

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 24 MAAKT 1927.

Wetsontwerp

tot bekrachtiging der ontwerpen van internationale overeenkomsten betreffende het wervingscontract der zeelieden en de repatriëring der zeelieden, aangenomen door de Internationale Conferentie van den Arbeid (negende zitting, Genève 1926).

MEMORIE VAN TOELICHTING

MIJNE HEEREN,

De Internationale Conferentie van den Arbeid heeft te Genève in de maand Juni 1926, haren negenden zitting gehouden, welke uitsluitend, zooals de tweede (1920), aan kwesties van maritiemen aard was voorbehouden.

In den loop van dezen zitting werden twee ontwerpen van overeenkomst aangenomen betreffende het eene het wervingscontract der zeelieden en het tweede het regime hunner repatriëring. Terzelfder tijd werden twee aanbevelingen uitgebracht, waarvan de eerste de algemeene beginselen van het toezicht over den arbeid der zeelieden en de tweede de voorwaarden van repatriëring der kapiteins en leerjongens aangeeft.

De kwestie van de internationale reglementeering van het wervingscontract der zeelieden had reeds in 1919 het voorwerp uitgemaakt van eenen wensch uitgedrukt door de Commissie van Internationale Wetgeving van den Arbeid van de Vredesconferentie. Deze wensch, herhaald in 1920, door de tweede Internationale Conferentie van den Arbeid te Genève bijeengekomen, had de bijzondere arbeidsvoorwaarden der scheepsbemanningen in het licht gesteld alsmede de noodzakelijkheid den zeeman te begiftigen met een onder alle vlaggen gelijkvormig statuut, dat hem een minimum van internationale bescherming verleende.

Een Commissie van de Conferentie van den Arbeid van Genua, bijzonderlijk aangesteld om dit vraagstuk te onderzoeken, besloot tot de mogelijkheid en de gewenschtheid om dit statuut tot stand te brengen en een besluit van de Conferentie verzocht het Internationaal Arbeidsbureau, na onderzoek over de draagwijdte van de ter zake bestaande nationale wetgevingen, over te gaan tot het vaststellen der gemeenschappelijke en eenige grondslagen waarmede de verschillende zeevarende landen hunne respectieve wetten in overeenstemming zouden kunnen brengen met het oog op de gewenschte eenmaking.

Het Internationaal Arbeidsbureau heeft zijn onderzoek in den loop der jaren 1921 tot 1925 voortgezet met de medewerking van zijn raadgevend organisme de Maritieme Paritaire Commissie. Het heeft de uitslagen van dit onderzoek aan al de Staten Leden van den Volkenbond toegezonden en de aldus in haar geheel en in hare onderdeelen uiteengezette kwestie werd op de dagorde van den negenden zitting der Conferentie gebracht.

Deze voorbereidende werken hadden toegelaten door de vergelijking der in de verschillende landen van kracht zijnde wetten, zekere beginselen vast te stellen die in zake werving, bezoldiging, ontslag en repatriëering van den zeeman, de hoofzakelijke, onder alle vlaggen verplichte, regels konden vormen.

Deze regels maken het voorwerp uit van de twee ontwerpen van overeenkomst die wij U voorleggen. Aan het opmaken dezer ontwerpen namen de afgevaardigden van een dertigtal Staten deel; het eerste dezer ontwerpen verkreeg de algemeene stemmen van de vijf en negentig bij de stemming aanwezige afgevaardigden, het tweede werd aangenomen met zes en zevenstemmen tegen twee en twintig.

In den loop van den tweeden en den derden zitting der Internationale Conferentie van den Arbeid, hadden vijf ontwerpen van overeenkomst betreffende het statuut van den zeeman een even gunstig onthaal gekend. Het zijn :

1° De overeenkomst tot vaststelling van den minimum leeftijd voor de toelating tot de aanwerving.

2° De overeenkomst tot reglementeering der wijze van werkbezorging aan zeelieden.

3° De overeenkomst tot instelling eener vergoeding wegens werkloosheid in geval van schipbreuk.

4° De overeenkomst waarbij de minimum leeftijd voor de aanneming der jongelieden tot den arbeid in de hoedanigheid van trimmer of Stoker vastgesteld wordt.

5° De overeenkomst waarbij het geneeskundig onderzoek vóór elke aanwerving verplichtend gemaakt wordt.

Deze overeenkomsten werden bekrachtigd door onze wetten van 6 September 1924 en 25 Juni 1925.

De twee ontwerpen van overeenkomst ontsproten uit den jongsten zitting van de Internationale Conferentie vormen een nieuwe en belangrijke bijdrage tot het werk der vaststelling van het internationaal statuut van den zeeman. Wij bevelen ze aan uwe goedkeuring aan, onder het voorbehoud dat zij bevatten, dat is te zeggen de uitsluiting uit het terrein hunner toepassing van de visschersbooten, de voor de kustvaart gebruikte schepen, de plezierbooten en de schepen welke openbare diensten verzekeren.

Vooruitlopend op het sluiten dezer overeenkomsten en voldoening gevend aan eene door de Maritieme Paritaire Commissie tijdens hare tweede vergadering, in 1922, geformuleerde aanbeveling, van een anderen kant overtuigd zijnde van nuttig wetgevend werk te verrichten, dat terzelfder tijd aan onze reeders en aan onze zeelieden, ten goede komt, zijn wij overgegaan tot het opmaken van een wetsontwerp tot samenordening en herziening der verspreide wetten en reglementen betrekking hebbend op den toestand van den onder Belgische vlag varenden zeeman. De internationale voorschriften van de twee jongste ontwerpen van overeenkomst en van de vijf vroegere

overeenkomsten vinden hunne wettelijke bekrachtiging in het wetsontwerp dat op 22 Juli 1926 neergelegd werd samen met een voorstel tot herziening van ons oud maritiem strafwetboek van 1849.

De Minister van Buitenlandsche Zaken.

E. VANDERVELDE.

*De Minister van Spoorwegen, Zeewezen,
Posterijen, Telegrafen, Telefonen
en Luchtwezen,*

E. ANSEELE.



Ontwerp van Overeenkomst

betreffende het wervingscontract der zeelieden.

De Algemeene Conferentie der Internationale Organisatie van den Arbeid van den Volkenbond,

Bijeengeroepen te Genève door den Beheerraad van het Internationaal Arbeidsbureau, en aldaar vergaderd hebbend op 7 Juni 1926 in haren negenden zitting,

Na besloten te hebben verscheidene voorstellen aan te nemen betreffende het wervingscontract der zeelieden, welke aangelegenheid behoorde tot het eerste punt der dagorde van den zitting, en

Na besloten te hebben dat deze voorstellen den vorm van een Ontwerp van internationale overeenkomst zouden aannemen.

neemt, dezen vier en twintigsten dag van Juni negentienhonderd zes en twintig, het navolgend Ontwerp van Overeenkomst aan, dat door de Leden der Internationale Organisatie van den Arbeid dient te worden bekrachtigd in overeenkomst met de beschikkingen van Deel XIII van het Verdrag van Versailles en van de overeenkomende Deelen der andere Vredesverdragen :

ARTIKEL 1.

