

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 30 NOVEMBRE 1937.

Rapport de la Commission des Transports, chargée d'examiner le Projet de Loi approuvant les conventions concernant le minimum de capacité professionnelle des capitaines et officiers de la marine marchande, les congés annuels payés des marins, la durée du travail à bord des navires et les effectifs, les obligations des armateurs en cas de maladie, d'accident ou de décès des gens de mer, ainsi que la convention concernant l'âge minimum d'admission des enfants au travail maritime, adoptées par la Conférence Internationale du Travail à ses XXI^e et XXII^e sessions tenues à Genève du 6 au 24 octobre 1936.

(Voir le n° 272, (session du 1936-1937))

BELGISCHE SENAAT

VERGADERING VAN 30 NOVEMBER 1937.

Verslag uit naam van de Commissie van Verkeerswezen, belast met het onderzoek van het Wetsontwerp houdende bekrachtiging van de verdragen betreffende de minimum eischen van beroepsbekwaamheid van kapiteins en officieren ter koopvaardij, de bepaalde jaarlijksche verlofdagen van de zeelieden, den arbeidsduur aan boord van schepen en de bemanning, de verplichtingen van den reeder in geval van ziekte, ongeval of overlijden van de zeelieden, alsmede van het verdrag tot vaststelling van den minimum leeftijd van toelating van kinderen tot arbeid op zee, door de Internationale Arbeidsconferentie aangenomen in haar XXI^{ste} en XXII^{ste} zittingen te Geneve gehouden van 6 tot 24 October 1936.

(Zie n° 272, (zitting 1936-1937).)

Présents : MM. TOCH, président; CASTERMAN, CORBEELS, le comte DE LA BARRE D'ERQUELINNES, DENS, DEPONTIEU, DE SMET (Pierre), DEVAUX, LALEMAND, MELEIN, MIGNOLET, MOLET, ROLAND et MOULIN, rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

La réglementation du travail et la protection sociale s'imposent sur le plan international pour les gens de mer avec plus d'évidence que pour toute autre classe de travailleurs. Aucune autre profession ne se différencie plus nettement des autres. Le travail maritime et le travail à terre n'ont que très peu d'aspects communs. Aussi le marin a-t-il, dès le début de la navigation, bénéficié d'un régime particulier qui s'est manifesté surtout par son caractère international.

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

De arbeidsregeling en de sociale bescherming zijn op het internationaal plan meer klaarblijkelijk geboden voor de zeelieden dan voor eenigerlei andere arbeidersklasse. Geen enkel ander beroep verschilt zoozeer van de overige. De arbeid ter zee en de arbeid te land hebben slechts weinig gemeenschappelijke uitzichten. De zeeman heeft dan ook vanaf het begin der scheepvaart een eigen regime genoten dat vooral tot uiting kwam door zijn internationaal kenmerk.

Il est vrai que les progrès de la mécanique ont modifié sensiblement les conditions de vie et de travail des marins; mais il n'en demeure pas moins qu'ils continuent de mériter une législation et une protection adéquates à leur existence et à leur métier.

Tandis que se réunissait à Versailles, au début de 1919, la Commission de la législation internationale du travail, instituée par la Conférence de la Paix et à qui on doit la rédaction de la Partie XIII du Traité, une résolution fut votée estimant « que les questions très spéciales relatives au minimum d'avantages à assurer aux marins doivent éventuellement faire l'objet d'une session spéciale de la Conférence Internationale du Travail, réservée au travail des marins ».

C'est de cette résolution que sont nées les sessions consacrées aux questions maritimes de la Conférence Internationale du Travail, marquant à la fois le souci de promouvoir et de perfectionner le statut du marin et de traiter de ses intérêts en des assises réunissant les représentants directs des marins et des armateurs.

Dès la première session de la Conférence tenue à Washington en 1919, la Commission des heures de travail soumettait à l'assemblée un projet de convention appliquant expressément le principe de la journée de huit heures et de la semaine de quarante-huit heures aux « transports de passagers ou de marchandises par mer ou par voies d'eau intérieures ».

