

Kamer der Volksvertegenwoordigers

Chambre des Représentants

5 JULI 1951.

WETSONTWERP

tot goedkeuring van het

- a) Internationaal Verdrag betreffende de voeding en verzorging aan boord van schepen, aangenomen de 27 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 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 Juni 1946, te Seattle, door de Internationale Arbeidsconferentie, tijdens haar acht en twintigste zitting;
- d) Internationaal Verdrag betreffende de bewijzen van bekwaamheid van volmatrozen, aangenomen de 29 Juni 1946, te Seattle, door de Internationale Arbeidsconferentie, tijdens haar acht en twintigste zitting.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
HET VERKEERSWEZEN ⁽¹⁾, UITGEBRACHT
DOOR DE HEER DE KINDER.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN.

De vier hoger vermelde internationale verdragen die aan onze vergadering ter goedkeuring worden voorgelegd, werden aangenomen tijdens de Arbeidsconferentie ingericht door het Internationaal Arbeidsbureau in de loop van haar acht en twintigste zitting, in 1946 te Seattle gehouden. Deze verdragen zijn van aard de levensstandaard en de arbeids-

⁽¹⁾ Samenstelling van de Commissie: de heer Brunfaut, voorzitter; de heren De Paeppe, Goetghebeur, Jaminet, Lamalle, Loos, Marck, Robyns, Van Acker (Benoît), Vandenberghe (Omer), Vergels, Verhamme, Verroken. — Anseele, De Bruyn, De Kinder, Duret, Geldof, Hens, Major, Rongvaux, Van Winghe. — Demuyter, Van Glabbeke.

Zie:

424: Ontwerp overgemaakt door de Senaat.

5 JUILLET 1951.

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.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA
COMMISSION DES COMMUNICATIONS ⁽¹⁾.
PAR M. DE KINDER.

MESDAMES, MESSIEURS.

Les quatre conventions internationales soumises à l'approbation de notre assemblée ont été adoptées au cours de la Conférence du Travail, en sa vingt-huitième session, organisée par le Bureau International du Travail, à Seattle, en 1946. Ces conventions sont de nature à influencer favorablement le niveau de vie et les conditions de travail des

⁽¹⁾ Composition de la Commission: M. Brunfaut, président; MM. De Paeppe, Goetghebeur, Jaminet, Lamalle, Loos, Marck, Robyns, Van Acker (Benoît), Vandenberghe (Omer), Vergels, Verhamme, Verroken. — Anseele, De Bruyn, De Kinder, Duret, Geldof, Hens, Major, Rongvaux, Van Winghe. — Demuyter, Van Glabbeke.

Votr:

424: Projet transmis par le Sénat.

H.

voorwaarden van de zeelieden in een gunstige zin te beïnvloeden. Zij maken deel uit van de negen conventies welke door deze Arbeidsconferentie werden opgesteld en aangenomen, en waarvan de toepassing door de Staten, leden van de Internationale Arbeidsorganisatie, afhankelijk wordt gesteld van de ratificaties door een bepaald aantal landen.

Vandaag is het de ratificatie door België van vier dezer conventies welke wordt voorgesteld.

De eerste conventie betreft de voeding en de verzorging aan boord van schepen.

Deze conventie stelt zich tot doel de regeringen te doen instaan voor een naar de hoeveelheid en naar de hoedanigheid toereikende voeding en voor het uitvaardigen van deze voorwaarden, noodzakelijk om de zich aan boord bevindende voedingsmiddelen onder degelijke voorwaarden te doen bewaren en bereiden. De daartoe nodige maatregelen dienen getroffen ofwel door het afsluiten van collectieve contracten tussen werkgevers en werknemers, ofwel door opnemingen in de nationale wetgevingen.

De conventie slaat eveneens op de inspectie van de voorraden levensmiddelen en water aan boord en op de inspectie van de ruimte, inrichting en uitrusting voor het bewaren, het behandelen en het bereiden der levensmiddelen. Men voorziet eveneens getuigschriften van bekwaamheid voor deze leden van het personeel van wie verlangd wordt dat zij voorgeschreven hoedanigheden bezitten.