Deze Overeenkomst is van toepassing op al de zeeschepen geïmmatriculeerd in het land van een der Leden, die deze Overeenkomst bekrachtigd hebben, alsmede op de reeders, kapiteins en zeelieden van deze schepen.

Zij is niet van toepassing :

op de oorlogsschepen,

op de Staatsschepen die niet voor handelsdoeleinden gebruikt worden,

op de schepen gebruikt voor de nationale kustvaart,

op de plezierjachten,

op de vaartuigen begrepen onder de benaming « Indian country craft »,

op de visschersbooten,

op de vaartuigen met een bruto tonnemaat van minder dan 100 ton of 300 kubieke meters en in het geval van schepen gebruikt voor den « home trade », met een tonnemaat lager dan de grens voor het afzonderlijk regime dezer schepen vastgesteld door de nationale wetgeving van kracht op het oogenblik der aanneming van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 2.

Met het oog op de toepassing van deze Overeenkomst moeten de volgende benamingen begrepen worden als volgt :

a) De benaming « schip » omvat elk gewoonlijk op zee varend schip of vaartuig van welken aard ook, onverschillig of het openbaar of particulier eigendom is ;

b) De benaming « zeeman » omvat elken ten welken titel ook aan boord gebruikten of aangeworven en op de monsterrol voorkomenden persoon, met uitzondering der kapiteins, der loodsen, der leerlingen van schoolschepen en der leerjongens wanneer zij verbonden zijn door een bijzonder leer-

contract ; zij sluit de bemanningen der oorlogsvloot en de andere personen in bestendingen Staatsdienst uit.

c) de benaming « Kapitein » omvat elken persoon die het bevel en de zorg over een schip heeft, met uitzondering van de loodsen ;

d) de benaming « schepen gebruikt voor den home trade » is van toepassing op de schepen gebruikt voor den handel tussehen de havens van een bepaald land en de havens van een naburig land binnen de door de nationale wetgeving vastgestelde geographische grenzen.

ARTIKEL 3.

Het wervingscontract wordt door den reeder of zijnen vertegenwoordiger en door den zeeman geteekend. Aan den zeeman, en, eventueel, aan zijnen raadsman moeten faciliteiten verleend worden om het wervingscontract te onderzoeken vooraleer dit geteekend wordt.

De voorwaarden waarin de zeeman het contract teekent moeten door de nationale wetgeving vastgesteld worden derwijze dat het toezicht van de bevoegde openbare overheid verzekerd zij.

De voorafgaande beschikkingen, betreffende de onderteekening van het contract zullen als nagekomen beschouwd worden wanneer er door een akte van de bevoegde overheid is vastgesteld dat de bepalingen van het contract schriftelijk aan deze overheid werden voorgelegd en dat ze tegelijk door den reeder of zijn vertegenwoordiger en door den zeeman bevestigd zijn.

De nationale wetgeving moet beschikkingen voorzien om te waarborgen dat de zeeman de beteekenis der bepalingen van het contract begrijpt.

Het contract mag geene beschikking, die strijdig is met de nationale wetgeving of met deze overeenkomst, bevatten.

De nationale wetgeving moet alle andere formaliteiten en waarborgen betreffende het sluiten van het contract, welke noodig geacht worden om de belangen van den reeder en den zeeman te beschermen, voorzien.

ARTIKEL 4.

Geschikte maatregelen moeten genomen worden, in overeenkomst met de nationale wetgeving, om te waarborgen dat het wervingscontract geene bepaling bevat waardoor de partijen op voorhand zouden overeenkomen van de normale regels van bevoegdheid der rechtsmachten af te wijken.

Deze beschikking mag niet uitgelegd worden alsof zij de toevlucht tot arbitrage uitsluit.

ARTIKEL 5.

Elke zeeman moet een document ontvangen dat de vermelding zijner diensten aan boord van het schip bevat. De nationale wetgeving moet den vorm van dit document, de vermeldingen die er op moeten voorkomen en de voorwaarden waarin het moet worden opgemaakt, vaststellen.

Dit stuk mag geene beoordeling over de hoedanigheid van het werk van den zeeman noch eenige aanduiding over zijne loonen bevatten.

ARTIKEL 6.

Het wervingscontract mag gesloten worden hetzij voor een bepaalden duur, hetzij voor de reis, of, indien de nationale wetgeving zulks toelaat, voor een onbepaalden duur.

Het wervingscontract moet op duidelijke wijze de respectieve rechten en plichten van elk der partijen opgeven.

Het moet verplichtend de volgende vermeldingen bevatten :

1° De naam en voornamen van den zeeman, den datum zijner geboorte of zijnen ouderdom, alsmede de plaats zijner geboorte ;

2° De plaats en den datum van het sluiten van het contract ;

3° De aanduiding van het schip of de schepen aan boord waarvan de zeeman zich verbindt te dienen ;

4° De getalsterkte der bemanning van het schip, indien de nationale wetgeving deze vermelding voorschrijft ;

5° De te ondernemen reis of reizen, indien zij op het oogenblik van de werving bepaald kunnen worden ;

6° Den dienst waarvoor de zeeman gebruikt moet worden ;

7° Indien mogelijk de plaats en den datum waarop de zeeman zich aan boord zal moeten aanmelden om zijn dienst aan te vangen ;

8° De aan den zeeman toe te kennen levensmiddelen, behalve ingeval de nationale wetgeving een verschillend regime voorziet ;

9° Het bedrag der loonen ;

10° Den duur van het contract, hetzij :

a) Indien het contract voor een bepaalden duur gesloten werd, den datum voor het verstrijken van het contract vastgesteld ;

b) Indien het contract voor de reis gesloten werd, de voor het einde van het contract overeengekomen bestemming en de aanduiding van den tijd na verloop waarvan de zeeman na aankomst te dezer bestemming zal afgemonsterd worden ;

c) Indien het contract voor een onbepaalden duur gesloten werd, de voorwaarden waarin elke partij het contract zal kunnen opzeggen, alsmede den opzeggingstermijn ; deze termijn moet voor den reeder niet korter zijn dan voor den zeeman ;

11° Het jaarlijksch betaald verlof, dat aan den zeeman wordt toegestaan na een jaar dienst bij dezelfde reederij, indien de nationale wetgeving een dergelijk verlof voorziet ;

12° Alle verdere vermeldingen die de nationale wetgeving zou kunnen opleggen.

ARTIKEL 7.

Wanneer de nationale wetgeving voorziet dat er zich aan boord een monsterrol zal bevinden, moet zij voorschrijven dat het wervingscontract op de monsterrol zal overschreven worden of aan deze rol worden toegevoegd.

