COMMISSIE
VAN DE
EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Directoraat-Generaal
Sociale Zaken (EEG)

Directoraat-Generaal
Landbouw (EEG)

V/VI/10.828/67-N

OVERZICHT VAN DE SOCIALE TOESTAND IN DE ZEEVISSERIJ IN DE LANDEN VAN DE GEMEENSCHAP

Brussel, 15 maart 1968

V/VI/10.828/67-N

COMMISSIE
VAN DE
EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Directoraat-Generaal
Sociale Zaken (EEG)

Directoraat-Generaal
Landbouw (EEG)

V/VI/10.828/67-N

OVERZICHT VAN DE SOCIALE TOESTAND IN DE ZEEVISSERIJ IN DE LANDEN VAN DE GEMEENSCHAP

Brussel, 15 maart 1968

V/VI/10.828/67-N

INHOUDSTAFEL

VOORWOORD

Om te bereiken, dat de visserij-industrie zich in Gemeenschapsverband harmonieus ontwikkelt, heeft de Commissie evenals op landbouwgebied, overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag van Rome, voorstellen gedaan met het oog op de totstandbrenging van een gemeenschappelijk beleid in de visserijsector.

Bij de uitwerking van een dergelijk beleid moet rekening worden gehouden met het specifieke karakter van de arbeid ter zee, met de eigenaardige sociale structuur in deze sector, met de structurele en natuurlijke verschillen tussen de diverse gebieden en met de nauwe samenhang tussen de visserij-economie en de algemene economie van de lid-staten.

Gezien het uitgesproken eigen karakter van de visserijwerkzaamheden, moeten de acties op het gebied van
- de structuren,
- de markten en de buitenlandse handel,
- sociale voorzieningen

eensgezind worden gevoerd, omdat het nodig is :
- de structuren te herzien, ten einde de produktie te rationaliseren en af te stemmen op de marktschommelingen,
- de markten te organiseren en daarbij rekening te houden met de noodzaak om de produktiviteit te verbeteren en de ontwikkeling van de economisch levensvatbare ondernemingen te bevorderen,
- bij te dragen tot de uitbreiding van de markt door het handelsverkeer met derde landen te vergemakkelijken en door de markten aan te passen aan de behoeften,
- een sociaal beleid op te stellen met behulp waarvan op korte termijn bepaalde toestanden uit de weg kunnen worden geruimd, die aanmerkelijk beneden de algemeen aanvaarde sociale normen liggen, als ook de sociale toestanden, die een ernstig beletsel vormen voor de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk visserijbeleid; voorts om op lange termijn sociale gelijkstelling te bereiken voor de werknemers in de visserij, met inachtneming van het specifieke karakter van dit beroep.

De sociale politiek in de visserijsector is evenals de politiek met betrekking tot de marktstructuren een onontbeerlijk werktuig voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk visserijbeleid.

De voor de tenuitvoerlegging van een sociale politiek genomen maatregelen zullen er derhalve toe bijdragen, dat tegelijkertijd de doelstellingen op de andere gebieden van het gemeenschappelijk visserijbeleid, alsmede de fundamentele sociale doelstellingen van het Verdrag worden bereikt.

Om in het kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid een algemene sociale politiek te voeren, dient men in de eerste plaats nauwkeurig op de hoogte te zijn van de verschillende toestanden op dit gebied in de zes landen van de Gemeenschap. Alleen op deze basis kan worden nagegaan, op welke punten er moet en kan worden geharmoniseerd; dit moet het uitgangspunt vormen voor iedere stap die de Commissie ter zake zal doen.

+

+ +

Met dit doel hadden de diensten van de Commissie reeds in 1963 een "Ontwerp-overzicht van de sociale toestand in de zeevisvangst in de landen van de Gemeenschap" (doc. V/VI/9.488/63-N) gepubliceerd, dat werd opgesteld aan de hand van de door de regering van de lid-staten en door de bevoegde beroepsorganisaties verstrekte inlichtingen.

Om rekening te houden met enerzijds het advies van het Economisch en Sociaal Comité over het "rapport over de toestand in de visserijsector in de lid-staten van de EEG" en anderzijds met de wens die de sociale partners bij het overleg van 3 en 4 november 1966 hadden geuit, hebben de Commissiediensten de lijst van de voornaamste sociale vraagstukken in de landen van de EEG bijgewerkt.

Ten einde een zo volledig en nauwkeurig mogelijk basisdocument uit te werken, hebben de ter zake bevoegde diensten van de Commissie een vragenlijst opgesteld, die ten doel had de informateurs te helpen bij het aanvullen of wijzigen van de gegevens in de verschillende hoofdstukken van het Commissiedocument (doc. V/VI/9.488/63-N).

Deze vragenlijst en bovenvermeld Commissiedocument zijn aan de regeringen van de lid-staten en aan de op communautair niveau opgerichte vakorganisaties in de visserijsector toegezonden.

Bij de verwerking van de hun toegezonden gegevens hebben de Commissiediensten, voor zover enigszins mogelijk, getracht om een feitelijke situatie te schetsen, gegrond op de realiteit van de visserijsectoren in alle landen van de EEG.

+

+ +

Behalve een analytisch gedeelte dat betrekking heeft op de Gemeenschap en de voornaamste punten met tabellarische overzichten illustreert, behelst deze studie een beschrijving per land van de wettelijke, bestuursrechtelijke en conventionele situatie op het gebied van aanmonsteringscontracten, lichamelijke geschiktheid en beroepsbekwaamheid, arbeidsduur, rusttijden, beloning, levensomstandigheden aan boord, sociale zekerheid, beroepsopleiding en controle. Voor elk land is hieraan een eerste, soms rudimentair statistisch overzicht van de vissersvloot en het bemanningspotentieel toegevoegd.

Deze lijst is absoluut noodzakelijk om de ter zake bevoegde instanties de gelegenheid te geven zich uit te spreken over de sociale doelstellingen van het gemeenschappelijk visserijbeleid en de meest nijpende en om een oplossing schreeuwende sociale problemen op de voorgrond te plaatsen, zodat zij het eerst worden behandeld.

Het eerste deel van dit verslag behelst een vergelijkende samenvatting geïllustreerd met synoptische tabellen van de sociale toestand in de visserijsector in de landen van de Gemeenschap.

In het tweede deel wordt een beeld gegeven van de sociale toestand in de visserij in elk van de lid-staten aan de hand van de inlichtingen die de regeringen en de beroepsorganisaties verstrekten in antwoord op de vragenlijst die hun in april 1967 was toegezonden.

In bijlage dezes zijn enerzijds de door de Commissie van de Europese Gemeenschappen opgesomde grondbeginselen en doelstellingen voor een sociale politiek met het oog op een gemeenschappelijk beleid in de visserijsector opgenomen en anderzijds wat deze sociale politiek in de visserijsector betreft, de adviezen van het Economisch en Sociaal Comité, van het Europese Parlement en van de sociale partners over het "Rapport over de toestand in de visserijsector in de lid-staten van de EEG en grondbeginselen voor een gemeenschappelijk beleid".

Belangrijke opmerking

In dit document worden de problemen vanuit sociaal oogpunt bestudeerd. Daar zij een invloed hebben op de economische ontwikkeling van de visserijsector, moet men streven de problemen in gezamenlijk verband op te lossen.

Bepaalde vraagstukken zijn reeds in een vergevorderd stadium van behandeling bij het Directoraat-generaal Landbouw. Dit is met name het geval met het werk en de vormen van samenwerking. Deze studies zijn nog niet voltooid, maar tijdens een uitgebreide behandeling van deze problemen zal er rekening mee worden gehouden.

EERSTE DEEL : VERGELIJKENDE SAMENVATTING VAN DE SOCIALE TOESTAND

HOOFDSTUK I

DE VISSERSVLOOT IN DE EEG

De structuur van de vissersvloot vertoont van land tot land aanzienlijke verschillen. Tot de oorzaken van dit verschijnsel behoren o.a. :

a) de uiteenlopende vismethoden,

b) de afstand, de diepte, de geologie en de ecologie van de visgronden,

c) de plaatselijke tradities,

d) de marktsituatie en de opslorpingscapaciteit van de markt, hetgeen bepalend is voor het invoeren en tot ontwikkeling brengen van bepaalde visserijtypen,

e) de door de verschillende lid-staten gevolgde beleidsvormen met het oog op de regeling van de scheepsbouw en het invoeren of tot ontwikkeling brengen van bepaalde typen vissersvloten.

De statistieken waarover wij beschikken om de structuurverschillen tussen de vissersvloten te kunnen laten uitkomen zijn zeer dikwijls van land tot land moeilijk te vergelijken. Tabel 1 geeft echter een beeld van de numerieke grootte en de totale tonnage van de vloot van de Gemeenschapslanden en legt de nadruk op de voornaamste verschillen.

Wat de situatie in 1965 betreft (motorschepen en stoomschepen), valt te constateren, dat Frankrijk over de grootste bruto-registertonnenmaat beschikt (281.390 ton), gevolgd door Duitsland (158.876) en door Italië (153.299), welk land echter het grootste aantal schepen bezit (16.708 tegen 13.566 in Frankrijk en 1.874 in Duitsland). Er valt dus een belangrijk structuurverschil te constateren wat de gemiddelde tonnenmaat per schip betreft. Italië en tot op zekere hoogte Frankrijk hebben een groot aantal schepen van geringe tonnage, terwijl Duitsland een aanzienlijk

hogere gemiddelde tonnenmaat vertoont (hetzelfde geldt voor België en Nederland). Bovendien beschikt Italië over een groot aantal kleine roei- en zeilvaartuigen voor de visserij (23.960) die gemiddeld iets meer dan een ton meten.

Tabel 1

De vissersvloot in de Gemeenschap

Indeling van de schepen naar wijze van voortstuwing

	Aantal				brt			
	1953	1963	1964	1965	1953	1963	1964	1965
Stoomschepen								
BR Duitsland	200	73	69	68	95.352	43.911	41.922	41.401
Frankrijk	60	-	-	-	25.050	-	-	-
Italië	-	-	-	-	-	-	-	-
Nederland	44	4	4	4	11.396	1.381	1.381	1.381
België	6	1	-	-	3.291	568	-	-
EEG	310	78	73	72	135.089	45.860	43.303	42.782
Motorschepen								
BR Duitsland	2.136	1.878	1.825	1.806	54.961	107.594	116.954	136.336
Frankrijk	11.530	13.289	13.817	13.566	176.139	262.640	281.390	287.776
Italië	7.905	16.050	16.708	-	87.137	142.268	153.299	-
Nederland	1.887	2.067	1.590	1.436	74.456	103.886	101.924	90.742
België	404	395	388	383	22.379	28.301	29.280	29.859
EEG	23.862	34.219	34.328	-	415.072	651.389	682.847	-
Stoom- en motorschepen								
BR Duitsland	2.336	1.951	1.894	1.874	150.313	151.505	158.876	177.737
Frankrijk	11.590	13.829	13.817	13.566	201.189	268.640	281.390	287.776
Italië	7.905	16.050	16.708	-	87.137	142.268	153.299	-
Nederland	1.931	2.071	1.594	1.440	85.852	105.267	103.305	92.123
België	410	396	388	383	25.670	28.869	29.280	29.858
EEG	24.172	34.297	34.401	-	550.161	696.249	726.150	-
Zeil- en roeiboten								
BR Duitsland	1.219	1.044	987	-	-	-	-	-
Frankrijk (1)	3.368	-	-	-	9.076	-	-	-
Italië	38.296	30.322	29.960	-	56.989	39.330	38.414	-
Nederland	622	845	174	-	1.532	1.174	366	237
België	-	-	-	-	-	-	-	-
EEG	-	-	-	-	-	-	-	-

(1) alleen zeilvaartuigen

In het tijdvak 1953-1965 is de totale vissersvloot in de EEG toegenomen zowel wat het aantal afzonderlijke schepen als de globale brutotonnenmaat betreft

Neemt men de aan het buitenland verkochte of afgedankte schepen in aanmerking, dan blijkt, dat de tonnage en het aantal gedurende dezelfde periode in de vaart gebrachte nieuwe schepen hoger zijn dan de geregistreerde nettotoename.

Deze stijging heeft zich echter niet in alle lid-staten voorgedaan.

- in Italië gaat de toename van het aantal schepen gepaard met een stijging van de tonnenmaat;
- in Frankrijk gaat de stijging van de totale tonnage gepaard (vanaf 1960) met een afname van het aantal schepen, hetgeen wijst op een stijging van de gemiddelde tonnenmaat per schip;
- in Duitsland en in België neemt de vloot regelmatig en voortdurend af vooral vanaf 1960;
- in Nederland (vanaf 1960), belangrijke inkrimping van de vloot en matige daling van de totale tonnenmaat, bijgevolg stijging van de gemiddelde tonnage per schip.

In de verschillende landen werden dus uiteenlopende wegen bewandeld op het gebied van de bouw of ombouw van vissersschepen, ook al blijkt over het geheel genomen het communautaire produktiepotentieel verbeterd te zijn.

In ieder geval is het moeilijk om uit zulke algemene gegevens nauwkeurig af te leiden hoe de structuur van de vissersvloten van de lid-staten zich precies wijzigt.

Conclusies :

De ontwikkeling die de vissersvloten van de lid-staten sinds de tweede wereldoorlog hebben doorgemaakt, wordt gekenmerkt door belangrijke technische verbeteringen aan schepen en viswerktuigen.

De stoomketels zijn verdwenen, de motoren hebben een veel groter vermogen dan voor de oorlog, de vistechnieken met sleepnetten over de achtersteven worden steeds meer geperfectioneerd, evenals de uitrustingsinstallaties voor de verwerking van de vangst aan boord. De schepen voor seizoenvisserij zijn vervangen door schepen die op velerlei wijzen gebruikt kunnen

worden. Bovendien maakt men dikwijls gebruik van echoloden, voor de plaatsbepaling van de visbanken en zijn de schepen steeds meer uitgerust met moderne navigatie-instrumenten (radar, enz. ...).

Onafhankelijk van de stijging van het aantal en de tonnage van de schepen, zijn deze technische verbeteringen en de op biologisch en hydrografisch gebied geboekte vooruitgang dus van grote invloed geweest op het rendement van de vissersvloten en dit zal ook in de toekomst het geval zijn.

HOOFDSTUK II

AANTAL VISSERS IN DE GEMEENSCHAP

Het is buitengewoon moeilijk een volledige en vergelijkende tabel op te stellen van het aantal vissers in de EEG, omdat de door de lid-staten geleverde statistieken noch volkomen onderling vergelijkbaar, noch voldoende gedetailleerd zijn.

Tabel 2

Aantal vissers in de lid-staten

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Duitsland	9538	9660	9411	10033	9819	9528	8899	8453	8238	8041	8212
België	1800	1816	1818	1752	1704	1736	1678	1638	1493	1461	1464
Frankrijk	50399	51099	50311	50228	46601	45042	43959	41358	41956	42119	42382
Italië	49107	51096	53410	55335	40066	47856	51002	52211	53111	54800	.
Nederland	8391	8397	8263	7578	7839	7898	8741	8286	7660	7897	7152
Totaal	119235	122068	123213	124976	112029	112060	114334	111946	112448	114318	.

Bovenstaande tabel geeft een beeld van de ontwikkeling van het aantal werknemers bij de visserij in de lid-staten tussen 1955 en 1965. In Duitsland, Frankrijk, Nederland en België valt een lichte daling van het aantal vissers te constateren terwijl dit in Italië een geringe stijging vertoont.

In Duitsland waren de 8.212 in 1965 aangemonsterde vissers als volgt verdeeld :

4.703 op trawlers
2.400 op schepen voor kustvisserij
1.109 op loggers.

In België kunnen de 1.436 zeevissers als volgt worden onderverdeeld :

129 schipper-eigenaren
210 schippers in loondienst
738 matrozen, stuurlieden en bootslieden
281 leden van het machinekamerpersoneel
97 leerling-matrozen, scheepsjongens, enz.
3 marconisten
6 koks.

In Frankrijk behoren op 42.387 zeevissers, 4.481 tot bemanningen met een minimum garantieloon en 37.901 tot bemanningen die op percentage vissen.

In Italië telde men in 1966 119.634 in de visserijsector werkzame personen; 45.150 hiervan bedreven de visserij als hoofdactiviteit, terwijl 72.358 haar als nevenberoep uitoefenden; de 2.126 overige personen verrichtten werkzaamheden aan de wal.

In 1964 waren de 54.800 personen die de visserij als hoofdactiviteit bedreven als volgt verdeeld :

20.452 op motorschepen met gemotoriseerd vistuig,
34.348 op motorschepen zonder gemotoriseerd vistuig.

In Nederland waren de 7.172 zeevissers als volgt onderverdeeld :

1.780 zeevissers
2.605 kottervissers
438 andere zeevissers en kustvissers
2.329 zoetwatervissers, IJsselmeervissers, vissers van schaal- en weekdieren.

Ter correctie van het seizoenmatige karakter van de visserij, welke bezigheid niet alleen door het weer wordt bepaald, doch ook door de verplaatsingen van de verschillende vissoorten, hetgeen voor de meeste vissers perioden van werkloosheid veroorzaakt, is de Commissie begonnen met een diepgaande studie van de "Omvang en graad van arbeidsbezetting in de zeevisserij" ten einde een nauwkeurig beeld te verkrijgen van de werkgelegenheid in de visserijsector. Deze studie, die binnenkort zal worden gepubliceerd, geeft nauwkeurige aanwijzingen omtrent het visserspotentieel in de lid-staten (functie - leeftijd - vissysteem - enz. ...). Aan de hand daarvan zal men alle vraagstukken kunnen bestuderen, die zich voordoen in verband met de werkgelegenheidsstabiliteit, de vakopleiding, de omscholing, enz. ...

HOOFDSTUK III

DE ORGANISATIE VAN HET BEROEPSMILIEU

In de regel zijn alle reders in beroepsorganisaties gegroepeerd, terwijl de vissers in loondienst in België voor 80 % bij vakorganisaties zijn aangesloten, in Nederland voor meer dan 50 % en in de andere lid-staten voor minder dan 50 %.

De zelfstandige vissers zijn in verschillende organisaties gegroepeerd. Deze organisaties zijn echter talrijk en uiteenlopend. De problemen in verband met de vissers voor eigen rekening doen zich vooral gevoelen in Frankrijk en Italië, waar de ambachtelijke visserij een zeer belangrijke plaats inneemt.

Vooral in Italië en in Frankrijk zijn zeer veel coöperaties, terwijl de enkele in de andere lid-staten bestaande coöperaties een vrij beperkte actie en invloed hebben.

In België, Nederland en Duitsland worden op landelijk niveau collectieve overeenkomsten afgesloten, terwijl dit in Frankrijk op gewestelijk en in Italië op plaatselijk niveau geschiedt.

Voor alle vissers, of althans voor een groot gedeelte van hen die bepaalde soorten visserij bedrijven, zijn de arbeidsvoorwaarden in overeenstemming met de bepalingen van de collectieve overeenkomsten, scheidsrechterlijke vonnissen of besluiten, terwijl de kleine visserij en de ambachtelijke visserij onderworpen zijn aan de ter plaatse heersende zeden en gewoonten.

De collectieve overeenkomsten zijn er in de regel voornamelijk op gericht om het beloningssysteem van de bemanningsleden vast te stellen; soms is er sprake van arbeidsvoorwaarden, doch dan in het algemeen.

Vanzelfsprekend verschillen deze collectieve overeenkomsten al naar het soort visserij, de haven, het land, het type schip en het soort maatschap. Op dit gebied kan werkelijk vruchtbaar harmonisatiewerk worden verricht.

De Commissie van de Europese Gemeenschappen is begonnen met een studie over "de vormen van coöperatie in de sector zeevisserij en de invloed

daarvan op de ontwikkeling van de produktie- en verkoopstructuren". Aan de hand van deze studie zal men de vraagstukken in verband met de coöperaties en de zelfstandige vissers (ambacht) grondiger kunnen bestuderen.

