

Chambre des Représentants

SESSION 1958-1959.

COMMUNICATION AU PARLEMENT

des Conventions Internationales du Travail (n^{os} 108 et 109) et des Recommandations (n^{os} 105 à 109) concernant les gens de mer, adoptées par la Conférence Internationale du Travail (session maritime), au cours de sa 41^{me} session, tenue à Genève du 29 avril au 14 mai 1958 (1).

DECLARATION GOUVERNEMENTALE

MESDAMES, MESSIEURS,

Aux termes de l'article 19, § 5, de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail, le Gouvernement est tenu de faire connaître au Parlement les Instruments internationaux adoptés par les Conférences générales annuelles, dans le délai d'un an après la clôture de la session de la Conférence, ou exceptionnellement d'un an et demi.

Un rapport sur l'application, dans notre pays, de cette disposition est adressé annuellement au Bureau international du Travail.

La présente Déclaration porte sur l'attitude que compte adopter le Gouvernement à l'égard des textes votés au cours de la 41^{me} session de la Conférence qui s'est tenue à Genève, du 29 avril au 16 mai 1958; cette session était entièrement consacrée aux problèmes maritimes.

Ces textes sont :

- la Convention internationale du Travail n^o 108 sur les pièces d'identité des gens de mer;
- la Convention internationale du Travail n^o 109 sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs;
- la Recommandation n^o 105 sur les pharmacies à bord;
- la Recommandation n^o 106 sur les consultations médicales en mer;

(1) Les textes des conventions et recommandations sont déposés au Greffe de la Chambre.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1958-1959.

MEDEDELING AAN HET PARLEMENT

van de internationale arbeidsverdragen (n^{os} 108 en 109) en de aanbevelingen (n^{os} 105 tot 109) betreffende de zeelieden, aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie (maritime zitting), tijdens haar 41^{ste} zitting, te Genève gehouden van 29 april tot 14 mei 1958 (1).

REGERINGSVERKLARING.

DAMES EN HEREN,

Luidens artikel 19, § 5, van het Statuut der Internationale Arbeidsorganisatie, is de Regering er toe gehouden aan het Parlement kennis te geven van de internationale oorkonden welke door de jaarlijkse algemene Conferenties aangenomen werden, binnen een termijn van een jaar na de sluiting van de zitting der Conferentie of, bij uitzondering, van anderhalf jaar.

Een verslag over de toepassing, in ons land, van die bepaling wordt jaarlijks aan het Internationaal Arbeidsbureau overgemaakt.

Deze Verklaring heeft betrekking op de houding welke de Regering zinnens is aan te nemen ten opzichte van de teksten, welke werden goedgestemd tijdens de 41^{ste} zitting van de Conferentie, gehouden te Genève van 29 april tot 16 mei 1958; deze zitting was integraal gewijd aan de maritieme problemen.

Deze teksten zijn :

- Het Internationaal Arbeidsverdrag n^o 108 betreffende de identiteitsbewijzen voor zeelieden;
- Het Internationaal Arbeidsverdrag n^o 109 betreffende de gages, de arbeidsduur aan boord en de bemanningssterkte;
- De Aanbeveling n^o 105 inzake scheepsapotheken;
- De Aanbeveling n^o 106 inzake medisch advies op zee;

(1) De tekst van de verdragen en de aanbevelingen zijn ter griffie van de Kamer neergelegd.

— la Recommandation n° 107 sur l'engagement des gens de mer appelés à servir à bord de navires immatriculés dans des pays étrangers;

— la Recommandation n° 108 sur les conditions de vie, de travail et de sécurité des gens de mer;

— la Recommandation n° 109 sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs.

* * *

La Convention internationale du Travail n° 108 concernant les pièces d'identité nationales des gens de mer.

Cette convention a été adoptée par 137 voix, dont celles des quatre délégués belges, contre 6 et 8 abstentions.

Elle vise la délivrance par les Etats ayant ratifié la convention, d'une pièce d'identité des gens de mer aux ressortissants — et, au besoin, même à des étrangers — exerçant la profession de marin.

