

**CONSEIL
GROUPE DE TRAVAIL SUR LA CONSTRUCTION NAVALE**

L'INDUSTRIE MONDIALE DE LA CONSTRUCTION NAVALE – UNE PERSPECTIVE SYNDICALE

[Note de la Fédération internationale des organisations de travailleurs de la métallurgie (FIOM)]

Le présent document de la FIOM sera présenté à la seconde séance de l'Atelier avec les économies non-membres sur les politiques de la construction navale, qui se tiendra les 18 et 19 décembre 2006.

Contact : Division de la politique structurelle, M. Danny Scorpecci, tél. : +33 1 45 24 94 33 ;
fax : +33 1 44 30 62 57 ; mél. : danny.scorpecci@oecd.org

**JT03219788
TA 79565 : 12/12/06 - 15/12/06**

Document complet disponible sur OLIS dans son format d'origine
Complete document available on OLIS in its original format

L'INDUSTRIE MONDIALE DE LA CONSTRUCTION NAVALE – UNE PERSPECTIVE SYNDICALES

Recommandations

- Le Groupe de travail de l'OCDE sur la construction navale devrait approfondir son analyse de l'impact des excédents de capacités sur l'industrie de la construction navale et en particulier de leur impact probable sur l'emploi et les conditions de travail.
- Le Groupe de travail de l'OCDE sur la construction navale devrait fournir des informations sur le type d'emplois dans l'industrie de la construction navale, et en particulier sur les conditions d'emploi et leur impact sur la santé et la sécurité des travailleurs.
- Le Groupe de travail de l'OCDE sur la construction navale devrait promouvoir le respect des droits fondamentaux des travailleurs et veiller à ce que les employeurs respectent les normes d'emploi reconnues au niveau international. Il devrait s'intéresser aussi à l'application dans le secteur de la construction navale des lignes directrices formulées par l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales.
- Le Groupe de travail de l'OCDE sur la construction navale devrait continuer à œuvrer en vue d'instaurer des conditions propres à stabiliser le développement de l'industrie mondiale de la construction navale.
- Le Groupe de travail de l'OCDE sur la construction navale devrait envisager d'établir un dialogue avec d'autres industries, comme la sidérurgie, en vue d'échanger des vues sur les expériences, les facteurs d'inquiétude et les progrès accomplis.
- Le Groupe de travail de l'OCDE sur la construction navale devrait envisager de reprendre les discussions sur les questions de distorsion du marché et de subventions publiques en vue d'instaurer des règles équitables de fonctionnement du marché.

Antécédents

1. La Fédération internationale des ouvriers de la métallurgie (FIOM) et la Commission syndicale consultative auprès de l'OCDE (TUAC) continuent à porter un grand intérêt au Groupe de travail du Conseil sur la construction navale et aux efforts déployés pour négocier un nouvel Accord sur la construction navale en vue d'instaurer des conditions normales de concurrence sur le marché mondial de la construction navale.

2. Si l'on se situe du point de vue des employeurs, on discerne plusieurs facteurs qui sont propres à l'industrie de la construction navale et aux organisations syndicales actives dans ce secteur. En raison des dimensions relativement vastes de la plupart des chantiers navals dans tous les grands pays constructeurs navals, le taux de syndicalisation des travailleurs y est élevé, et les syndicats sont des acteurs d'une importance non négligeable. La FIOM considère que des investissements appropriés dans les domaines de l'éducation, de la formation et du perfectionnement continu des qualifications sont des objectifs communs

et des domaines dans lesquels les syndicats peuvent unir de manière constructives leurs efforts à ceux des employeurs.

3. Depuis 2003, l'industrie de la construction navale a enregistré chaque année des niveaux record qu'il s'agisse des carnets de commandes ou du tonnage construit. Une augmentation du commerce mondial a déclenché une phase d'expansion dans cette industrie. Le niveau actuel des carnets de commandes semble suggérer que cette tendance positive se poursuivra, tout au moins durant les trois années à venir.