Tabel 3

De organisatie van het beroepsmilieu

Land	Reders	Vakbonden	Zelfstandigen	Coöperaties	Collectieve overeenkomsten
Duitsland	1)Verband der Deutschen Hochseefischereien 2)Verband der Deutschen Heringfischereien	1)Vakbonden van openbare en vervoersdiensten 2)Duitse personeelsvakbond	1)Duitse visserszvereniging 2)Bond van beroeps- en amateurvissers	Talrijke plaatselijke in- en verkoopcoöperaties Duitse Reiffeisen cooperaties	Nationale collectieve overeenkomsten 1)in de open zeevisserij 2)loggervisserij
België	Rederscentrale	1)Belgische transportarbeidersbond (ABVV) 2)Christelijke federatie van vervoerspersoneel (ACV) 3)Algemene centrale der liberale vakbonden van België	Dit begrip bestaat hier niet	Samenwerkende vennootschap voor visserijbenodigdheden (SCAP)	Nationale collectieve overeenkomsten Bespreking door het nationaal paritaire comité voor de zeevisserij Deze collectieve overeenkomsten worden in het algemeen rechtsgeldig gemaakt bij Koninklijk Besluit
Frankrijk	1)Union Interfédérale des amateurs de la pêche (overkoepelende vakbond van visserijreders) 2)Syndicat autonome des patrons de la pêche au large et hauturière (Zelfstandig vakverbond van schippers bij de open zeevisserij	1)Officieren a-Synd.nat.des off. de la pêche(CFDT) b-Féd.nat.des cap., off., comm.(CGT) c-Féd.des Synd. d'off.mécaniciens de la marine march. 2)Bootslieden en lager personeel: Féd.nat. des syndicats des marins (CFDT) Féd.nat.des syndicats maritimes (CFT) Féd.nat.de la marine marchande (FO)	Fédération française des syndicats professionnels des marins (Franse federatie van zeeliedenvakbonden)	Confédérations des organismes des crédits maritimes mutuels 55 bevoorradingscooperaties 44 brandstofcoöperaties 15 schorings- en visverhandelingscooperaties 4 conservencoöperaties 1 uitrustingscoöperatie 1 coöperatie van beheer	Collectieve overeenkomsten op nationaal niveau Collectieve overeenkomsten op gewestelijk niveau en vooral in iedere haven (trawlvisserij en tonijnvisserij)

Tabel 3 (vervolg)

Organisatie van het beroepsmilieu

Land	Reders	Vakbonden	Zelfstandigen	Coöperaties	Collectieve overeenkomsten
Italië	Federpesca aderente alle Confindustria	Libera pesca - CISL UIL Pesca - UIL Sindicato italiano pescatori - CGIL Federazione nazionale lavoratori CISNAL		Bond van Italiaanse coöperaties Nationale bond van visserijcoöperaties	Plaatselijke collectieve overeenkomsten Mazara del Vallo
Nederland	1) Redersvereniging van de Nederlandse zeevisserij 2) Vereeniging van Reeders van Vischersvaartuigen te IJmuiden	1) Centrale van zeevarenden ter koopvaardij en visserij (NVV) 2) Christelijke Bedrijfsgroepen Centrale (CNV) 3) Katholieke bond van vervoerspersoneel (NKV)	1) Vereniging van schippereigenaren te Katwijk 2) Vereniging van kottervissers	In- en verkoopcoöperaties Plaatselijke invloed	Nationale, collectieve overeenkomsten voor de verschillende soorten visserij trawlvisserij haringvisserij drijfnetvisserij

HOOFDSTUK IV

AANMONSTERING EN CONTRACTEN

A. Rechtsbronnen

De hiernavolgende tabel biedt een overzicht van de wettelijke, bestuursrechtelijke en contractuele bronnen, die regels geven voor de aanmonstering van zeevissers in de landen van de Gemeenschap.

B. Aanwerving

In de regel wordt in alle lid-staten de bemanning rechtstreeks door de reder aangeworven; er wordt praktisch geen gebruik gemaakt van de officiële arbeidsbemiddelingsbureaus, zelfs wanneer dit bij de wet is voorgeschreven.

C. Inhoud van het contract

De inhoud van de contracten wisselt al naar het bedreven visserijtype, het vissersschip en de haven of het land waar het contract werd gesloten. In Duitsland en in Frankrijk zijn de rechten en plichten van de overeenkomstsluitende partijen vrij duidelijk in de monsteringscontracten neergelegd, terwijl in Italië, België en Nederland deze bepalingen vaag zijn of dikwijls niet bestaan.

Ofschoon verdrag no. 114 van de I.A.O. betreffende de arbeidsovereenkomst van vissers door de Bondsrepubliek Duitsland, België, Italië en Frankrijk is bekrachtigd, hebben deze staten geen passende en doeltreffende maatregelen genomen om de rechten en plichten van de overeenkomstsluitende partijden ondubbelzinnig vast te stellen en om naar soort navigatie, visserijtype of bedrijfscategorie, een geschikt formulier op te stellen als basis voor de aanmonsteringscontracten.

De arbeidsovereenkomst wordt vooral gebruikt bij de aanmonstering van bemanningen van vrij grote schepen; bij de andere categorieën vaartuigen, met name de kleine schepen die slechts in het visseizoen en zuiver ambachtelijk worden geëxploiteerd, is dit meestal geen gewoonte.

Tabel 4

Rechtsbronnen

	Duitsland	België	Frankrijk	Italië	Nederland
Wetsbepalingen	Wet 26/7/1956 in haar versie van 25/8/1961 bepaalt algemene reglementering	Wet van 26/7/1928 gewijzigd bij de wet van 15/6/1961 bepaalt algemene reglementering	Wetboek voor arbeid ter zee. Wet van 13/12/1926, gewijzigd bij de wetten van 13/2/1929, 30/6/1934, 11/4/1942, 16/6/1944, 22/7/1950 en verschillende decreten	Wetboek van scheepvaart artikelen 115, 118, 122	Schepenbesluit en Wetboek van Koophandel art. 400
Contractuele bepalingen (collectieve overeenkomsten)	Openzeevisserij Loggervisserij	Nationaal paritair comité voor de zeevisserij. Bij koninklijk besluit voorgeschreven sociale onderhandelingen	Grote(zee)visserij Openzeevisserij (openzeetrawler) Alcabare visserij (Afrikaanse tonijn) Plaatselijke collectieve overeenkomsten	Plaatselijke collectieve overeenkomsten	Haringdrijfnetvisserij trawlervisserij (zuidcontract, noordcontract) kottervisserij loggervisserij oester- en mosselvisserij
Arbeidsovereenkomst	Inschrijving op de monsterrol en loonboekje	Inschrijving op de monsterrol. Meestal geen schriftelijke overeenkomst	Inschrijving op de monsterrol 1) arbeidsovereenkomst 2) persoonlijk monsterboekje	1) Inschrijving in het zeeliedenregister 2) Aanmonsteringscontract voor de zeevisserij	Arbeidscontract voor de scheepvaart

V/10.828/67-N

D. Contract-typen

In alle lid-staten worden de contracten hetzij voor bepaalde, hetzij voor onbepaalde, hetzij voor één of meer visreizen afgesloten.

E. Aanmonsteringsvoorwaarden

1. Lichamelijke geschiktheid

a) minimum leeftijd

Verdrag no. 112 van de I.A.O. betreffende de minimum leeftijd voor toelating tot tewerkstelling als visser, is bekrachtigd door de Bondsrepubliek Duitsland, België, Frankrijk en Nederland. De hiernavolgende tabel 5 bevestigt, dat de lid-staten op dit gebied naar een zekere onderlinge harmonisering hebben gestreefd.

b) geneeskundig onderzoek van de vissers

Verdrag no. 113 van de I.A.O. betreffende het geneeskundig onderzoek van vissers, is bekrachtigd door België en Frankrijk. Ofschoon in alle landen voorschriften bestaan inzake de verplichting om zich aan een geneeskundig onderzoek te onderwerpen, wisselen de aard van dit medisch onderzoek en de eisen van lichamelijke geschiktheid van land tot land; soms zijn zij ook verschillend naar gelang van het soort visserij en de door de zeevisser aan boord beklede functie.

2. Beroepsbekwaamheid

De technische en wetenschappelijke ontwikkeling die zich in het visserijbedrijf voltrok, heeft diepgaande wijziging gebracht in de arbeidsomstandigheden van de vissers en in de eisen van beroepsbekwaamheid en vakopleiding.

De voor de bemanning of voor bepaalde bemanningsleden vereiste vakbekwaamheid wordt beschreven in hoofdstuk IX "Beroepsopleiding".

Voor schepen met een geringe tonnage wordt in de regel geen enkele vorm van vakopleiding geëist.

Tabel 5

Lichamelijke geschiktheid : a) minimum leeftijd

Wetsvoorschriften	Duitsland	België	Frankrijk	Italië	Nederland	I.A.O.-Verdragen
Werkzaamheden aan boord van vissersschepen	volle 15 jaar	volle 15 jaar	volle 15 jaar	volle 15 jaar	volle 15 jaar	volle 15 jaar
Uitzonderingen - schoolvakanties - opleidingsschepen	volle 14 jaar met toestemming	volle 14 jaar met getuigschrift scheepsjongen of leerling-visser	volle 13 jaar met toestemming	volle 10 jaar met toestemming	volle 14 jaar met toestemming	volle 14 jaar met toestemming op voorwaarde
Werkzaamheden van tremmers of stokers Machinekamerwerkzaamheden	volle 18 jaar	volle 18 jaar	volle 18 jaar	volle 19 jaar	volle 18 jaar	volle 18 jaar
vallend onder de arbeidsbescherming voor minderjarigen	14-18 jaar	14-18 jaar	14-16 jaar aankomend scheepsjongen 16 jaar scheepsjongen 18 jaar scheepsjongen	volle 19 jaar	volle 18 jaar	14-18 jaar
b) geneeskundig onderzoek van de vissers						
Aanmonstering op een vissersschip	Verklaring van lichamelijke geschiktheid voor de arbeid ter zee	Verklaring van algemene geschiktheid	Geneeskundige verklaring	Geneeskundige verklaring	Geneeskundige verklaring	Verklaring van lichamelijke geschiktheid voor de arbeid ter zee
Verklaring, afgegeven door	Een door de ziekas voor zeelieden bevoegd arts	Door de zeevaartinspectie erkend arts	Schepelingenarts	Door de zeeliedeninspectie erkend arts	Door de scheepvaartinspectie erkend arts	Door de bevoegde overheidsinstantie erkend arts
Geldigheidsduur van de verklaring	-18 jaar = 1 jaar +18 jaar = 2 jaar keukenpers. = 1 jaar	-21 jaar = 1 jaar +21 jaar = 2 jaar	-18 jaar = 6 mnd. +18 jaar = 1 jaar		Geldig voor 6 jaar met controle om de 2 jaar	-21 jaar = max. 1 jaar +21 jaar = vastgesteld door de bevoegde overheidsinstantie

F. Aantal opvarenden en samenstelling van de bemanning

Wanneer er al wetsvoorschriften bestaan, dan behelzen deze in de regel de verplichting om zoveel bemanningsleden aan te monsteren dat het werk aan boord zowel ter zee als op de rede overeenkomstig de algemene bepalingen van de wetgevingen voor de visserijsector kan worden georganiseerd. Het aantal bemanningsleden is dikwijls nauwkeurig vastgesteld bij collectieve overeenkomsten of besluiten van de havenmeester (Italië). De samenstelling van de bemanningen is zeer verschillend naar gelang van het soort visserij, de tonnage van de schepen, het gebied, de haven of het land. In de volgende voorbeelden wordt een samenvatting gegeven van de terzake beschikbare gegevens.

In Duitsland worden de normen voorgeschreven in bestuursrechtelijke besluiten, richtlijnen of collectieve overeenkomsten.

	Gemiddeld aantal bemanningsleden
grote haringvisserij	18 tot 20
openzeevisserij	11 tot 14

In België verplicht de wet tot aanmonstering van een zodanig aantal bemanningsleden dat het werk aan boord, zowel ter zee als op de rede, behoorlijk kan worden georganiseerd.

Minimum aantal bemanningsleden

3 man voor schepen van minder dan 120 PK en

8 man voor schepen van meer dan 750 PK.

In Frankrijk wordt het aantal bemanningsleden veelal in collectieve overeenkomsten geregeld. De scheepvaartwetgeving beperkt zich tot de vaststelling van het minimum machinekamerpersoneel.

	Gemiddeld aantal bemanningsleden
trawlers met oliemotor, haven van Lorient	11 tot 15 man
" " " , haven van Boulogne	14 tot 22 man
" " " , haven van Concarneau	9 tot 12 man
" " " , particuliere rederij	13 tot 15 man

In Italië bepaalt de havenmeester het aantal bemanningsleden voor elk schip. Hij moet ervoor waken, dat er voldoende bemanningsleden aan boord zijn om de doeltreffendheid van alle diensten en de veiligheid van het schip en van de daarop vervoerde personen te waarborgen.

Gemiddeld aantal bemanningsleden

trawlers	4 tot 10 man
grote trawlers	25 man
visserij in de Atlantische Oceaan	50 tot 60 man
loggers	12 tot 24 man
kelibia-visserij	9 man
lampadura-visserij	11 man

In Nederland wordt het aantal bemanningsleden aangegeven door de bepalingen van de verschillende loonregelingen en door enkele wetsbepalingen.

trawlers	5 tot 14 man
andere soorten visserij	4 tot 11 man

Er dienen maatregelen te worden genomen om deze verschillende regelingen zodanig met elkander in overeenstemming te brengen, dat zij zowel wat hun sociale uitwerking als hun invloed op de economie betreft, onderling vergelijkbaar worden.

G. Einde van het dienstverband

De visserij is zeer aan de seizoenen gebonden; bepalend zijn niet alleen het weer, doch ook de verplaatsingen van de verschillende vissoorten. Voor de meeste vissers heeft dit perioden van werkloosheid ten gevolge en voor velen van hen ontslag.

De lid-staten hebben echter bepaalde maatregelen getroffen om de voortdurende tewerkstelling van de vissers te waarborgen. In het algemeen mogen de vissers niet zonder opzegtermijn worden ontslagen. De opzegtermijn varieert tussen 24 uur en 6 maanden. De meest voorkomende termijnen zijn die van 24 of 48 uur.

In Duitsland - voor kapiteins, officieren en andere bemanningsleden
minder dan 6 maanden : opzegtermijn van 48 uur
meer dan 6 maanden : opzegtermijn van 6 weken.
Voor matrozen is de opzegtermijn 48 uur.

In België - bedraagt de opzegtermijn in de regel 48 uur, behalve in de visserij ter verse, waar hij op 24 uur is vastgesteld.

In Frankrijk - geldt voor zeelieden in vaste dienst een opzegtermijn van 1 maand en voor niet vast aangenomen zeelieden een opzegtermijn van 48 uur.

In Italië - bedraagt de opzegtermijn in de regel 8 dagen of hij wordt bepaald door de ter plaatse heersende gewoonte.

In Nederland - is de opzegtermijn gelijk aan één visreis of aan zeven dagen, wanneer tussen twee visreizen zeven dagen verlopen.

HOOFDSTUK V

LONEN EN BELONINGSMETHODEN

Het is onmogelijk gebleken om in een tabel de grote verscheidenheid weer te geven van de beloningssystemen in de visserijsector in de verschillende lid-staten. De hiernavolgende gegevens moeten als een algemene samenvatting worden beschouwd.

Over het algemeen worden twee systemen toegepast : enerzijds het aandeel in de opbrengst en anderzijds het vaste loon, gecombineerd met een aandeel in de besomming.

I. Aandeel in de besomming

Het percentage van het aandeel in de opbrengst is zelfs voor ieder scheepstype verre van gelijk. Het wisselt nl. niet alleen naar land, thuishaven en scheepstype, doch ook naar gelang van de berekeningsbasis.

Het vaste loon kan worden gecombineerd met een aandeel in de opbrengst of vergezeld gaan van premies, waarvan de hoogte wordt bepaald door de ontscheepte vangst. Ook bij dit systeem bestaat een grote verscheidenheid van berekeningsmogelijkheden.

Hier volgt een tabel die in grote trekken de in de lid-staten geldende methoden van beloning met aandeel in de besomming tracht te geven. Wat Duitsland betreft, hebben wij geen enkele aanwijziging over de beloning met aandeel in de opbrengst, ofschoon dit systeem bij de kottervisserij wordt toegepast.

Beloningssystemen met aandeel in de opbrengst

	Duitsland	België	Frankrijk	Italië	Nederland
A. Rechtsbronnen	Wetboek van arbeid ter zee c.a.o.'s	Wet van 23/9/1931 c.a.o.'s individuele overeenkomsten	Wetboek van arbeid ter zee c.a.o.'s	Decreet art.43 van 23/11/1944 c.a.o.'s Gebruiken	C.a.o.'s
B. Wijze van beloning					
1) Aandeel in de opbrengst					
a) Berekeningsgrondslag	netto-opbrengst	omzet van de bruto-vangst	netto-opbrengst	netto-opbrengst	netto-opbrengst
b) Verdeling tussen de reder en de bemanning					
-% voor de reder					
kustvisserij		49 % à 57 %	50 %	52 %	66 %
openzeevisserij		70 %	60 %	54 %	72 %
Atlantische visserij		74 %	65 %	-	74 %
-% voor de bemanning					
kustvisserij		43 % à 51 %	50 %	48 %	34 %
openzeevisserij		30 %	30 %	46 %	28 %
Atlantische visserij		26 %	35 %	-	26 %
c) Verdeling tussen de bemanningsleden					
schipper			1 1/2	2 delen	2 delen
machinist			1 1/4	1 1/4	1,35
matroos			1	1	1
lichtmatroos			3/4	3/4	0,80
scheepsjongen			1/2	1/2	0,65
d) Toepassing van dit beloningssysteem	kotter-visserij	90 %	85 %	95 %	(1)

(1) Alle vissers ontvangen een gegarandeerd weekloon, indien het deel, waarop zij recht hebben lager uitvalt dan dit gegarandeerd bedrag.

2) Garantieloon

Duitsland : het garantieloon is van toepassing wanneer de som van de visserijpremie en het aandeel in de vangst beneden het bedrag van het garantieloon komt te liggen. Deze beloningsmethode geldt bij de openzeevisserij en de loggervisserij.

België : het loon van de bemanning bestaat uit een vast bedrag per visreis en een percentage van de omzet van de brutovangst. Dit systeem wordt slechts op vier schepen van klasse VI toegepast.

Frankrijk : de zeeman heeft recht op een gegarandeerd minimum maandloon, wanneer zijn aandeel in de maandelijkse omzet lager uitvalt dan dit loon. Soms komen bovenop dit minimum garantieloon ook nog premies naar verhouding van de ontscheepte tonnage.

Italië : hier is een vast maandelijks bedrag voorgeschreven met een percentage van de opbrengst van de visreis, een percentage van de waarde van elke 100 kg ontscheepte bevroren vis. Dit systeem wordt toegepast op sommige schepen die de Atlantische Oceaan bevissen.

Nederland : de voor de verschillende typen visserij geldende collectieve overeenkomsten garanderen de zeelieden voor elke reis een week- of maandloon. Bij alle visserijtypen in Nederland geldt een gegarandeerd minimum week- of maandloon.

In de hiernavolgende tabel is een poging gedaan om voor de grote visserij (schepen met een motorvermogen tussen 500 en 1000 PK), het gemiddeld garantieloon in de verschillende lid-staten aan te geven, omgezet in Belgische franken; men dient dit echter niet als een statistiek te beschouwen.

	Duitsland (1)	België (2)	Frankrijk (3)	Italië (4)	Nederland (5)
Kapitein	20.000 + 1 1/2 tot 2 1/2 % van de vangst	27.600	16.000 + een zeker percentage	24.000	14.000
Machinist	van 12.800 tot 16.900	18.000	12.500	14.500	12.000
Matroos	± 10.600	11.700	10.000	9.600	9.600
Scheepsjongen	± 6.200	5.500	7.000	5.200	5.200

(1) Gegarandeerd minimumloon voor de openzeevisserij

(2) Forfaitair loon voor de bemanning van schepen van klasse V (openzeevisserij), dat als grondslag dient voor de sociale verzekeringspremies

(3) In de haven van Boulogne gegarandeerd minimumloon

(4) Forfaitair loon voor de bemanning van schepen die de Atlantische visserij bedrijven; dit bedrag vormt de grondslag voor de berekening van de sociale verzekeringspremies

(5) Garantieloon voor de trawlvisserij - Zuidcontract.

De beloning van de zeevissers in de kleine visserij ligt natuurlijk lager dan de in bovenstaande tabel vermelde bedragen.

Bij de bestudering van de visserslonen blijkt duidelijk, dat men in Italië, België en Frankrijk meer en meer terugkeert tot de "beloning op percentage". Met name in Italië geldt slechts voor de bemanning van drie schepen die de Atlantische Oceaan bevissen de garantieloonregeling.

Enerzijds bestaat er een groot verschil tussen de methoden van verdeling van de bruto- of nettovangstresultaten en anderzijds een grote verscheidenheid in de onderdelen van het inkomen van de werknemers in loondienst.

C. Normen

Over het algemeen wordt in alle lid-staten het loon door de volgende normen bepaald :

- het scheepstype
- het soort visserij
- de functie van de visser
- het aantal dienstjaren
- de hoeveelheid van de vangst
- de opbrengst van de vangst.

D. Voordeel in natura

In alle lid-staten hebben de vissers per visreis recht op een bepaalde hoeveelheid vis (in de regel 10 kg) of op de tegenwaarde daarvan in geld.

Kleine vissen, levertraan, enz... worden door de bemanning en de reder onderling verdeeld.

In de grote visserij wordt de kost gratis verstrekt, terwijl bij de kustvisserij of de visvangst in de Middellandse Zee de visser een kostvergoeding ontvangt die kan variëren van 75 tot 100 % van de waarde van het voedsel. De collectieve overeenkomsten omvatten in het algemeen een lijst van de noodzakelijke voedingsmiddelen.

