

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1950-1951.

VERGADERING VAN 13 MAART 1951.

Verslag van de Commissie van Buitenlandse Zaken belast met het onderzoek van het :

- a) Internationaal Verdrag betreffende de voeding en verzorging aan boord van schepen, aangenomen de 27^e Juni 1946, te Seattle, door de Internationale Arbeidsconferentie, tijdens haar acht en twintigste zitting ;
- b) Internationaal Verdrag betreffende het diploma van beroepsbekwaamheid van scheepskoks, aangenomen de 27^e Juni 1946, te Seattle, door de Internationale Arbeidsconferentie, tijdens haar acht en twintigste zitting ;
- c) Internationaal Verdrag betreffende het geneeskundig onderzoek van zeelieden, aangenomen de 29^e Juni 1946, te Seattle, door de Internationale Arbeidsconferentie, tijdens haar acht en twintigste zitting ;
- d) Internationaal Verdrag betreffende de be- wijzen van bekwaamheid van volmatrozen, aangenomen de 29^e Juni 1946, te Seattle, door de Internationale Arbeidsconferentie, tijdens haar acht en twintigste zitting.

Aanwezig : de hh. STRUYE, voorzitter; BUISSET, Graaf d'ASPREMONT LYNDEN, Baron DE DORLODOT, de hh. DE GROOTE (P.), DEHOUSSE, GILLON, LEYNEN, MATAGNE, Baron NOTHOMB, de hh. SCHOT en Vos, verslaggever.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De vier internationale verdragen, die aan uw goedkeuring worden onderworpen, betreffen de levensstandaard en de arbeidsvoorwaarden van de zeelieden. Zij werden aangenomen op de Internationale Zeevaartconferentie te Seattle (Washington, V. S.) van de Internationale Arbeidsorganisatie.

Zie :

Gedr. Stuk van de Senaat :

119 (Zitting 1949-1950) : Wetsontwerp.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1950-1951.

SÉANCE DU 13 MARS 1951.

Rapport de la Commission des Affaires Etrangères chargée d'examiner le projet de loi portant approbation de la :

- a) Convention internationale concernant l'alimentation et le service de table à bord des navires, adoptée à Seattle, le 27 juin 1946, par la Conférence internationale du Travail, au cours de sa vingt-huitième session ;
- b) Convention internationale concernant le diplôme de capacité professionnelle des cuisiniers de navire, adoptée à Seattle, le 27 juin 1946, par la Conférence internationale du Travail, au cours de sa vingt-huitième session ;
- c) Convention internationale concernant l'examen médical des gens de mer, adoptée à Seattle, le 29 juin 1946, par la Conférence internationale du Travail, au cours de sa vingt-huitième session ;
- d) Convention internationale concernant les certificats de capacité de matelot qualifié, adoptée à Seattle, le 29 juin 1946, par la Conférence internationale du Travail, au cours de sa vingt-huitième session.

MESDAMES, MESSIEURS,

Les quatre conventions internationales soumises à votre approbation concernent le niveau de vie et les conditions de travail des gens de mer. Elles ont été adoptées par la session maritime de la Conférence de l'Organisation Internationale du Travail, tenue à Seattle (Washington, E.-U.).

Voir :

Document du Sénat :

119 (Session de 1949-1950) : Projet de loi.

Deze laatste had zich sedert haar stichting, herhaaldelijk om het lot van de zeelieden bekommerd. Begrijpelijk genoeg vermits de belangstelling van de I.A.O. uiteraard wel in het bijzonder moest getrokken worden op de scheepvaart, die in wezen een internationale bedrijvigheid uitmaakt. Meer dan voor welke nijverheid ook, is de regeling van de arbeidsvoorwaarden hier op internationale grondslag nodig, en misschien ook gemakkelijker te verwezenlijken.

Dat dit vraagstuk nog meer op de voorgrond gekomen is na de tweede wereldoorlog is gemakkelijk te verklaren. De zeelieden van de handelsvlooten hebben gedurende die hachelijke strijd gevaren getrotseerd en ontberingen doorstaan, wel zo groot als deze van de actieve eenheden te land of in de lucht. Terecht mocht de waarnemende directeur van de I.A.O. de h. E.-J. Phelan, in een rede tijdens die 28^e sessie van de Internationale Arbeidsconferentie in Juni 1946 getuigen dat « niemand zal ontkennen dat de geleden ontbering en de heldenmoed die de zeelieden toonden in de gevaarlijke zones van de oceanen en de zeeën hun recht geven in een bijzondere mate op de duurzame erkentelijkheid van deze en volgende geslachten ».