Mais conformément aux intentions de la Commission de la Conférence de la Paix, il fut objecté que les questions relatives au travail en mer devraient être abandonnées à la compétence de sessions spéciales de la Conférence Internationale du Travail.

Weliswaar heeft de vooruitgang van de mekaniëk de levens- en arbeidsvoorwaarden der zeelieden merkeliëk gewijzigd; zij verdienen niettemin verder een wetgeving en een bescherming die zich aanpassen bij hun bestaan en hun beroep.

Terwijl begin 1919 te Versailles de Commissie tot internationale arbeidsregeling, ingesteld door de Vredesconferentie en aan welke men het opstellen van Deel XIII van het Verdrag te danken heeft, vergaderde, werd een besluit gestemd waarbij geoordeeld werd dat « de zeer bijzondere vraagstukken betreffende de minima voordeelen aan de zeelieden te vrijwaren desgevallend het voorwerp moeten uitmaken van een bijzondere zitting van de Internationale Arbeidsconferentie, voorbehouden aan den arbeid der zeelieden. »

Uit dit besluit zijn de zittingen ontstaan besteed aan de zeevaartvraagstukken en gehouden door de Internationale Arbeidsconferentie, met de bezorgdheid het statuut van den zeeman te doen tot stand komen en te verbeteren en zijn belangen te behandelen in vergaderingen die de rechtstreeksche vertegenwoordigers der zeelieden en reeders bijeen brengen.

Vanaf de eerste zitting der Conferentie te Washington in 1919, legde de Commissie voor den Arbeidsduur aan de vergadering een ontwerp van overeenkomst voor, waarbij het beginsel van den achturedag en de acht-en-veertigurenweek uitdrukkelijk toegepast werd op « het vervoer van passagiers of koopwaren ter zee of langs de binnenwateren ».

Overeenkomstig de inzichten van de Commissie der Vredesconferentie, werd echter daartegen ingebracht dat de vraagstukken betreffende den arbeid ter zee zouden moeten overgelaten worden aan de bevoegdheid van de bijzondere zittingen der Internationale Arbeidsconferentie.

Ainsi en décida la Conférence de Washington et la première session de la Conférence Internationale du Travail s'occupant des questions maritimes fut convoquée à Gênes en 1920.

La conférence tint jusqu'à ce jour six sessions consacrées à l'examen et au vote de conventions internationales intéressant les gens de mer :

La deuxième session de la Conférence tenue à Gênes en 1920;

La troisième session tenue à Gênes en 1921;

La neuvième session tenue en 1926 à Genève;

La treizième session tenue en 1929.

Les vingt et unième et vingt-deuxième sessions en octobre 1936.

En outre, en 1935 s'est tenue une conférence tripartite maritime convoquée par décision du Conseil d'Administration du Bureau International du Travail, sur la proposition unanime des représentants des gens de mer et des armateurs faisant partie de la Commission paritaire maritime du Bureau International du Travail.

Il est utile de rappeler l'activité qui s'est développée au cours de ces différentes sessions de la Conférence Internationale du Travail et les progrès qui en sont résultés :

Quatorze projets de conventions internationales relatives au statut des marins ont vu le jour au cours de ces assises;

Trois conventions sont nées de la première Conférence Internationale du Travail réservée aux questions maritimes (Gênes 1920); ce sont :

1. La convention fixant l'âge minimum d'admission des enfants au travail maritime;

2. La convention relative à l'in-

Aldus luidde het besluit van de Conferentie van Washington en de eerste zitting der Internationale Arbeidsconferentie voor de behandeling der zeevaartvraagstukken werd in 1920 te Genua bijeengeroepen.

De Conferentie hield tot heden zes zittingen gewijd aan het onderzoek en het goedkeuren van internationale overeenkomsten betreffende de zeelieden :

De tweede zitting van de Conferentie gehouden te Genua in 1920;

De derde zitting gehouden te Genua in 1921;

De negende zitting gehouden in 1926 te Genève;

De dertiende zitting gehouden in 1929;

De een en twintigste en twee en twintigste zittingen in October 1936.