In België, Duitsland, Italië en Nederland wordt een kledingvergoeding gegeven. Deze wisselt naar gelang van het visserijtype en de functie van de visser.

E. Premies

In Nederland en in Italië bestaat een groot aantal premies (voor diepgevroren produkten, het stuwen en overhevelen van de vangst, het boeten van netten, het slepen en verlenen van bijstand, en het mijnenrisico).

In Italië worden Kerst- en Paasgratificaties verleend, die telkens één maand loon bedragen.

In België werkt men met gewone premies en aanmoedigingspremies voor de scheepsjongens.

In Frankrijk wordt een premie gegeven voor het ketelbikken en voor sommige andere werkzaamheden.

F. Uitbetalingssystemen

In de regel ontvangen de zeevissers die onder het garantieloonsysteem vallen een week- of maandloon, terwijl de zeevissers voor wie de regeling van beloning met een aandeel in de opbrengst geldt, na iedere visreis worden uitbetaald. De gage mag nooit in een slijterij worden uitbetaald.

G. Overuren

In Duitsland schrijven de collectieve overeenkomsten bepaalde tarieven voor overuren voor. Ieder arbeidsuur dat buiten de normale regeling valt wordt namelijk gehonoreerd met het overurentarief.

In Frankrijk speelt het begrip overuur slechts een rol voor walarbeid, verricht door zeelieden die als bezoldiging het minimum garantieloon ontvangen.

Hoewel er regels bestaan, variëren in Italië de normen voor de beloning van overuren naar gelang van het voor de aanmonstering van de bemanning gebruikte contracttype.

In België en in Nederland is de arbeidsduur onbeperkt; derhalve is er geen sprake van speciaal beloonde overuren aan boord van de visserasschepen.

H. Gebrek aan personeel

In het algemeen heeft de opvarende die een andere functie moet vervullen dan die waarvoor hij is aangeworven, wanneer deze functie beter wordt beloond dan de zijne, recht op de bij deze nieuwe functie behorende gages gedurende het tijdvak waarin hij deze uitoefent.

HOOFDSTUK VI

ARBEIDSDUUR - FEESTDAGEN EN VAKANTIES

A. Arbeidsduur

1) De arbeidsduur ter zee is in alle EEG-landen gereglementeerd, behalve in België en in Nederland. In de praktijk houdt men echter veelal geen enkele rekening met wettelijke of contractuele voorschriften terzake.

2) Voor de arbeidsduur op de visgronden bestaan in geen der lid-staten beperkingen; er wordt gewerkt zolang de visvangst zulks vereist.

Voor jeugdige zeelieden blijft echter in Duitsland het aantal arbeidsuren tot 8 of maximaal tot 12 beperkt en in Nederland wordt meestal geen beroep gedaan op de diensten van bemanningsleden van minder dan 18 jaar tussen 18 uur 's avonds en 6 uur 's morgens.

3) Arbeid in de haven : in de haven werkt normalerwijs alleen het walpersoneel maar wanneer er een beroep moet worden gedaan op de bemanning, gelden voor hun arbeidsduur dezelfde beperkingen als voor die van het walpersoneel.

B. Rusttijden

1) De in Duitsland en Frankrijk voorgeschreven dagelijkse rusttijd ligt tussen 6 en 8 uur per dag, terwijl hij in Italië 8 uur per dag bedraagt (hetzij 2 x4 uur, hetzij 3 x 3 uur). In België en Nederland bestaat geen enkele norm voor de dagelijkse rusttijd.

2) De rusttijd tussen twee visreizen wordt gewoonlijk in alle lid-staten geregeld in collectieve overeenkomsten. Deze rusttijd hangt af van de duur van de visreis en het type visvangst (zie de hiernavolgende tabel).

C. Arbeid bij nacht en op zon- en feestdagen

1) Tussen 18 en 6 uur of tussen 22 en 7 uur verrichte arbeid wordt in de visserijsector in Duitsland als nachtwerk beschouwd.

In de andere lid-staten geldt geen enkele norm op dit gebied.

2) De arbeid op zondag is in alle lid-staten gereglementeerd, vooral in Nederland waar de normen zeer strikt zijn.

In beginsel streeft men in alle lid-staten van de EEG ernaar om op zondag niet te werken, behalve wanneer het schip zich op zee bevindt. Voor iedere toch doorgewerkte zondag mag enige tijd daarna een compenserende rusttijd worden opgenomen.

3) Voor op feestdagen verrichte arbeid wordt in alle lid-staten altijd een compensatie verleend, behalve in Frankrijk en Nederland, indien de feestdag op een zondag valt.

Uit de tabel valt af te leiden, dat het aantal feestdagen varieert van 7 in Nederland tot 16 in Italië.

D. Jaarlijkse vakantiedagen

Het aantal jaarlijkse vakantiedagen in Italië en België bedraagt 18.

In Frankrijk en Nederland hebben de vissers recht op 30 dagen vakantie, waarvan een gedeelte bij de wet is voorgeschreven (Frankrijk : 24 dagen en Nederland : 18 dagen) en een gedeelte bestaat uit een aantal snipperdagen, dat varieert naar de duur van de dienstbetrekking (in Frankrijk : 6 per jaar en in Nederland : 1 per maand dienstverband).

In Duitsland beloopt de jaarlijkse vakantie 15 dagen, maar iedere zeevisser heeft recht op één extra vakantiedag voor iedere arbeidsperiode van 2 jaar. De totale jaarlijkse vakantie mag echter niet langer duren dan 24 dagen.

De betaling van de jaarlijkse vakantie wisselt van land tot land.

Ofschoon de visserij zich vrij slecht leent voor een geregelde organisatie van de arbeid aan boord en er bij iedere aanpassing op dit gebied rekening dient te worden gehouden met de specifieke eisen van dit beroep, zal ervoor moeten worden gewaakt, dat evenals bij de koopvaardij, een beperkte arbeidsduur per dag wordt nageleefd. Voorts zal tot op zekere

hoogte overeenstemming moeten worden gebracht in de dagelijkse rusttijden, wekelijkse rustdagen, feestdagen en jaarlijkse vakantie, tussen de verschillende lid-staten onderling en tussen de zeelieden en de andere categorieën werknemers.

Arbeidsduur

	Duitsland	België	Frankrijk	Italië	Nederland
A. Dagelijkse arbeidsduur - op zee	openzeevisserij : 8 uur per dag behalve logger- en kottervisserij: 12 uur per dag	nihil	8 uur per dag	8 uur per dag 10 uur voor het personeel (niet-doorlopende wachtdiensten)	de wacht
- op de visgronden	nihil	nihil	nihil	nihil	nihil
- in de haven	openzeevisserij : 40 uur per week logger- en kottervisserij : 45 uur per week	nihil	8 uur per dag	8 uur per dag	9 uur per dag
B. Rusttijden 1) dagelijkse rusttijd	openzeevisserij : 8 uur, waarvan 6 uur ononderbroken loggervisserij : 6 uur kottervisserij : geen	nihil	8 op de 24 uur; kan worden verminderd tot 6 uur	8 op de 24 uur; ononderbroken rusttijd 2 x 4 uur of 3 x 3 uur	nihil
2) rusttijd na elke visreis	openzeevisserij : 48 uur na elke visreis 72 uur na een visreis van meer dan 31 dagen 96 uur na een visreis van meer dan 51 dagen 144 uur na een visreis van meer dan 68 dagen	36 uur na 8 dagen op zee 60 uur na 14 dagen op zee 72 uur na 18 dagen op zee	30 uur voor 1 week op zee 60 uur voor 2 weken op zee of 5 uur per zeedag 24 uur tussen 2 normale getijen	12 uur na elke overheveling (collectieve overeenkomst van Mazara del Vallo)	Varieert, behoudens afwijkingen, van 48 tot 60 uur tussen 2 visreizen, of 24 uur voor de visserij ter verse

Arbeidsduur (vervolg)

	Duitsland	België	Frankrijk	Italië	Nederland
C. Arbeid					
1) bij nacht	tussen 18 uur en 6 uur haringvisserij : tussen 22 uur en 7 uur	nihil	nihil	nihil	nihil
2) op zondag	compenserende rusttijd	compenserende rusttijd	compenserende rusttijd	compenserende rusttijd	In beginsel is iedere vorm van arbeid verboden op zon- en feestdagen. Zonodig compenserende rusttijd
3) feestdagen a) aantal	van 10 tot 13 dagen, al naar de deelstaat	10 feestdagen	10 feestdagen 1 wettelijke, betaalde 9 onbetaalde	16 feestdagen	Zie hiervoor 7 feestdagen
b) arbeid tijdens een feestdag	compenserende rusttijd	compenserende rusttijd	compenserende rusttijd	compenserende rusttijd	compenserende rusttijd
feestdag, die op een zondag valt	compenserende rusttijd	compenserende rusttijd	niet gecompenseerd	betaald met 1/26 ste van het maandloon, of compenserende rusttijd	geen compensatie
D. Jaarlijkse vakantie					
vakantie	volwassenen : 15 dagen jongeren : 24 dagen	18 dagen (met 6 weken salaris)	24 dagen (2 dagen per maand dienstverband)	18 dagen (1 1/2 dag per maand)	18 dagen (1 1/2 dag per maand)
snipperdagen	1 dag voor elke arbeidsperiode van 2 jaar	(1 1/2 dag per maand)	6 dagen per jaar (1/2 dag per maand)		1 dag per maand dienstverband
totaal jaarlijkse vakantie :	van 15 tot 24 dagen	18 dagen	30 dagen	18 dagen	30 dagen

HOOFDSTUK VII

ARBEIDSOMSTANDIGHEDEN AAN BOORD

Het schip is niet alleen een produktiewerktuig, doch ook een plek waar geleefd en gewerkt wordt; het is dus van belang om de technische eisen van veiligheid en bewoonbaarheid vast te stellen, waardoor aan de zeeman behoorlijke levensomstandigheden op zee worden gewaarborgd.

Reeds langetijd zijn de lid-staten doende normen vast te stellen op het gebied van de veiligheid op zeevaartuigen en de voorkoming van arbeidsongevallen aan boord.

Op internationaal plan wordt een en ander geregeld in, mede door de lid-staten gesloten, internationale overeenkomsten inzake de beveiliging van mensenlevens op zee.

De regels voor de hygiëne en de bewoonbaarheid van de leefruimten op vissersschepen zijn evenwel minder streng dan bij de koopvaardij en soms bestaan zij helemaal niet. Deze gebreken zal men dus moeten verhelpen door gezondheids-, hygiëne- en veiligheidsnormen te bepalen.

Ook zullen de bijstands- en reddingsdiensten doeltreffender moeten worden gemaakt, hetgeen kan worden bereikt door de uitrustingsprogramma's te coördineren en de manieren waarop deze diensten functioneren met elkander in overeenstemming te brengen.

A. Logies

In alle lid-staten gelden normen voor het bemanningslogies op vissersschepen. Doordat deze normen in algemene bewoordingen zijn gesteld kunnen zij op de verschillende vissersschepen met een zekere soepelheid worden toegepast.

In Duitsland schrijven de normen voor, dat de bemanningsruimten bij de openzeevisserij of de middelverre visserij zoveel mogelijk in overeenstemming moeten zijn met de ter zake geldende normen voor koopvaardijschepen.

In Italië bepalen deze normen, dat vissersschepen van meer dan 200 ton of met een motor van meer dan 110 PK, die met een staatspremie zijn gebouwd, moeten worden uitgerust met een bemanningslogies en behoorlijke sanitaire installaties.

In België bepaalt een besluit, dat het bemanningslogies door deuren en waterdichte wanden van de andere ruimten moet zijn gescheiden; voorts behelst het enkele bepalingen voor de ventilering, de sanitaire installaties, de hygiëne en de zoetwater-reservoirs.

In Frankrijk bestaan voor schepen met een diepgang van minder dan 250 ton met inbegrip van vissersschepen, geen speciale regels voor het bemanningslogies. Voor meer dan 250 ton metende schepen, vissersschepen daaronder begrepen, gelden wetsbepalingen die met name betrekking hebben op de hoogte van het bemanningslogies, de afmetingen en de plaats van de kooien, de verwarming en de ventilering.

In Nederland zijn de wetsbepalingen met betrekking tot het bemanningslogies zeer gedetailleerd en streng. Elk logies en alle andere voor de bemanning gereserveerde ruimten moeten achter het aanvaringsschot liggen. Er gelden zeer nauwkeurige normen voor de verwarming, de ventilering, de verlichting en de sanitaire installaties.

In de toekomst zal men voor de vissersvloot rekening moeten houden met Verdrag no. 126 van het I.A.O. betreffende het "logies aan boord van vissersschepen", 1966. De beginselen van dit verdrag zijn van toepassing op vissersschepen met een diepgang van meer dan 75 ton.

B. Voedsel aan boord

De rantsoenen aan boord zijn hetzij bij de wet, hetzij bij collectieve overeenkomsten hetzij door de heersende gewoonte bepaald.

In Duitsland berust het recht om aan boord kosteloos en naar behoren te worden gevoed op het wetboek van arbeid ter zee. De vereiste

minimumhoeveelheid voedsel is vastgesteld in de bij de wet voorgeschreven calorieëntabel. Voor de naleving van de maaltijdpauzes worden regels gegeven in de collectieve overeenkomsten. Degene die de maaltijden klaarmaakt moet zowel ervaren zijn op dat gebied als in de scheepvaartkunst.

In België varieert de regeling met betrekking tot het voedsel aan boord naar gelang van de scheepsklasse. Op kleine schepen wordt vooral het kantinesysteem toegepast, terwijl er voor grote schepen een gedetailleerde regeling bestaat.

In Frankrijk zijn de verplichtingen van de reder inzake het voedsel van de bemanning op vissersschepen dezelfde als bij de koopvaardij. Deze verplichtingen variëren echter naar gelang van de klasse van het schip. Voor de etensuren, de wijze waarop de levensmiddelen worden bewaard, de opleiding van de kok en het verschotboek voor de aankoop van levensmiddelen gelden zeer nauwkeurige, in overeenkomsten neergelegde bepalingen.

In Italië zijn de maaltijden aan boord niet meer zo eentonig als vroeger. De maaltijden worden twee keer opgediend, gedurende precies vastgestelde etenstijden.

In Nederland geeft het Schepelingenbesluit normen voor het voedsel aan boord. Het behelst echter geen enkele aanwijzing over de arbeidsonderbrekingen voor maaltijden, de toebereiding van de maaltijden en de vakbekwaamheid van de kok. Sommige collectieve overeenkomsten omvatten een gedetailleerde lijst van de levensmiddelen die in de maaltijden moeten voorkomen.

C. Geneeskundige verzorging

In alle lid-staten bestaan regels voor de medicijnkisten en eerste hulptassen, die de vissersschepen aan boord moeten hebben.

De officieren of schippers van vissersschepen krijgen ook een opleiding om eerste hulp te kunnen verlenen aan zieken. Op de grote schepen reizen verplegers mee en in Duitsland moet voor bemanningen van meer dan 75 een dokter aanwezig zijn.

Bovendien kunnen de vissers op elk moment, zowel overdag als 's nachts via de radio contact opnemen met een arts aan wal of met het hospitaalschip (Nederland).

D. Verzekering voor persoonlijke bezittingen bij schipbreuk

In geval van schipbreuk of brand wordt in alle lid-staten de tegenwaarde van de verloren goederen als schadevergoeding uitbetaald.

E. Veiligheid aan boord

In alle landen, behalve in Italië, bestaan min of meer gedetailleerde wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen die ten doel hebben te waarborgen dat aan boord van vissersschepen de visinstallaties, de roerende en onroerende viswerktuigen, de masten en andere apparaten stevig genoeg en zodanig uitgevoerd en geïnstalleerd zijn, dat zij geen enkel gevaar bieden voor de veiligheid van de opvarenden.

- Reddingsboten

De veiligheidsreglementen voor de zeevaart bepalen in ieder land dat op vissersschepen één of meer reddingsboten aanwezig moeten zijn. Het aantal van deze boten wordt bepaald door het aantal bemanningsleden. Ook wordt een voldoende aantal vlotten, reddingsgordels en zwemvesten voorgeschreven.

- Brandbestrijding

In alle lid-staten wordt het aantal brandblusapparaten bepaald door de tonnage van het schip en het aantal bemanningsleden. Ook noodsignalen in de vorm van vuurpijlen zijn verplicht.

F. Draadloze telegrafie-installatie

In Duitsland moeten schepen met een diepgang van 500 ton en meer worden uitgerust met een draadloze telegrafie-installatie. Schepen van minder dan 500 ton moeten over een draadloze telefonie-installatie beschikken.

In België stelt de verordening inzake de zeevaartinspectie het aan boord hebben van dergelijke installaties niet verplicht. In feite beschikken echter tal van trawlers over een draadloze telefonie-installatie.

Wat Frankrijk betreft hebben wij ter zake geen enkele inlichting ontvangen.

In Italië zijn de schepen voor de visserij onder de kust en in de Middellandse Zee uitgerust met draadloze telefonie-installaties. De schepen voor oceaanvisserij daarentegen hebben draadloze telegrafie.

In Nederland is geen draadloze telegrafie-installatie vereist op schepen met een diepgang van minder dan 1.600 ton; de andere zijn veelal uitgerust met een draadloze telefonie-installatie.

HOOFDSTUK VIII

SOCIALE ZEKERHEID

A. Regelingen

Voor de zeevissers in Duitsland, België en Nederland geldt de algemene sociale zekerheidsregeling, terwijl zij in Italië en in Frankrijk worden gelijkgesteld met zeelieden en dus vallen onder een speciale sociale zekerheidsregeling. Er zij evenwel op gewezen, dat in Italië de zelfstandige of loontrekkende vissers op minder dan 10 brt metende schepen aan de algemene regeling zijn onderworpen.

B. Uitkeringen

Indien de zeevisser een ongeluk krijgt of ziek wordt aan boord van het schip, dan komt hij in alle lid-staten ten laste van een reder. Hij ontvangt zijn volledig loon en volstrekt kosteloze medische verzorging tot aan het ogenblik van zijn ontscheping in de haven van vertrek.

In de vijf landen bestaan uitkeringen welke overeenkomen met de reeks eventualiteiten, voorzien in Verdrag 102 van het I.A.O., namelijk : geneeskundige verzorging, ziektevergoedingen, uitkeringen en verstrekkingen in verband met moederschap, invaliditeitsuitkeringen, ouderdomsuitkeringen, uitkeringen aan nagelaten betrekkingen, uitkeringen bij arbeidsongevallen en beroepsziekten, kinderbijslagen en werkloosheidsuitkeringen.

C. Financiering

In de vijf landen geschiedt de financiering geheel of gedeeltelijk door de bijdragen. Deze bijdragen zijn echter zeer verschillend al naar het risico in kwestie. Er dient een belangrijk onderscheid te worden gemaakt tussen het beroepsrisico en de kinderbijslagen die van oudsher door de werkgevers worden gedekt enerzijds en de andere takken van sociale zekerheid die hun middelen in beginsel of in feite betrekken uit de door werkgevers en werknemers betaalde premies en, behalve in Frankrijk, uit staatssubsidies anderzijds.

x

x x

De sociale zekerheidsstelsels zijn zeer verschillend en vrij ingewikkeld. Bij een vergelijking van deze systemen onderling stuit men op grote moeilijkheden. Hun uiteenlopend karakter komt reeds tot uiting binnen ieder nationaal systeem, laat staan van het ene land tot het andere. De verschillen schuilen enerzijds in de uitkeringsvoorwaarden en anderzijds in bedrag en niveau van de uitkeringen en verstrekkingen.

De sociale politiek in deze sector moet gericht zijn op een geleidelijke aanpassing van de thans in de lid-staten geldende sociale regelingen voor vissers. Zulks ten einde de dekking van ongeluks- en ziekterisico's voor zeelieden en hun gezin eenvormig te maken, de regelingen met betrekking tot ouderdomsuitkeringen te normaliseren en in de lacunes of de eventuele achterstand van sommige staten op dit gebied te voorzien.

Dankzij deze harmoniserings- en coördineringsmaatregelen kunnen de lasten die op de ondernemingen drukken en de voorzieningen ten behoeve van de werknemers onderling vergelijkbaar worden, zowel wat hun economische als hun sociale uitwerking betreft. Bovendien moeten deze maatregelen een met de algemene stijging van het inkomen van de werknemers overeenkomende verbetering van het sociale beschermingspeil bevorderen, ten einde dit aan te passen aan dat van andere beroepscategorieën.