Ces mêmes Etats autoriseront l'entrée à tout marin en possession d'une pièce d'identité des gens de mer valable, lorsque cette entrée est sollicitée pour une permission à terre de durée temporaire pendant l'escale du navire. Moyennant certaines conditions (article 6) tout marin en possession de cette pièce d'identité pourra entrer dans le territoire pour embarquer à bord de son navire ou être transféré sur un autre navire, pour passer en transit afin de rejoindre son navire dans un autre pays ou afin d'être rapatrié.

Il est précisé que les dispositions de la convention ne doivent être interprétées comme restreignant le droit d'un Etat d'empêcher un individu quelconque d'entrer ou de séjourner sur son territoire.

La convention ne liera que les membres de l'Organisation internationale du Travail l'ayant ratifiée et elle entrera en vigueur douze mois après que les ratifications de deux membres auront été enregistrées.

Le Gouvernement étudie la possibilité de ratifier la Convention n° 108, dont l'adoption nécessiterait cependant une modification à la réglementation sur la police des étrangers et sur les conditions d'entrée, de séjour et d'établissement des étrangers en Belgique.

* * *

La Convention internationale du Travail n° 109 sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs.

Cette convention a été adoptée par 104 voix (dont celles du Gouvernement belge et du délégué des marins belges) contre 22 (dont celle du délégué des armateurs belges) et 22 abstentions. Il est à remarquer que, parmi les gouvernements qui se sont abstenus, se trouvaient : l'Allemagne Occidentale, la Grèce, le Japon, le Panama, la Grande-Bretagne et la Turquie.

En dehors des dispositions générales ayant trait au champ d'application, aux différentes manières d'y donner effet et aux conditions de son entrée en vigueur, la convention est constituée de trois grandes parties.

La première partie se rapporte aux salaires minima des marins. La disposition principale stipule que le salaire ou la solde de base, pour un mois civil de service, d'un matelot

— Aanbeveling n° 107 betreffende het aannemen van zeelieden voor dienst op in een vreemd land geregistreerde schepen;

— Aanbeveling n° 108 betreffende levens- en arbeidsvoorwaarden en veiligheid van zeelieden;

— Aanbeveling n° 109 betreffende de gages, de arbeidsduur aan boord en de bemanningssterkte.

* * *

Het Internationaal Arbeidsverdrag n° 108 betreffende de nationale identiteitsbewijzen voor zeelieden.

Dit Verdrag werd aangenomen met 137 stemmen, waaronder die van de vier Belgische afgevaardigden, tegen 6 bij 8 onthoudingen.

Het heeft tot doel de aflevering door de Staten, welke het Verdrag hebben bekrachtigd, van een identiteitsbewijs der zeelieden aan de onderhorigen — en zo nodig zelfs aan vreemdelingen — die het beroep van zeeman uitoefenen.

Deze zelfde Staten zullen aan elke zeeman, die in het bezit is van een geldig identiteitsbewijs van zeeman, toelaten in het land te komen, wanneer zulks gevraagd wordt voor een tijdelijk verblijf aan wal wanneer het schip ten anker ligt. Onder zekere voorwaarden (artikel 6) zal elke zeeman, die in het bezit is van dit identiteitsbewijs tot het territorium kunnen toegelaten worden om aan boord van zijn schip in te schepen of op een ander schip overgeplaatst te worden, om in transit te reizen ten einde zijn schip in een ander land te bereiken of gerepatriëerd te worden.

Er wordt nader bepaald dat de bepalingen van het Verdrag niet mogen geïnterpreteerd worden als zouden deze het recht van een Staat beperken om gelijk welk individu te beletten het territorium binnen te komen of er te verblijven.

Het Verdrag zal slechts verbindend zijn voor de leden van de Internationale Arbeidsorganisatie, welke het hebben bekrachtigd en het zal van kracht worden twaalf maanden nadat de bekrachtigingen van twee leden zullen geregistreerd zijn.

De Regering bestudeert de mogelijkheid het Verdrag n° 108 te bekrachtigen, waarvan de aanneming evenwel een wijziging van de reglementering van de vreemdelingenpolitie en van de voorwaarden waaronder vreemdelingen mogen binnenkomen, mogen verblijven en zich vestigen in België, noodzakelijk zou maken.

* * *

Internationaal Arbeidsverdrag n° 109 betreffende de gages, de arbeidsduur aan boord en de bemanningssterkte.