Bovendien, werd in 1935, een driedelige conferentie voor zeevaart bijeengeroepen bij besluit van den Raad van Beheer van het Internationaal Arbeidsbureau, op eenparig voorstel der vertegenwoordigers van de zeelieden en reeders die deel uitmaken van de Paritaire Zeevaartcommissie van het Internationaal Arbeidsbureau.

Het heeft zijn nut in herinnering te brengen de werkzaamheid van deze verscheidene zittingen der Internationale Arbeidsconferentie en den daaruit voortspruitenden vooruitgang :

Veertien ontwerpen van verdragen betreffende het statuut der zeelieden zagen daar het licht;

Drie verdragen komen voort van de eerste Internationale Arbeidsconferentie voor de zeevaartvraagstukken (Genua 1920) :

1. Het verdrag tot vaststelling van den minimum-leeftijd van toelating van kinderen tot arbeid op zee;

2. Het verdrag betreffende de ver-

demnité de chômage en cas de perte du navire par naufrage;

3. La convention relative au placement des marins.

De la deuxième session maritime (Gênes 1921) sont issues :

1. La convention fixant l'âge minimum d'admission au travail de soutier ou de chauffeur à bord des navires;

2. La convention rendant l'examen médical obligatoire préalablement à l'admission au travail maritime.

A la troisième session maritime (Genève 1926) furent adoptées :

1. La convention fixant les conditions du contrat d'engagement des marins;

2. La convention relative au rapatriement des marins;

La quatrième session (Genève 1929) avait à son ordre du jour pour la première discussion, les matières qui furent reprises à la session de 1936.

La cinquième session maritime (Genève 1936) adopta :

1. La convention instituant un minimum de capacité professionnelle pour les capitaines et officiers de la marine marchande.

2. La convention relative aux congés annuels payés des marins.

3. La convention sur la durée du travail à bord des navires et les effectifs des équipages.

4. La convention déterminant les obligations de l'armateur en cas de maladie, d'accidents ou de décès des gens de mer.

5. La convention relative à l'assurance-maladie des gens de mer.

La sixième session maritime (également tenue à Genève en octobre 1936) adopte un amendement à la convention fixant l'âge minimum des enfants

goeding voor werkloosheid ingeval van verlies van het schip door schipbreuk;

3. Het verdrag betreffende de arbeidsbemiddeling voor zeelieden.

De tweede zeevaartzitting (Genua 1921) bracht :

1. Het verdrag tot vaststelling van den minimum-leeftijd van toelating tot het werk van kolenstouwer of stoker op de schepen;

2. Het verdrag tot het verplicht geneeskundig onderzoek vóór de toelating tot arbeid op zee.

Op de derde zeevaartzitting (Geneve 1926) werden aangenomen :

1. Het verdrag tot bepaling der voorwaarden van het aanmonsteringscontract der zeelieden;

2. Het verdrag betreffende de repatriëring der zeelieden.

Op de agenda der vierde zitting (Geneve 1929) stonden voor de eerste bespreking, de punten die hernomen werden ter zitting van 1936.

De vijfde zeevaartzitting (Geneve 1936) keurde goed :

1. Het verdrag betreffende de minimum eischen van beroepsbekwaamheid van kapiteins en officieren ter koopvaardij;

2. Het verdrag betreffende de betaalde jaarlijksche verlofdagen van de zeelieden;

3. Het verdrag betreffende den arbeidsduur aan boord van schepen en de getalsterkte van de bemanning;

4. Het verdrag betreffende de verplichtingen van den reeder in geval van ziekte, ongeval of overlijden van de zeelieden;

5. Het verdrag betreffende de verzekering tegen ziekte der zeelieden.

De zesde zeevaartzitting (eveneens te Geneve gehouden in October 1936) keurt een amendement goed op het verdrag tot vaststelling van den mini-

au travail maritime, tendant à porter cet âge de 14 à 15 ans.