In algemene zin moet elk lid de nodige wetgevende maatregelen treffen om de gezondheid en het welzijn van de bemanning te vrijwaren en om de controle over de toepassing van al deze maatregelen mogelijk te maken.

Een procedure is voorzien voor de afhandeling van de ingebrachte klachten en de nationale wetgeving dient maatregelen te treffen om sancties mogelijk te maken tegen diegenen die zich niet gedragen naar de van kracht zijnde voorschriften. Bovendien dienen opleidingscursussen ingericht te worden.

Deze internationale overeenkomst brengt voor ons land niets nieuws. Inderdaad werd deze materie in onze wetgeving ingevoerd door de wet van 5 Juni 1928 houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, welke in artikel 41 voorziet dat een toezicht op de levensmiddelen, ter beschikking van het zeevarend personeel, zal ingericht worden bij koninklijk besluit; dat bovendien het voedsel dat ter beschikking wordt gesteld van dit personeel gezond, afwisselend, voldoende en van goede hoedanigheid moet zijn. Artikel 42 van zelfde wet voorziet dat elke vermindering van rantsoen in het scheepsjournaal moet worden vermeld en de zeeman aanspraak mag maken op een vergoeding, gelijk aan de waarde van de niet uitgereikte levensmiddelen, in geval van niet gerechtvaardigde vermindering van het dagelijks rantsoen.

Een ministerieel besluit van 22 November 1926 bepaalt, in dagelijkse en wekelijkse hoeveelheden, het kwantum voedingsmiddelen per product en per ingescheepte man.

Het koninklijk besluit van 8 November 1920 beschrijft in artikel 154 op welke wijze de zoetwaterbakken moeten gebouwd zijn en aan welke voorwaarden zij moeten voldoen. Dit artikel bepaalt eveneens dat de voorraad drinkwater per ingescheepte persoon 4 liter per dag, normale overtochtsduur, moet bedragen. Artikel 155 van hetzelfde koninklijk besluit schrijft bijzondere vakken voor voor het stuwten der levensmiddelen en voor hun bewaring.

Deze conventie werd reeds geratificeerd door Bulgarije, Frankrijk en Canada.

gens de mer. Elles font partie d'une série de neuf conventions adoptées par cette Conférence du Travail et dont l'application par les Etats membres de l'Organisation Internationale du Travail est subordonnée aux ratifications par un certain nombre de pays.

Aujourd'hui, c'est la ratification de quatre de ces conventions par la Belgique qui est proposée.

La première convention concerne 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 ainsi que de la création des conditions nécessaires à une bonne conservation et à une préparation convenable des denrées alimentaires emportées à bord. Les mesures nécessaires à cet effet devront être prises soit par conclusion de contrats collectifs entre employeurs et travailleurs, soit par inclusion dans les législations nationales.

La convention s'occupe également de l'inspection à bord des provisions de vivres et d'eau ainsi que des locaux, aménagements et équipements pour l'emmagasinage, la manipulation et la préparation des denrées alimentaires. Est prévue également, la délivrance de diplômes de capacité aux membres du personnel pour lesquels des qualifications déterminées sont exigées.

En général, chaque membre doit prendre les mesures législatives requises en vue de sauvegarder la santé et d'assurer le bien-être des équipages et en vue de permettre le contrôle de l'observation de ces diverses dispositions.

La convention prévoit en outre une procédure pour l'examen des réclamations, et la législation nationale doit établir des mesures prévoyant des sanctions contre ceux qui ne se conformeraient pas aux prescriptions en vigueur. En outre, il y aura lieu d'organiser des cours de formation professionnelle.