Deze internationale ambtenaar bevestigde aldus wat Winston Churchill in Juli 1941, en President Roosevelt met Kerstmis van datzelfde jaar, reeds hadden verkondigd, toen zij hulde brachten aan de ontschatbare diensten, welke de zeelieden in de gemeenschappelijke strijd verstrekten.

Wanneer men nu bedenkt, dat de arbeids- en levensvoorwaarden van het varende volk — de progressieve landen niet te na gesproken — in vele gevallen nog heel wat te wensen overlaten, dan is het meteen begrijpelijk, waarom de I.A.O. zich met dit vraagstuk van 1920 tot 1926 reeds heeft beziggehouden, en ook onmiddellijk na de laatste oorlog, al in 1945. In dat jaar werd een voorbereidende conferentie te Kopenhagen gehouden, waaraan twintig leidende zeevarende naties deelnamen. Zij werd dan gevolgd door de conferentie, die te Seattle aan de kust van de Stille Oceaan zeven maanden later werd gehouden. Het was verheugend om vast te stellen dat reders en zeelieden beide deel uitmakend van het Permanente Comité der I.A.O. op het houden van deze bijeenkomst hadden aangedrongen. Het is daar dan, dat wel negen belangrijke conventies die alle van maritieme aard zijn en die in de memorie van toelichting van het onderhavige wetsontwerp vermeld staan, werden opgesteld en aangenomen.

Het is niet te veel gezegd dat zij aan het internationale arbeidsrecht betreffende de zeelieden een beslissende stoot kunnen geven, waardoor dit voortaan het leven van de zeeman van de wieg tot het graf zal bestrijken.

Van deze negen conventies zijn er vier die door dit wetsontwerp aan de goedkeuring van het Parlement worden overgelegd. Twee daarvan hebben betrekking op de voeding en de verzorging, de

A diverses reprises, depuis la date de sa création, cette dernière s'était préoccupée du sort des marins. Et cela se comprend fort bien, puisque l'attention de l'O.I.T. devait se porter tout naturellement sur la navigation maritime, qui constitue essentiellement une activité d'ordre international. Plus que pour toute autre industrie, la réglementation internationale des conditions de travail est indispensable en ce domaine et elle est peut-être aussi plus facile à réaliser.

Le fait que depuis la deuxième guerre mondiale, ce problème s'est imposé davantage encore à l'attention des organismes internationaux, s'explique aisément. En effet, au cours de cette lutte terrible, les marins des flottes marchandes ont été exposés à des privations et à des dangers pour le moins égaux à ceux qu'ont connus les unités combattantes des armées de terre et de l'air. C'est à juste titre que le Directeur p. i. de l'O.I.T., M. E.-J. Phelan, dans un discours prononcé pendant la vingt-huitième session de la Conférence Internationale du Travail, en juin 1946, a pu déclarer que « personne ne niera que les privations subies par les marins et l'héroïsme dont ils ont fait preuve dans les zones dangereuses des océans et des mers, leur donnent des titres exceptionnels à la reconnaissance durable des générations présentes et futures. »

Ce fonctionnaire international confirmait ainsi ce que Winston Churchill, en juillet 1941, et le Président Roosevelt, à la Noël de la même année, avaient déjà déclaré en rendant hommage aux services inestimables rendus par les marins au cours de cette lutte commune.

Or, lorsqu'on considère que les conditions de vie et de travail des gens de mer — abstraction faite des pays progressistes — laissent encore beaucoup à désirer, on comprend les raisons qui ont incité l'O.I.T. à se préoccuper de ce problème de 1920 à 1926 et au lendemain de la dernière guerre, dès 1945. Au cours de cette année, en effet, se tint à Copenhague une conférence préparatoire à laquelle prirent part vingt des principales nations maritimes. Elle fut suivie, sept mois plus tard, par la Conférence tenue à Seattle, à la côte de l'Océan Pacifique. Il était réjouissant de constater que les armateurs comme les gens de mer, les uns et les autres étant représentés au sein du Comité permanent de l'O.I.T., ont insisté pour que cette réunion puisse avoir lieu. C'est là que furent rédigées et adoptées les neuf conventions importantes, indiquées dans l'exposé des motifs du présent projet de loi et se rapportant exclusivement à des questions d'ordre maritime.

Il n'est pas exagéré de dire qu'elles sont de nature à donner une impulsion décisive au droit international du travail qui régira ainsi à l'avenir la vie entière des marins.