ARTIKEL 8.

Ten einde den zeeman in staat te stellen zich rekenschap te geven van den aard en de uitgestrektheid zijner rechten en plichten, moet de nationale wetgeving beschikkingen voorzien waarbij de noodige maatregelen vastgesteld worden opdat de zeeman aan boord op juiste wijze inlichtingen kunne inwinnen over de voorwaarden van zijne betrekking, hetzij door het aanplakken der bepalingen van het wervingscontract op eene voor de bemanning gemakkelijk toegankelijke plaats, hetzij door elken anderen geschikten maatregel.

ARTIKEL 9.

Het wervingscontract met onbepaalden duur neemt een eind door de opzegging van het contract door eene of andere der partijen in een lading- of lossingshaven van het schip, op voorwaarde dat de daartoe overeengekomen opzegginstermijn, welke minstens vier en twintig uren moet bedragen, in acht worde genomen.

De opzegging moet schriftelijk geschieden; de nationale wetgeving moet de voorwaarden bepalen waarin de opzegging moet geschieden, ten einde elke latere betwisting tusschen de partijen te vermijden.

De nationale wetgeving moet de uitzonderlijke omstandigheden bepalen waarin de opzegging, zelfs regelmatig geschied, niet als uitwerking zal hebben het contract op te heffen.

ARTIKEL 10.

Het wervingscontract zal, hetzij het voor de reis, voor een bepaalden duur of voor een onbepaalden duur gesloten werd, van rechtswege opgeheven zijn in de volgende gevallen :

- a) Onderlinge toestemming der partijen ;
- b) Overlijden van den zeeman ;
- c) Verlies of volkomen onzeewaardigheid van het schip ;
- d) Elke andere door de nationale wetgeving of door deze Overeenkomst bepaalde oorzaak

ARTIKEL 11.

De nationale wetgeving moet de omstandigheden bepalen waarin de reeder of de kapitein het recht heeft den zeeman onmiddellijk te ontslaan.

ARTIKEL 12.

De nationale wetgeving moet eveneens de omstandigheden bepalen waarin de zeeman het recht heeft zijne onmiddellijke ontscheping te vragen.

ARTIKEL 13.

Indien de zeeman aan den reeder of aan zijnen vertegenwoordiger bewijst dat hij zich in de gelegenheid bevindt het bevel over een schip of een betrekking als officier of officier-machinist of elke andere betrekking te krijgen van een hooger en rang dan degene die hij bekleedt, of dat tengenvolge van sedert zijne werving ontstane omstandigheden zijn vertrek een hoofdzakelijk belang voor hem biedt, mag hij zijn ontslag vragen op voorwaarde dat hij, zonder nienwe kosten voor den reeder, zorg draagt voor zijne vervanging door een bevoegd persoon, door den reeder of zijn vertegenwoordiger aanvaard.

In dit geval heeft de zeeman recht op het loon overeenkomend met den duur van zijnen dienst.

ARTIKEL 14.

Welke ook de oorzaak zij van het afloopen of de opheffing van het contract, moet de ontheffing van elke aanwerving op het aan den zeeman overeenkomstig artikel 5 afgegeven document en op de monsterrol worden vastgesteld door een bijzondere vermelding, welke op verzoek van de eene of de andere partij met het visa van de bevoegde openbare overheid moet voorzien worden.

De zeeman heeft in alle gevallen het recht zich door den kapitein een afzonderlijk opgemaakt getuigschrift te doen afleveren, dat een waardeering van zijn werk bevat of dat tenminste aanduidt of hij geheel voldaan heeft aan de verplichtingen van zijn contract.

ARTIKEL 15.

De nationale wetgeving zal geschikte maatregelen behooren te voorzien om het nakomen der beschikkingen van deze Overeenkomst te verzekeren.

ARTIKEL 16.

De officieele bekrachtigingen dezer Overeenkomst onder de voorwaarden voorzien in Deel XIII van het Verdrag van Versailles en in de overeenstemmende Deelen der andere Vredesverdragen zullen aan den Secretaris-generaal van den Volkenbond medegedeeld en door hem geregistreerd worden.

ARTIKEL 17.

Deze Overeenkomst zal in werking treden zoodra de bekrachtigingen van twee Leden der Internationale Organisatie van den Arbeid door den Secretaris-generaal zullen geregistreerd zijn.

Zij zal slechts die Leden binden wier bekrachtiging op het Secretariaat ingeschreven werd.

Naderhand zal deze Overeenkomst voor elk Lid van kracht worden op den datum waarop zijne bekrachtiging op het Secretariaat zal geregistreerd zijn.

ARTIKEL 18.

Zoodra de bekrachtigingen van twee Leden der Internationale Organisatie van den Arbeid op het Secretariaat zullen geregistreerd zijn, zal de Secretaris-generaal van den Volkenbond daarvan aan al de Leden van de Internationale Organisatie van den Arbeid kennis geven. Hij zal hun eveneens kennis geven van de registrering der bekrachtigingen die hem later door al de andere Leden der Organisatie zullen medegedeeld worden.

ARTIKEL 19.

Onder voorbehoud der beschikkingen van artikel 17, gaat elk Lid, dat deze Overeenkomst bekrachtigt, de verplichting aan de beschikkingen van artikels 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 en 15 uiterlijk op 1 Januari 1928 toe te passen en alle noodige maatregelen te nemen om aan die beschikkingen hunne uitwerking te geven.

ARTIKEL 20.

Elk Lid van de Internationale Organisatie van den Arbeid dat deze Overeenkomst bekrachtigt, gaat de verplichting aan dezelve op zijne koloniën, bezittingen en protectoraten, overeenkomstig de beschikkingen van artikel 421 van het Verdrag van Versailles en van de overeenstemmende artikelen der andere Vredesverdragen, toe te passen.

ARTIKEL 21.

Elk Lid dat deze Overeenkomst bekrachtigd heeft mag dezelve opzeggen na afloop van een tijdperk van tien jaar na den datum van de aanvanke-

lijke inwerkingstelling der Overeenkomst door eene aan den Secretaris-generaal van den Volkenbond medegedeelde en door hem ingeschreven akte. De opzegging zal slechts een jaar nadat zij op het Secretariaat geregistreerd werd, hare uitwerking hebben.

ARTIKEL 22.

De Beheerraad van het Internationaal Arbeidsbureau zal, ten minste eens om de tien jaar, aan de Algemeene Conferentie verslag moeten uitbrengen over de toepassing dezer Overeenkomst, en zal beslissen of de quaestie der herziening of der wijziging van gezegde Overeenkomst op de dagorde der Conferentie dient opgenomen te worden.

ARTIKEL 23.

De Fransche en de Engelsche tekst van deze Overeenkomst zullen beide rechtsgeldig zijn.