Cette convention internationale n'apporte rien de nouveau pour notre pays, puisque cette matière a été introduite dans notre législation par la loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime, qui prévoit en son article 41 qu'un arrêté royal organisera le contrôle des vivres à la disposition du personnel navigant, et que la nourriture mise à la disposition de ce personnel doit être saine, variée, suffisante et de bonne qualité. L'article 42 de la même loi prévoit que toute réduction de la ration doit être mentionnée au journal de bord et que le marin peut prétendre au paiement d'une indemnité équivalente à la valeur des vivres non distribués, en cas de réduction non justifiée de la ration journalière.

Un arrêté ministériel du 22 novembre 1926 détermine, en quantités journalières et hebdomadaires, la quantité de vivres par produit et par homme embarqué.

L'article 154 de l'arrêté royal du 8 novembre 1920 décrit le mode de construction des réservoirs d'eau douce et les conditions auxquelles ils doivent satisfaire. Cet article prévoit également que l'approvisionnement d'eau potable doit être de 4 litres par personne embarquée et par jour de durée normale de traversée. L'article 155 du même arrêté royal prescrit l'établissement de compartiments spéciaux pour l'arrimage et la conservation des vivres.

Cette convention a déjà été ratifiée par la Bulgarie, la France et le Canada.

De tweede conventie betreft het diploma van scheepskok.

Deze conventie sluit aan bij de vorige en bepaalt dat niemand meer als scheepskok aan boord van een schip in dienst zal mogen worden genomen indien hij niet een bekwaamheidsdiploma heeft verworven. Een uitzondering wordt voorzien in geval van gebrek aan gediplomeerde scheepskoks, en in geval het een schepeling geldt die ten minste twee jaar behoorlijke dienst doet als scheepskok. De ter zake bevoegde autoriteit dient maatregelen te treffen betreffende de vereiste leeftijd, de vereiste minimumduur van de diensten op zee en het voorgeschreven examen.

Ter zake bestaan in België op het ogenblik geen wettelijke en reglementaire bepalingen. Niets verzet zich echter tegen de ratificatie van deze overeenkomst, gezien de regels er van in de praktijk van toepassing zijn.

Deze conventie werd reeds geratificeerd door Bulgarije, Canada, Frankrijk, Groot-Brittannië en Noord-Ierland, en door Nederland.

De derde conventie is deze betreffende het geneeskundig onderzoek van de zeelieden.

Deze conventie bepaalt dat voortaan niemand als zeeman zal mogen worden aangeworven indien hij niet een door een geneesheer getekend bewijs inlevert waaruit blijkt dat hij geschikt is voor de arbeid waarvoor hij op zee wordt gebruikt. Dit getuigschrift zal maar twee jaar geldigheidsduur hebben. Indien het alleen slaat op het onderscheiden van kleuren, geldt dit bewijs voor niet meer dan zes jaar.

De in ons land ter zake vigerende wetgeving is de wet van 5 Juni 1928, welke in artikel 21 bepaalt dat om op de monsterrol te worden ingeschreven, de zeeman vooraf moet worden onderzocht door een geneesheer, die moet vaststellen dat de inscheping van deze zeeman geen gevaar oplevert voor zijn eigen gezondheid of voor de gezondheid van de bemanning.

Het koninklijk besluit van 8 November 1920 geeft in artikel 141 de geneesheer van de inspectiedienst de nodige macht om zich te verzetten tegen het inschepen van bemanningsleden waarvan de gezondheidstoestand gevaar oplevert voor de andere ingeschepte personen. Dit artikel voorziet eveneens dat de inspectiedienst er zich van verzekert dat de zeelieden die met de uitkijk kunnen belast worden, het nodige gezichts- en gehoorvermogen bezitten.

Onze nationale wetgeving is dus in feite breder dan de conventie welke ter goedkeuring wordt voorgelegd.

De ratificatie er van geschiedde reeds door Bulgarije, Canada en Frankrijk.

De vierde conventie betreft de bewijzen van bekwaamheid van volmatrozen.