Quatre de ces neuf conventions sont soumises par le présent projet de loi à l'approbation du Parlement. Deux d'entre elles concernent l'alimentation et le service de table, les deux autres sont

twee andere op het geneeskundig onderzoek van zeelieden, resp. op de beroepsbekwaamheid van volmatrozen.

Wij vatten hierna kort de inhoud der vier conventies samen :

1. Internationaal Verdrag betreffende de voeding en verzorging aan boord van schepen.

Deze conventie strekt er toe de regeringen verantwoordelijk te stellen voor, en te doen waken over een naar de hoeveelheid en naar de hoedanigheid toereikende voeding, en ook over de passende voorwaarden waarin de voedingsmiddelen moeten bewaard en bereid worden.

De regeringen worden verplicht voor de bemanning van zeeschepen, hetzij publiek, hetzij privaat eigendom, die voor handelsdoeleinden voor het vervoer van lading of passagiers, gebruikt worden en ingeschreven zijn in het gebied, waarvoor het verdrag van kracht is, een behoorlijk peil van voeding en verzorging te bepalen. De nationale wetgeving, of bij het ontbreken daarvan, de collectieve contracten tussen werkgevers en arbeiders, moeten daartoe de nodige maatregelen treffen, inzonderheid dan voor de bevoorrading met levensmiddelen en water, de bouw, de ligging, de luchtverversing, de verwarming, de watervoorziening en de uitrusting van de kombuizen en van de andere ruimten aan boord voor de civiele dienst bestemd, daaronder begrepen de berg ruimten voor de levensmiddelen en de koelkamers (art. 2, a).

Verder ook wat betreft de inspectie van de voorraden levensmiddelen en water aan boord en van de ruimten, inrichtingen en uitrustingen voor het opslaan, het behandelen en bereiden van levensmiddelen (art. 2, b). Getuigsschriften van bekwaamheid aan die leden van het personeel, van wie verlangd wordt, dat zij voorgeschreven hoedanigheden bezitten, zijn voorzien (art. 2, c).

De bevoegde overheid moet samenwerken met reders- en zeeliedenorganisaties.

Elk lid moet wetgevende maatregelen treffen met het oog op de vrijwaring van de gezondheid en het welzijn van de bemanning (art. 5) en tevens met het oog op de controle over de naleving van al deze bepalingen (art. 6).

Bovendien is een procedure voorzien voor de behandeling van de ingebrachte klachten en moet de nationale wetgeving regelen treffen omtrent de sancties voor degenen die zich niet gedragen naar de van kracht zijnde voorschriften (art. 9).

Ten slotte dienen vakopleidingscursussen voor de leden van de civiele dienst ingericht te worden (art. 11).

relatives respectivement à l'examen médical des gens de mer et à la capacité professionnelle des matelots qualifiés.

Nous donnons ci-après un résumé succinct du contenu de ces quatre conventions :

1. Convention internationale concernant l'alimentation et le service de table à bord des navires.

Cette convention tend à rendre les gouvernements responsables d'un approvisionnement satisfaisant quant à la quantité et à la qualité et de les faire veiller à la conservation et à la préparation des denrées alimentaires dans des conditions adéquates.

Les gouvernements sont tenus d'établir un niveau décent d'alimentation et de service de table pour les équipages des navires de mer, de propriété publique ou privée, affectés, dans un but commercial, au transport de marchandises ou de passagers et immatriculés dans un territoire pour lequel la convention est en vigueur. La législation nationale, ou en l'absence d'une telle législation, des contrats collectifs passés entre employeurs et travailleurs, devront prévoir à cet effet les dispositions nécessaires, notamment en ce qui concerne les provisions de vivres et d'eau, la construction, l'emplacement, l'aération, le chauffage, l'éclairage, l'installation d'eau, l'équipement des cambuses et des autres compartiments destinés au service civil, y compris les locaux d'emménagement des denrées alimentaires et les compartiments frigorifiques (art. 2, a).

Il en est de même de l'inspection à bord des provisions de vivres et d'eau ainsi que des locaux, aménagements et équipements pour l'emménagement, la manipulation et la préparation des denrées alimentaires (art. 2, b). Est prévue également la délivrance de diplômes de capacité aux membres du personnel pour lesquels des qualifications déterminées sont exigées (art. 2, c).

L'autorité compétente doit collaborer avec les organisations d'armateurs et de gens de mer.

Chaque membre doit prendre des mesures législatives en vue de sauvegarder la santé et d'assurer le bien-être des équipages (art. 5) et en vue de contrôler l'observation de ces diverses dispositions (art. 6).

La convention prévoit en outre une procédure pour l'examen des réclamations et la législation nationale doit établir des règles prévoyant des sanctions contre ceux qui ne se conformeraient pas aux prescriptions en vigueur (art. 9).