Financiering van de sociale zekerheid "Premies"

Hoogte en loongrens voor premieberekening voor zeevissers

	DUITSLAND		BELGIE		FRANKRIJK	ITALIE		NEDERLAND	
	Percentage	Maximum	Percentage	Maximum		Percentage	Maximum	Percentage	Maximum
Ziekte-moederschap	van 5,30 tot 6,60 % Werkn. 50 % Werkg. 50 %	10.800 DM per jaar	5,75 % Werkn. 2,65% Werkg. 3,10%	13.200 BF per maand	16,75 % Werkn. 4 % Werkg. 12,75 %	1) Grote visserij 27,03 % Werkn. - Werkg. 27,03%	tabel van de gemiddelde lonen	verstrekkingen 4,5 % Werkn. 1 % Werkg. 3,5 %	20.000 gulden
						2) Kleine visserij 600 lire per maand, te betalen door de verzekerde		uitkeringen 4 % Werkn. 2 % Werkg. 2 %	10.000 gulden
Invaliditeit	14 % Werkn. 50 % Werkg. 50 %	16.800 DM per jaar	2,80 % Werkn. 1,40% Werkg. 1,40%	9.600 BF per maand		1) Part. rederijen 25 % Werkn. 7,35% Werkg. 17,65%	"zeeliedon" van het loon	4,2 % Werkn. 0,75% Werkg. 3,45%	14.000 gulden
Ouderdomsverzekering en verzekering voor nagelaten betrekkingen			12,50 % Werkn. 5,50% Werkg. 7 %	onbeperkt	Werkn. 7,50 % Werkg. 11,25 % Totaal 18,75 %	2) Staatsrederijen 39, % Werkn. 12 % Werkg. 27 %	"speciale" van het loon	8,8 % Werkn. 8,8 % Werkg. -	14.050 gulden
Weduwen- en wezenpensioen					begrepen in de premies voor ziekte- en invaliditeitsverzekering	3) Kleine visserij Werkn. 6 % Werkg. 9,80 %		Werkg. 1,4 %	14.050 gulden
Ongevallenverzekering	2,8 à 3 % Werkn. - Werkg. 100%	van het verzekerde loon	beroepsziekten 0,25% Werkn. - Werkg. 0,25	9.600 BF per maand		begrepen in de premies voor ziekte- en invaliditeitsverzekering		zie invaliditeitsverzekering	
Kinderbijslagen			10,75 % Werkn. - Werkg. 10,75	13.200 BF per maand	Werkg. 13,5 % Werkn. -	Werkg. 17,5% Werkn. -	750.000 lire	Werkg. 5,1% Werkn. -	14.050 gulden
Werkloosheidsverzekering	1,30 % Werkn. 0,65 Werkg. 0,65%	15.600 DM per jaar	2 % Werkn. 1 % Werkg. 1 %	13.200 BF per maand	0,25 % Werkn. 0,05 % Werkg. 0,20 %	Werkg. 2 %	750.000 lire	1,2 % Werkn. 0,4% Werkg. 0,4% Staat 0,4%	14.000 gulden per jaar

A. Ziekte- en moederschapsverzekering

Wetgeving	Duitsland	België	Frankrijk	Italië	Nederland
1. Eerste wet inzake de verplichte verzekering	15/6/1883	Besluitwet 28/12/1944	1) 5 en 30/4/1930	Zeeliedenwet 28/7/1961	Wet 1/7/1967
2. Fundamentele wetsbepalingen	"Versicherungsordnung" 19/7/1911 herhaaldelijk gewijzigd	K.B. 4/1/1946, gewijzigd 9/11/1953	2) 13/12/1926 a - speciale regeling zeelieden b - algemene regeling zeelieden op schepen -50 ton	a - 27/7/1967 speciale regeling vissers b - 13/3/1958 algemene regeling vissers	
A. Verstrekkingen in natura rechthebbenden	de verzekerde en de te zijnen laste komende gezinsleden	idem	idem	idem (uitzondering: ziekenhuiskosten voor gezinsleden worden gedekt door collectieve overeenkomsten)	idem
Tijdstip waarop de verstrekking aanvangt	vanaf de aanvang van de ziekte	idem	idem	idem	idem
Duur van de verstrekking	Onbeperkt, behalve ziekenhuisverpleging of verpleging van herstellenden : 78 weken per 3 jaar	Onbeperkt	Onbeperkt	a - 52 weken b - verlengingsmogelijkheid met 6 maanden/1 jaar	Onbeperkt, behalve ziekenhuisverpleging en kuurbehandeling : 1 jaar
Eigen bijdragenvan de verzekerde in de kosten	0,50 DM per recept	Mag niet hoger zijn dan 25 % voor algemene geneeskundige verzorging	20 %	alleen in geval van "indirecte bijstand"	geen
B. Uitkeringen in geld rechthebbenden	alleen de verzekerde	idem	idem	idem	idem
carensdagen	1 dag	geen	3 dagen	a - 1 dag b - 3 dagen	2 dagen

Duur van de uitkeringen	78 weken gedurende een periode van 3 jaar	periode van primaire arbeidsongeschiktheid : 52 weken voortgezette arbeidsongeschiktheid 13e maand, 3 jaar	3 jaar	a) 52 weken b) 6 maanden	52 weken
Bedrag van de uitkeringen	zonder ziekenhuisopname : eerste 6 weken 65 tot 75 % van het premieloon + aanvulling door de reder na 6 weken 65 tot 85 %	zonder ziekenhuisopname :80 % van het gegarandeerde weekloon 60 % na de eerste week	50 % van het forfaitaire loon	a) 75 % van het loon b) 60 % van het loon c) 75 % na de 90e dag	80 % van het premieloon
Toeslagen voor algemene kosten	minstens 40 keer het dagloon + bij collectieve overeenkomst bepaalde vergoeding	6.768 BF	uitkering bij overlijden : 10.000 NF, verhoogd met 10 % voor elk ten laste komend kind	a) 30 x dagloon b) 20 X dagloon	
			B. INVALIDITEIT		
Gedekte risico's	a; Als invalide wordt beschouwd de werknemer die t.g.v. ziekte of gebreken buiten staat is meer dan de helft te verdienen van het normale loon, dat door een werknemer van dezelfde categorie en met dezelfde opleiding wordt verdiend en voor wie geen werkzaamheden kunnen worden gevonden welke in overeenstemming zijn met zijn opleiding en maatschappelijke positie (beroepsinvaliditeit - Berufsunfähigkeit);	Als invalide wordt beschouwd de werknemer, die t.g.v. ziekte of gebreken buiten staat is meer dan 1/3 te verdienen van het normale loon, dat door een werknemer van dezelfde categorie en met dezelfde opleiding wordt verdiend.	Als invalide wordt beschouwd de werknemer, die t.g.v. ziekte of gebreken buiten staat is meer dan 1/3 te verdienen van het normale loon dat door een werknemer van dezelfde categorie en met dezelfde opleiding in dezelfde streek wordt gediend. De werknemer wordt in de le groep ingedeeld indien hij desondanks geacht wordt bezoldigde arbeid te kunnen	Als invalide wordt beschouwd de werknemer, die t.g.v. ziekte of gebreken buiten staat is meer dan 1/3 (arbeider) of de helft (beambte) van zijn normale loon te verdienen	Arbeidsongeschikt is de werknemer, die t.g.v. ziekte of gebreken geheel of gedeeltelijk buiten staat is zijn gewone loon te verdienen met arbeid, welke voor zijn krachten en bekwaamheid is berekend en welke hem met het oog op zijn opleiding en vroeger beroep naar billijkheid kan

	b. Als arbeidsongeschikt wordt beschouwd de werknemer die nog slechts in staat is arbeid te verrichten welke hem ongeregelde of zeer geringe inkomsten verschaft (algemene invaliditeit - Erwerbsunfähigkeit)		verrichten, in het tegengestelde geval wordt hij in de 2e groep ingedeeld; wanneer hij de voortdurende hulp van een derde behoeft, wordt hij in de 3e groep ingedeeld.		worden opgedragen. Geen onderscheid wordt gemaakt naar de oorzaak van de arbeidsongeschiktheid (invaliditeit of arbeidsongeval)
Rechthebbenden	arbeiders en beambten 21.600 DM loongrens	arbeiders en beambten	alle werknemers in loondienst	alle werknemers in loondienst	alle werknemers in loondienst
VOORWAARDEN : Minimum verzekeringsduur welke recht geeft op uitkeringen	60 maanden	6 maanden gedurende 120 dagen gewerkt hebben	12 maanden, gedurende welke de werknemer 480 uur dient te hebben gewerkt, waarvan 120 gedurende het kwartaal voorafgaande aan de onderbreking van het werk	zeeliedenregeling: 20 of 10 jaar met 1 jaar op zee speciale regeling : premiebetaling over 5 jaar algemene regeling: premiebetaling over 5 jaar	nihil
Minimumpercentage van arbeidsongeschiktheid	beroepsinvaliditeit: 50 % algemene invaliditeit: 100 %	66,66 %	speciale regeling : invaliditeit beroepsinval. 10 % algemene regeling : 66,66 %	arbeiders:66,66 % beambten :50 %	15 %
BEDRAGEN :	Formule v/h pensioen: a; voor beroepsinval. 1,0 x a x L x c b. voor algem. inval. 1,5 x a x L x c	Rente : 60 % van de gederfde bezoldiging (met inachtneming van de loongrens), indien de werknemer kostwinner is. 40 %, indien hij geen kostwinner is.	Pensioen : invaliden v/d 1e graad : 30 % van het loon invaliden v/d 2e graad : 50 % van het loon	a - Spec.regeling: beroepspensioen 15/30 van 65 % van de bezoldiging per dienstjaar + aanvullend pensioen. b - Algem. regeling 1/30 van 65 % van de bezoldiging per dienstjaar.	De uitkering bedraagt bij een arbeidsongeschiktheid van : 15-25 % : 10 % 25-35 % : 20 % 35-45 % : 30 % 45-55 % : 40 % 55-65 % : 50 % 65-80 % : 65 % 80 % en meer 80 % v/h dagloon(met een maximum)

loongrens	16.800 DM/jaar	113.400 BF/jaar	12.960 NF/jaar	geen	14.000 Fl/jaar
verhoging voor ten laste komende personen	1/10 basisloon voor ieder kind per jaar	algemene kinderbijslagregeling	kinderbijslag	10 % van het pensioen voor ieder ten laste komend kind	zie kinderbijslagen
C. OUDERDOMSVERZEKERING					
normale pensioengerechtigde leeftijd	maximum loongrens 21.600 DM : M. : 65 jaar V. : 65 jaar	M. : 65 jaar V. : 60 jaar	ouderdomspensioen: 60 jaar anciënniteitspensioen : 50 jaar, indien 20 dienstjaren	M. : 60 jaar V. : 55 jaar	M. ; 65 jaar V. : 65 jaar
minimumduur van de verzekering voor evenredig pensioen	180 maanden	geen voorwaarden gesteld	15 jaar, met een maximum van 30 jaar	a. spec. regeling : 20 dienstjaren op 60-jarige leeftijd b. algem. regeling : - ouderdomspensioen 15 jaar premiebetaling - anciënniteitspensioen : 35 jaar premiebetaling	nihil
loongrens	16.800 DM	geen	12.960 NF	geen	14.050 Fl
D. UITKERINGEN AAN NAGELATEN BETREKKINGEN					
toekenningsvoorwaarden 1. verzekerde overleden - voor zijn pensionering	60 maanden verzekering	1 jaar verzekering	1 jaar verzekering 480 uur arbeid/jaar 120 uur/le kwartaal	5 jaar verzekering 1 jaar verzekering, indien de dood is veroorzaakt door het beroep	verzekerd zijn
- na zijn pensionering	in het genot geweest zijn v/e invaliditeits- en ouderdomspensioen	in het genot geweest zijn v/e invaliditeits- en ouderdomspens.	in het genot geweest zijn v/e invaliditeits- of ouderdomspens.	in het genot geweest zijn v/e invaliditeits- of ouderdomspens.	verzekerd zijn
2. overlevende echtgenote :	weduwe ten laste v/d overledene	weduwe : -1j. huw. met overl. -meer dan 45 j. oud -geen erkende beroepsbezigheid meer	weduwenpensioen : weduwe - 60 jaar of invalide	weduwe	weduwe: met ten laste komende kinderen of ten minste 40 jaar oud

Bedragen : - weduwe	6/10 pensioen beroepsinvaliditeit	66,66 % ouderdomspensioen	1/2 van het ouderdomspensioen 1/2 van de rente v/h overledene	60 % v/h invaliditeitsouderdomspensioen spec.regeling: inv.pens.+aanvullend pensioen	weduwe zonder kinderen : 2.892 Fl/jaar weduwe met kinderen 4.110 Fl/jaar
- hertrouwen van de weduwe	intrekking pensioen betaling bedrag ineens (5 jaar pensioen)	intrekking pensioen betaling bedrag ineens (2 jaar pens.)	intrekking van het pensioen	intrekking pensioen betaling bedrag ineens (2 jaar pens.)	intrekking pensioen betaling bedrag ineens (1 jaar pens.)
- halfwees	1/10e van het pensioen	15 % 1e kind 30 % 2e kind + 10 % per kind	kinderbijslagen	20 % per kind vanaf 3e kind : max. 40 %	
- volle wees	1/5 van het pensioen	kinderbijslagen	kinderbijslagen	40 % per kind vanaf 3e kind : 100%	uitkeringsbedragen volgens leeftijd : 0 tot 22 j.
E. ARBEIDSONGEVALLEN EN BEROEPSZIEKTENVERZEKERING					
Uitkeringen : 1. Tijdelijke arbeidsongeschiktheid a. geneeskundige verzorging	geen	geen	geen	geen, indien arts INAIL	zie ziekteverzekering
b. duur	onbeperkt	onbeperkt	(eerste 4 mnd. : reder lid verzekeringsfonds)	onbeperkt	
b. uitkeringen in geld - carensdagen : - duur :	geen carensdagen max. 78 weken	geen carensdagen tot de genezing	geen carensdagen tot de genezing	geen carensdagen tot de genezing	
uitkeringsbedragen :	zie ziekteverzekering	80 % loon gedurende 28 dagen 90 % daarna	eerste 4 mnd. : volledig loon, daarna 2/3 loon + voedsel vergoeding	algemene regeling : 60 % basis dagloon gedurende 90 dagen, vervolgens 75 % spec. regeling : 75% vanaf de 1e dag	
2. Blijvende arbeidsongeschiktheid minimumgraad waarbij recht op een vergoeding wordt verkregen	20 %		10 %	11 % voor arbeidsongev. 21 % voor beroepsziekten behalve silicose of asbestose	

Bedragen : graad 100 % 75 % 50 % 25 %	66,7 % v/h loon 50 % v/h loon 33,3 % v/h loon 16,7 % v/h loon	100 % van het loon 75 % van het loon 50 % van het loon 25 % van het loon	100 % van het loon 62,5 van het loon 25 % van het loon 12,5 van het loon	100 % van het loon 75 % van het loon 35 % van het loon 13,2 van het loon	zie ziekte-verzekering
toeslagen : - voor hulp van een derde - voor ten laste komende personen	tussen 100 en 350 DM/maand indien graad meer dan 50%: 10% rente/ieder	max. toeslag 150 % v/d ongeschiktheidsgraad kinderbijslagen	40 % van de rente kinderbijslagen	35.000 lire/maand 5 % verhoging	zie ziekte-verzekering
Afkoop :	indien ongeschiktheidsgraad minder dan 30 %	verplicht, indien graad minder dan 5% ; facultatief voor hoogstens 1/3 van de rente	verplicht indien graad minder dan 10%; indien meer: facultatief na 5 jaar	na 10 jaar : graad lager dan 16 %	zie ziekte-verzekering
		F. KINDERTOESLAGEN			
Toekenningsvoorwaarden le kind waarvoor rechten worden verkregen	2e kind, indien inkomen lager dan 7.500 DM/jaar ; anders = derde	eerste kind	1e kind, indien slechts 1 kostwinner 2e : eigenlijke kinderbijslagen	eerste kind	eerste kind
Bedragen in BF	2e :312,50 3e :625 4e :750 5e en volgende :875	1e : 559,75 2e : 846 3e en volgende :1172,75	2e 690 3e + volgende 1035 + compensatietoeslag 2e 100 3e + volgende 150	445 voor ieder kind	1e : 420 2e, 3e : 490 4e, 5e : 625 6e, 7e : 730 8e en volgende : 800
Verhoging kinderbijslagen	a - studie of vakopleiding b - werkloosheid c - gepensioneerd	a - naar leeftijd v/h kind b - 1e kind: 8.311 BF 2e " :5.732 BF 3e " :3.084 BF c - vakantiekinderbijslagen d - kinderen van invaliden e - wezen	a - naar leeftijd v/h kind b - indien slechts 1 kostwinner c - uitkeringen bij zwangerschap d - 6.300 BF bij elke bevalling	a - t.b.v. de echtgenote of de ten laste komende ouders b - werkloosheid	a - naar leeftijd v/h kind b - werkloosheid c - wezen

G. WERKLOOSHEIDSVERZEKERING

UITKERINGEN IN GEVAL VAN VOLLEDIGE WERKLOOSHEID (onvrijwillig)					
A. Voorw. v/d toekenning					
- hoofdvoorwaarde	a.+ b. ter beschikking van het arbeidsbureau zijn, als werkloos ingeschreven staan en een aanvraag hebben ingediend	arbeidsgeschikt zijn en als werkzoekende ingeschreven staan	a.+ b. ter beschikking van het arbeidsbureau zijn	a.+ b. ter beschikking van het arbeidsbureau zijn	ter beschikking van het arbeidsbureau zijn
- wachttijd	a. ten minste 6 maanden als verzekeringsplichtiwerkzaam zijn geweest gedurende de laatste 2 jaren b. gedurende het laatste jaar ten minste 10 weken als verzekeringsplichtige werkzaam zijn geweest of (over ten minste 1 dag) werkloosheidsuitkering ontvangen hebben	verschillend naar leeftijd van de verzekerde : tussen 75 arbeidsdagen gedurende de laatste 10 maanden en 600 arbeidsdagen gedurende de laatste 36 maanden	a. ten minste 150 dagen in loondienst werkzaam zijn geweest gedurende het laatste jaar b. ten minste 3 maanden gedurende het laatste jaar en ten minste 180 uur gedurende de laatste 3 maanden werkzaam zijn geweest	a. verzekerd zijn gedurende ten minste 2 jaar en 52 weken van de laatste 2 jaar premie hebben betaald b. voor 1949 of gedurende de laatste 2 jaren ten minste over 5 weken premie hebben betaald	a. ten minste 156 dagen in dezelfde bedrijfstak als werknemer werkzaam zijn gedurende de laatste 12 maanden b.+ c. 78 dagen als werknemer werkzaam zijn geweest gedurende de laatste 12 maanden of gedurende de laatste 6 weken op alle werkdagen als werknemer werkzaam zijn geweest
- maximum leeftijd	a. - b. 65 jaar	65 jaar : mannen 60 jaar : vrouwen	a.+ b. 65 jaar		65 jaar
- inkomsten	a. - b. behoeftige toestand		a. volgens departementale regelingen : max. inkomsten + uitkeringen mogen NF 660 à 740 per mnd bedragen		a.+ b. - c. aftrek regeling voor bepaalde inkomsten
B. Carenstijd	a.+ b. 3 dagen voor alleenstaanden en echtparen zonder kinderen	1 dag	a. 3 dagen b. geen	a. 7 dagen b. 1 dag	geen
C. Dagen waarvoor de uitkering wordt verleend	a.+ b. 6 dagen per week	werkdagen en niet betaalde feestdagen	a.+b. alle dagen	a.+ b. alle dagen	6 dagen per week

D. Duur van de uitbetaling	a. Afhankelijk van de arbeidsperioden gedurende de laatste 2 jaar : arbeidsperiode uitkering 6 mnd 78 dagen 9 mnd 120 dagen 12 mnd 156 dagen of de laatste 3 jaar : 24 mnd 234 dagen 36 mnd 312 dagen b. In beginsel onbegrensd	onbegrensd (behalve in bepaalde gevallen waarin de werkloosheid abnormaal lang duurt of zich abnormaal vaak herhaalt)	a. Geen beperking maar verlaging van de uitkering met 10% na 1 jaar en met 10% voor elk tijkomend jaar (maximale verlaging met 30 % voor werknemers ouder dan 55 jaar) b. 365 dagen, met verlenging naargelang de leeftijd van de werknemer	a. 100 dagen per jaar; een overgangsregeling in de bouwnijverheid maakt het echter mogelijk, uitkeringen te verlenen gedurende 360 dagen	a. wachtgeld 40 dagen per jaar, vervolgens werkloosheidsuitkering b. 156 dagen per jaar c. 2 jaar
E. Bedrag					
- referentieloon	a.+ b. nettoloon van de laatste 20 dagen	gemiddeld loon van de ongeschoolde arbeider	a. - b. loon waarop de bijdrage is gebaseerd tijdens de laatste 3 maanden		gederfd dagloon
- maximum	a.+ b. voor het referentieloon DM 750 per maand		b. NF 4.590 p/mnd		a.+b. Fl 30 p/dag
- percentage	.afnemend percentage: a. van 90 tot 55 % v/h referentieloon b. van 90 tot 45 % v/h referentieloon max. voor alleenstaande : a. 340,20 DM/maand b. 248,30 DM/maand	50 tot 60 % v/h referentieloon (bedrag verschillend naar klasse van gemeente-geslacht-gezinssituatie). max.: voor alleenstaande 116,55 BF per dag; voor gehuwde, van wie de echtgenote uitsluitend in het gezin werkzaam is: 127,05 BF per dag	a. vast bedrag 4,65 à 5,10 NF/dag naar gemeenteklasse (3 klassen) b. 35 % v/h referentieloon min. 6 tot 6,20 NF per dag	a.+ b. vast bedrag van lire 400 per dag	a.+b. 80 % v/h referentieloon c. 75 % van het referentieloon
- gezinstoeslagen	a.+ b. 9 DM/week voor ieder ten laste komend persoon behalve voor kinderen voor wie men aanspraak kan maken op kinderbijslag	zie hierboven	a. voor de wederhelft en elk ten laste komend persoon: NF 2,10 tot NF 2,20 p/dag	a.+ b. 220 lire p/dag voor elk kind ten laste 160 lire p/dag echtgenoot ten laste, 90 lire p/dag voor familielid ten laste in opgaande lijn	
F. Kinderbijslag	ja	ja	ja	nee; een overgangsregeling maakt het mogelijk kinderbijslag te verlenen ged. 180 dagen (360 dagen in bouwnijverheid	ja

HOOFDSTUK IX

BEROEPSOPLEIDING

In tegenstelling tot de traditionele methoden vereist de moderne visserij arbeidskrachten met een hoge graad van vakbekwaamheid, die in staat zijn om in ploegen te werken. Behalve een volmaakte vaardigheid in het scheepswerk en de navigatiekunst, moet de moderne visser kunnen omgaan met bepaalde elektronische apparaten, zeer ingewikkelde viswerktuigen kunnen bedienen, vervaardigen en repareren, vertrouwd zijn met mechanische hijsapparaten, ingewikkelde meetinstrumenten kunnen gebruiken, de thermoclinen van de zee opnemen. Bovendien moeten deze werkzaamheden dikwijls onder de gevaarlijkste en moeilijkste omstandigheden plaatshebben.