4. Cette tendance à la hausse a exercé aussi un effet positif sur les prix des nouveaux navires, qui sont actuellement au plus haut. Dans le même temps, nous avons enregistré une expansion continue des capacités mondiales de construction navale, qui a été particulièrement remarquable en Extrême-Orient. La Chine devrait doubler sa capacité de construction navale d'ici 2010. La Chine n'est pas le seul pays où ces capacités augmentent, d'autres pays traditionnels de construction navale mais aussi des nouveaux venus sur le marché procèdent également à des investissements considérables.

5. Certains observateurs font valoir que les tendances actuelles sont analogues à celles qui prévalaient au début des années 70. A cette époque, la première crise pétrolière avait déclenché une crise de production et une profonde récession de l'industrie de la construction navale, qui s'était soldée par la fermeture de certains chantiers. Les prix s'étaient effondrés et la rentabilité était tombée très bas. Lors de la seconde récession intervenue durant les années 80, tous les chantiers navals du monde avaient souffert d'une forte baisse de leurs commandes, et à l'issue de ces deux crises, la moitié des chantiers navals du monde avaient été rayés de la carte et les effectifs employés dans ce secteur avaient diminué de moitié.

6. En termes de nombre de navires, on note que la flotte de porte-conteneurs a augmenté de près de 180 % entre 1990 et 2005. L'OCDE avait établi pour la période 2000-2007 une prévision sur les taux de croissances des capacités mondiales de construction navale montrant notamment que celles de la Chine augmenteraient de 52 % durant ces sept années, soit de loin la plus forte augmentation mondiale.

7. Les chantiers navals de Corée du Sud ont augmenté leurs capacités de près de 18 % durant cette période, tandis que les capacités des chantiers navals japonais devraient progresser d'environ 8 % au cours de cette période. L'Europe a elle aussi enregistré quelques augmentations, mais sans commune mesure avec celles de la Corée du Sud ou de la Chine.

8. Durant la crise des années 70, de nombreux pays avaient accordé des subventions publiques temporaires pour faciliter la survie de leurs chantiers navals. Il est, par la suite, devenu évident que ces dispositifs d'aides temporaires étaient difficiles à éliminer. En raison de la probabilité de voir réapparaître des excédents de capacités à l'avenir, il faut s'attendre à ce que plusieurs pays accordent à nouveau des subventions de nature à fausser la concurrence.

9. Un certain nombre de pays, en particulier des pays en développement, procèdent à de vastes investissements de capacités, notamment la Chine, le Vietnam, les Philippines et l'Inde. Ces investissements sont souvent le résultat de politiques ou d'interventions publiques et s'accompagnent souvent d'aides financières en faveur des constructeurs navals. Si chaque pays a le droit de se développer, il n'est pas possible de continuer à accroître indéfiniment les capacités de production et toutes les parties doivent accepter une certaine part de responsabilité.

10. En dépit du fait qu'actuellement, les carnets de commandes sont pleins et les prix des navires atteignent des niveaux record, il faut s'attendre à ce que la concurrence devienne encore plus féroce et qu'en fin de compte l'impact des excédents de capacités retombe en fait sur les travailleurs. Il est difficile de prévoir à quel moment se produira la crise déclenchée par les excédents de capacité et quels seront les facteurs qui la déclencheront. La tendance à l'augmentation des échanges mondiaux peut se poursuivre

encore pendant un certain temps. Le fait est que plus la croissance économique sera rapide, et plus la demande et les capacités se développeront, plus la crise sera profonde.

Les droits des travailleurs dans l'industrie de la construction navale

11. L'industrie mondiale de la construction navale continue à jouer un rôle majeur dans l'économie mondiale. Si de nombreuses discussions ont été consacrées à plusieurs questions techniques et à leurs impacts sur l'industrie, la situation des travailleurs qui ont notablement contribué de manière appréciable à la réussite de cette industrie, n'a guère retenu l'attention. Mais si l'on veut assurer la pérennité de cette réussite, il est urgent d'accorder toute l'attention voulue aux moyens de veiller à ce que les travailleurs de cette industrie bénéficient de tous les droits fondamentaux de l'homme. La conformité aux lignes directrices énoncées par l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales constitue un point utile de référence et les instruments de l'OIT sont parallèles, compatibles entre eux et complémentaires.