Enfin, il y aura lieu d'organiser des cours de formation professionnelle pour les membres du service civil (art. 11).

2. Internationaal Verdrag betreffende het diploma van beroepsbekwaamheid van scheepskoks.

Deze conventie vult de vorige aan in zover voortaan niemand meer als scheepskok aan boord van een schip in dienst zal mogen genomen worden, indien hij niet een bekwaamheidsdiploma heeft verworven (art. 3). Van die stelregel zal mogen afgeweken worden zo er gebrek aan gediplomeerde scheepskoks zou zijn, en in het geval waar het een zeeman geldt die reeds twee jaren behoorlijk dienst gedaan heeft als scheepskok.

De bevoegde autoriteit dient de maatregelen te treffen betreffende de gevorderde leeftijd, de vereiste minimumduur van de dienst op zee, het voorgeschreven examen.

3. Internationaal Verdrag betreffende het geneeskundig onderzoek van zeelieden.

Niemand zal als zeeman mogen aangeworven worden die niet het door een geneesheer getekend bewijs inlevert dat hij geschikt is voor de arbeid, waarvoor hij op zee gebruikt zal worden (art. 3). Dit getuigschrift zal maar voor twee jaar gelden (art. 5). Slaat het alleen op het zien van kleuren, dan geldt het voor niet meer dan zes jaar.

In de memorie van toelichting heet het, dat onze nationale wetgeving ruimschoots voldoet aan de vereisten dezer overeenkomst.

4. Internationaal Verdrag betreffende de bewijzen van bekwaamheid van volmatrozen.

In ons land is voor de vorming van matrozen gezorgd. Aan de zeevaartscholen te Antwerpen en te Oostende zijn daartoe studieafdelingen ingericht. De studiebewijzen die na drie trimesters worden afgeleverd, beantwoorden niet geheel aan wat men te Seattle heeft voorzien. De Regering kondigt aan dat zij de voorwaarden tot het afleveren van het bekwaamheidscertificaat zal aanpassen bij de conventionele bepalingen.

Belangewekkend om aan te stippen valt, dat de minimum leeftijd voor volmatroos op 18 jaar wordt vastgesteld.

Om het certificaat te bekomen, zal men niet minder dan 36 maanden dienst op zee moeten gedaan hebben. Uitzondering kan alleen gemaakt voor de personen die daadwerkelijk 24 maanden dienst gedaan hebben, een duur die tot op 18 maanden verminderd wordt voor de leerlingen van goedgekeurde schol-schepen.

Bekrachtiging en opzegging.

De eerste en de tweede conventies worden van kracht zes maanden nadat negen van de twee en twintig ingeschreven landen ze zullen geratificeerd

2. Convention internationale concernant le diplôme de capacité professionnelle des cuisiniers de navire.

Cette convention complète la précédente dans ce sens que dorénavant nul ne pourra plus être engagé comme cuisinier de navire à bord d'un navire s'il n'est titulaire d'un diplôme de capacité professionnelle (art. 3). Il pourra être dérogé à ce principe s'il y a pénurie de cuisiniers de navire diplômés et dans le cas d'un marin qui a accompli deux années de service satisfaisant en qualité de cuisinier de navire.

L'autorité compétente devra prendre les dispositions nécessaires en ce qui concerne l'âge requis, la période minimum de service en mer et l'épreuve prescrite.

3. Convention internationale concernant l'examen médical des gens de mer.

Nul ne pourra être engagé comme marin s'il ne produit un certificat signé d'un médecin et attestant son aptitude physique au travail auquel il doit être employé en mer (art. 3). Le délai de validité de ce certificat est limité à deux années (art. 5). Pour autant que le certificat se rapporte uniquement à la perception des couleurs, il restera valide pendant une durée ne dépassant pas six années.

L'exposé des motifs dit que notre législation nationale répond largement aux exigences de cette convention.

4. Convention internationale concernant les certificats de capacité de matelot qualifié.

La formation du matelot a toujours retenu l'attention des autorités de notre pays. Des sections d'études ont été instituées à cette fin auprès des écoles de navigation d'Anvers et d'Ostende. Les certificats d'études délivrés après trois trimestres ne répondent pas entièrement aux exigences de la convention de Seattle. Le Gouvernement annonce qu'il adaptera les conditions de délivrance du certificat de capacité aux dispositions de la convention.

Il est intéressant de noter que l'âge minimum pour devenir matelot qualifié est fixé à 18 ans.