In het algemeen valt echter te constateren, dat men bij het visserijbedrijf in de vijf lid-staten nog niet voldoende inziet, dat de beroepsopleiding investeringen vereist. Men houdt zich daarentegen aan de traditionele methoden en laat het aan de oude, ervaren vissers over om in de praktijk van het beroep hun kennis aan de jongeren over te dragen.

In alle lid-staten bestaat een vakopleiding, die enerzijds beoogt de jongeren het vissersberoep te leren en anderzijds de beroepspromotie van reeds werkzame vissers te bevorderen.

De hiernavolgende tabel toont echter, dat de verschillende opleidingen van land tot land zeer uiteenlopen. De taak van de Commissie zal bestaan uit het harmoniseren van de bestaande normen en het verrichten van studies ten einde een waarlijk communautaire beroepsopleiding in deze sector tot stand te brengen.

Aangezien de vakopleiding van rechtstreekse invloed is op de produktiviteit, heeft zij enerzijds een structureel basisaspect en anderzijds een bijzondere sociale kant, daar zij samenhangt met het vraagstuk "aanwerving van arbeidskrachten".

a) Structureel aspect

Uiteindelijk wordt de "commerciële" aanwending van de wetenschappelijke en technische ontdekkingen in de visserijsector bepaald door het vermogen van de bemanningen om deze voor produktiedoeleinden te gebruiken. De beroepsopleiding dient een drievoudige opzet te hebben, met dien verstande, dat de drie verschillende onderdelen elkander aanvullen :

- zeevaartopleiding
- technische opleiding
- economische opleiding.

Bovendien moet, behalve deze basisopleiding, een speciale omscholingscursus worden gegeven aan het einde van de zeeloopbaan van de visser.

b) Sociaal aspect

Ten einde de moeilijkheden in verband met de aanwerving van arbeidskrachten op te vangen, dient de vissersloopbaan als volgt te worden gereorganiseerd :

- beperking van de "zeedienst" al naar het type visserij en het soort beoefende scheepvaart,
- na de beëindiging van hun dienstverband op zee moeten de zeelieden een betrekking kunnen vinden in andere bedrijfstakken aan wal of in andere, minder vermoeiende zeemansberoepen.

Een zodanige opzet zal een voortdurende aantrekkingskracht uitoefenen op jongeren die in staat zijn tot het verrichten van zwaar werk en begrip hebben voor de moderne vis- en scheepvaarttechnieken.

In 1966 heeft de Internationale Arbeidsorganisatie een aanbeveling (no. 125) betreffende "vissersdiploma's" geformuleerd. Door deze aanbeveling te bekrachtigen zouden de EEG-landen hun nationale wetgevingen op dit gebied reeds enigszins aan elkander aanpassen en aldus de communautaire harmonisatie vergemakkelijken.

Land	aantal scholen	aantal schoolverlatende leerlingen/jaar	totaal aantal vissers	% leerlingen die visser worden	duur van de cursussen	diploma's	wetgeving
Duitsland	7 (zeevaart) 6 (werktuigkunde) (Kiel en Bremerhaven)	240 - 280	8.200	een groot aantal	a) voorbereidend onderwijs + 165 dagen b) praktijkopleiding varieert tussen 12 en 50 maanden al naar het soort diploma	- diploma's B1, B2, B3, B4, C1, C2, C3, C4	geen wettelijke regeling voor de beroepsopleiding van matrozen op vissersschepen
België	6 scholen Rijks-onderzoekingsvaartuig ("Hinders" "Cdt Foucault") Centrum voor beroepsopleiding van matrozen ter visserij	1e opleiding 215 avondcursussen 150 dat is totaal ± 365	1.450	vrijwel allemaal	Opleiding : 3 tot 5 jaar snelcursus 4 weken aan wal 50 weken op zee	- vakbekwaamheid - leerling matroos - aspirant schipper - schippers dipl. - motordrijversverg. - motordrijversdipl. variëren naar scheepsklasse	Staatsscholen, behalve één, die valt onder het ministerie van nationale opvoeding K.B. 20.12.1963 22.05.1963 23.09.1963
Frankrijk	14 zeevaartscholen waarvan 7 visserscursussen geven 14 particuliere scholen voor bijscholingscursussen	600 à 800 verdeeld over de AGEAM en de particuliere scholen	± 44.000	vrijwel allemaal	vissersleerlingschplen 36 weken leerling getuigschrift bijscholing 24 tot 60 maanden scheepvaart	- leerling zeemansgetuigschrift - kapiteinsdiploma - schippersdiploma - machinistendipl. 1e, 2e, 3e klasse - motordrijversgetuigschrift - marconistendipl.	autoriteit ministerie van Koopvaardij, beheerd door AGEAM 20.08.1958 19.12.1959

Italië	bij de wet erkende staatsinstellingen Technisch scheepvaartinstituut Cursussen vakspecialisatie (INIPP)	le opleiding ± 145 opleiding 1.195	± 55.000	allemaal	le opleiding 5 jaar opleiding tussen 150 en 320 lesuren naargelang het diploma	titels dekpersoneel - schipper ter visserij - matroos Middellandse Zeevisserij - matroos kustvisserij - matroos Atlantische Zeevisserij - sloepbaas titels machinekamerpersoneel - boordmonteur le,2e klasse - geschoold motormonteur - matroos motormonteur - werktuigkundige - elektrociën - opzichter vriesinstallatie - marconist	Vakscholen van de staat of gesubsidieerd door de staat wetgeving : 21.12.1962 13.04.1957 (INIPP)
Nederland	7 scholen waarvan 3 met dag- en avondcursussen	le opleiding ± 550 cursussen voor werkende vissers	± 7.000	een zeer groot aantal	le opleiding 3 jaar voor werkende vissers 1 tot 5 maanden;geen bijscholingscursus	diploma's S7, S6, stuurman W6 machinist aanvullingsdipl. S5, S4 stuurman W5, W4 machinist schippersdipl. marconistendipl.	Wet op de Zeevisvaartdiploma's

HOOFDSTUK X

CONTROLE

In de vijf lid-staten wordt uitsluitend controle uitgeoefend op de naleving van de lichamelijke geschiktheid en de beroepsbekwaamheid, het aantal bemanningsleden en de samenstelling van de bemanning en dit alleen aan boord van vissersschepen van een bepaalde tonnage.

De lichamelijke geschiktheid wordt vastgesteld door de geneeskundige verklaring van geschiktheid voor de scheepvaart; het aantal bemanningsleden en de samenstelling van de bemanning worden bij de aanmonstering gecontroleerd door de monsteringsambtenaren of de havenmeesters. De ambtenaren van de scheepvaartinspectie oefenen controle uit door middel van steekproeven met het logboek, de monsterboekjes van de zeelieden, de monsterrol, de aan boord beschikbare geneesmiddelen, de diploma's enz.

Desälniettemin bestaat in de lid-staten (behalve in Duitsland) veelal geen rechtstreekse overheidscontrole op de arbeidsomstandigheden in de visserijsector. De vakbond oefent in de regel een andere vorm van controle uit, die vanzelfsprekend slechts betrekking heeft op de contractueel bepaalde arbeidsvoorwaarden.

Om de arbeidsomstandigheden in de visserijsector te controleren, is in Duitsland, bij wege van een bestuursbepaling gegrond op de mantelwet inzake arbeid ter zee, een "met de veiligheid van de werknemers belast overheidsorgaan" opgericht.

In Frankrijk worden op elk schip met een bemanning van meer dan 10 man personeelsafgevaardigden en hun plaatsvervangers ingesteld. Deze hebben tot taak om de kapitein alle individuele of collectieve klachten over te brengen inzake de arbeidsomstandigheden van de bemanning. Zij hebben echter geen enkele zeggenschap in de leiding van het schip.

Eigenlijk is de controle in de visserijsector niet slechts zeer beperkt, doch tevens van het ene gemeenschapsland tot het andere verschillend. Er moeten dan ook met spoed maatregelen worden genomen om de toepassing te waarborgen van de weinige thans bestaande wettelijke of contractuele normen voor de arbeidsvoorwaarden van zeevissers. Iedere ongecontroleerd geldende regeling is namelijk onzeker. De Commissie dient de lid-staten te verzoeken om in deze leemte te voorzien.

HOOFDSTUK XI

DE I.A.O. EN DE ZEEVISSERSVRAAGSTUKKEN

Tot dusver heeft de I.A.O. zes internationale akten goedgekeurd betreffende de arbeidsvoorwaarden van zeevissers :

a) Overeenkomsten :

- Verdrag no. 112 van de I.A.O. (1959) betreffende de minimumleeftijd voor toelating tot tewerkstelling als zeevisser

  Behoudens enkele reserves van weinig belang, bepaalt de overeenkomst dat kinderen beneden de 15 jaar niet op vissersschepen mogen worden tewerkgesteld.

  Bekrachtigd (1.7.1967) door vier EEG-landen : Duitsland B.R., België, Frankrijk en Nederland.

- Verdrag no. 113 van de I.A.O. (1959) betreffende het geneeskundig onderzoek van vissers

  In dit verdrag wordt geëist, dat conieder die op een vissersschip werkzaam is een geneeskundig onderzoek ondergaat.

  Bekrachtigd (1.7.1967) door twee landen van de EEG : België en Frankrijk.

- Verdrag no. 114 van de I.A.O. (1959) betreffende de arbeidsovereenkomst van vissers

  Dit verdrag schrijft voor, dat het vissersberoep beschermd moet zijn door soortgelijke arbeidsovereenkomsten en monsterboekjes als koopvaardijzeelieden.

  Bekrachtigd (1.7.1967) door vier EEG-landen: Duitsland B.R., België, Frankrijk, Italië.

- Verdrag no. 125 van de I.A.O. (1966) betreffende de diploma's

  Dit verdrag bepaalt, dat de staten die bij de I.A.O. zijn aangesloten vakbekwaamheidsnormen zullen vaststellen voor de diploma's van schippers, stuurlieden en machinisten.

  Men verwacht, dat de EEG-landen dit verdrag binnenkort zullen bekrachtigen.

- Verdrag no. 126 van de I.A.O. (1966) betreffende het logies aan boord van vissersschepen

  Dit verdrag bepaalt de normen, waaraan de bemanning, het logies en de kantine moeten voldoen. Ook worden hierin regels gegeven voor de sanitaire installaties en de geneeskundige verzorging.

  De EEG-landen dienen dit verdrag binnenkort te bekrachtigen.

b) Aanbevelingen

Aanbeveling no. 126 (1966) betreffende de vakopleiding van zeevissers
De aanbeveling onderstreept de fundamentele doelstellingen van de vakopleiding van zeevissers en geeft hiervoor algemene normen.

c) Resolutie

Een resolutie inzake de veiligheid aan boord van vissersvaartuigen werd in 1966 aanvaard.

d) Toekomstige actie van de I.A.O. betreffende vraagstukken in verband met zeevissers

Het Comité voor de arbeidsomstandigheden in het visserijbedrijf dat de voorbereidende werkzaamheden inzake deze akten verrichtte, heeft met het oog op een nader onderzoek door de I.A.O. een lijst opgesteld van de acht aspecten die de arbeidsvoorwaarden van zeevissers dienen te vertonen.

1) bestendiging van de werkgelegenheid en de verdiensten;
2) arbeidsduur;
3) bemanningsnormen;
4) bedrijfspensioenen;
5) ziekteverzekering;
6) betaalde vakantie;
7) geneeskundige verzorging aan boord;
8) repatriëring.

Tijdens de internationale arbeidsconferentie van 1966 werd het verzoek geuit dat het werk van de I.A.O. betreffende de kwesties in verband met zeevissers zo snel mogelijk worden voortgezet en dat het Comité voor de arbeidsomstandigheden in het visserijbedrijf nog meer vergaderingen ter zake zal houden.

V/10.828/67-N
Orig.: F

B E L G I E

I - VISSERSVLOOT

1. Voor een beter begrip van de problemen die zich in de visserij voordoen is het nuttig verschillende aspecten van de ontwikkeling van de vloot te analyseren. Van 1957 tot en met 1966 was de ontwikkeling van de Belgische vloot als weergegeven in tabel II, bladzijde 2. De Tabellen III en IV geven de indelingen van de vissersvloot.

Uit de tabel II blijkt dat de Belgische vloot sedert 1957 in absolute cijfers met 77 eenheden is verminderd hoewel het totale motorvermogen steeg met 15984 PK en de brutotonnage met 1163 brt.

2. In tabel I wordt vermeld welke veranderingen zijn opgetreden per type schip. Duidelijk komt hier de voortdurende daling van het aantal kleine vissersvaartuigen en de aanhoudende stijging van het aantal middelgrote en grote vissersvaartuigen tot uiting.

Tabel I

Scheepstype	Verandering	Motorvermogen (1)	Brutotonnage
I. Garnaalscheepjes motor 80 PK	- 36	- 4.871	- 1.712
II. Kusttrawlers motor 80-120 PK	- 39	- 2.689	- 957
III. Kleine middenslagtrawlers motor 120-240 PK	- 6	- 1.089	- 1.704
IV. Grote middenslagtrawlers motor 240-350 PK	+ 22	+ 7.340	+ 1.259
V. Kleine diepzeetrawlers motor 350-500 PK	+ 22	+ 5.088	+ 2.408
VI. Grote diepzeetrawlers (stoom) meer dan 439 PK	- 6	- 6.420	- 3.703
VII. Grote diepzeetrawlers motor 500 - 2331 PK	- 17	+14.805	+ 5.652

(1) Het motorvermogen is uitgedrukt in effectieve stoom-PK

Tabel II - Verdeling naar scheepstype, motorvermogen en brutotonnage (1) V/10.828/67-N

Scheepstype	1957			1964			1965			1966		
	Aantal	PK	Ton	Aantal	PK	Ton	Aantal	PK	Ton	Aantal	PK	Ton
I. Garnaalscheepjes motor 80 PK	134	7.240	2.347	57	3.475	962	47	2.940	797	38	2.372	635
II. Kusttrawlers motor 80-120 Pk	72	6.710	2.072	57	5.309	1512	51	4.766	1307	43	4.021	1.115
III. Kleinemiddenslagtrawlers motor 120-240 PK	143	22.665	8.541	153	24.055	8176	150	23.578	7845	137	21.576	6.837
IV. Grotemiddenslagtrawlers motor 240-350 PK	66	17.734	7.018	77	21.064	7488	85	23.995	8235	88	25.074	8.277
V. Kleine diepzeetrawlers motor 350-500 PK (2)	18	7.135	2.876	24	9.865	3638	29	11.842	4156	40	16.223	5.284
VI. Grote diepzeetrawlers (stoom) meer dan 439 PK	6	6.420	3.783	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VII. Grote diepzeetrawlers motor 500-2331 PK	7	5.575	2.592	20	18.240	7504	21	18.780	7522	23	20.380	8.244
TOTAAL	446	73.663	29.229	388	82.008	29230	383	85.901	29859	369	89.647	30.392

1) Bron : Bestuur van het zeewezen en van de binnenvaart : Jaarverslagen

2) De laatste stoomschepen werden in 1963 uit de vaart genomen

Tabel III - Indeling volgens de vismethode

1964

	Aantal	Tonnage
Trawl over de achtersteven	1	1.396
Trawl over het zijboord	385	27.904
Visserij met rondlopend net	-	-
Visserij met drijfnet	-	-
Visserij met gemengde systemen	-	-
Overige	-	-
Totaal	386	29.300

1965

Trawl over de achtersteven	1	1.398
Trawl over het zijboord	377	27.330
Visserij met rondlopend net	-	-
Visserij met drijfnet	-	-
Visserij met gemengde systemen	-	-
Overige	-	-
Totaal	378	28.728

Tabel IV : Indeling volgens de uitrusting met voorzieningen voor het conserveren en verwerken van de vangsten en naar tonnagecategorie - 1964

	Aantal	Tonnage
Schepen voor de aanvoer van verse vis waarvan :	385	27.804
tonijn	-	-
kreeft	-	-
schepen uitgerust voor de verwerking van de vangsten (bijvoorbeeld bereiding van vismeel, enz.)	-	-
Schepen voor de aanvoer van gezouten vis	-	-
Gemengd (verse en gezouten vis)	-	-
Diepvriesschepen waarvan	1	1.398
tonijn	-	-
kreeft	-	-
Schepen uitgerust voor de verwerking van de vangsten (bijvoorbeeld fileren)	-	-
Overige	-	-
Totaal	386	29.202

1965		
	Aantal	Tonnage
Schepen voor de aanvoer van verse vis waarvan :	380	28.330
tonijn	-	-
kreeft	-	-
schepen uitgerust voor de verwerking van de vangsten (bijvoorbeeld bereiding van vismeel, enz.)	-	-
Schepen voor de aanvoer van gezouten vis	-	-
Gemengd (verse en gezouten vis)	-	-
Diepvriesschepen waarvan :	1	1.398
tonijn	-	-
kreeft	-	-
Schepen uitgerust voor de verwerking van de vangsten (bijvoorbeeld fileren)	-	-
Overige	-	-
Totaal	381	29.728

In tabel IV wordt een verdeling van de vaartuigen naar categorie en bouwmateriaal gegeven. Vastgesteld kan worden dat er in 1957 354 houten vaartuigen waren tegen 92 stalen, terwijl er in 1966 210 houten vaartuigen waren tegen 159 stalen. Hieruit blijkt de steeds grotere betekenis van stalen schepen met alle moderne visserijtechnieken.

Tabel V

Bouwmateriaal	Categorie							Totaal		Jaar
	I	II	III	IV	V	VI motor	VII stoom	Hout	Staal	
Hout	134	71	114	33	2	-	-	354		1957
Staal	-	1	29	33	16	7	6		92	
Hout	127	70	115	34	2	-	-	348		1958
Staal	-	1	29	34	15	8	6		93	
Hout	115	71	117	33	2	-	-	338		1959
Staal	1	3	29	33	18	7	4		95	
Hout	102	73	112	32	2	-	-	321		1960
Staal	1	-	30	32	20	11	4		98	
Hout	95	72	116	28	2	-	-	313		1961
Staal	2	-	31	33	19	13	5		103	
Hout	83	66	115	27	3	-	-	294		1962
Staal	1	-	30	34	19	16	4		104	
Hout	75	64	117	28	-	-	-	284		1963
Staal	-	-	33	42	20	16	1		112	
Hout	57	57	116	30	-	-	-	260		1964
Staal	-	-	37	47	24	20	-		128	
Hout	47	51	108	29	1	-	-	236		1965
Staal	-	-	42	56	28	21	-		147	
Hout	38	43	98	27	4	-	-	210		1966
Staal	-	-	39	61	36	23	-		159	

Bron : Bestuur van het zeewezen en van de binnenvaart : jaarverslagen

Hoofdstuk II - AANTAL VISSERS

Na de tweede wereldoorlog is het aantal aangemonsterde vissers aan grote schommelingen onderhevig geweest. Het maximum aantal vissers werd bereikt in 1947 met 2.110 vissers.