Bovenstaande tekst is de oorspronkelijke tekst van het ontwerp van Overeenkomst behoorlijk aangenomen door de Algemeene Conferentie van de Internationale Organisatie van den Arbeid tijdens haren negenden zitting welke te Genève gehouden werd en die op 24 Juni 1926 gesloten verklaard werd.

Ontwerp van Overeenkomst aangaande de repatriëering van zeelieden.

De Algemeene Conferentie der Internationale Organisatie van den Arbeid van den Volkenbond,

Bijeengeroepen te Genève, door den Beheerraad van het Internationaal Arbeidsbureau, en aldaar bijeengekomen op 7 Juni 1926, in haar negenden zitting,

Na besloten te hebben verscheidene voorstellen aan te nemen betreffende de repatriëering van zeelieden, vraagstuk begrepen onder het eerste punt der dagorde van den zitting, en

Na besloten te hebben dat deze voorstellen den vorm van een ontwerp van internationale overeenkomst zouden aannemen, neemt, dezen drie en twintigsten dag van Juni negentien honderd zes en twintig, het hierna volgend ontwerp van Overeenkomst aan, te bekrachtigen door de Leden der Internationale Organisatie van den Arbeid overeenkomstig de bepalingen van Deel XIII van het Verdrag van Versailles en van de overeenkomende Deelen der andere Vredesverdragen :

ARTIKEL 1.

Deze Overeenkomst is van toepassing op alle zeeschepen geïmmatriculeerd in het land van een der Leden die deze Overeenkomst bekrachtigd hebben, alsmede op de reeders, Kapiteins en zeelieden dezer schepen.

Zij is niet van toepassing :

op de oorlogsschepen,

op de Staatsschepen welke niet voor handelsdoeleinden gebruikt worden,

op de schepen gebruikt voor de nationale kustvaart,
op de plezierjachten,
op de vaartuigen begrepen onder de benaming « Indian country craft »,
op de visschersbooten,
op de vaartuigen met een bruto tonnemaat van minder dan 100 tonnen of 300 kubieke meter, en in het geval van schepen welke dienen voor den « home trade », met een tonnemaat lager dan de grens voor het afzonderlijk regime dezer schepen vastgesteld door de op het oogenblik van de aanneming dezer overeenkomst van kracht zijnde nationale wetgeving.

ARTIKEL 2.

Voor de toepassing van deze overeenkomst, dienen de volgende benamingen als volgt verstaan te worden :

a) de benaming « schip » omvat alle schepen of vaartuigen van welken aard ook, onverschillig of zij openbaar of particulier eigendom zijn, welke gewoonlijk op zee varen ;

b) de benaming « zeeman » omvat elken te welken titel ook aan boord gebruikten of aangeworven en op de monsterrol voorkomenden persoon, met uitzondering der kapitein, der loodsen, der leerlingen van schoolschepen en der leerjongens, indien zij door een bijzonder leercontract gebonden zijn ; zij sluit de bemanningen der oorlogsvloot en de andere personen in bestendigen Staatsdienst uit ;

c) de benaming « kapitein » omvat elken persoon die het bevel of de zorg over een schip heeft, met uitzondering van de loodsen ;

b) de benaming « schepen gebruikt voor den home trade » is van toepassing op de schepen gebruikt voor den handel tusschen de havens van een bepaald land en de havens van een naburig land, binnen de door de nationale wetgeving vastgestelde geographische grenzen.

ARTIKEL 3.

Ieder zeeman die gedurende of op het einde van het contract ontscheept wordt, heeft het recht teruggebracht te worden, hetzij naar zijn land, hetzij naar zijn aanwervingshaven, hetzij naar de haven van vertrek van het schip, volgens de voorschriften der nationale wetgeving, welke de te dien einde noodige beschikkingen moet voorzien, en inzonderheid vaststellen wien de last der repatriëering opgelegd is.

De repatriëering wordt beschouwd als zijnde verzekerd wanneer aan den zeeman eene passende hetrekking bezorgd is aan boord van een schip dat zich naar eene der krachtens voorgaande paragraaf vastgestelde bestemmingen begeeft.

Wordt aangezien als gerepatriëerd, de zeeman die hetzij in zijn eigen land, hetzij in zijne aanwervingshaven, of in eene naburige haven, hetzij in de haven van vertrek van het schip ontscheept wordt.

De nationale wetgeving, of, bij gebrek aan beschikkingen der wetgeving, het wervingscontract, zal de voorwaarden bepalen waaronder de in een ander land dan het zijne ingescheepte vreemde zeeman het recht heeft gerepatriëerd te worden. De beschikkingen der voorafgaande paragrafen blijven niettemin toepasselijk op den in zijn eigen land ingescheepten zeeman.

ARTIKEL 4.

De kosten van repatriëring mogen niet ten laste van den zeeman gelegd worden, indien hij achtergelaten werd ten gevolge :

- a) Van een ongeval in den dienst van het schip overkomen ;
- b) Van een schipbreuk ;
- c) Van eene ziekte die niet aan eene vrijwillige daad van zijnentwegen noch aan zijne schuld te wijten is ;
- d) Van ontslag om alle redenen die hem niet toerekenbaar zijn.

ARTIKEL 5.

De kosten van repatriëring moeten alle uitgaven betreffende het vervoer, het logeeren en den kost van den zeeman gedurende de reis begripen. Zij omvatten eveneens de onderhoudskosten van den zeeman tot op het oogenblik dat voor zijn vertrek vastgesteld is. Wanneer de zeeman als lid van eene bemanning gerepatriëerd wordt, heeft hij recht op de vergoeding der gedurende de reis gedane diensten.

ARTIKEL 6.

De openbare overheid van het land waar het schip geïmmatriculeerd is, is er toe gehouden voor de repatriëring te zorgen van alle zeelieden, in de gevallen waarin deze overeenkomst op hen toepasselijk is, zonder onderscheid van nationaliteit ; indien noodig zal zij de kosten van repatriëring voorschieten.

ARTIKEL 7.

De officiële bekrachtigingen van deze Overeenkomst in de voorwaarden voorzien in Deel XIII van het Verdrag van Versailles en in de overeenstemmende Deelen der andere Vredesverdragen zullen aan den Secretaris-generaal van den Volkenbond medegedeeld en door hem geregistreerd worden.

ARTIKEL 8.

Deze Overeenkomst zal van kracht worden zoodra de bekrachtigingen van twee Leden der Internationale Organisatie van den Arbeid door den Secretaris-generaal zullen geregistreerd zijn.

Zij zal slechts de Leden binden wier bekrachtiging op het Secretariaat geregistreerd werd.

Naderhand zal deze Overeenkomst voor ieder Lid van kracht worden op den datum waarop zijne bekrachtiging op het Secretariaat zal geregistreerd zijn.

ARTIKEL 9.