Dit Verdrag werd aangenomen met 104 stemmen (waaronder die van de Belgische Regering en van de afgevaardigde der Belgische zeelieden) tegen 22 (waaronder die van de afgevaardigde van de Belgische reders) en 22 onthoudingen. Er dient opgemerkt dat, onder de Regeringen die zich hebben onthouden zich bevonden : West-Duitsland, Griekenland, Japan, Panama, Groot-Brittannië en Turkije.

Buiten de algemene bepalingen, welke betrekking hebben op het toepassingsgebied, op de verschillende wijzen om er gevolg aan te geven en op de omstandigheden waarin het van kracht zal worden, bestaat het Verdrag uit drie grote delen.

Het eerste deel heeft betrekking op de minimum-gages der zeelieden. In de voornaamste bepaling wordt gezegd dat de standaardbeloning of -gage, voor een kalender-

qualifié, ne pourront pas être inférieurs à seize livres, en monnaie du Royaume-Uni de Grande-Bretagne, ou à soixante-quatre dollars en monnaie des Etats-Unis d'Amérique, ou à une somme équivalente, en monnaie d'un autre pays. Cette partie peut être exclue de la ratification si l'Etat qui ratifie exprime cette intention dans une déclaration (art. 5).

La deuxième partie fixe la durée du travail à bord des navires, en tenant compte des différents types de navigation, ainsi que des différentes fonctions et de l'âge des marins.

La troisième partie enfin prescrit qu'il doit y avoir à bord un équipage suffisant en nombre et qualité pour assurer la sécurité de la vie humaine en mer et pour éviter tout surmenage de l'équipage et supprimer ou restreindre autant que possible les heures supplémentaires.

Cette convention n'est en somme qu'une révision de la Convention internationale du Travail n° 76 sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs qui a été adoptée à Seattle en 1946. Il est apparu que cette première convention n'avait aucune chance d'entrer en vigueur. En effet, à la date du 1^{er} janvier 1959 il n'y avait encore qu'un seul pays qui l'avait ratifié : l'Australie.

Déjà en 1949 la Conférence internationale du Travail avait adopté deux amendements à la convention n° 76. Cette nouvelle convention (n° 93) ne connut guère plus de succès que la première (à la date du 1^{er} janvier 1959 : quatre ratifications, à savoir : l'Australie, le Cuba, les Philippines et l'Uruguay).

En 1951 la Fédération internationale des ouvriers du transport estimait qu'une nouvelle révision pourrait faciliter la ratification. La question a été discutée à la 16^e session (en mai 1951) de la Commission paritaire maritime à Genève. A cette occasion les gens de mer se sont déclarés déçus de constater qu'un grand nombre de gouvernements n'avaient pas ratifié les conventions de Seattle, malgré les concessions qu'ils avaient faites à la Conférence et bien qu'une majorité très nette des gouvernements aient voté pour l'adoption de ces conventions. Ils ont reconnu que, pour plusieurs raisons, la Convention n° 93 ne pouvait pas encore être ratifiée par certains pays. Ils estiment toutefois que cet état de choses était dû presque exclusivement aux dispositions relatives aux salaires, et ils considéraient que la ratification serait facilitée si la convention était révisée de manière à permettre aux gouvernements de ratifier séparément les différentes parties relatives aux salaires, à la durée du travail et aux effectifs. Les armateurs ont contesté que les dispositions de la convention relatives aux salaires fussent le seul obstacle à la ratification. Ils ont soutenu que certaines dispositions sur la durée du travail étaient inacceptables. Ils ont défendu le point de vue que les trois sujets (salaires, durée du travail, effectifs) étaient indivisibles et ne pouvaient pas être traités séparément dans une convention internationale. Ils ont fait remarquer également que, malgré l'absence de ratifications, la convention avait eu une grande influence sur les législations nationales et, en particulier, sur la réglementation de la durée du travail. En conséquence, ils étaient opposés à toute révision.

A la Conférence internationale du Travail en 1958 les deux parties ont maintenu leur point de vue et ce n'est que grâce à la majorité des délégués gouvernementaux que la convention n° 109 a été adoptée.