12. Le respect des droits fondamentaux de l'homme n'est pas seulement une question sociale, c'est aussi une question économique. En effet, si les travailleurs ne jouissent pas des droits fondamentaux de liberté d'association ou de participation à des négociations collectives, le principe de « liberté » du marché du travail sera gravement faussé. Ces distorsions se manifestent sous forme de conditions de travail dangereuses et notamment de bas salaires. Il en résulte une course vers le moins-disant, dans la mesure où les pays et les entreprises qu'ils hébergent continuent à chercher à exploiter la main-d'œuvre.

13. Les normes du travail reconnues au niveau international qui doivent être respectées et appliquées dans l'industrie de la construction navale sont bien connues et ne sont pas sujettes à controverses. Le second Symposium parrainé par les Etats-Unis et l'Union européenne (EU/UE) sur les Codes de conduite et sur les Normes internationales du travail a réuni des représentants des gouvernements, des entreprises, des syndicats, du milieu universitaire et d'organisations non gouvernementales des Etats-Unis et de l'Union européenne.¹

14. Les participants n'étaient pas d'accord entre eux sur un certain nombre de questions examinées. Toutefois, un consensus a été dégagé sur un point : l'« applicabilité des normes fondamentales du travail doit être un point de départ et un strict minimum »². De fait, le rapport signale que « les participants représentant un large éventail d'intérêts ont apporté leur soutien sans équivoque à l'applicabilité universelle des droits fondamentaux du travail de l'OIT [Organisation internationale du Travail] tels qu'ils ont été définis dans la « Déclaration du 18 juin 1998 sur les Principes fondamentaux et les Droits du travail »³. Ces principes comprennent le droit de liberté d'association et de négociation collective ainsi que l'interdiction de la discrimination, du travail obligatoire ou forcé et du travail des enfants⁴. Il est généralement fait référence à ces droits sous la mention de « normes fondamentales du travail de l'OIT ».

1. Une bonne part de la discussion suivante sur les normes internationales du travail est reprise, directement ou non, de Owen Herrstadt, "Voluntary Corporate Codes of Conduct", THE LABOR LAWYER, 2001.

2. U.S. DEP'T OF LABOR Joint Report on the Main Issues Emerging from the US-EU II Symposium on Codes of Conduct and International Labor Standards 5 (Sept. 1999). (Rapport conjoint du Ministère du travail des Etats-Unis sur les principales questions qui se sont dégagées du deuxième Colloque Etats-Unis-UE sur les codes de conduite et les normes internationales du travail (5 septembre 1999).

3. *Id.*

4. Voir Diller, *supra* note 8; THE SWEATSHOP QUANDARY: CORPORATE RESPONSIBILITY ON THE GLOBAL FRONTIER [Pamela Varley ed., Investor Responsibility Research Center (1009)].

15. Ces normes de l'OIT peuvent servir de guide pour déterminer la signification exacte des normes. Dans de nombreux cas, les discussions de fond consacrées à la norme spécifique de l'OIT en question sont extrêmement utiles⁵.

On trouvera plus de précisions sur ces normes ci-dessous.

Conventions 87 et 98 de l'OIT

16. Les Conventions 87 et 98 de l'OIT définissent un certain nombre de droits fondamentaux. Ces conventions définissent les droits fondamentaux des travailleurs à constituer leurs propres organisations, à élire librement leurs représentants, à organiser leurs activités, à formuler leurs programmes d'action et à rédiger leurs statuts et règlements administratifs⁶. En outre, ces conventions définissent les droits des syndicats à s'affilier à d'autres fédérations et confédérations ainsi qu'à des organisations internationales⁷. Elles définissent aussi les droits des syndicats à agir librement et à bénéficier d'une protection adéquate contre tout acte d'ingérence de la part des employeurs, et font notamment interdiction à des organisations d'employeurs de tenter d'exercer une domination⁸.

17. D'autres conventions traitent de différentes questions comme les droits des représentants des travailleurs à « remplir rapidement et efficacement leurs fonctions »⁹. La Commission d'experts de l'OIT est responsable de la « supervision de l'observation par les Etats membres de leurs obligations découlant des normes »¹⁰. En examinant ces conventions, la Commission d'experts de l'OIT a signalé que, pour permettre aux travailleurs d'exercer pleinement leurs droits à participer à des négociations collectives, il est également nécessaire que les travailleurs aient accès à l'information¹¹. Cette information devrait porter sur divers sujets permettant d'évaluer la « situation économique de l'entreprise »¹².