Zoodra de bekrachtigingen van twee Leden der Internationale Organisatie van den Arbeid op het Secretariaat zullen geregistreerd zijn, zal de Secretaris-generaal van den Volkenbond dit feit bekend maken aan al de Leden van de Internationale Organisatie van den Arbeid. Hij zal hun eveneens kennis geven van de registreering der bekrachtigingen die hem later door al de andere leden der Organisatie zullen medegedeeld worden.

ARTIKEL 10.

Onder voorbehoud van de beschikkingen van artikel 8 gaat elk Lid, dat deze overeenkomst bekrachtigt, de verplichting aan de beschikkingen der artikels 1, 2, 3, 4, 5 en 6 uiterlijk op 1 Januari 1928 toe te passen, en zulke maatregelen te nemen die zullen noodig zijn om aan deze beschikkingen hunne uitwerking te geven.

ARTIKEL 11.

Elk Lid van de Internationale Organisatie van den Arbeid dat deze Overeenkomst bekrachtigt, verbindt er zich toe deze toe te passen op zijne koloniën, bezittingen of protectoraten, overeenkomstig de beschikkingen van artikel 421 van het Verdrag van Versailles en de overeenstemmende artikelen der andere Vredesverdragen.

ARTIKEL 12.

Elk Lid dat deze Overeenkomst bekrachtigd heeft, mag dezelve opzeggen na afloop van een tijdperk van tien jaar na den datum van de aanvankelijke inwerkingstelling der Overeenkomst, en dit door eene aan den Secretaris-generaal van den Volkenbond medegedeelde en door hem geregistreerde akte. De opzegging zal slechts hare uitwerking hebben één jaar nadat ze op het Secretariaat geregistreerd werd.

ARTIKEL 13.

De Beheerraad van het Internationaal Arbeidsbureau zal, ten minste eens om de tien jaar, aan de Algemeene Conferentie verslag moeten uitbrengen over de toepassing van onderhavige Overeenkomst en beslissen of de quaestie der herziening of der wijziging van gezegde Overeenkomst op de dagorde der Conferentie dient opgenomen te worden.

ARTIKEL 14.

De Fransche en de Engelsche tekst van deze Overeenkomst zullen beide rechtsgeldig zijn.

Bovenstaande tekst is de oorspronkelijke tekst van het ontwerp van Overeenkomst behoorlijk aangenomen door de Algemeene Conferentie van de Internationale Organisatie van den Arbeid in haren negenden zitting die te Genève gehouden werd en die op 24 Juni 1926 gesloten verklaard werd.



Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 24 MARS 1927.

Projet de loi

portant approbation des projets de convention concernant le contrat d'engagement des marins et le rapatriement des marins, adoptés par la Conférence Internationale du Travail (neuvième session, Genève 1926).

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESSIEURS,

La Conférence Internationale du Travail a tenu à Genève au mois de juin 1926, sa neuvième session, réservée exclusivement comme la deuxième (1920) aux questions d'ordre maritime.

Au cours de cette session furent adoptés deux projets de conventions concernant l'un le contrat d'engagement des gens de mer et le second le régime de leur rapatriement. Deux recommandations furent en même temps formulées, la première dictant les principes généraux de l'inspection du travail des marins et la seconde les conditions de rapatriement des capitaines et apprentis.

La question de la réglementation internationale du contrat d'engagement maritime avait fait, dès 1919, l'objet d'un vœu exprimé par la Commission de législation internationale du Travail de la Conférence de la Paix. Ce vœu, réitéré en 1920, par la deuxième Conférence Internationale du Travail réunie à Genève, avait mis en lumière les conditions spéciales de travail des équipages de navires et la nécessité de doter le marin d'un statut uniforme sous tous les pavillons, qui lui assurât un minimum de protection internationale.

Une commission de la Conférence du Travail de Gênes, spécialement constituée pour examiner ce problème, conclut à la possibilité et à l'opportunité d'établir ce statut et une résolution de la Conférence invita le Bureau International du Travail à procéder, après enquête sur la portée des législations nationales en cette matière, à l'établissement des bases communes et uniques auxquelles les divers pays maritimes pourraient conformer leurs lois respectives, en vue de l'unification désirée.

Le Bureau International du Travail poursuivit son enquête au cours des années 1921 à 1925 avec le concours de son organisme consultatif, la Commission paritaire maritime. Il en transmet les résultats à tous les Etats membres de la Société des Nations et la question ainsi exposée dans son ensemble et dans ses détails fut reportée à l'ordre du jour de la neuvième session de la Conférence.

Ces travaux préparatoires avaient permis, par la confrontation des lois en

vigueur dans les divers pays, d'établir certains principes pouvant former les règles essentielles, obligatoires sous tous les pavillons, en matière d'engagement, de rémunération, de licenciement et de rapatriement du marin.

Ces règles font l'objet des deux projets de conventions que nous vous présentons. A leur élaboration prirent part les délégués d'une trentaine d'Etats; le premier de ces projets rallia l'unanimité des quatre-vingt quinze délégués présents au vote, le second fut adopté par soixante-seize voix contre vingt-deux.

Au cours des deuxième et troisième sessions de la Conférence Internationale du Travail, cinq projets de conventions intéressant le statut du marin avaient déjà rencontré une égale faveur. Ce sont :

1° La convention fixant l'âge minimum d'admission à l'enrôlement.

2° La convention réglementant le mode de placement des marins.

3° La convention instituant une indemnité de chômage en cas de perte du navire par naufrage.

4° La convention fixant l'âge minimum d'enrôlement des jeunes gens en qualité de chauffeurs ou soutiers.

5° La convention rendant obligatoire la visite médicale préalable à tout enrôlement.

Ces conventions furent ratifiées par nos lois des 6 septembre 1924 et 25 juin 1925.

Les deux projets de conventions issus de la dernière session de la Conférence Internationale constituent une nouvelle et importante contribution à l'œuvre de l'établissement du statut international du marin. Nous les recommandons à votre approbation sous les réserves qu'ils contiennent, c'est-à-dire l'exclusion du champ de leur application des bâtiments de pêche, des navires affectés au cabotage, des bâtiments de plaisance et des navires assurant des services publics.

Anticipant la conclusion de ces accords, et satisfaisant à une recommandation formulée par la Commission paritaire maritime, lors de sa deuxième réunion, en 1922, convaincus par ailleurs de faire œuvre législative utile, profitable à la fois à nos armements et à nos marins, nous avons procédé à l'élaboration d'un projet de loi portant coordination et revision des lois et règlements épars intéressant la situation du marin naviguant sous pavillon belge. Les prescriptions internationales des deux récents projets de conventions et des cinq conventions antérieures trouvent leur consécration légale dans les dispositions de ce projet de loi qui fut déposé le 22 juillet 1926, accompagné d'une proposition de revision de notre ancien code pénal maritime de 1849.