Quelle est maintenant la situation de la Belgique par rapport à cette convention ?

maand dienst door een volmatroos niet lager mag zijn dan 16 pond, in de munt van het Verenigd-Koninkrijk van Groot-Brittannië of dan 64 dollar in de munt van de Verenigde Staten van Amerika of dan de tegenwaarde daarvan in de munt van een ander land. Dit gedeelte kan aan de bekrachtiging onttrokken worden, indien de bekrachtigende Staat dit inzicht in een verklaring uitdrukt (artikel 5).

Het tweede deel stelt de arbeidsduur vast aan boord van de schepen, volgens de verschillende vaarttypes, alsmede volgens de verschillende functies en de leeftijd der zeelieden.

Ten slotte, schrijft het derde deel voor dat een schip voldoende en doeltreffend bemand moet zijn om de veiligheid van de mensenlevens op zee te waarborgen en om elke overbelasting van bemanning te voorkomen en om het verrichten van overwerk zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken.

Dit Verdrag is eigenlijk maar een herziening van het Internationaal Arbeidsverdrag n° 76 betreffende de gages, de arbeidsduur aan boord en de bemanningssterkte, dat in 1946 te Seattle werd aangenomen. Het bleek dat dit eerste Verdrag geen enkele kans had om van kracht te worden. Op 1 januari 1959 was er, immers, nog maar één land dat het had bekrachtigd : Australië.

Reeds in 1949, had de Internationale Arbeidsconferentie twee amendementen op het Verdrag n° 76 aangenomen. Dit nieuw Verdrag (n° 93) werd nauwelijks gunstiger onthaald dan het eerste (op 1 januari 1959 : vier bekrachtigingen, namelijk : Australië, Cuba, de Philippijnen en Uruguay).

In 1951, was het Internationaal Verbond der Transportarbeiders van oordeel dat een nieuwe herziening de bekrachtiging zou kunnen in de hand werken. De kwestie werd besproken in de 16^e zitting (in Mei 1951) van de maritieme paritaire Commissies te Genève. Bij deze gelegenheid, hebben de zeelieden verklaard dat zij met ontgoocheling hebben vastgesteld dat een groot aantal regeringen de Verdragen van Seattle niet hadden bekrachtigd, ondanks de toegevingen welke zij in de Conferentie hadden gedaan en ondanks het feit dat een grote meerderheid der regeringen voor de aanvaarding van deze verdragen had gestemd. Om verschillende redenen, hebben wij erkend dat het Verdrag n° 93 door sommige landen nog niet kon bekrachtigd worden. Zij menen echter dat deze toestand bijna uitsluitend te wijten was aan de bepalingen betreffende de gages, en waren dan ook van oordeel dat de bekrachtiging zou vergemakkelijkt worden, indien het Verdrag zodanig herzien werd dat de Regeringen de verschillende delen betreffende de gages, de arbeidsduur en de bemanningssterkte afzonderlijk zouden kunnen bekrachtigen. De reders hebben betwist dat de bepalingen van het Verdrag betreffende de gages de enige hinderpaal voor de bekrachtiging zouden geweest zijn. Zij hebben beweerd dat zekere bepalingen betreffende de arbeidsduur onaanvaardbaar waren. Zij hebben het standpunt verdedigd dat de drie elementen (gages, arbeidsduur, bemanningssterkte) ondeelbaar waren en niet afzonderlijk in een internationaal verdrag mochten behandeld worden. Zij hebben eveneens laten opmerken dat het Verdrag, ondanks het ontbreken van bekrachtigingen, een grote invloed had gehad op de nationale wetgevingen en, in het bijzonder, op de reglementering inzake de arbeidsduur. Bijgevolg waren zij gekant tegen elke herziening.

Op de Internationale Arbeidsconferentie in 1958, zijn de twee partijen bij hun standpunt gebleven en het is enkel dank zij de meerderheid der regeringsafgevaardigden dat het Verdrag n° 109 werd aangenomen.

Welk is nu de toestand van België ten opzichte van dit Verdrag ?

En général les conditions de la durée du travail à bord, consacrées par le contrat collectif intervenu entre les armateurs et marins belges, répondent aux exigences de la convention. Les dispositions concernant les effectifs se retrouvent dans le même contrat collectif et dans l'arrêté royal du 12 décembre 1957 formant règlement sur l'inspection maritime.