En outre de ces conventions ont été aussi adoptées par les sessions de la Conférence Internationale un certain nombre de recommandations qui, sans avoir la même force obligatoire que les conventions, s'imposent aux pays membres de l'Organisation Internationale du Travail, comme des directives dans les progrès sociaux à réaliser en faveur du marin.

* * *

Notre pays s'est fait un devoir de suivre étroitement l'œuvre maritime réalisée ainsi sur le plan international, en procédant sans retard au vote des lois portant ratification des différentes conventions internationales maritimes, au fur et à mesure qu'elles étaient adoptées. La Belgique a ainsi pleinement satisfait à ses obligations vis-à-vis de l'Organisation Internationale du Travail. Bien plus, en procédant avec diligence à ces ratifications, elle a favorisé l'action de l'organisation. Mais il est vrai de dire que notre pays a pu d'autant plus aisément le faire, que, très progressif dans le domaine social, il avait déjà réalisé pour ses marins nationaux maints progrès, qu'il était souhaitable de voir étendre aux équipages des navires de pays moins soucieux d'assurer à leurs gens de mer ce qui, à nos yeux, de longue date, constitue le minimum du bien-être et de la sécurité.

Les trois premières conventions, de 1920, celle fixant l'âge minimum d'admission des enfants au travail maritime, celle instituant une indemnité de chômage en cas de perte du

minimum-âge de travail, celle fixant l'âge minimum de travail des enfants et des jeunes personnes, tendant à porter cet âge de 14 à 15 ans.

Buiten deze verdragen werden ook door de zittingen der Internationale Conferentie een zeker aantal aanbevelingen aangenomen die, zonder dezelfde verplichtende kracht te hebben als de verdragen, voor de landen welke deelnemen aan de Internationale Arbeidsorganisatie als wenken in den socialen vooruitgang ten gunste van den zeeman.

* * *

Ons land heeft het zich tot plicht gerekend het aldus op het internationale plan verwezenlijkte werk op het gebied der zeevaart, van nabij te volgen, door zonder dralen, naargelang hun goedgekeuring, de wetten te stemmen tot bekrachtiging der verschillende internationale zeevaartverdragen. België heeft zodoende volledig voldaan aan zijn verplichtingen tegenover de Internationale Arbeidsorganisatie. Meer nog, door de verdragen spoedig te bekrachtigen, heeft het de werking der organisatie bevoordeeld. Maar het dient gezegd dat ons land het des te gemakkelijker kunnen doen heeft, als het, — zeer vooruitstrevend op maatschappelijk gebied—, voor zijn eigen zeelieden reeds menigen stap voorwaarts gedaan had, waarvan het wenschelijk was hem uitgebreid te zien tot de bemanningen der schepen van landen die er minder om bekommerd zijn aan hun zeelieden datgene te verzekeren wat in onze oogen, sedert lang, als het minimum geldt van den welstand en de veiligheid.

De eerste drie overeenkomsten, van 1920, deze tot vaststelling van den minimumleeftijd van toelating van kinderen tot arbeid op zee, deze tot vaststelling van een vergoeding voor

navire par naufrage et celle relative au placement du marin furent ratifiées par la loi du 6 septembre 1924.

Les deux conventions issues de la Conférence de Genève 1921, fixant l'âge minimum d'admission au travail de soutier et de chauffeur et rendant obligatoire la visite médicale préalable à l'enrôlement, furent ratifiées par une loi du 25 juin 1926, et une loi du 12 juillet 1927 ratifia les conventions fixant les conditions du contrat d'engagement maritime ainsi que du rapatriement des marins du commerce, issues de la Conférence de Genève 1926.

Mais il ne suffisait pas d'attacher l'approbation de nos Chambres législatives à l'adoption de ces conventions; il convenait encore de leur donner effet et de faire bénéficier les gens de mer enrôlés sous notre pavillon de leurs prescriptions : celles-ci ont été reprises en substance dans notre loi nationale du 5 juin 1928 relative au contrat d'engagement maritime qui contient réellement le statut contractuel et social de nos marins.

