should henceforth become part of a non binding recommendation.

The sole conclusion we can draw is that entirely adequate legal remedies for a successful fight against unacceptable labour conditions aboard ships will still be lacking in the future, both near and distant.