En ce qui concerne les salaires il y a lieu de formuler une certaine réserve. En effet, s'il est exact que les salaires payés aux équipages enrôlés à bord de nos navires dépassent largement les minima fixés, il n'en est pas ainsi pour les équipages indigènes recrutés dans les ports du Congo belge. Dans la situation actuelle, la Belgique ne pourrait donc pas ratifier la convention dans son ensemble, mais elle pourrait le faire pour la partie intéressant les heures de travail et les effectifs.

La situation n'est pas toujours la même dans les pays maritimes concurrents. Généralement il y est satisfait à la condition du salaire minimum fixé par la convention, mais, fréquemment, les conditions relatives à la durée des heures de travail et aux effectifs arrêtées dans la convention n'y sont pas entièrement remplies.

L'armement belge a donc intérêt à voir égaliser au moins les conditions de travail et la force des effectifs à bord de tous les navires, de quelque nationalité qu'ils soient. Ce serait là un premier pas vers l'égalisation des charges. Le second pas vers cette égalisation des charges serait un alignement des gages payés dans les différentes marines marchandes; une ratification générale de la partie de la convention relative aux salaires n'aurait cependant pas grand effet à cette fin, puisque les minima fixés restent bien en-dessous des gages payés dans certains pays, tels que les Etats-Unis, le Canada, la Suède ou la Belgique.

Le Gouvernement se propose d'étudier, en collaboration avec les organismes représentatifs des armateurs et des marins, la possibilité de ratifier la convention n° 109 en excluant la partie relative aux salaires suivant la procédure prévue à l'article 5.

* * *

Recommandation n° 105 concernant le contenu des pharmacies de bord des navires.

Cette recommandation a été adoptée par 149 voix.

Elle a pour objet l'obligation, pour tout navire affecté à la navigation maritime, d'avoir une pharmacie de bord, compte tenu d'une liste minimum de médicaments et de matériel médical annexée à la recommandation.

Elle prévoit également que les pharmacies de bord devraient contenir un livret d'instructions médicales approuvé par l'autorité compétente et donnant toutes explications sur l'usage du contenu de la pharmacie de bord. Une inspection régulière de ces pharmacies doit être organisée.

En Belgique, il est largement répondu aux dispositions de cette recommandation par la réglementation sur l'inspection maritime (Arrêté royal du 12 décembre 1957, article 75 et annexe XIV).

Un livret d'instructions médicales se rapportant à la pharmacie de bord vient d'être rédigé par les soins de l'Administration de la Marine et sera édité incessamment.

* * *

Over het algemeen, beantwoorden de voorwaarden inzake arbeidsduur aan boord, welke vervat zijn in het collectief contract gesloten tussen de Belgische reders en zee- lieden, aan de vereisten van het Verdrag. De bepalingen betreffende de bemanningssterkte komen in hetzelfde collectief contract voor, evenals in het koninklijk besluit van 12 december 1957 houdende zeevaartinspectiereglement.

Wat de gages betreft, dient enig voorbehoud gemaakt. Zo het, inderdaad, juist is dat de gages, welke betaald worden aan de aan boord van onze schepen aangemonsterde bemanningen, in ruime mate de vastgestelde minima te boven gaan, kan zulks niet gezegd worden voor de inlandse bemanningen welke in de havens van Belgisch-Kongo worden aangeworven. In de huidige omstandigheden, zou België dus het verdrag in zijn geheel niet kunnen bekrachtigen, maar zou het wel kunnen doen voor het gedeelte betreffende de arbeidsuren en de bemanningssterkte.

In de concurrerende zeevarende landen is de toestand niet steeds dezelfde. Doorgaans, is er wel voldaan aan de voorwaarde van de door het verdrag vastgestelde minimum-gage, maar dikwijls zijn de voorwaarden betreffende de arbeidsduur en de bemanningssterkte, zoals deze in het verdrag zijn vastgesteld, niet helemaal vervuld.