L'application de cette loi n'a donné lieu jusqu'ici à aucune difficulté; elle a, au reste, été complétée par l'institution d'organismes paritaires qui en assument l'observation loyale et complète et font régner entre employeurs et officiers ou travailleurs de notre industrie des transports maritimes, l'entente et la compréhension réciproques de leurs légitimes intérêts.

Ces organismes sont :

Le Conseil professionnel de la marine marchande institué en 1920 et réorganisé en 1926, réunissant sous la présidence du Directeur Général de

werkloosheid in geval van verlies van het schip door schipbreuk en de overeenkomst betreffende de arbeidsbemiddeling voor zeelieden werden bekrachtigd door de wet van 6 September 1924.

De twee vereenkomsten, opgemaakt door de Conferentie van Genève 1921, tot vaststelling van den minimumleeftijd van toelating tot arbeid van kolenstouwer en stoker en waarbij het geneeskundig onderzoek vóór de aanwerving wordt verplicht gemaakt, werden bekrachtigd door een wet van 25 Juni 1926, en een wet van 12 Juli 1927 bekrachtigde de overeenkomsten tot vaststelling van de voorwaarden van het aanmonsteringscontract alsmede van de repatriëring der scheepslieden bij de koopvaardij, opgemaakt door de Conferentie van Genève 1926.

Doch het volstond niet de goedkeuring onzer Wetgevende Kamers te hechten aan de bekrachtiging dezer overeenkomsten; men moest ze ook nog doen van kracht worden en hun bepalingen laten ten goede komen aan de zeelieden aangemonsterd onder onze vlag : deze bepalingen werden beknopt overgenomen in onze Nationale Wet van 5 Juni 1928 betreffende het aanmonsteringscontract, die werkelijk het contractueel en sociaal statuut van onze zeelieden behelst.

De toepassing van deze wet gaf tot nog toe aanleiding tot geenerlei moeilijkheid; zij werd trouwens aangevuld door de oprichting van paritaire commissiën, die waken voor de eerlijke en volledige toepassing ervan en die tusschen werkgevers en officieren of arbeiders van ons zeevaartbedrijf verstandhouding en wederzijdsch begripen van hun wettige belangen doen heerschen.

Deze commissiën zijn :

De Beroepsraad van de koopvaardij, ingesteld in 1920 en heringericht in 1926; deze vereenigt, onder voorzitterschap van den Directeur generaal van

l'Administration de la Marine, les délégués des armateurs, des officiers de marine et des marins subalternes.

Le Comité paritaire du recrutement maritime créé la même année pour l'exécution de la convention de Gênes 1920 sur le placement des marins et exercer un contrôle permanent sur les offices de recrutement de marins.

Le Conseil des prud'hommes marins institué en 1928, qui connaît des litiges entre officiers et marins, d'une part, et les armateurs, d'autre part, naissant de l'exécution du contrat d'engagement maritime.

* * *

La tâche de la dernière session de la Conférence Internationale du Travail consacrée aux questions maritimes (Genève 1936) était complexe, délicate, difficile.

La longue période d'inaction internationale dans le domaine de l'évolution du statut des marins qui s'était écoulée depuis la session précédente, rendait laborieuse la reprise de contact entre les parties intéressées.

Néanmoins, l'aboutissement des travaux de 1936 a pu être assuré, grâce à l'effort sincère de compréhension dont ont témoigné réciproquement les représentants des armateurs et des marins, ainsi que les délégués gouvernementaux. Les résultats acquis sont d'une importance exceptionnelle pour les marins.

La convention relative à la durée du travail à bord et aux effectifs des équipages réalise un vœu exprimé par eux dès la première session de la Conférence Internationale du Travail. Il se conçoit qu'ils la considèrent, avec la convention relative aux congés payés, comme un élément essentiel de

het Beheer van het Zeewezen, de afgevaardigden van de reeders, van de marine-officiëren en van de lagere zeelieden.