Ter zake bestaan in ons land geen wettelijke of reglementaire bepalingen. Men voorziet dat zij zullen ingevoerd worden ter gelegenheid van de herziening van het reglement van de zeevaartscholen te Antwerpen en te Oostende. De conventie voorziet dat een persoon aan boord van een schip slechts dan als volmatroos in dienst zal mogen worden genomen, indien hij overeenkomstig de nationale wetgeving als bevoegd beschouwd wordt om elke taak te vervullen waarvan de uitvoering geëist kan worden van een lid van de bemanning, gebezigd in dekdienst, en indien hij in het bezit is van een bewijs van bekwaamheid van volmatroos, afgegeven overeenkomstig bepalingen die in de conventie worden gespecificeerd.

Zo is voor de aflevering van dit bewijs van bekwaamheid een minimumleeftijd bepaald, vastgesteld door de bevoegde

La deuxième convention concerne le diplôme de cuisinier de navire.

Cette convention complète la précédente, et stipule 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. 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 en la matière devra prendre les dispositions nécessaires en ce qui concerne l'âge requis, la période minimum de service en mer et l'épreuve prescrite.

Il n'y a, à ce moment, en Belgique aucune disposition légale ou réglementaire à ce sujet. Toutefois, rien ne s'oppose à la ratification de cette convention, puisque ses règles sont appliquées dans la pratique.

La convention a déjà été ratifiée par la Bulgarie, le Canada, la France, la Grande-Bretagne, l'Irlande du Nord et les Pays-Bas.

La troisième convention est celle concernant l'examen médical des gens de mer.

Cette convention stipule que dorénavant 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. Le délai de validité de ce certificat est limité à deux années. Pour autant que le certificat se rapporte uniquement à la perception des couleurs, il restera valide pendant une durée ne dépassant pas six années.

La législation en vigueur à cet égard dans notre pays est la loi du 5 juin 1928, qui prévoit en son article 21 que l'inscription du marin au rôle d'équipage est subordonnée à une visite médicale faite par un médecin et établissant que l'embarquement du marin ne présente aucun danger pour sa propre santé ou pour celle de l'équipage.

L'arrêté royal du 8 novembre 1920 donne au médecin du service de l'inspection, en son article 141, les pouvoirs nécessaires pour s'opposer à l'embarquement des hommes d'équipage dont l'état sanitaire constitue un danger pour les autres personnes embarquées. Cet article prévoit également que le service de l'inspection s'assure que les gens de mer susceptibles d'être affectés à la vigie possèdent les facultés visuelles et auditives nécessaires.

Notre législation nationale est donc, en fait, plus large que la convention soumise à votre approbation.

La ratification a déjà été faite par la Bulgarie, le Canada et la France.

La quatrième convention concerne les certificats de capacité de matelot qualifié.

Notre pays n'a pas de dispositions légales ou réglementaires sur la matière. Il est prévu qu'elles seront prises à l'occasion de la revision du règlement des écoles de navigation d'Anvers et d'Ostende. La convention prévoit que nul ne peut être engagé à bord d'un navire comme matelot qualifié s'il n'est considéré comme compétent, aux termes de la législation nationale, pour accomplir toute tâche dont l'exécution peut être exigée d'un membre de l'équipage affecté au service du pont et s'il n'est titulaire d'un certificat de capacité de matelot qualifié délivré en conformité des dispositions spécifiées dans la convention.

Ainsi, la délivrance de ce certificat de capacité est subordonnée à un âge minimum fixé par l'autorité compétente

overheid, eveneens een minimum tijdsduur van dienst op zee, evenals een voor een bevoegde autoriteit met goed gevolg afgelegd examen.

De te bepalen minimumleeftijd mag niet lager zijn dan 18 jaar. De minimumperiode van dienst op zee, door de bevoegde overheid vast te stellen, niet korter dan 36 maanden, tenzij uitzonderingen uitdrukkelijk voorzien in de conventie. Het examen moet zijn een praktische proef in kennis van zeemanschap. Dit examen moet in ieder geval voldoende zijn om een kandidaat die met succes de proeven heeft afgelegd tot het bekomen van het brevet van « gediplomeerd sloepsgast », bedoeld in artikel 22 van het internationaal verdrag ter beveiliging van mensenlevens op zee 1929, of van de overeenkomstige bepalingen van een volgend verdrag, dat genoemd verdrag herzielt of daarvoor in de plaats treedt, van kracht in een bepaald gebied, dit brevet te doen verkrijgen.