De Belgische reders hebben er dus belang bij dat ten minste de arbeidsvoorwaarden en de bemanningssterkte aan boord van alle schepen, van welke nationaliteit ook, zouden gelijkgeschakeld worden. Dit zou een eerste stap zijn naar de gelijkmaking der lasten. De tweede stap naar deze gelijkmaking der lasten zou een gelijkschakeling zijn der gages, betaald in de verschillende koopvaardijvloten; een algemene bekrachtiging van het deel van het Verdrag betreffende de gages zou tot dit doel niet veel bijdragen, vermits de vastgestelde minima merkkelijk lager blijven dan de in sommige landen betaalde gages, zoals in de Verenigde Staten, Canada, Zweden of België.

De Regering is voornemens, in samenwerking met de representatieve organismen der reders en der zeelieden, de mogelijkheid te bestuderen het Verdrag n° 109 te bekrachtigen, met uitsluiting van het gedeelte betreffende de gages, volgens de procedure voorzien in artikel 5.

* * *

Aanbeveling n° 105 betreffende de inhoud van de scheepsapotheek.

Deze aanbeveling werd aangenomen met 149 stemmen.

Zij heeft tot voorwerp de verplichting, voor elk schip bestemd voor de vaart ter zee, een scheepsapotheek aan boord te hebben, waarvan de inhoud door de bevoegde autoriteit zou voorgeschreven worden met inachtneming van een minimumlijst van geneesmiddelen en medisch materieel, welke bij deze aanbeveling is gevoegd.

Zij voorziet tevens dat de scheepsapotheken een medische handleiding zouden moeten bevatten, goedgekeurd door de bevoegde autoriteit en waarin alle inlichtingen betreffende het gebruik van de inhoud der scheepsapotheken worden verstrekt. Een regelmatige inspectie van die apotheken moet georganiseerd worden.

In België, wordt aan de bepalingen van deze aanbeveling in ruime mate beantwoord, door het zeevaartinspectiereglement (koninklijk besluit van 12 december 1957, artikel 75 en bijlage XIV). Een boekje met medische onderrichtingen betreffende de scheepsapotheek, werd zo pas door toedoen van het Bestuur van het Zeewezen opgesteld en zal onverwijld worden uitgegeven.

* * *

Recommandation n° 106 sur les consultations médicales par radio aux navires de mer.

Cette recommandation a été adoptée par 152 voix.

Elle préconise les dispositions nécessaires pour garantir :

- que le service des consultations par radio aux navires soit assuré gratuitement,
- que les consultations médicales comportent, si possible, des conseils de spécialistes,
- que des manuels médicaux soient publiés qui indiquent avec clarté et concision le genre de renseignements pouvant aider le médecin à formuler son avis,
- qu'il y ait à bord des navires pourvus d'installations de radio une liste complète et à jour des stations de radio par l'intermédiaire desquelles des consultations médicales peuvent être obtenues.

En Belgique un service de consultations radiomédicales est organisé à l'usage des navires en mer, il fonctionne à toute heure, de jour et de nuit. L'appel XXX, précédant le radiogramme adressé à « Radiomédical, Ostende Radio », lui assure la priorité sur toute autre communication, sauf sur celles consécutives à un appel S O S.

Le service des consultations radiomédicales en notre pays est entièrement gratuit.

* * *

Recommandation n° 107 concernant l'engagement des gens de mer appelés à servir à bord de navires immatriculés dans des pays étrangers.

Cette recommandation a été adoptée par 149 voix (dont la Belgique) avec 11 abstentions.

Elle recommande que chaque Membre fasse tout ce qui est en son pouvoir en vue de décourager les gens de mer qui se trouvent sur son territoire de s'engager sur un navire immatriculé à l'étranger si les conditions de travail qui lui sont imposées sont moins favorables que celles qui sont normalement d'application dans les pays traditionnellement maritimes.

En outre, chaque Membre devrait s'assurer du fait que des arrangements satisfaisants existent pour que le marin soit rapatrié lorsqu'il est débarqué dans un port étranger pour une cause dont il n'est pas responsable et qu'il reçoive des soins médicaux et des prestations d'entretien lorsqu'il est débarqué dans un port étranger en raison d'une maladie ou d'un accident.