Pour obtenir le certificat il faudra avoir accompli au moins 36 mois de service en mer. Exception ne peut être faite que pour les personnes ayant servi effectivement pendant 24 mois; cette période est réduite à 18 mois pour les élèves des navires-écoles agréés.

Ratification et dénonciation.

Les première et deuxième conventions entrent en vigueur six mois après qu'elles auront été ratifiées par neuf des vingt-deux pays membres. De ces

hebben. Van deze negen moeten er vijf zijn die elk een handelsvloot hebben van ten minste 1 miljoen registerton.

De derde conventie wordt van kracht zes maanden nadat zeven van de ingeschreven landen ze geratificeerd hebben. Van die zeven moeten er ten minste vier zijn die elk een handelsvloot hebben van ten minste 1 miljoen registerton.

De laatste conventie wordt van kracht twaalf maanden nadat twee Staten ze geratificeerd hebben.

Het spreekt van zelf dat de verdragen maar bindend zijn voor de landen die bekrachtigd hebben.

De vier conventies zijn opzegbaar na een termijn van tien jaren.

Mededeling van de bekrachtiging of opzegging moet gedaan worden aan de Directeur van de Internationale Arbeidsorganisatie, welke laatste in uitvoering van artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties, daarvan ook kennis geeft aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties.

De Raad van State bracht over het ontwerp van wet tot goedkeuring van de vier verdragen zijn advies uit. Het beperkte zich enkel tot een wijziging van de betiteling en een redactionele verbetering van het eerste artikel der wet.

Uw Commissie heeft er haar verwondering over uitgedrukt dat deze vier internationale verdragen in 1946 te Seattle werden aangenomen en pas vier jaar nadien aan het Parlement ter goedkeuring werden onderworpen. Het is waar dat het wetsontwerp reeds vóór één jaar werd ingediend. De politieke gebeurtenissen en de verkiezingen hebben de behandeling ervan vertraagd, maar ook zo blijft het een misstand dat de Regering al te vaak en al te zeer talmt met het overleggen van verdragen die krachtens de Grondwet door de Wetgevende Vergaderingen moeten worden goedgekeurd. Des te meer moet dit in het onderhavige geval betreurd worden, dat het hier uitermate gewichtige overeenkomsten van internationaal arbeidsrecht geldt, op de toepassing waarvan door werkgevers en werknemers, door reders en zeeliedenorganisaties, met nadruk wordt aangedrongen.

Uw Commissie heeft het wetsontwerp en dit verslag met algemeenheid van stemmen goedgekeurd.

De Verslaggever,
H. VOS.

De Voorzitter,
P. STRUYE.

neuf pays, cinq au moins devront posséder chacun une marine marchande d'au moins 1 million de tonnes enregistrées.

La troisième convention entrera en vigueur six mois après la date à laquelle sept des pays inscrits l'auront ratifiée. De ces sept pays, quatre au moins devront posséder chacun une flotte marchande d'au moins 1 million de tonnes enregistrées.

La dernière convention entrera en vigueur douze mois après qu'elle aura été ratifiée par deux pays.

Il va de soi que les conventions ne lieront que les pays qui les auront ratifiées.

Les quatre conventions pourront être dénoncées à l'expiration d'une période de dix années.

Communication de la ratification ou de la dénonciation doit être faite au Directeur de l'Organisation Internationale du Travail, lequel en donnera connaissance au Secrétaire général de l'Organisation des Nations-Unies, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations-Unies.

Le Conseil d'Etat a émis un avis sur le projet de loi portant approbation des quatre conventions. Il s'est borné à modifier l'intitulé et à améliorer la rédaction de l'article 1^{er} de la loi.

Votre Commission s'est étonnée de constater que ces quatre conventions internationales qui ont été adoptées à Seattle en 1946 ne sont soumises à l'approbation du Parlement que quatre ans plus tard. Il est vrai que le projet de loi a été déposé il y a un an déjà. Si les événements politiques et les élections en ont retardé la discussion, il n'en reste pas moins qu'il est hautement regrettable que le Gouvernement tarde trop souvent et trop longtemps à soumettre au Parlement des conventions qui, en vertu de la Constitution, doivent être approuvées par les Assemblées législatives. Dans le cas présent, ce retard est d'autant plus regrettable qu'il s'agit en l'occurrence de conventions particulièrement importantes de droit international du travail, dont l'application est demandée avec insistance par les employeurs et les ouvriers, les armateurs et les organisations de marins.

Le projet de loi ainsi que le présent rapport ont été adoptés à l'unanimité.

Le Rapporteur,
H. VOS.

Le Président,
P. STRUYE.