Deze conventie werd geratificeerd door Canada, Frankrijk en Nederland.

De eerste twee conventies die U ter goedkeuring worden voorgelegd worden van kracht zes maanden nadat 9 van de 22 ingeschreven landen ze zullen geratificeerd hebben. Van deze 9 moeten er 5 zijn die een koopvaardijvloot met bruto tonnemaat van ten minste 1 miljoen registerton hebben.

De derde conventie wordt van kracht zes maanden nadat 7 van de ingeschreven landen ze geratificeerd hebben. Van deze 7 moeten er ten minste 4 zijn met elk een koopvaardijvloot met bruto tonnemaat van ten minste 1 miljoen registerton.

De laatste conventie wordt van kracht twaalf maanden nadat 2 staten ze geratificeerd hebben.

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

Door een commissaris werd de vraag gesteld hoe het gesteld is met de ratificatie door België van een andere van de 9 conventies, deze betreffende: « Hours, wages and manning ».

Op deze vraag antwoordde de Minister dat, wat ons land betreft, zich niets verzet tegen de ratificatie van deze conventie wijl de verschillende betrokken partijen hun akkoord met deze ratificatie hebben betuigd. Hij beloofde dat een wetsontwerp daaromtrent in een nabije toekomst zal worden neergelegd.

De goedkeuring van deze conventies gaf geen aanleiding tot bespreking in de schoot van uw Commissie. Het betreffende wetsontwerp werd aangenomen met algemene stemmen en het verslag eveneens.

De Verslaggever,
R. DE KINDER.

De Voorzitter,
F. BRUNFAUT.

et à une période minimum de service en mer, ainsi qu'à la condition d'avoir subi avec succès un examen devant une autorité compétente.

L'âge minimum ne peut être inférieur à 18 ans. La période minimum de service en mer à fixer par l'autorité compétente ne peut être inférieure à 36 mois, sauf exceptions explicitement prévues dans la convention. L'examen doit être une épreuve pratique des connaissances de matelotage. Cet examen doit en tout cas être suffisant pour permettre à un candidat qui en a subi avec succès les épreuves d'obtenir le brevet spécial de « canotier breveté » prévu par l'article 22 de la convention internationale de 1929 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ou par les dispositions correspondantes de toute convention subséquente, revisant ou remplaçant la convention susmentionnée, en vigueur dans un territoire déterminé.

Cette convention a été ratifiée par le Canada, la France et les Pays-Bas.

Les première et deuxième conventions soumises à votre approbation entreront en vigueur six mois après qu'elles auront été ratifiées par 9 des 22 pays membres. De ces 9 pays, 5 au moins devront posséder chacun une marine marchande d'une jauge brute d'au moins 1 million de tonneaux enregistrés.

La troisième convention entrera en vigueur six mois après la date à laquelle 7 des pays inscrits l'auront ratifiée. De ces 7 pays, 4 au moins devront posséder chacun une marine marchande d'une jauge brute d'au moins 1 million de tonneaux enregistrés.

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

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

Un commissaire demande où en est la ratification par la Belgique d'une autre des 9 conventions : celle concernant « Hours, wages and manning ».

Le Ministre répond qu'en ce qui concerne notre pays, rien ne s'oppose à la ratification de cette convention, les différentes parties en cause ayant manifesté leur accord à ce sujet. Il promet de déposer prochainement un projet de loi à ce sujet.

L'approbation de ces conventions n'a pas donné lieu à discussion au sein de votre Commission. Le projet de loi ainsi que le présent rapport ont été adoptés à l'unanimité.

Le Rapporteur,
R. DE KINDER.

Le Président,
F. BRUNFAUT.