Quoiqu'il n'existe en Belgique aucune réglementation à ce sujet — et il serait fort difficile de concevoir une pareille réglementation dans un pays où la notion de la liberté a conservé sa pleine valeur — il est un fait que les services de l'Administration de la Marine, qui entrent en contact avec les gens de mer, appliquent systématiquement les directives préconisées par cette recommandation.

* * *

Recommandation n° 108 concernant les conditions de vie, de travail et de sécurité des gens de mer en rapport avec l'immatriculation des navires.

Cette recommandation a été adoptée par 144 voix (dont la Belgique) avec 3 abstentions.

En réalité la recommandation a pour but — bien que cela n'apparaît pas dans le texte — d'obtenir que les pays non traditionnellement maritimes, notamment les pays des « pavillons de convenance », incorporent dans leur réglementation les normes acceptées sur le plan international concernant la

Aanbeveling n° 106 betreffende medisch advies per radio aan schepen op zee.

Deze aanbeveling werd aangenomen met 152 stemmen.

Zij beveelt de nodige maatregelen aan om te waarborgen

- dat de dienst van het advies per radio aan de schepen gratis wordt verstrekt,
- dat het medisch advies zo mogelijk advies van specialisten omvat,
- dat medische handelingen gepubliceerd worden, die klaar en bondig het soort van inlichtingen aanduiden die de geneesheer kunnen helpen bij het geven van zijn advies,
- dat er aan boord van de schepen met radioinstallatie een volledige en bijgewerkte lijst van de radiostations aanwezig is, met behulp waarvan medisch advies kan worden bekomen.

In België, is er ten gerieve van de schepen op zee een dienst van medisch advies per radio georganiseerd; hij werkt op ieder uur, dag en nacht. De oproep XXX, dat het radiogram gericht aan « Radiomédical, Oostende Radio » voorafgaat, verzekert het de voorrang op elke andere mededeling, behalve op die welke volgen op een S. O. S. oproep.

De dienst voor medisch advies per radio is, in ons land, volledig kosteloos.

* * *

Aanbeveling n° 107 betreffende het aannemen van zeelieden voor dienst op in een vreemd land geregistreerde schepen.

Deze aanbeveling werd aangenomen met 149 stemmen (waaronder België) bij 11 onthoudingen.

Zij beveelt aan dat elk Lid al het mogelijke zou doen om de zeelieden, die zich op zijn grondgebied bevinden, er van te weerhouden dienst te nemen op een in het buitenland geregistreerd schip, indien de hem opgelegde arbeidsvoorwaarden minder gunstig zijn dan die welke normaal van toepassing zijn in de traditioneel zeevarende landen.

Daarenboven zou elk Lid zich er van moeten vergewissen dat deugdelijke voorzieningen zijn getroffen opdat de zeeman zou gerepatriëerd worden wanneer hij in een vreemde haven aan land wordt gezet om een reden waarvoor hij niet verantwoordelijk is en dat hij geneeskundige verzorging en onderhoudsgeld zou ontvangen, wanneer hij in een vreemde haven aan land wordt gezet wegens ziekte of ongeval.

Hoewel er in België hieromtrent geen enkele reglementering bestaat — het ware trouwens zeer moeilijk zulke reglementering op te vatten in een land, waar het begrip van vrijheid zijn volle waarde heeft behouden — is het toch een feit dat de diensten van het Bestuur van het Zeewezen, die in contact komen met de zeelieden, de in deze aanbeveling vermelde onderrichtingen systematisch toepassen.

* * *

Aanbeveling n° 108 betreffende levens- en arbeidsvoorwaarden en veiligheid van zeelieden, met betrekking tot de registratie van de schepen.

Deze aanbeveling werd aangenomen met 144 stemmen (waaronder België) bij 3 onthoudingen.

In werkelijkheid, heeft de aanbeveling tot doel — hoewel zulks niet uit de tekst blijkt — dat de landen die niet traditioneel zeevarend zijn, inzonderheid de landen der « Panlibhoncovlaggen » in hun reglementering de normen zouden opnemen welke op internationaal plan aanvaard zijn, inzake

sécurité, les conditions de travail, la liberté d'association, le rapatriement et les certificats de capacité.

En réalité, cette recommandation est le complément de la précédente (n° 107).