Het Paritair Comité van de aanmonstering van zeelieden, opgericht hetzelfde jaar voor de tenuitvoerlegging der overeenkomst van Genua 1920 op de arbeidsbemiddeling voor zeelieden en om een vast toezicht uit te oefenen over de diensten voor aanmonstering van zeelieden.

De Werkrechtvaard voor zeelieden, ingesteld in 1928, die kennis neemt van de geschillen tusschen officieren en zeelieden, eensdeels, en de reeders, anderdeels, geschillen die voortspuiten uit de tenuitvoerlegging van het aanmonsteringscontract.

* * *

De taak van de jongste zitting van de Internationale Arbeidsconferentie, gewijd aan de scheepvaartvraagstukken (Geneve 1936), was ingewikkeld, kiesch en lastig.

Het lange tijdperk van internationale passiviteit op gebied van evolutie van het statuut der zeelieden, dat was verlopen sedert de vorige zitting bemoeilijkte het weder in voeling treden van de betrokken partijen.

Niettemin kon het welslagen der werkzaamheden van 1936 worden verzekerd dank zij het streven naar oprecht begripen, waarvan wederkeerig blijk gaven de vertegenwoordigers van de reeders en van de zeelieden, alsmede de vertegenwoordigers van de Regeering. De verworven uitslagen zijn uiterst belangrijk voor de zeelieden.

De overeenkomst betreffende den arbeidsduur aan boord en de getalsterkte der bemanning verwezenlijkt een wensch die door de zeelieden reeds werd uitgedrukt op de eerste zitting van de Internationale Arbeidsconferentie. Het is begrijpelijk dat zij deze samen met de overeenkomst

leurs aspirations dont la réalisation s'est longtemps fait attendre.

Signalons en terminant ce rapport que les différents pays représentés aux XXI^e et XXII^e sessions de la Conférence Internationale du Travail, consacrées aux affaires maritimes, ont estimé devoir mettre un certain nombre de pays sur le même pied.

Dès lors, les deux conventions ne deviendront obligatoires qu'à la condition que soient acquises et enregistrées les ratifications de cinq au moins des Etats-membres de l'Organisation Internationale du Travail possédant les flottes de commerce les plus importantes. Il a été fait allusion à cette clause dans l'exposé des motifs du projet de loi soumis à notre approbation.

De même l'exposé des motifs expose succinctement la portée de chacune des conventions adoptées à Genève, en 1936. Il est superflu d'y revenir.

* *

Le projet de loi a été approuvé à l'unanimité.

Le présent rapport a également été admis à l'unanimité.

Votre Commission vous propose, Mesdames, Messieurs, l'adoption du projet de loi.

Le Rapporteur,
A. MOULIN.

Le Président,
F. TOCH.

betreffende het betaald verlof, beschouwen als een hoofdzakelijk deel van hun betrachtingen, waarvan de verwezenlijking zoolang op zich liet wachten.

Aan het slot van dit verslag wijzen wij erop dat de verschillende landen vertegenwoordigd op de XXI^e en XXII^e Internationale Arbeidsconferentie, gewijd aan de scheepvaart, gemeend hebben een zeker aantal landen op denzelfden voet te moeten plaatsen.

Derhalve worden beide overeenkomsten pas verplichtend zoo de bekrachtiging werd verworven en geregistreerd van ten minste vijf der Statenleden van de Internationale Arbeidsorganisatie die de grootste koopvaardijvloeten bezitten. Op deze bepaling werd gezinspeeld in de Memorie van Toelichting van het ons voorgelegd wetsontwerp.

Zoo zet de Memorie van Toelichting bondig de strekking uiteen van elk der overeenkomsten te Geneve in 1936 aangenomen. Het is overbodig daarop terug te komen.

* *

Het wetsontwerp werd eenparig goedgekeurd.

Dit verslag werd insgelijks eenparig aangenomen.

Uw Commissie stelt U voor, Mevrouwen, Mijne Heeren, het wetsontwerp goed te keuren.

De Verslaggever,
A. MOULIN.

De Voorzitter,
F. TOCH.