Na 1948 daalt het aantal voortdurend. In 1955 waren er 1.800 vissers, in 1965 was hun aantal verminderd met 364, dat is een daling met 20%. In 1965 waren op 383 vaartuigen 1.436 vissers in dienst, d.w.z. 3,6 man per vaartuig.

In tabel VI wordt een overzicht gegeven van de bemanning van de visserijvloot, ingedeeld naar functie. In tabel VI wordt een overzicht gegeven van de bemanning van de visserijvloot, ingedeeld naar functie en leeftijd.

In 1965 omvatte het dekpersoneel 439 schippers en 1.094 ondergeschikten. Het machinepersoneel, waartoe motoristen en machinisten behoren, telde 342 personen.

Bij de verdeling naar leeftijd blijkt dat de gemiddelde leeftijd in de periode 1955/1965 schommelde tussen 32 en 35 jaar.

Bovendien blijkt uit deze gegevens het vrij hoge aantal oudere schippers.

Tabel VI: Indeling naar uitgeoefende funktie

	1955	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
Schippers eigenaars	152	146	155	143	123	123	116	114	113	122	129
Schippers niet eigenaars	239	260	253	255	263	261	256	244	235	218	210
Stuurlieden	109	114	110	110	102	114	119	95	83	95	100
Bootslieden	10	9	11	10	9	10	10	14	3	5	2
Matrozen	727	735	739	705	712	728	705	729	655	615	636
Koks	13	11	12	14	12	14	11	12	6	6	6
Speciaal personeel	-	-	7	8	4	8	10	7	5	5	3
Lichtmatrozen	53	43	64	55	59	53	46	42	51	63	62
Jongens beneden 18 jaar	98	87	75	83	83	77	62	51	56	46	35
Machinepersoneel	399	411	392	369	337	348	343	330	286	286	281
Totaal	1.800	1816	1818	1752	1704	1736	1678	1638	1493	1461	1464

Tabel VII: Bemanning van de visserijvloot
Verdeling naar functie en leeftijd
(1)

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Dekpersoneel schippers											
t/m 20 jaar	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
van 21 t/m 25 jaar	31	35	44	45	37	32	26	32	28	40	36
van 26 t/m 40 jaar	212	220	221	229	218	212	219	205	214	207	202
van 41 t/m 50 jaar	149	150	152	130	141	127	129	126	126	131	122
van 51 t/m 65 jaar	78	81	75	76	86	68	66	76	68	88	79
van 66 jaar en ouder	-	-	-	-	-	1	1	4	-	1	-
totaal	470	486	492	480	482	440	441	443	436	467	439
Dekpersoneel ondergeschikten											
t/m 20 jaar	376	382	401	397	403	416	393	398	373	314	311
van 21 t/m 25 jaar	266	244	266	245	213	234	233	251	234	213	255
van 26 t/m 40 jaar	416	374	409	427	394	399	388	420	374	311	350
van 41 t/m 50 jaar	165	176	175	170	139	138	145	136	150	120	108
van 51 t/m 65 jaar	96	107	119	107	98	113	107	100	92	69	70
van 66 jaar en ouder	-	-	-	-	-	1	7	4	4	-	-
totaal	1.319	1.283	1.370	2.346	1.247	1.301	1.273	1.309	1.227	1.027	1.094
Machinepersoneel motoristen en machinisten											
t/m 20 jaar	22	19	26	22	17	15	18	16	18	24	23
van 21 t/m 25 jaar	68	60	57	50	53	53	59	55	45	40	42
van 26 t/m 40 jaar	168	180	177	161	154	145	153	132	140	137	133
van 41 t/m 50 jaar	117	129	123	118	101	88	83	74	63	81	68
van 51 t/m 65 jaar	72	73	74	81	77	74	70	76	74	78	75
van 66 jaar en ouder	-	-	-	-	-	-	-	-	-1	1	1
totaal	447	461	457	432	402	375	383	353	341	361	342

(1) met inbegrip van werkloze vissers

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Ondergeschikt machinepersoneel											
t/m 20 jaar	10	6	11	11	13	16	17	16	11	8	5
van 21 t/m 25 j.	7	9	9	7	3	10	10	15	5	3	3
van 26 t/m 40 j.	18	16	15	13	14	9	11	10	5	3	6
van 41 t/m 50 j.	13	10	11	13	8	6	12	8	7	5	6
van 51 t/m 65 j.	7	10	11	8	9	11	18	13	11	6	6
van 66 jaar en ouder	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
totaal	55	51	57	52	47	52	68	62	39	25	25
Totaal bemanning											
t/m 20 jaar	408	407	438	430	433	447	428	430	402	346	339
van 21 t/m 25 j.	372	348	376	347	306	329	328	353	312	296	336
van 26 t/m 40 j.	814	790	822	830	780	765	771	767	733	658	691
van 41 t/m 50 j.	444	465	461	431	389	359	369	344	346	337	304
van 51 t/m 65 j.	253	271	279	272	270	266	261	265	245	241	230
van 66 jaar en ouder	-	-	-	-	-	2	8	8	5	2	1
totaal	2291	2281	2376	2310	2178	2168	2165	2167	2043	1880	1901

Hoofdstuk III - DE BEROEPSORGANISATIE

A. Groeperingen

1) Vissers in loondienst

De werknemers in de visserij zijn georganiseerd in de drie grote vakbonden :

- Belgische Transportarbeidersbond (BTB), centrale bij het A.B.V.V.;
- Christelijke centrale van vervoerarbeiders (CCV), centrale bij het ACV;
- Algemene centrale der liberale vakbonden van België (interprofessioneel).

Over het algemeen wordt aangenomen dat slechts 20% van de vissers niet bij een vakbond is aangesloten. Bijna alle 80% aangeslotenen zijn lid van een van de twee grote vakbonden (ACV en ABVV).

2) Zelfstandige vissers

In België bestaat het begrip "zelfstandige visser" niet. Men is reder-eigenaar of loontrekkende. Onder zelfstandige vissers worden in België uitsluitend reders verstaan die meevaren. Zo waren er op 31.12.1965 145 reders aangemonsterd op hun eigen vaartuig als schipper, motorist of matroos, verdeeld als volgt :

Cat.I	32	(Deze zijn niet persoonlijk aangesloten bij de RMZ
Cat.II	23	(Alle andere bemanningsleden wel. Voor de arbeidsongevallen-
Cat.III	68	(verzekering echter vallen zij wel onder de desbetreffende wet-
Cat IV	15	(geving evenals de leden van hun bemanning.
Cat.V	6	(
Cat.VI	1	
Totaal	145	

3) Familiebedrijven

Bemanningen die uitsluitend uit familieleden van de eerste graad bestaan vallen niet onder de RMZ. Zodra een vreemde deel uitmaakt van de bemanning zijn alle opvarenden onderworpen aan de RMZ-regeling, ook een meevarende zoon van de eigenaar. Het aantal familiebedrijven is zeer klein, vrijwel te verwaarlozen, en eventueel uitsluitend aan te treffen in de garnaalvisserij.

4) Reders

Bij de werkgevers bestaat er slechts één representatieve organisatie, de Rederscentrale. In het kader van deze organisatie zijn echter verschillende gespecialiseerde groeperingen opgericht voor de kustvisserij, de middenslagvisserij en de zeevisserij.

B. Betrekkingen tussen werkgevers en werknemers

Ten aanzien van de betrekkingen tussen werknemers en werkgevers moet gewezen worden op de Bedrijfsraad voor de visserij, waar economische en technische problemen worden besproken en op het Nationaal Paritair Comité voor de zeevisserij, waarin de onderhandelingen over sociale aangelegenheden plaatsvinden.

Deze betrekkingen zijn voorts geregeld bij de wet van 5 juni 1928 betreffende de arbeidsovereenkomst in de zeevaart en gewijzigd bij de wet van 15.6.1961 (Belgisch Staatsblad van 29 juli 1961).

C. Coöperaties

Op commercieel gebied bestaat er een coöperatie voor de gemeenschappelijke aankoop van materiaal voor de visserij (SCAP). Op het gebied van de verkoop bestaan er echter geen coöperaties daar de verkoop geheel moet geschieden via de veilingen.

D. Er bestaat geen speciale procedure voor de regeling van collectieve arbeidsconflicten in de visserij.

Hoofdstuk IV - AANMONSTERING EN ARBEIDSOVEREENKOMSTEN

A. Rechtsbronnen

In België bestaan geen geschreven overeenkomsten; in plaats daarvan geldt de inschrijving op de monsterrol als arbeidscontract. Wanneer er een overeenkomst voor percentagevaart bestaat zijn de bepalingen daarvan vaag en weinig nauwkeurig. De voorwaarden voor aanmonstering worden bepaald volgens het type schip en het gebruik. De wet van 5 juni 1928, gewijzigd bij de wet van 15 juni 1961, artikel 19 is van toepassing. Artikel 22 van de wet van 15 juni 1928 schrijft voor dat de voorwaarden voor aanmonstering schriftelijk moeten worden vastgesteld, hetzij in de bepalingen van de monsterrol, hetzij in een hieraan toegevoegd, door de scheepvaartcommissaris of de consul goedgekeurd, document.

Indien schriftelijke voorwaarden ontbreken of onvoldoende zijn is de wet van toepassing op de betrekkingen tussen de partijen, zonder dat hiervan bij stilzwijgende overeenkomst kan worden afgeweken.

België is het eerste land van de EEG dat ontwerp- overeenkomst nr.114 betreffende de arbeidsovereenkomst van vissers heeft goedgekeurd. Dit ontwerp werd op 19 juni 1959 aangenomen door het Internationale Arbeidsbureau te Genève.

B. Aanmonstering

De aanmonstering van de vissers omvat volgens de wet de aanwerving en inschrijving op de monsterrol, zoals bepaald in artikel 9 van de wet van 5 juli 1928 gewijzigd bij de wet van 15.6.1961. In het algemeen geschiedt de aanwerving rechtstreeks door de reder.

C. Inhoud van de overeenkomst

De overeenkomst omvat :

- het loon voor elk lid van de bemanning (vast loon en percentage),
- de looptijd van de overeenkomst (aantal reizen of aantal maanden),
- de opzeggingstermijn,
- bepalingen inzake de voeding aan boord.

In dit contract worden echter niet duidelijk de rechten en verplichtingen van de beide partijen vermeld.

D. Soorten overeenkomsten

De overeenkomst kan worden afgesloten voor - een bepaalde termijn,
- onbepaalde tijd,
- voor één of meer reizen.

E. Aanmonsteringsvoorwaarden

1. Fysieke voorwaarden

a) Minimumleeftijd

België heeft ook de ontwerp-overeenkomsten nrs. 112 en 113 die respectievelijk betrekking hebben op :

- de minimum leeftijd voor toelating tot de visserij,
- het medisch onderzoek van de vissers

aanvaard.

Niemand kan aanmonsteren of een arbeidsovereenkomst voor scheepsdienst aangaan indien hij niet :

1° voor de dienst als trimmer of stoker aan boord van met kolen gestookte schepen, het 18de levensjaar heeft voltooid;

2° voor alle andere werkzaamheden aan boord, het 15de levensjaar heeft voltooid.

De Koning kan binnen de grenzen van de internationale verdragen voorwaarden vaststellen waarop voor de onder ten tweede vermelde personen afwijkingen kunnen worden toegestaan. Ingevolge deze bepaling werd bij K.B. van 10 september 1964 toegestaan dat kinderen van ten minste 14 jaar die aan een visserijschool studeren op bepaalde voorwaarden gedurende de schoolvakanties aan boord van vissersvaartuigen mogen werken. Kinderen die de school verlaten in het kalenderjaar waarin zij 15 jaar oud worden mogen aanmonsteren op voorwaarde dat zij het getuigschrift van scheepsjongen of een diploma van aspirant-schipper hebben behaald.

b) Medisch onderzoek

Om te kunnen aanmonsteren moet de visser in het bezit zijn van een verklaring van algemene geschiktheid en soms van bijzondere geschiktheid voor bepaalde werkzaamheden. Het onderzoek moet worden verricht door een arts die door de zeevaartinspectie is erkend.

De verklaring van algemene geschiktheid is 24 maanden geldig; deze periode kan tot 12 maanden worden terug gebracht voor zeelieden van minder dan 21 jaar.

De verklaring van algemene geschiktheid geldt 24 maanden (K.B. van 14 mei 1965 - Belgisch Staatsblad van 24 juli 1965, art.100)

c) Bijzondere bepalingen voor jeugdigen

Kinderen van minder dan 14 jaar die als leerling bij een visserijschool zijn ingeschreven, of een visser als vader hebben, kunnen tijdens de schoolvakanties een stage lopen op visserijvaartuigen op voorwaarde dat deze werkzaamheden niet schadelijk zijn voor hun gezondheid of voor hun normale ontwikkeling en bovendien niet leiden tot schoolverzuim.

2. Vakbekwaamheid

De voorschriften van het Koninklijk Besluit van 21 mei 1958, gewijzigd bij Koninklijk Besluit van 14.3.1967 (Belgisch Staatsblad van 27.4.1967) betreffende de toekenning van brevetten, diploma's, certificaten en licenties in de zeevisserij zijn gespecifieerd in de volgende tabel (VIII).

F. Omvang en samenstelling van de bemanning - beroepsgeschiktheid

Tabel VIII geeft een overzicht van het verplichte aantal bemanningsleden, onderverdeeld in dek- en machinepersoneel, alsmede van de vereiste certificaten. / geeft alleen betrekking op veiligheid op zee.

Deze tabel is een samenvatting van de inhoud van :

a) het Koninklijk Besluit van 14 maart 1967 (Belgisch Staatsblad 27 april 1967) tot wijziging van het K.B. van 12 december 1957 betreffende het zeevaartinspectiereglement
b) het Koninklijk Besluit van 21 mei 1958, gewijzigd bij K.B. van 14 maart 1967 (Belgisch Staatsblad van 27 april 1967), betreffende de toekenning van brevetten, diploma's, certificaten en vergunningen in de koopvaardij, zeevisserij en pleziervaart.

G. Einde van het aanmonsteringscontract

De inschrijving op de monsterrol is het arbeidscontract. De contracten worden gesloten voor onbepaalde tijd en blijven van kracht gedurende een jaar. Elk der partijen kan het contract beëindigen door een met redenen omklede opzegging aan de andere partij. De opzegtermijn is vermeld in alle monsterrollen en is gewoonlijk vastgesteld op 48 uur. Van de kleine schepen is de opzegtermijn 24 uur. Het is niet mogelijk het contract, zoals 10 of 15 jaar geleden, te beëindigen zonder opzegtermijn.

Tabel VIII: Omvang en samenstelling van de bemanning V/10.828/67-N

PK	DEK		MACHINE		TOTAAL
	Personeel	Brevet	Personeel	Brevet	
		KUSTVISSERIJ : 30 BRT : ETMAAL OP ZEE			
minder dan 120	een schipper een matroos	schipper kustvisserij certificaat bekendheid		1 lid vergunning - 120	2
		30 BRT : LANGER DAN ETMAAL OP ZEE			
minder dan 120	een schipper een matroos een matroos	schipper kustvisserij certificaat bekendheid		1 lid vergunning-120	3
minder dan 275	een schipper een matroos een matroos	schipper kustvisserij certificaat bekendheid		1 lid brevet matroos motorist	3
		MIDDENSLAG VISSERIJ			
minder dan 275	een schipper twee matrozen een matroos of een scheeps- leerjongen	schipper 2e klas of ~~1ste klas~~ certificaat bekendheid		1 lid brevet motorist	4
minder dan 750 bediend op brug	een schipper twee matrozen een matroos of een scheeps- leerjongen	schipper 2e of 1ste klas	1 motorist	brevet motorist	5
minder dan 750 niet bediend op brug	een schipper twee matrozen een matroos of scheepsleer- jongen	schipper 2e of 1ste klas certificaat bekendheid	1 motorist 1 assistent	brevet motorist vergunning-120 PK	6

Tabel VII (vervolg)

PK	DEK		MACHINE		TOTAAL
	Personeel	Brevet	Personeel	Brevet	
	ONBEPERKTE EN DIEPZEEVISSERIJ				
minder dan 750 op brug bediend	een schipper een stuurman twee matrozen een matroos of een scheepsleerjongen	schipper 1ste klas schipper kustvisserij certificaat bekendheid	1 motorist	Brevet motorist	6
minder dan 750 niet bediend op brug	een schipper een stuurman twee matrozen een matroos of een scheepsleerjongen	schipper 1ste klas schipper kustvisserij certificaat bekendheid	1 motorist 1 assistent	brevet motorist 120 PK	7
meer dan 750 op de brug bediend	een schipper een stuurman twee matrozen een matroos of een scheepsleerjongen	schipper 1ste klas schipper kustvisserij certificaat bekendheid	1 motorist 1 assistent	officier werktuigkundige 2e klas vergunning 120 PK	7
meer dan 750 niet op brug bediend	een schipper een stuurman twee matrozen een matroos/scheepsleerjongen	schipper 1ste klas schipper kustvisserij certificaat bekendheid	1 motorist 2 assistenten	officier werktuigkundige 2e klas vergunning 120 PK	8

Hoofdstuk V - LONEN EN WIJZE VAN BELONING

A. Wetgeving

In de visserij is de beloning veranderlijk en van verschillende aard.

De enige wettelijke regeling betreffende de loonbasis is neergelegd in de wet van 23 september 1931 op de arbeidsovereenkomst in de zeevaart. Krachtens deze wet moet de reder aan scheepsjongens en lichtmatrozen een minimumloon betalen ten bedrage van respectievelijk 1/10 en 1/5 van de aan de matrozen op hetzelfde schip betaalde loon.

B. Wijze van beloning

Er bestaan twee loonstelsels.

1. Een vast aandeel in de opbrengst : na de reis ontvangt de bemanning een vast percentage van de bruto-opbrengst als loon. Dit percentage verschilt naargelang van de kwalificaties van het bemanningslid en van de scheepsklasse en de haven.
2. Een aandeel in de opbrengst en een vast loon per reis :
   Dit systeem wordt uitsluitend toegepast op 4 schepen van klasse VI. Het loon van de bemanning bestaat uit een vast bedrag per reis en uit een percentage van de bruto-opbrengst.

Uit een peiling van het minimum-percentage van de matroos, blijkt dat het aandeel van de matroos voor de verschillende categorieën als volgt is vastgesteld :

minimum-percentage	categorie
17,5	1
15,5	2
6	3
5	4
3	5

Voor categorie 6 varieert het percentage van de matroos tussen 2 en 4. In deze categorie is het loon bij één enkele compagnie nog samengesteld uit 3 basisfactoren, te weten :

- een vast bedrag (b.v. 3.500 fr.)
- een % van de bij de veiling ontvangen prijs (b.v. 0,80%)
- vis.

Ten einde een idee te geven de de orde van grootte van de lonen ten opzichte van de opbrengsten worden hieronder enkele percentages gegeven die bij bovenvermelde peiling werden verkregen :

Categorie	Gemiddeld percentage van de opbrengst
1	51
2	43
3	33
4	30
5	28
6	26

Men zou kunnen stellen dat de vissers goed worden betaald, maar indien men rekening houdt met het bijzondere karakter van het beroep, de moeilijkheden en de lange werktijden, kan moeilijk worden gezegd dat in het loon integraal rekening wordt gehouden met de prestaties en de gevaren. Bovendien is het loon veranderlijk en instabiel.

C. De beloning wordt vastgesteld naar criteria als :

1. De functie van de visser, het percentage stijgt met zijn specialisering
2. De scheepsklasse, hoe kleiner het schip, des te hoger het percentage
3. De toestand van het schip, hoe ouder het schip, des te groter het aandeel
4. De graad van verwantschap, het grootste aandeel wordt toegekend op schepen waarop alleen gezinsleden dienen.
5. Het aantal bemanningsleden, hoe minder bemanningsleden, des te hoger het percentage
6. De vangst, die vooral wordt bepaald door de weersomstandigheden en de beviste gronden
7. De marktomstandigheden, de visprijs wordt alleen bepaald door vraag en aanbod; dientengevolge hebben lage ontvangsten invloed op de beloning van de visser.
8. De inhoudingen op de bruto-ontvangsten, in de lagere scheepsklassen moet de bemanning een deel van de exploitatiekosten zelf betalen, zoals de veilingrechten (afslagkosten : 1% van de opbrengst te Oostende) en de kosten verbonden aan de viskeuring, de loskosten, brandstof, zout, ijs, huur van de manden, huur van sommige uitrustingsstukken; al deze kosten moeten van de bruto-opbrengst worden afgetrokken.