Le Ministre des Affaires Etrangères,

E. VANDERVELDE

*Le Ministre des Chemins de Fer, Marine,
Postes, Télégraphes, Téléphones,
et Aéronautique,*

E. ANSEEELE.

Projet de Convention

concernant le Contrat d'engagement des marins.

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail de la Société des Nations,

Convoquée à Genève par le Conseil d'Administration du Bureau International du Travail et s'y étant réunie le 7 juin 1926, en sa neuvième session,

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives au contrat d'engagement des marins, question comprise dans le premier point de l'ordre du jour de la session, et

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'un projet de convention internationale,

adopte, ce vingt-quatrième jour de juin mil neuf cent vingt-six, le Projet de Convention ci-après, à ratifier par les Membres de l'Organisation internationale du Travail, conformément aux dispositions de la Partie XIII du Traité de Versailles et des Parties correspondantes des autres Traités de Paix :

ARTICLE PREMIER.

La présente Convention s'applique à tous les navires de mer immatriculés dans le pays de l'un des Membres ayant ratifié la présente Convention et aux armateurs, capitaines et marins de ces navires.

Elle ne s'applique pas :

- aux navires de guerre,
- aux navires d'Etat n'ayant pas une affectation commerciale,
- aux navires affectés au cabotage national,
- aux yachts de plaisance,
- aux bâtiments compris sous la dénomination de « Indian Country Craft »,
- aux bateaux de pêche,
- aux bâtiments d'une jauge brute inférieure de 100 tonneaux ou 300 mètres cubes et, s'il s'agit de navires affectés au « home trade » d'une jauge inférieure à la limite fixée pour le régime particulier de ces navires par la législation nationale en vigueur au moment de l'adoption de la présente Convention.

ARTICLE 2.

En vue de l'application de la présente Convention, les termes suivants doivent être entendus comme suit :

a) le terme « navire » comprend tout navire ou bâtiment de quelque nature qu'il soit, de propriété publique ou privée, effectuant habituellement une navigation maritime ;

b) le terme « marin » comprend toute personne employée ou engagée à bord, à quelque titre que ce soit, et figurant au rôle d'équipage, à l'exception des capitaines, des pilotes, des élèves des navires-écoles, des apprentis lorsqu'ils sont liés par un contrat spécial d'apprentissage ; il exclut les équipages de la flotte de guerre et les autres personnes au service permanent de l'Etat ;

c) le terme « capitaine » comprend toute personne ayant le commandement et la charge d'un navire, à l'exception des pilotes;

d) le terme « navires affectés au home trade » s'applique aux navires affectés au commerce entre les ports d'un pays donné et les ports d'un pays voisin dans les limites géographiques fixées par la législation nationale.

ARTICLE 3.

Le contrat d'engagement est signé par l'armateur ou son représentant et par le marin. Des facilités doivent être données au marin, et, éventuellement, à son conseiller pour examiner le contrat d'engagement avant que celui-ci soit signé.

Les conditions dans lesquelles le marin signe le contrat doivent être fixées par la législation nationale de manière à assurer le contrôle de l'autorité publique compétente.

Les dispositions qui précèdent, concernant la signature du contrat, sont considérées comme observées s'il est établi par un acte de l'autorité compétente que les clauses du contrat ont été présentées par écrit à cette autorité et qu'elles ont été confirmées à la fois par l'armateur ou son représentant et par le marin.

La législation nationale doit prévoir des dispositions pour garantir que le marin comprend le sens des clauses du contrat.

Le contrat ne doit contenir aucune disposition qui soit contraire à la législation nationale ou à la présente convention.

La législation nationale doit prévoir toutes autres formalités et garanties concernant la conclusion du contrat jugées nécessaires pour protéger les intérêts de l'armateur et du marin.

ARTICLE 4.

Des mesures appropriées doivent être prises, en conformité de la législation nationale, pour garantir que le contrat d'engagement ne contienne aucune clause par laquelle les Parties conviendraient à l'avance de déroger aux règles normales de compétence des juridictions.

Cette disposition ne doit pas être interprétée comme excluant le recours à l'arbitrage.

ARTICLE 5.

Tout marin doit recevoir un document contenant la mention de ses services à bord du navire. La législation nationale doit déterminer la forme de ce document, les mentions qui doivent y figurer et les conditions dans lesquelles il doit être établi.

Ce document ne peut contenir aucune appréciation de la qualité du travail du marin et aucune indication sur ses salaires.

ARTICLE 6.

Le contrat d'engagement peut être conclu soit à durée déterminée, soit au voyage, ou, si la législation nationale le permet, pour une durée indéterminée.

Le contrat d'engagement doit indiquer clairement les droits et obligations respectifs de chacune des parties.

Il doit comporter obligatoirement les mentions suivantes :

1° Les noms et prénoms du marin, la date de sa naissance ou son âge, ainsi que le lieu de sa naissance;

- 2° Le lieu et la date de la conclusion du contrat;
- 3° La désignation du ou des navires à bord duquel ou desquels le marin s'engage à servir;
- 4° L'effectif de l'équipage du navire, si la législation nationale prescrit cette mention;
- 5° Le voyage ou les voyages à entreprendre, s'ils peuvent être déterminés au moment de l'engagement;
- 6° Le service auquel le marin doit être affecté;
- 7° Si possible le lieu et la date auxquels le marin sera tenu de se présenter à bord pour le commencement de son service;
- 8° Les vivres à allouer au marin, sauf le cas où la législation nationale prévoit un régime différent;
- 9° Le montant des salaires;
- 10° Le terme du contrat, soit :
 - a) si le contrat a été conclu pour une durée déterminée, la date fixée pour l'expiration du contrat;
 - b) si le contrat a été conclu au voyage, la destination convenue pour la fin du contrat et l'indication du délai à l'expiration duquel le marin sera libéré après arrivée à cette destination;
 - c) si le contrat a été conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque Partie pourra dénoncer le contrat ainsi que le délai de préavis, ce délai ne devant pas être plus court pour l'armateur que pour le marin;
- 11° Le congé payé annuel, accordé au marin après une année passée au service du même armement, si la législation nationale prévoit un tel congé;
- 12° Toutes autres mentions que la législation nationale pourrait imposer.

ARTICLE 7.

Lorsque la législation nationale prévoit qu'il y aura à bord un rôle d'équipage, elle doit indiquer que le contrat d'engagement sera transcrit sur le rôle d'équipage ou annexé à ce rôle.

ARTICLE 8.

En vue de permettre au marin de s'assurer de la nature et de l'étendue de ses droits et obligations, la législation nationale doit prévoir des dispositions fixant les mesures nécessaires pour que le marin puisse se renseigner à bord de façon précise sur les conditions de son emploi, soit par l'affichage des clauses du contrat d'engagement dans un endroit facilement accessible à l'équipage, soit par toute autre mesure appropriée.

ARTICLE 9.