5. Comme indiqué, *supra* note 8, cela ne signifie pas que d'autres questions ne soient pas essentielles pour les codes. De fait, les droits fondamentaux à des salaires permettant de vivre décemment, des lieux de travail sûrs et respectueux des normes d'hygiène, des heures de travail non excessives, etc. devraient aussi être inclus. Les normes de l'OIT auxquelles le présent article fait particulièrement référence sont celles qui semblent actuellement réunir un certain degré de consensus en faveur de leur inclusion dans les codes.

6. Convention 87 de l'OIT sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 5 juillet 1948, articles 2, 3.

7. *Id.* article 5.

8. Convention 98 de l'OIT sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1^{er} juillet 1949, article 2.

9. Convention 135 de l'OIT concernant les représentants des travailleurs, 23 juin 1971, article 2.

10. Manuel sur les procédures en matière de conventions et recommandations internationales du travail, section VI, *Regular Machinery for Supervising the Observance of Obligations Arising Under or Relating to Conventions and Recommendations*, (mécanisme de contrôle régulier des obligations résultant des conventions et des recommandations) à 52 (consulté le 22 octobre 2000) <http://www.ilo.org/public/english/standards/norm>.

11. HÉCTOR BARTOLOMEI DE LA CRUZ ET AL., THE INTERNATIONAL LABOR ORGANIZATION: THE INTERNATIONAL STANDARDS SYSTEM & BASIC HUMAN RIGHTS, AT 221 (1996) (citing CE, General Survey, 1994, para. 246). (L'Organisation internationale du Travail : le système des normes internationales du travail et les droits humains fondamentaux à 221 (1996) (cite l'Enquête générale CE, 1994, paragraphe 246).

12. Voir *Id.*

18. La Commission de l'OIT sur la liberté d'association, qui est tripartite par nature, examine des dossiers faisant état d'empiètements sur la liberté d'association¹³. La Commission de l'OIT sur la liberté d'association a déclaré « [1] toute législation empêchant les négociations sur certains sujets comme les salaires, les horaires de travail, les congés et les conditions de travail est contraire à la Convention n° 98 »¹⁴. En outre, Cette Commission a déclaré que pour assurer une mise en œuvre effective de ces conventions, il est nécessaire de prévoir « pour la réparation des griefs motivés par des actes de discrimination antisyndicale, des moyens expéditifs, peu coûteux et tout à fait impartiaux, ainsi qu'un mécanisme de portée nationale qui, outre le fait d'être expéditif, devrait non seulement être impartial, mais aussi être considéré comme tel par les parties concernées¹⁵. »

19. La Commission d'experts de l'OIT a estimé la question des « mesures correctrices » afin de prévoir une indemnisation adéquate ainsi que des pénalités pour les contrevenants : « Les pénalités peuvent inclure des amendes ou des peines d'emprisonnement ou les deux, et avoir une double fonction de sanction et de dissuasion contre la discrimination antisyndicale. Afin de prévoir une protection adéquate, elles devraient être incluses dans la législation nationale. »¹⁶

Conventions 29 et 105 de l'OIT

Les Conventions 29 et 105 de l'OIT sur le travail forcé et l'abolition du travail forcé — couvrent un vaste ensemble de cas de travail obligatoire ou forcé, notamment les suivants :

- a) En tant que mesure de coercition ou d'éducation politique ou en tant que sanction à l'égard des personnes qui ont ou expriment certaines opinions politiques... ; b) en tant que méthode de mobilisation et d'utilisation de la main-d'œuvre des fins de développement économique ; c) en tant que mesure de discipline du travail ; d) en tant que punition pour avoir participé à des grèves ; e) en tant que mesure de discrimination raciale, sociale, nationale ou religieuse¹⁷.

20. Les codes de conduite, qui font référence au travail forcé ou obligatoire, mais n'intègrent pas comme il convient ces normes de l'OIT, ne reflètent pas non plus la Déclaration sur les principes fondamentaux et les droits du travail.