9. De thuishaven van het schip, plaatselijke verschillen treden op in de berekening van de aandelen in de opbrengst.

D. Loon in natura

Het loon in natura varieert van schip tot schip. Wel dient rekening te worden gehouden met het bepaalde in de wet van 12 april 1965 met betrekking tot de bescherming van de beloning en met name met artikel 6 waarin wordt bepaald dat het deel van de beloning dat in natura mag worden uitbetaald niet meer mag bedragen dan overeenkomt met een bepaald gedeelte van de totale beloning. De meest voorkomende vormen zijn :

1. De gratis ontvangen vis (deel vis) : op alle schepen wordt na de reis onder de leden van de bemanning voor eigen gebruik een kleine hoeveelheid vis verdeeld; de hoeveelheid hangt af van de grootte van de vangst en bedraagt gewoonlijk ongeveer 10 kg.
2. Het zogenaamde "cabaret" geld :
   Dit is een overblijfsel van een oude gewoonte die inhield dat de kleine vis werd verdeeld onder de bemanning. Op vele schepen is deze gratificatie vervangen door een klein percentage van de opbrengst.
3. Aan boord van grote schepen wordt in het algemeen de opbrengst van verkoop van traan verdeeld. Indien het schip een traankookinstallatie aan boord heeft wordt een deel (50%) van deze opbrengst gereserveerd voor de reder.
4. De naast garnaal gevangen vis : In bepaalde havens wordt de opbrengst van deze vis onder de bemanning verdeeld.
5. Gratis kost aan boord op schepen waar maandgage wordt betaald.
6. Over de vergoeding van kosten voor kleding of verblijf werden geen inlichtingen verstrekt.

E. Premies

Scheepsjongens hebben recht op een deel van de opbrengst van hun vangsten. Aan de leerlingen van visserijscholen die met succes het examen van scheepsjongen hebben afgelegd wordt een gewone premie en een aanmoedigingspremie toegekend (1).

---

(1) Koninklijk Besluit van 17 oktober 1952
Besluit van de Regent van 24 maart 1960 ?

Als gewone premie krijgen de betrokkenen een bon ter waarde van ten hoogste 500 fr. die geldig is voor de aankoop van uitrustingsstukken zoals zuidwesters, truien, laarzen of oliegoed. Deze premie wordt alleen toegekend na de verwerving van het bewijs van een met vrucht afgelegd examen en van een verklaring van het Zeevaartcommissariaat dat de betrokkene voor zijn 18e jaar aan boord van een Belgisch vissersvaartuig is aangemonsterd.

De aanmoedigingspremie ten bedrage van maximaal 125 BF betreft boeken en ander studiemateriaal. Zij wordt naast de gewone premie toegekend aan die leerlingen die niet alleen aan de eerder genoemde voorwaarden hebben voldaan maar die bovendien 80% van de bij het scheepsjongen-examen te verkrijgen punten hebben behaald.

Bij Koninklijk Besluit van 1 maart 1958, gewijzigd bij een K.B. dat op 17 mei 1963 in het Staatsblad verscheen, werd een premie van 50 BF per dag op zee voorgeschreven voor scheepsjongens en een tegemoetkoming van 25 frank per scheepsjongen en per dag op zee aan de reder.

Door de "Rederscentrale, Beroepsvereniging der Belgische reders ter zeevisserij", worden de volgende premies toegekend :

1. aan leerlingen die met goed gevolg de visserijschool hebben doorlopen, twee waardebons van elk 1.000 frank, die bij de Rederscentrale kunnen worden verzilverd na één jaar, respectievelijk twee jaar, vaart.
2. aan leerlingen van visserijscholen die na het behalen van een brevet, een diploma of een getuigschrift een hoger leerjaar aanvangen, een aanmoedigingspremie ten bedrage van ± 250 BF in de vorm van studiemateriaal.

Over het algemeen dient de reder aan de bemanningsleden beschermkledij te verschaffen, zulks krachtens de beslissing van het N.P.C. van 2 december 1963.

F. Plaatsen en wijze van betaling van de lonen

De vereffening en de betaling van de lonen wordt geregeld bij de wet betreffende de arbeid op zeeschepen van 8 juni 1926, afdeling 3, artikel 65 en volgende. In deze wet is onder meer bepaald dat het loon niet mag worden betaald in een drankslijterij. De wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van de lonen is van toepassing op alle werkgevers en werknemers, zonder uitzondering; derhalve ook op de bemanningen van zeevisserijvaartuigen.

Ook de artikelen 65 tot en met 70 van de wet van 5 juni 1928 zijn van toepassing. Deze bepalingen blijven gelden voor zover zij gunstiger zijn dan die van de wet van 12 april 1965.

Het gebruik geldt niettemin als regel en de betaling geschiedt na iedere reis, wanneer deze 6, 10 of 14 dagen duurt, of elke week, elke veertien dagen of soms elke maand voor garnaalvissers of voor vissers die geen korte reizen maken.

G. Overuren

Daar de werktijd niet beperkt is, is er aan boord van vissersvaartuigen geen sprake van een bijzondere betaling van overuren.

Opgemerkt dient te worden dat de zeevarende, die een andere en hoger beloonde functie moet gaan vervullen dan die waarvoor hij oorspronkelijk werd aangenomen, zolang hij deze functie waarneemt, recht heeft op de daarvoor geldende gage.

H. Stages

In geval van stages wordt bij alle ondernemingen waarop de wet van maart 1903 inzake de arbeidsovereenkomst en de in deze wet aangebrachte wijzigingen van toepassing is door de werkgever een gegarandeerd weekloon betaald. Ligdagen worden aan vissers, waarop de wet niet van toepassing is, niet betaald. In het N.P.C. wordt hierover reeds geruime tijd gesproken, evenwel zonder resultaat.

I. Schipbreukvergoeding

Loonderving gedurende de reis wordt geregeld door artikel 53 van de wet op de arbeidsovereenkomst in de zeevaart van 5 juni 1928. Krachtens dit artikel is de reder verplicht het loon door te betalen tot de terugkeer in de thuishaven.

Ten aanzien van de loonderving gedurende een periode van eventuele werkloosheid na een schipbreuk schrijft hetzelfde artikel 53 voor, dat de reder verplicht is het loon door te betalen tot de terugkeer in de thuishaven.

J. Lonen op basis waarvan de sociale premies worden berekend

De volgende tabel geeft een overzicht van de gemiddelde lonen in de visserij. Het betreft hier cijfers die op 12 januari 1967 door de Raad van beheer van de Gemeenschappelijke kas voor de zeevisserij zijn aangenomen en die als grondslag dienen voor het bepalen van de vergoedingen die krachtens de wet van 31 december 1929, gewijzigd bij de besluitwet van 28 februari 1947 en de wetten van 17 april 1953, 11 juli 1956 en 11 januari 1963, aan de vissers moeten worden uitgekeerd.

In de praktijk kunnen deze cijfers over het algemeen gunstiger zijn.

Klasse I - Vaartuigen met motor van minder dan 80 PK

a) Dekpersoneel :

Schipper	160.157
Matroos	140.489
Lichtmatroos	105.600
Scheepsjongen	65.796

b) Machinepersoneel :

Matroos-motorist	147.513

Klasse II - Vaartuigen met motor van 80 tot en met 179 PK

a) Dekpersoneel :

Schipper	182.635
Stuurman	150.823
Matroos	140.489
Lichtmatroos	105.600
Scheepsjongen	65.796

b) Machinepersoneel :

Matroos-motorist	153.133
Assistent-motorist	106.771

Klasse III - Vaartuigen met motor van 180 tot en met 249 PK

a) Dekpersoneel

Schipper	192.470
Stuurman	150.823
Matroos	140.489
Lichtmatroos	105.600
Scheepsjongen	65.796

b) Machinepersoneel :

Motorist 167.182

Assistent-motorist 106.771

Klasse IV - Vaartuigen met motor van 250 tot en met 399 PK

a) Dekpersoneel :

Schipper 210.733

Stuurman 151.728

Matroos 140.489

Lichtmatroos 105.600

Scheepsjongen 65.796

b) Machinepersoneel :

Motorist 169.991

Assistent-motorist 106.771

Klasse V - Vaartuigen met motor van 400 tot en met 999 PK

a) Dekpersoneel :

Schipper 331.554

Stuurman 196.684

Bootsman 186.850

Marconist 186.850

Matroos 140.489

Kok 140.489

Lichtmatroos 105.600

Scheepsjongen 65.796

b) Machinepersoneel :

Werktuigdeskundige 214.948

Eerste assistent-motorist 192.469

Tweede assistent-motorist 134.864

Derde assistent-motorist 106.771

Klasse VI - Vaartuigen met motor van 1000 PK en meer

a) Dekpersoneel :

Schipper 497.738

Stuurman 267.437

Bootsman 186.850

Marconist 186.850

Matroos 140.489

Kok 140.489
Lichtmatroos 105.600
Scheepsjongen 65.796

b) Machinepersoneel :

Werktuigkundige 305.437
Eerste assistent-motorist 224.782
Tweede assistent-motorist 161.562
Derde assistent-motorist 106.771

Klasse VII - Stoomvaartuigen

a) Dekpersoneel :

Schipper 497.738
Stuurman 267.437
Bootsman 186.850
Marconist 186.850
Matroos 140.489
Kok 140.489
Lichtmatroos 105.600
Scheepsjongen 65.796

b) Machinepersoneel

Werktuigdeskundige 305.437
Motorist 224.782
Eerste stoker 161.562
Assistent-motorist 161.562
Tweede stoker 139.084

Het loon of de gemiddelde verdiensten per jaar van een "matroos in herscholing" aan boord van een vissersvaartuig is vastgesteld op een uniform bedrag van 140.489 fr.

Hoofdstuk VI - Werktijd - verloven - feestdagen

A. Werktijd

Noch bij de wet, noch in de overeenkomsten zijn voorschriften betreffende de werktijd gegeven. De wet van 15 juli 1964 is krachtens artikel 2, lid 8, niet van toepassing op zeevarend personeel in de visserij.

1. Werktijd gedurende de vaart

Geen enkel voorschrift is gegeven voor het vaststellen van deze tijd.

2. Werktijd op de plaats waar gevist wordt

Geen enkel voorschrift is gegeven voor het vaststellen van deze tijd

3. Werktijd in de haven

Hierover werden geen gegevens verstrekt

4. Bijzondere opmerkingen

Het is vrijwel onmogelijk een gemiddelde werktijd te berekenen : de reizen zijn zeer onregelmatig, het bedrijf is van een bijzondere en wisselvallige aard en het werk van de zeelieden aan boord kan niet nauwkeurig worden geregeld, maar is veeleer afhankelijk van steeds optredende onvoorziene omstandigheden die kenmerkend zijn voor de zeevaart en de visserij. De volgende opmerkingen geven derhalve slechts een algemene tendens weer.

Op schepen die verscheidene dagen of weken op zee blijven kan de werktijd normaliter worden geraamd op 15 uur per dag.

B. Rusttijd

1. Dagelijkse rusttijd

Geen enkel voorschrift is hierover gegeven.

2. Rusttijd na elk vertrek

Krachtens besluit van het N.P.C. van 26 februari 1954 heeft de visser recht op een ononderbroken rust van :

36 uur indien hij 8 dagen op zee was

60 uur indien hij 14 dagen op zee was

72 uur indien hij 18 dagen op zee was

Er bestaat geen besluit voor reizen van minder dan 8 dagen. Schepen van type I varen drie of viermaal per week uit. De schepen van type II blijven drie tot zeven dagen op zee en varen normaliter een of tweemaal per week uit. De schepen van type III blijven zeven tot tien of zelfs dertien dagen op zee. Zij varen gemiddeld twee- of driemaal per maand uit. Schepen van type IV varen één- tot driemaal per maand uit, waarbij zij 10 tot 14 dagen op zee blijven en soms tot 18 dagen. Schepen van type V tenslotte blijven 17 tot 22 dagen op zee terwijl zij gemiddeld een- tot tweemaal per maand uitvaren.

3. Arbeid gedurende de nacht, de zondag en de feestdagen

a) zondagsarbeid

Slechts indien het vaartuig in de haven is laat de reder gewoonlijk op zondag niet werken. In dit geval wordt het vertrek uitgesteld tot maandag, zelfs indien zaterdag normaal de laatste dag van het verblijf in de haven zou zijn geweest. Op zee wordt het werk op zondag niet onderbroken. In de wet van 6 juli 1964 inzake de zondagsrust wordt uitdrukkelijk bepaald dat de wet niet van toepassing is op zeevarend personeel van visserijondernemingen (artikel 2, lid 5). Krachtens artikel 33 van de wet van 5 juni 1928 echter mag de zeevarende op zon- en feestdagen slechts werk verrichten dat voortvloeit uit overmacht of toevallige omstandigheden dan wel werkzaamheden die betrekking hebben op de hygiëne of de veiligheid en de besturing van het vaartuig, alsmede reddingswerkzaamheden.

Indien de wekelijkse rust niet op zondag is genoten wordt deze zo mogelijk op een andere dag van de week verleend dan wel overeenkomstig het tussen de partijen overeengekomene.

b) Feestdagen

De visser heeft recht op 10 betaalde feestdagen per jaar, volgens de voorwaarden die zijn bepaald bij de B.W. van 28 februari, 7 februari en 9 oktober 1946. Indien een van de feestdagen op een zondag valt wordt hij door een andere dag vervangen. Indien de feestdag op zee wordt doorgebracht wordt het bedrag bij het loon gevoegd. De vergoeding voor de feestdag is gelijk aan het vaste dagloon dat wordt aangehouden voor de berekening van de RMZ, d.w.z. 180 BF voor een scheepsjongen en 360 BF voor de andere bemanningsleden.

c) over de nachtarbeid werd geen enkele inlichting verstrekt.

4. Jaarlijkse betaalde vakantie

De visser neemt doorgaans zijn vakantie gedurende de opligperiode (herstellingswerkzaamheden) van het vaartuig. Slechts ingeval hij geen vakantiedagen meer kan opnemen laat hij zich eventueel op een ander vaartuig aanmonsteren of, indien deze mogelijkheid niet bestaat, volgt hij de stempelcontrole als werkloze.

Het verlof moet worden genomen in de periode van 12 maanden die volgt op het einde van het verlofdienstjaar. De paritaire comités kunnen onder bepaalde voorwaarden beslissingen treffen omtrent de data van de vakantie en de eventuele verdeling daarvan.

a) Krachtens het Koninklijk Besluit van 30 maart 1967 is de duur van de betaalde vakantie 18 dagen voor meer dan 275 gewerkte dagen, 10 dagen voor 150 tot 170 gewerkte dagen en 5 dagen voor 81 tot 95 gewerkte dagen.

Vakantiegeld

De vissers ontvangen rechtstreeks van de verlofkassen een bedrag dat gelijk is aan 10% van de aan de RMZ opgegeven lonen in het voorafgaande dienstjaar. Van dit bedrag wordt 1,5% afgetrokken voor de gelijkgestelde dagen en op het resterende bedrag wordt 5% ingehouden als belasting op het inkomen. 2% van het loon komt ongeveer overeen met een weekloon. Hieruit volgt dat de visser twee weken dubbel loon ontvangt (4% + 4%) en de derde week één enkel loon (of 2%). In alle paritaire comités worden thans beslissingen getroffen om door betaling van een bijkomende vergoeding ook voor de derde week dubbel loon uit te keren.

In dit verband wordt in 1967 rechtstreeks door de werkgever 1% bijbetaald en in 1968 2%. Ook voor de visserij zal binnenkort een beslissing worden genomen.

Voorbeeld :

(afgezien van de bijkomende verlofvergoeding 1967 en 1968). Een visser met 250 gewerkte dagen in 1966 ontvangt als vakantievergoeding in 1967 :

$$\frac{250 \times 360 \times 10}{100} = 9.000 \text{ Fr} - 1,5\% \text{ gelijkgestelde dagen} = 8.865 \text{ Fr.}$$

Van dit bedrag wordt 5% voor belasting ingehouden. Dan resteert een netto-vakantietoeslag van 8.865 - 443,25 = 8.421,75, afgerond 8.422 F.

b) gezinsvakantiegeld

Hier wordt evenals in het algemene stelsel gezinsvakantievergoeding uitbetaald. Voor 1967 is deze gelijk aan de gezinstoeslag voor de maand april van het lopende jaar waarin het verlof genomen wordt (zie KB 24 april 1967, Belgisch Staatsblad 27 april 1967).

Hoofdstuk VII - Levensomstandigheden aan boord - Hygiëne en veiligheid

A. Verblijf aan boord

a) Plaats van de verblijven van de bemanning

Deze kwestie is geregeld in artikel 147 van het Koninklijk Besluit van 20 november 1920, aangevuld bij KB van 7 december 1920, aangevuld bij KB van 12 december 1957 en het Ministerieel besluit van 16 december 1957, KB van 14 mei 1965 (Ministerieel besluit van 24 juli 1965) en KB van 14 maart 1967.

Dit artikel bepaalt dat het verblijf van de bemanning door dekken en waterdichte of behoorlijk afgesloten schotten afgescheiden moet zijn van alle andere ruimten.
Minimumruimte voor elke man of voor de kooi.
(KB van 12 december 1957, artikel 7).

De wet op de arbeidsovereenkomst in de zeevaart houdt alleen de verplichting voor de reder in om aan boord van het schip een goed geoutilleerd, aan het aantal gebruikers aangepast, en uitsluitend voor hun gebruik gereserveerd, verblijf te verschaffen.

b) Sanitaire installaties (KB 12 december 1957, artikel 10)

De Belgische wet schrijft enkele hygiënische maatregelen voor (bijvoorbeeld de verplichting de zoetwatertanks te vullen). Deze moeten van plaatijzer zijn en van binnen bekleed met cement of een ander voor dit gebruik geschikt materiaal. Aan boord van de vissersvaartuigen die aan boord pekelen kan het gebruik van fusten echter worden toegestaan. Deze tanks of fusten moet voorzien zijn van peilstokken en luchtleidingen, een afvoerstop en een mangat.

Per dag moet ten minste 4 l drinkwater per persoon beschikbaar worden gesteld.

c) Verwarming en ventilering (KB 12 december 1957 - artikelen 4, 5 en 6)
Verlichting

De installatie van langzame-verbrandingskachels is verboden. Scheepsinspecteurs zien in het bijzonder toe op de naleving van de voorschriften betreffende de circulatie van frisse lucht en de ventilatie.

B. Voeding aan boord (KB 12 december 1957, Ministerieel besluit 16 december 1957 - artikelen 2, 3 en 5)

Voor koopvaardijschepen is een rantsoenenschaal vastgesteld, maar vissersvaartuigen zijn vrijgesteld van de betrokken bepalingen van de wet op de scheepvaart. De wet op de arbeidsovereenkomst in de scheepvaart bepaalt dat de controle van de voedingsmiddelen bij KB moet worden geregeld. Voorgeschreven is dat de voeding afwisselend, voldoende en van goede kwaliteit moet zijn. De paritaire commissie heeft voor vaartuigen met maandgage een lijst van minimumrantsoenen voor een reis opgesteld. De huidige toestand op dit gebied is evenwel als volgt :

Aan boord van de grotere schepen, d.w.z. de schepen die reizen van verscheidene dagen maken, wordt de voeding verschaft door de reder, terwijl voor kleinere schepen twee systemen bestaan :

1° een bemanningslid, meestal de motorist, koopt levensmiddelen in voor de gehele bemanning; na de reis betaalt elk zijn aandeel in de kosten (hier wordt ook wel eigen voedsel meegenomen).

2° elk neemt zijn eigen voedsel mee aan boord.

Bewaring van de voedingsmiddelen

Het KB van 12 december 1957 betreffende de veiligheid ter zee bevat bepalingen betreffende de inrichting van speciale ruimten voor de opslag van levensmiddelen ten einde hun goede bewaring te waarborgen.

C. Medische verzorging (KB 12 december 1957 - artikel 11, KB 14 mei 1965 annexe XIV)

De eerste medische verzorging wordt in België gegeven door de schipper. Om zijn taak te vergemakkelijken bevat het KB instructies inzake het gebruik van de geneesmiddelen in geval van ongelukken en ziekten die het meest voorkomen aan boord van vissersvaartuigen. Hetzelfde besluit bepaalt dat de schepen een reeks genees- en verbandmiddelen aan boord moeten hebben, variërende met het aantal op zee door te brengen dagen. Het schip van de visserijpolitie heeft voortdurend een arts ter beschikking voor die gevallen waarin medische hulp aan boord van een vissersvaartuig dringend nodig is. Bovendien kunnen de vissers te allen tijde, dag en nacht, in verbinding komen met een dokter via Oostende radio. Zij beschrijven de

symptomen van de ziekte of de aard der verwondingen en de dokter geeft de nodige instructies voor de verzorging dan wel de raad onmiddellijk de dichtsbijgelegen haven aan te doen.

D. Verzekering uitrusting

Krachtens de beslissing van de paritaire commissie voor de zeevisserij van 20 januari 1965 vergoedt de reder tevens het zeegoed en de arbeidsbeschermkledij, welke verloren zijn gegaan bij een schipbreuk. De bedragen zijn de volgende :

a) voor de middenslag- en diepzeevisserij (boven de 30 BT) : 5.432,50 frank
b) voor de kustvisserij : 3.095 frank.

Deze bedragen worden verminderd met 25% voor slijtage en rekening dient gehouden te worden met de waarde van de geredde voorwerpen, die wordt afgetrokken van de vergoeding.