Rappelons que la Belgique répond aux dispositions de cette recommandation par les instruments suivants :

- la Constitution;
- la loi du 5 juin 1928 sur le contrat d'engagement maritime et les contrats de travail collectifs intervenus entre l'Union des Armateurs belges et le syndicat le plus représentatif des marins belges;

- la loi du 25 août 1920 sur la sécurité des navires, modifiée par la loi du 30 juillet 1926, et l'arrêté royal du 12 décembre 1957 formant règlement sur l'inspection maritime;

- l'arrêté royal du 21 mai 1958 concernant la collation de brevets, diplômes et licences dans la marine marchande, la pêche maritime et la navigation de plaisance.

* * *

Recommandation n° 109 concernant les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs.

Cette recommandation a été adoptée par 127 voix (dont la Belgique) avec 20 abstentions.

En grandes lignes elle reprend les principes de la convention n° 109, citée plus haut, avec cette particularité que le salaire ou la solde base recommandés sont de vingt-cinq livres ou de septante dollars (dans la convention respectivement 16 et 64) pour un matelot qualifié.

Au taux actuel de la livre, un matelot qualifié à bord d'un navire belge gagne environ quarante-cinq livres.

Cette recommandation trouve son origine dans le fait que l'Organisation Internationale du Travail se rend compte que les chances de voir ratifier la convention n° 109 par le nombre de pays requis pour sa mise en vigueur, sont très minimes. Elle espère qu'une recommandation sur le même sujet, donnera l'occasion aux Etats Membres qui se trouvent dans l'impossibilité de ratifier la convention de faire des progrès dans le domaine des salaires, de la durée du travail et des effectifs dans la profession maritime, occasion qu'ils ne pourraient avoir autrement.

Pour le Ministre des Affaires étrangères, absent :

Le Ministre du Commerce extérieur,

Le Ministre des Communications,

Le Ministre du Travail,

veiligheid, arbeidsvoorwaarden, vrijheid van vereniging, rapatriëring en bekwaamheidscertificaten.

In feite, vult deze aanbeveling de voorgaande aan (n° 107).

Herinneren wij er aan dat België aan de bepalingen van deze aanbeveling voldoet door volgende oorkonden :

- de Grondwet;
- de wet van 5 juni 1928 houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst en de collectieve arbeidsovereenkomsten gesloten tussen het Verbond der Belgische Reders en de meest representatieve vakvereniging der Belgische zeelieden;

- de wet van 25 augustus 1920 op de veiligheid der schepen, gewijzigd bij de wet van 30 juli 1926, en het koninklijk besluit van 12 december 1957 houdende zeevaartinspectiereglement;

- het koninklijk besluit van 21 mei 1958 betreffende de toekenning van brevetten, diploma's en vergunningen in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart.

* * *

Aanbeveling n° 109 betreffende de gages, de arbeidsduur aan boord en de bemanningssterkte.

Deze aanbeveling werd aangenomen met 127 stemmen (waaronder België) bij 20 onthoudingen.

In grote trekken herneemt zij de principes van voormeld verdrag n° 109, met deze bijzonderheid dat de aanbevolen standaardbeloning of -gage voor een volmatroos vijf en twintig pond of zeventig dollar (in het verdrag respectievelijk 16 en 64) bedraagt.

Aan de huidige koers van het pond, verdient een volmatroos aan boord van een Belgisch schip ongeveer 44 pond.

Deze aanbeveling spruit voort uit het feit dat de Internationale Arbeidsorganisatie zich er van rekenschap geeft dat de kansen om het verdrag n° 109 te zien bekrachtigen door het aantal landen, dat vereist is voor het van kracht worden er van, zeer gering zijn. Zij hoopt dat een aanbeveling over hetzelfde onderwerp aan de Lid-Staten, die zich in de onmogelijkheid bevinden het verdrag te bekrachtigen, de gelegenheid zal bieden vooruitgang te maken op het gebied van de gages, de arbeidsduur, en de bemanningssterkte in het maritiem beroep, gelegenheid welke zij anders niet zouden kunnen hebben.

Voor de Minister van Buitenlandse Zaken, afwezig,

De Minister van Buitenlandse Handel,

De Minister van Verkeerswezen,

De Minister van Arbeid,

J. VAN OFFELEN.

P. W. SEGERS.

O. BEHOGNE.