13. Voir Harold Dunning, *The origins of Convention No. 87 on freedom of association and the right to organize* (Les origines de la Convention n° 87 sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical), 137 INT'L LAB. REV. 149 (1998) ; voir aussi, Geraldo von Potobsky, *Freedom of Association; The Impact of Convention No. 87 and ILO Action*, 137 INT'L LAB. REV. 1995 (1998). La Commission a pour mission de signaler « dans quelle mesure » la position de chaque Etat apparaît conforme aux termes des Conventions et aux obligations souscrites en vertu de la Convention de l'OIT. La Commission se caractérise par son « indépendance, son impartialité et son objectivité ».

14. DE LA CRUZ ET AL., *supra* note 20, 221

15. *Id.* 216-17.

16. *Id.* 218 (cite CE, *General Survey*, paras. 219 and 222).

17. Convention 105 de l'OIT sur l'abolition du travail forcé, 25 juin 1957, article 1.

Conventions 138 et 182 de l'OIT – Travail des enfants

21. La Convention 182 est la plus récente Convention de l'OIT.¹⁸ Elle s'applique à tous les jeunes âgés de moins de 18 ans¹⁹ et vise spécifiquement « les pires formes de travail des enfants » comme l'esclavage et les pratiques analogues, la prostitution des enfants ou leur utilisation à des fins pornographiques, à d'autres activités illicites ainsi qu'à des travaux pouvant nuire à leur santé, à leur sécurité ou à leur moralité.²⁰

Conventions 100 et 111 de l'OIT – Discrimination – Egalité de rémunération

22. Ces conventions visent à favoriser l'adoption de politiques nationales qui élimineraient la discrimination dans l'emploi. Dans la Convention 111, la discrimination est définie au sens large comme englobant « toute distinction, exclusion ou préférence fondée sur la race, la couleur, le sexe, la religion, l'opinion politique, l'ascendance nationale ou l'origine sociale. »²¹

23. La Convention 100 vise à promouvoir le principe de « l'égalité de rémunération entre la main-d'œuvre masculine et la main-d'œuvre féminine pour un travail de valeur égale ». ²² Ce principe s'applique à toutes les formes de rémunérations. La Convention stipule aussi que les taux de rémunération doivent être fixés en fonction d'une évaluation objective des travaux à effectuer et non sur la discrimination entre main-d'œuvre masculine et main-d'œuvre féminine.²³

Distorsions du marché causées par des subventions publiques et mesures concrètes (élimination des subventions)

24. Comme nous l'avons expliqué ci-dessus, les syndicats sont des acteurs importants de l'industrie de la construction navale et, en période de crise, ce sont toujours les travailleurs qui en payent le prix, sous forme de perte d'emplois ou de dégradation de leurs conditions d'emploi. Il est important pour nous de soulever ces questions du point de vue des syndicats.

25. La FIOM rappelle que l'industrie de la construction navale mondiale a connu une période de dépression qui a duré dix ans à partir de la fin des années 1970 jusqu'au début des années 1990 et qui a été déclenchée par les effets des deux crises pétrolières. Durant cette période, la plupart des chantiers navals du monde ont mis en œuvre des mesures de rationalisation. Ces mesures, qui visaient à réduire l'écart entre les commandes et l'offre, ont eu des répercussions mondiales. Les chantiers navals japonais ont ainsi vu disparaître un grand nombre d'emploi, de sorte que l'effectif total de travailleurs affectés aux activités de construction et de réparation navales a été ramené de 173 000 à tout juste 81 000 aujourd'hui.