Le contrat d'engagement à durée indéterminée prend fin par la dénonciation du contrat par l'une ou l'autre des Parties dans un port de chargement ou de déchargement du navire, sous condition que le délai de préavis convenu à cet effet, et qui doit être au minimum de vingt-quatre heures, soit observé :

Le préavis doit être donné par écrit; la législation nationale doit déterminer les conditions dans lesquelles le préavis doit être donné, de manière à éviter toute contestations ultérieure entre les parties.

La législation nationale doit déterminer les circonstances exceptionnelles dans lesquelles le délai de préavis, même régulièrement donné, n'aura pas pour effet d'opérer la résiliation du contrat.

ARTICLE 10.

Le contrat d'engagement, qu'il soit conclu au voyage, à durée déterminée ou à durée indéterminée, sera résolu de plein droit dans les cas ci-après :

- a) consentement mutuel des Parties;
- b) décès du marin;
- c) perte ou innavigabilité absolue du navire;
- d) toute autre cause stipulée par la législation nationale ou la présente Convention.

ARTICLE 11.

La législation nationale doit fixer les circonstances dans lesquelles l'armateur ou le capitaine a la faculté de congédier immédiatement le marin.

ARTICLE 12.

La législation nationale doit également déterminer les circonstances dans lesquelles le marin a la faculté de demander son débarquement immédiat.

ARTICLE 13.

Si le marin prouve à l'armateur ou à son représentant, soit qu'il a la possibilité d'obtenir le commandement d'un navire ou un emploi d'officier ou d'officier mécanicien ou tout autre emploi plus élevé que celui qu'il occupe, soit que, par suite de circonstances intervenues depuis son engagement, son départ présente pour lui un intérêt capital, il peut demander son congédiement à condition qu'il assure, sans frais nouveaux pour l'armateur, son remplacement par une personne compétente, agréée par l'armateur ou son représentant.

Dans ce cas, le marin a droit aux salaires correspondant à la durée de son service.

ARTICLE 14.

Quelle que soit la cause de l'expiration ou de la résiliation du contrat, la libération de tout engagement doit être constatée sur le document délivré au marin conformément à l'article 5 et sur le rôle d'équipage, par une mention spéciale qui doit être, à la requête de l'une ou de l'autre des parties, revêtue du visa de l'autorité publique compétente.

Le marin a, dans tous les cas, le droit de se faire délivrer par le capitaine un certificat établi séparément et appréciant la qualité de son travail, ou indiquant tout au moins s'il a entièrement satisfait aux obligations de son contrat.

ARTICLE 15.

Il appartient à la législation nationale de prévoir les mesures propres à assurer l'observation des dispositions de la présente Convention.

ARTICLE 16.

Les ratifications officielles de la présente Convention dans les conditions prévues à la Partie XIII du Traité de Versailles et aux Parties correspondantes des autres Traités de Paix seront communiquées au Secrétaire Général de la Société des Nations et par lui enregistrées.

ARTICLE 17.

La présente Convention entrera en vigueur dès que les ratifications de deux Membres de l'Organisation internationale du Travail auront été enregistrées par le Secrétaire Général.

Elle ne liera que les Membres dont la ratification aura été enregistrée au Secrétariat.

Par la suite cette Convention entrera en vigueur pour chaque Membre à la date où sa ratification aura été enregistrée au Secrétariat.

ARTICLE 18.

Aussitôt que les ratifications de deux Membres de l'Organisation internationale du Travail auront été enregistrées au Secrétariat, le Secrétaire Général de la Société des Nations notifiera ce fait à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail. Il leur notifiera également l'enregistrement des ratifications qui lui seront ultérieurement communiquées par tous les autres Membres de l'Organisation.

ARTICLE 19.

Sous réserve des dispositions de l'article 17, tout Membre qui ratifie la présente Convention s'engage à appliquer les dispositions des articles 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 et 15 au plus tard le 1^{er} janvier 1928, et à prendre telles mesures qui seront nécessaires pour rendre effectives ces dispositions.

ARTICLE 20.

Tout Membre de l'Organisation internationale du Travail qui ratifie la présente Convention s'engage à l'appliquer à ses colonies, possessions ou protectorats, conformément aux dispositions de l'article 421 du Traité de Versailles et des articles correspondants des autres Traités de Paix.

ARTICLE 21.

Tout Membre ayant ratifié la présente Convention peut la dénoncer, à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale de la Convention, par un acte communiqué au Secrétaire Général de la Société des Nations et par lui enregistré. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée au Secrétariat.

ARTICLE 22.

Le Conseil d'Administration du Bureau International du Travail devra, au moins une fois tous les dix ans, présenter à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente Convention et décidera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de la revision ou de la modification de ladite Convention.

ARTICLE 23.

Les textes français et anglais de la présente Convention feront foi l'un et l'autre.

Le texte qui précède est le texte authentique du projet de Convention dûment adopté par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail dans sa neuvième session qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 24 juin 1926.

Projet de Convention

concernant le rapatriement des marins.

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail de la Société des Nations,

Convoquée à Genève par le Conseil d'Administration du Bureau International du Travail, et s'y étant réunie le 7 juin 1926, en sa neuvième session,

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives au rapatriement des marins, question comprise dans le premier point de l'ordre du jour de la session, et

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'un projet de convention internationale,

adopte, ce vingt-troisième jour de juin mil neuf cent vingt-six, le Projet de Convention ci-après, à ratifier par les Membres de l'Organisation internationale du Travail, conformément aux dispositions de la Partie XIII du Traité de Versailles et des Parties correspondantes des autres Traités de Paix :

ARTICLE PREMIER.

La présente Convention s'applique à tous les navires de mer immatriculés dans le pays de l'un des Membres ayant ratifié la présente Convention et aux armateurs, capitaines et marins de ces navires.

Elle ne s'applique pas :

aux navires de guerre;

aux navires d'Etat n'ayant pas une affectation commerciale,

aux navires affectés au cabotage national,

aux yachts de plaisance,

aux bâtiments compris sous la dénomination de « Indian Country Craft »,

aux bateaux de pêche,

aux bâtiments d'une jauge brute inférieure à 100 tonneaux ou 300 mètres cubes et, s'il s'agit de navires affectés au « home trade », d'une jauge inférieure à la limite fixée pour le régime particulier de ces navires par la législation nationale en vigueur au moment de l'adoption de la présente Convention.

ARTICLE 2.

En vue de l'application de la présente Convention, les termes suivants doivent être entendus comme suit :

a) le terme « navire » comprend tout navire ou bâtiment de quelque nature qu'il soit, de propriété publique ou privée, effectuant habituellement une navigation maritime;

b) le terme « marin » comprend toute personne employée ou engagée, à quelque titre que ce soit, et figurant au rôle d'équipage, à l'exception des capitaines, des pilotes, des élèves des navires-écoles, des apprentis lorsqu'ils sont liés par un contrat spécial d'apprentissage; il exclut les équipages de la flotte de guerre et les autres personnes au Service permanent de l'Etat;

c) le terme « capitaine » comprend toute personne ayant le commandement et la charge d'un navire, à l'exception des pilotes;

d) le terme « navires affectés au home trade » s'applique aux navires affectés au commerce entre les ports d'un pays donné et les ports d'un pays voisin dans les limites géographiques fixées par la législation nationale.