26. Pour stabiliser le développement de l'industrie de construction navale et garantir les emplois à l'avenir, il est nécessaire d'instaurer des règles applicables à l'ensemble du marché mondial. Le rétablissement de conditions équitables de concurrence sur le marché est l'un des préalables indispensables au bon fonctionnement d'une industrie qui opère sur un marché mondialisée comme la construction navale. La FIOM est consciente des difficultés que suppose l'instauration de règles applicables au marché de la

18. Convention n° 182 de l'OIT, sur les pires formes de travail des enfants, 17 juin 1999.

19. Id ; art 2.

20. Id.art. 3.

21. Convention 111 de l'OIT concernant la discrimination (Emploi et profession), 29 juin 1951, art. 1.

22. Convention 100 de l'OIT sur l'égalité de rémunération, 29 juin 1951, art. 1.

23. Id. art. 3.

construction navale et de la complexité due à la diversité des intérêts nationaux, mais ne rien faire ne pourra que déboucher dans un proche avenir sur de graves tensions commerciales. Si les pays constructeurs navals veulent remédier à une situation, - qui se caractérise par une course effrénée à la baisse des coûts, course qui ne pourra que compromettre les perspectives d'avenir de l'industrie, et notamment freiner les progrès technologiques, - alors ils doivent savoir que le seul remède consiste à instaurer des règles équitables du marché propres à harmoniser les conditions de concurrence.

27. La FIOM recommande donc aux Etats membres de renouveler leurs efforts en vue de conclure un accord de l'OMC sur la construction navale qui porte sur les questions d'octroi de subventions directes et indirectes, ainsi que sur les mécanismes de fixation des prix. Pour être efficace, un tel accord devrait aussi prévoir des voies de recours effectifs et avoir un champ d'application géographique suffisamment vaste.

28. Cet accord devrait aussi permettre de préserver et d'améliorer les conditions de travail, qui se sont, dans de nombreux cas, dégradées et qui, dans d'autres cas, sont menacées. Les entreprises de construction navale sont déjà engagées dans une concurrence sans merci. Les chantiers navals opèrent sur un marché unique, mais les règles du jeu varient beaucoup d'un pays à l'autre. Les subventions publiques faussent le marché et l'on dénombre divers systèmes et formes de subventions publiques qui actuellement empêchent l'instauration de conditions égales de concurrence à l'échelle mondiale.

29. Certes, l'OMC a déjà fixé des règles applicables aux subventions publiques et les dispositions concrètes à prendre pour éliminer les subventions publiques s'inscriront dans le prolongement des règles de l'OMC. Si l'on considère l'ASMC (Accord sur les subventions et mesures compensatoires de l'OMC), on constate que l'OMC met l'accent sur certaines subventions à réglementer par l'ASMC. Toutefois, seules les subventions à l'exportation et les subventions subordonnées à l'utilisation de produits nationaux sont clairement prohibées. Le mécanisme des droits compensateurs joue un rôle important pour assurer l'efficacité de l'accord. Cet Accord de l'OMC sur les subventions ne serait pas entièrement efficace s'il était appliqué à l'industrie de la construction navale parce que cette industrie opère sur un seul marché. C'est la raison pour laquelle la FIOM juge nécessaire de conclure un accord de l'OCDE propre à la construction navale.

30. C'est pourquoi, s'agissant des subventions publiques accordées en faveur d'industries comme la construction navale, les mécanismes de subventions qui présentent des risques élevés de distorsion du marché devraient être interdits. Il est essentiel de prendre en compte les caractéristiques de cette industrie et les mécanismes de subventions qui confèrent des avantages inéquitables, qui faussent la concurrence ou visent à favoriser certains intérêts de cette industrie devraient être prohibés.

31. La FIOM reconnaît que la plupart des pays ont mis en place des systèmes de subventions en faveur de nombreuses industries, et ce n'est pas au Comité de définir une approche de portée générale à cet égard mais il lui incombe d'élaborer un accord spécifique pour l'industrie de la construction navale.

32. La FIOM et le TUAC ont suivi de près les discussions et les développements survenus depuis le début, dans les années 90, des négociations de l'Accord de l'OCDE sur la construction navale et continueront à préconiser la conclusion d'un tel accord.

33. La FIOM considère que les subventions qui faussent le marché mondial devraient être prohibées, en particulier celles qui menacent les possibilités d'emploi des travailleurs dans le monde. A ces fins, il faudrait procéder à des examens des mécanismes de subventions de chaque pays pour assurer la transparence sur ces mécanismes et démarrer les discussions en vue d'un diminuer l'importance. Nous considérons que cela constituerait une étape vers l'instauration de règles équitables du marché et contribuerait à stabiliser le développement de l'industrie mondiale de construction navale.