ARTICLE 3.

Tout marin débarqué en cours ou en fin de contrat a le droit d'être ramené soit dans son pays, soit à son port d'engagement, soit au port de départ du navire, suivant les prescriptions de la législation nationale, qui doit prévoir les dispositions nécessaires à cet effet, et notamment déterminer à qui incombe la charge du rapatriement.

Le rapatriement est considéré comme assuré lorsqu'il est procuré au marin un emploi convenable à bord d'un navire se rendant à l'une des destinations déterminées en vertu du paragraphe précédent.

Est considéré comme rapatrié le marin, qui est débarqué soit dans son propre pays, soit dans son port d'engagement ou dans un port voisin, soit dans le port de départ du navire.

La législation nationale, ou, à défaut de dispositions législatives, le contrat d'engagement, déterminera les conditions dans lesquelles a droit à être rapatrié le marin étranger embarqué dans un pays autre que le sien. Les dispositions des paragraphes précédents restent néanmoins applicables au marin embarqué dans son propre pays.

ARTICLE 4.

Les frais de rapatriement ne peuvent être mis à la charge du marin s'il a été délaissé en raison :

- a) d'un accident survenu au service du navire;
- b) d'un naufrage;
- c) d'une maladie qui n'est due ni à son fait volontaire ni à une faute de sa part;
- d) de congédiement pour toutes causes qui ne lui sont pas imputables.

ARTICLE 5.

Les frais de rapatriement doivent comprendre toutes dépenses relatives au transport, au logement et à la nourriture du marin pendant le voyage. Ils comprennent également les frais d'entretien du marin jusqu'au moment fixé pour son départ.

Lorsque le marin est rapatrié comme membre d'un équipage, il a droit à la rémunération des services accomplis pendant le voyage.

ARTICLE 6.

L'autorité publique du pays dans lequel le navire est immatriculé est tenue de veiller au rapatriement de tous les marins dans les cas où la présente convention leur est applicable, sans distinction de nationalité; s'il est nécessaire, elle fera l'avance des frais de rapatriement.

ARTICLE 7.

Les ratifications officielles de la présente Convention dans les conditions prévues à la Partie XIII du Traité de Versailles et aux Parties correspondantes des autres Traités de Paix, seront communiquées au Secrétaire Général de la Société des Nations et par lui enregistrées.

ARTICLE 8.

La présente Convention entrera en vigueur dès que les ratifications de deux Membres de l'Organisation internationale du Travail auront été enregistrées par le Secrétaire Général.

Elle ne liera que les Membres dont la ratification aura été enregistrée au Secrétariat.

Par la suite cette Convention entrera en vigueur pour chaque Membre à la date où sa ratification aura été enregistrée au Secrétariat.

ARTICLE 9.

Aussitôt que les ratifications de deux Membres de l'Organisation internationale du Travail auront été enregistrées au Secrétariat, le Secrétaire Général de la Société des Nations notifiera ce fait à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail. Il leur notifiera également l'enregistrement des ratifications qui lui seront ultérieurement communiquées par tous les autres Membres de l'Organisation.

ARTICLE 10.

Sous réserve des dispositions de l'article 8, tout Membre qui ratifie la présente Convention s'engage à appliquer les dispositions des articles 1, 2, 3, 4, 5 et 6 au plus tard le 1^{er} janvier 1928, et à prendre telles mesures qui seront nécessaires pour rendre effectives ces dispositions.

ARTICLE 11.

Tout Membre de l'Organisation internationale du Travail qui ratifie la présente Convention s'engage à l'appliquer à ses colonies, possessions ou protectorats, conformément aux dispositions de l'article 421 du Traité de Versailles et des articles correspondants des autres Traités de Paix.

ARTICLE 12.

Tout Membre ayant ratifié la présente Convention peut la dénoncer, à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale de la Convention, par un acte communiqué au Secrétaire Général de la Société des Nations et par lui enregistré. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée au Secrétariat.

ARTICLE 13.

Le Conseil d'Administration du Bureau International du Travail devra, au moins une fois tous les dix ans, présenter à la Conférence générale un rapport sur

l'application de la présente Convention et décidera qu'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de la revision ou de la modification de ladite Convention.

ARTICLE 14.

Les textes français et anglais de la présente Convention feront foi l'un et l'autre.

Le texte qui précède est le texte authentique du Projet de Convention dûment adopté par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail dans sa neuvième session qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 24 juin 1926.

CHAMBRE
des Représentants

KAMER
der Volksvertegenwoordigers

PROJET DE LOI

portant approbation des projets de conventions, concernant le contrat d'engagement des marins et le rapatriement des marins, adoptés par la Conférence Internationale du Travail (Neuvième session — Genève 1926).

WETSONTWERP

tot goedkeuring der ontwerpen van overeenkomsten betreffende het wervingscontract der zeelieden en de repatriëring der zeelieden, aangenomen door de Internationale Conferentie van den Arbeid (Negen-de zitting — Genève 1926).

Albert,

ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Etrangères et de Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Etrangères est chargé de présenter en Notre Nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Les projets de conventions adoptés par la Conférence Internationale du Travail au cours de sa neuvième session tenue à Genève du 7 au 24 juin 1926, et concernant respectivement le contrat d'engagement des marins et le

Albert,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.

Op voorstel van Onzen Minister van Buitenlandsche Zaken en van Onzen Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN:

Onze Minister van Buitenlandsche Zaken is gelast in Onzen Naam aan de Wetgevende Kamers het wetsontwerp voor te leggen waarvan de inhoud volgt :

EENIG ARTIKEL.

De ontwerpen van overeenkomst aangenomen door de Internationale Conferentie van den Arbeid in den loop van haren negenden zitting gehouden te Genève van 7 tot 24 Juni 1926 en respectievelijk betrekking hebbend op

rapatriement des marins sortiront leur
plein et entier effet.

het wervingscontract der zeelieden en
de repatriëering der zeelieden zullen
hunne geheele en volkomen uitwerking
hebben.

Donné à Bruxelles, le 8 mars 1927,

Gegeven te Brussel, den 8ⁿ Maart
1927,

ALBERT.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

Van 's Konings wege :

*De Minister van Buitenlandsche
Zaken,*

E. VANDERVELDE.

*Le Ministre des Chemins de fer,
Marine, Postes, Télégraphes, Télé-
phones et Aéronautique,*

*De Minister van Spoorwegen, Zee-
wezen, Posterijen, Telegrafen, Tele-
fonen en Luchtvaart,*

E. ANSERLE.