E. Veiligheid aan boord (KB van 12 december 1957) - uitrusting voor de visserij - artikel 77

a) Voorkoming van arbeidsongevallen

Aan boord van de vissersvaartuigen moeten de voor de uitoefening van de visserij bestemde installaties, de vaste en beweeglijke viswerktuigen, de masten, het staand en lopend want en de lieren en de daarbij behorende blokken voldoende stevig zijn en zo zijn uitgevoerd en aangebracht dat zij geen gevaar opleveren voor de schepelingen.

b) Reddingsboten (KB 12 december 1957 en KB 29 oktober 1952 inzake de toepassing van de Internationale Overeenkomst van Londen 1948).

De regeling betreffende de veiligheid ter zee bepaalt dat vissersvaartuigen van minder dan 100 ton 1 of 2 reddingsboten aan boord moeten hebben. Voor schepen van meer dan 100 ton is een classificatie opgesteld. Het aantal reddingsboten dient in verhouding te staan tot de totale bemanning. De uitrusting der reddingsboten is uitdrukkelijk in het reglement voorgeschreven. Vlotten en reddingsgordels of zwemvesten moeten in voldoende mate aanwezig zijn.

c) Brand

Het aantal brandblusapparaten varieert met de tonnage van het schip en de grootte van de bemanning. Zij zijn in België verplicht voor vissersvaartuigen. Eveneens verplicht is de aanwezigheid van vuurpijlen voor het geven van noodsignalen.

d) Diversen

De Belgische voorschriften bepalen dat vissersvaartuigen uitgerust moeten zijn met pompen, elektrische lampen en petroleumlampen, apparaten voor het geven van geluidssignalen, pyrotechnische vuren, zeekaarten, een kompas en een reservekompas, terwijl trawlers van meer dan 95 brt bovendien een lanceerinrichting voor de meerkabels moeten hebben.

F. Radiotelegrafische installatie

De Belgische reglementen voor de scheepvaartinspectie schrijven niet voor dat vissersschepen dergelijke installaties aan boord moeten hebben, maar in feite beschikt een groot aantal trawlers over ontvangers en zelfs zenders en vallen derhalve onder de voorschriften betreffende de vergunning voor en de inrichting van deze installaties.

Hoofdstuk VIII - SOCIALE ZEKERHEID

A. Wetgeving

a) Algemeen

Evenals alle andere takken van het bedrijfsleven valt de zeevisserij onder het stelsel van sociale zekerheid (wet van 28 december 1944). Het Besluit van de Regent van 4 januari 1946, gewijzigd bij Koninklijk Besluit van 9 november 1953, opent ten behoeve van de visserij de mogelijkheid van een bijzondere toepassing van de voorschriften inzake de sociale zekerheid. Deze bijzondere regeling kan worden toegepast op werkgevers en werknemers die een arbeidsovereenkomst voor de zeevisserij hebben gesloten, ongeacht de wijze waarop de werknemers worden betaald, hetzij dat zij uitsluitend een vast loon ontvangen, hetzij dat zij in hoofdzaak of daarbij een deel van de winst krijgen (art.1).

b) Onder het algemene stelsel vallen :

- de werkloosheidsverzekering (behoudens enkele uitzonderingen op het gebied van de toepassing)
- de ziekte- en invaliditeitsverzekering
- de rust- en overlevingspensioenen
- de gezinstoelagen
- de betaalde jaarlijkse vakantie (behoudens uitzonderingen).

Alleen de verzekering tegen arbeidsongevallen heeft een eigen regeling. De bestaande regelingen zijn van toepassing op alle vissers.

B. Uitkeringen

I. Ziekte- en invaliditeitsverzekering

Op dit gebied is de algemene regeling van toepassing

a) uitkeringen in natura

1. Begunstigden :

1) De verzekerde en de te zijnen laste komende gezinsleden.

2) Overige ten laste van de verzekerde komende personen, op bepaalde voorwaarden (bijvoorbeeld bloedverwanten in opgaande lijn boven 55 jaar, een niet-betaalde huishoudster die de echtgenote vervangt, enz.).

2. Voorwaarden voor toekenning van de uitkeringen

De voorwaarden voor toekenning van de uitkeringen zijn gelijk aan die van de algemene wetgeving, met dien verstande echter dat zij berekend worden over het forfaitaire bedrag van de RMZ.

De verzorging echter van zieken of gewonde vissers is gedurende de zeereis voor de gehele duur van de reis ten laste van het vaartuig.

De reis wordt geacht begonnen te zijn op het ogenblik dat de visser aan boord is gekomen en wordt geacht te zijn geëindigd bij aankomst van het schip in de thuishaven. Als het slachtoffer vroeger thuiskomt dan het einde van de reis is de verzorging slechts ten laste van het schip tot de dag van zijn thuiskomst.

Voor de duur van deze verzorging heeft de visser recht op de gage van een schepeling van dezelfde graad, naar verhouding van het aantal dagen dat nog resteert voor de volledige reis.

De verantwoordelijkheid van de reder geldt slechts tijdens de terugkeer in een haven van het Koninkrijk en komt te vervallen indien de ziekte het gevolg is van een ernstige fout van de zeeman of indien hij na het schip zonder verlof te hebben verlaten aan wal wordt gewond (art. 84 van de wet op de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst van 25 juni 1928).

3) Medische verzorging

Vrije artsenkeuze.

Het aandeel van de verzekerde bedraagt ongeveer 25% en dat van de verzekering 75% van het bedrag van de kosten van de algemene medische verzorging.

b) Geldelijke uitkeringen :

1. Begunstigde : de verzekerde

2. Categorieën

Vergoeding voor primaire arbeidsongeschiktheid, ziektegeld

Vergoeding voor voortdurende arbeidsongeschiktheid (voor de toepassing van de internationale overeenkomsten moet deze worden beschouwd als invaliditeitsuitkering - wet van 9 augustus 1963, art. 146)

3) Duur van de uitkeringen

Periode van primaire arbeidsongeschiktheid : ten hoogste één jaar of tot de pensioengerechtigde leeftijd indien de verzekerde deze leeftijd bereikt voor het eind van de twaalfde maand.

Voortdurende arbeidsongeschiktheid : met ingang van de dertiende maand tot maximaal twee jaar.

De invaliditeitsvergoeding gaat in met het vierde jaar.

4) Bedrag van de uitkeringen - in % van het dagloon

Primaire periode = 60% van het forfaitair loon (360 x 60% = 216 BFr per dag)

Voortdurende arbeidsongeschiktheid en invaliditeit :

a) verzekerde met gezinslast : 60% van het forfaitair loon met een minimum van 145 BF. Dit minimum geldt niet in de visserij.

b) verzekerde zonder gezinslast : 40% van het forfaitair loon (144 BF per dag)

II. Pensioenverzekering

1. Voor vissers geldt de algemene regeling inzake rust- en overlevingspensioen voor arbeiders. Het pensioen gaat in op 65-jarige leeftijd.

2. Anticipatie van 5 jaar is mogelijk met aftrek van 5% per jaar vervroegd pensioen. Ingevolge de wet van 21 mei 1955 betreffende het rust- en overlevingspensioen voor arbeiders in ongezonde beroepen is pensioen op 60-jarige leeftijd mogelijk mits de financiering door de aanvragende sector zelf geschiedt (toeneming van de pensioenpremie voor werknemers en werkgevers samen van 4%; hetgeen bijvoorbeeld de huidige premie op 16,5% zou brengen.

3. Voor de hoogte van het ouderdomspensioen is zowel de diensttijd als het loon van de visser bepalend.

4. Het recht op pensioen voor een volledige loopbaan wordt verkregen per kalenderjaar en volgens een gedeelte van :

1° het geherwaardeerde bedrag van het loon (zie nr. 56) met betrekking tot de jaren na 31 december 1954, welke in aanmerking worden genomen voor 75% indien het een gehuwde man betreft en voor 60% ten aanzien van andere werknemers.

2° 51.200 frank (indexcijfer 132) voor de aan 1 januari 1955 voorafgaande jaren indien het gaat om een gehuwde man, 37.333 frank (indexcijfer 132) voor de andere werknemers.

Het bedrag van het overlevingspensioen waarop de weduwe van de bovenbedoelde werknemer aanspraak kan maken indien zij ten minste 45 jaar oud is, bedraagt 2/3 van het ouderdomspensioen van de echtgenoot, berekend als voor een gehuwde man.

De weduwe die bij overlijden van de echtgenoot geen recht heeft op overlevingspensioen kan een aanpassingsuitkering ontvangen, welke slechts eenmaal wordt uitbetaald en waarvan het bedrag gelijk is aan een jaar overlevingspensioen.

Een weduwe die een voortdurende arbeidsongeschiktheid van 66% aantoont of die een kind opvoedt ten aanzien waarvan zij recht heeft op kinderbijslag kan niettemin in aanmerking komen voor overlevingspensioen. Als deze motieven komen te vervallen wordt het overlevingspensioen geweigerd, een aanpassingsuitkering wordt verstrekt indien de weduwe het overlevingspensioen gedurende ten minste 10 maanden heeft genoten. In dit geval bedraagt de aanpassingsuitkering 2 jaar overlevingspensioen. De weduwe die hertrouwt ontvangt eveneens een dubbele aanpassingsuitkering indien zij sedert ten minste 10 maanden overlevingspensioen geniet.

III. Ongevallenverzekering

a) Dit risico is geregeld bij de wet betreffende de vergoeding der schade voortspruitende uit de arbeidsongevallen van de zeelieden van 30 december 1929, gewijzigd bij de wet van 7 april 1953.

De verzekering wordt gedekt door de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij (GKZ) die wordt beheerd onder toezicht van het ministerie van Sociale Voorzorg.

b) financiering

De GKZ heeft vier afdelingen die voor de volgende bijdragen van de reders worden gefinancierd :

1) de afdeling "gewone arbeidsongevallen" : 1,17% van de bruto-opbrengst der vangsten;
2) de afdeling "oorlogsrisico's" : 0,01% van de bruto-opbrengst der vangsten

3) de afdeling "Steun- en voorzorgsfonds" : 0,07% van de opbrengst der vangsten;

4) de afdeling "Rijksfonds voor sociale herklassering van de mindervaliden": 0,0177% van de bruto-opbrengst der vangsten.

Wanneer de bruto-opbrengst niet kan worden bepaald worden de bijdragen vastgesteld volgens een percentage van de gemiddelde jaarlijkse lonen of winsten (artikel 2 van bovengenoemd KB).

Onder de bruto-opbrengst wordt verstaan de totale opbrengst, zonder enigerlei aftrek, van de verkoop van de vangsten, zowel in het buitenland als in België (KB van 21 december 1956; Belgisch Staatsblad van 9 januari 1957).

In de Raad van beheer van de GKZ wordt thans een voorstel uitgewerkt om de wijze van inning van de bijdragen te wijzigen. De bijdrage zal volgens dit voorstel bepaald worden op een zeker percentage van de gemiddelde lonen per functie.

c) Uitkeringen

1) De aan de vissers te betalen dagvergoeding bij arbeidsongevallen hangt af van het type schip waarop de betrokkene ten tijde van het ongeval was aangemonsterd.

Voorbeeld :		Tot en met 28e dag	Vanaf 29e dag
Klasse IV :	vaartuigen met motor van 240 tot en met 349 PK		
	schipper	220	304
	eerste motorist	223	251
	matroos	180	202
Klasse V :	vaartuigen van 350 tot en met 500 PK		
	schipper	438	493
	eerste motorist	338	381
	matroos	220	247
Klasse VI :	vaartuigen van meer dan 500 PK		
	kapitein	438	493
	stuurman	438	493
	eerste motorist	438	493
	matroos	233	262
	scheepsjongen	130	146

2) Door het "Steun- en voorzorgsfonds der zeevisserij" wordt een aanvullende toelage van rechtswege toegekend aan de door een arbeidsongeval getroffen zeelieden wier blijvende ongeschiktheid 30% bedraagt, alsmede aan niet-hertrouwde weduwen en aan wezen van een door een ongeval met dodelijke afloop getroffen zeeman, welke een rente genieten ten laste van de GKZ waarvan het bedrag, voor elke uitbetaling in kapitaal, lager is dan het bij Koninklijk Besluit van 16 september 1963 vastgestelde bedrag.

3) Bovendien heeft het slachtoffer recht op vrije artsenkeus. Bij blijvende arbeidsongeschiktheid heeft het slachtoffer recht op een maandelijks pensioen dat gelijk is aan 100% van zijn basisloon of van de vroegere jaarlijkse voordelen, vermenigvuldigd met de graad van arbeidsongeschiktheid.

Wanneer het slachtoffer de hulp van een derde nodig heeft kan zijn uitkering worden verhoogd tot ten hoogste 150%.

4) Bij overlijden hebben de overlevenden recht op 30 maal het bedrag van het dagloon voor begrafeniskosten

5) Deze uitkering mag niet lager zijn dan 4.000 frank. De weduwe ontvangt een pensioen ten bedrage van 30% van het jaarloon van het slachtoffer. Halfwezen ontvangen een tijdelijk pensioen tot de leeftijd van 18 jaar dat gelijk is aan 15% van het jaarloon voor elk kind, met een maximum van 45%. Volledige wezen hebben recht op elk 20%, waarbij het totaal niet hoger kan zijn dan 50%.

IV. Werkloosheidsverzekering

1. De Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening (RVA) verzorgt de dekking van dit risico. Enkele toepassingsmodaliteiten verschillen van de algemene regeling, meestal gelden deze voor de kleine visserij (minder dan 150 PK)

- werkloosheid ten gevolge van herstellingen, machinedefect, enz., wordt beschouwd als toevallige werkloosheid
- vissers die niet kunnen uitvaren wegens slechte weersomstandigheden worden beschouwd als gedeeltelijk werklozen.
- vissers hebben daarentegen geen recht meer op een dagelijkse uitkering zodra zij langer dan 4 uur onafgebroken op zee zijn geweest.

2. De bemanningen van vaartuigen van meer dan 150 PK kunnen aanspraak maken op werkloosheid als zij zijn afgemonsterd, zij worden als volledig werklozen beschouwd en moeten ingaan op ieder werkaanbod. Voor het dekpersoneel kan dit vaartuigen betreffen van een groter PK dan die waarop zij gewoon zijn te varen.

Voor het machinepersoneel wordt rekening gehouden met verkregen brevetten en diploma's.

3. De premie voor de werkloosheidsverzekering bedraagt 2%, gelijkelijk verdeeld tussen werkgever en werknemer. Om als werkloze te worden erkend moet de betrokkene arbeidsgeschikt zijn, ingeschreven als werkzoekende en niet ouder dan 65 jaar.

4. De uitkeringen worden sedert januari 1962 vastgesteld (geïndexeerd) per categorie werklozen, rekening houdend met onder meer :
- de gezinslast (bijvoorbeeld al dan niet werkende echtgenote)
- burgerlijke stand
- geslacht
- meerderjarigheid/minderjarigheid, enz.

Thans (mei 1967) bedraagt bijvoorbeeld de dagvergoeding voor een werkloze meerderjarige gehuwde visser waarvan de echtgenote niet werkt : 156,27 frank per dag of 938 frank per week (6 dagen-week).

5. Ten aanzien van de visserij moet werkloosheid worden beschouwd als een gedeeltelijke gelegenheidswerkloosheid, die in zekere zin inherent is aan sommige werkwijzen in de visserij. Vaak bijvoorbeeld zijn garnalenvissers, die regelmatig enkele dagen aan wal moeten blijven, ingeschreven bij de RVA. Tevens moeten in deze categorie worden begrepen de vissers die werkloos worden tijdens de revisie van hun schip, alsmede kustvissers die binnen 4 uur naar de haven terugkeren.

6. Sinds 1952 treedt nog een voortdurende vermindering van de gemiddelde werkloosheid op. In 1952 was het gemiddelde aantal werklozen per maand 459; in 1957 was dit teruggelopen tot 173.

In 1966 was het maandgemiddelde circa 40 werklozen en in de eerste drie maanden van 1967 schommelde het gemiddelde eveneens rond dit aantal. Bovengenoemd gemiddelde heeft betrekking op de volledig werklozen waartoe onder meer behoren : beperkt tewerkgestelden, ouderen (55 jaar en meer), vissers wier vaartuig in herstel is, werklozen ten gevolge van opligperioden, enz.

V. Gezinsuitkeringen

a) Voor de zeevisserij geldt geen bijzondere regeling; het algemene stelsel is van toepassing. Het bedrag van de gezinsuitkeringen (geïndexeerd) varieert met het aantal kinderen ten laste van de verzekerde.

b) Er wordt een geboortetoeslag uitgekeerd die sedert 1 januari 1967 bedraagt:
- voor de eerste geboorte 8.311 frank
- voor de tweede geboorte 5.732 frank
- voor de derde geboorte 3.084 frank

C. Berekening van de bijdragen

Geen enkele visser vaart tegen vast loon, maar het komt voor dat voor werk aan boord in de haven een vaste dagvergoeding wordt betaald. Indien dit aangemonsterde vissers betreft moet de RMZ betaald worden op basis van een forfaitair bedrag. Indien dit andere werknemers betreft geldt de algemene regeling en speelt het forfaitaire loon geen rol.

a) De forfaitaire lonen op grond waarvan de bijdragen voor de sociale zekerheid berekend zijn : (1)

1) 360 BFr per arbeidsdag voor de leden van de bemanning, met uitzondering van de leerlingen-scheepsjongens bedoeld bij de wet van 23 september 1931
2) 180 BF per arbeidsdag voor de leerlingen-scheepsjongens.

Als arbeidsdag wordt beschouwd :

1) de aan de wal werkelijk gewerkte dag of een gedeelte van een dag,

---

(1) Koninklijk besluit van 31 januari 1966 - Belgisch staatsblad van 1 februari 1966.

2) iedere "vaardag" (1)

3) iedere dag en gedeelte van een dag waarop niet gewerkt wordt, maar waarvoor de werkgever verplicht is krachtens de wet of krachtens overeenkomst een bezoldiging uit te keren, zoals bijvoorbeeld het geval is met betaalde feestdagen.

b) De bijdragenpercentages zijn dezelfde als die welke gelden in het algemene stelsel

Zij worden tussen werkgever (reder) en werknemer (visser) verdeeld, en zijn verschuldigd in percentages van de vastgestelde forfaitaire lonen. Het totaal der bijdragen beloopt 40,05%, waarvan 29,5% ten laste van de reder en 10,55% ten laste van de visser. Bij het werkgeversaandeel wordt 4,40% gevoegd, bestemd voor het financieren van het dubbel vakantiegeld.

De bijdragen zijn verschuldigd voor alle tewerkgestelde werknemers zelfs indien deze de pensioenouderdom hebben overschreden, buitenlander zijn, of indien de echtgenote werkt.

c) Berekening van de in te houden bijdragen

1) Ten laste van de werknemer :

Bij iedere loonuitkering houdt de werkgever 10,55% in van het bedrag dat wordt verkregen door de forfaitaire dagbezoldiging (360 BF of 180 BF, zie hierboven) te vermenigvuldigen met het aantal arbeidsdagen, en wel 5,05% op de begrensde en 5,5% op onbegrensde bezoldiging.

2) Ten laste van de werkgever :

Aan het einde van elk kwartaal betaalt de werkgever 29,5% van het produkt van bovengenoemde vermenigvuldiging, en wel 16,5% over de begrensde en 13% over de onbegrensde bezoldiging.

(1) Als vaardag wordt beschouwd : de aanwezigheid op zee van minstens vier uur gedurende een kalenderdag; een reis welke zich over twee opeenvolgende kalenderdagen uitstrekt, doch tijdens geen van beide dagen vier uur beloopt wordt als vaardag geteld indien de reis in het geheel ten minste vier uur duurt; voor vaartuigen welke onafgebroken gedurende meer dan twee dagen op zee blijven worden de werkzaamheden welke minder dan vier uur duren en verricht worden op de dag van uitvaren en de dag van aankomst in de haven meegeteld en als "vaardag" aangemerkt indien zij te zamen ten minste vier uur bedragen (MB van 24 juni 1949).

Verdeling der bijdragen voor de sociale zekerheid op 1 juli 1967

	Werknemer	Werkgever	Totaal	Plafond
A. WERKLIEDEN				
Werkloosheid	1	1	2	13.200
Beroepsziekten	-	0,25	0,25	9.600
Invaliditeit	1,40	1,40	2,80	9.600
Gezondheidszorg	2,65	3,10	5,75	13.200
Kinderbijslag	-	10,75	10,75	13.200
Pensioen	5,50	7	12,50	onbegrensd (1)
Vakantie	-	6	6	onbegrensd (1)
	10,55	29,50	40,05	

Het werkgeversaandeel wordt voor de financiering van het dubbele vakantiegeld vermeerderd met 4,40% van de totale bruto-bezoldiging. Voor dit gedeelte stelt de RMZ elk jaar een debetbericht op

B. BEDIENDEN				
Beroepsziekten	-	0,15	0,15	9.600
Invaliditeit	0,95	1,45	2,40	9.600
Gezondheidszorg	2,65	3,10	5,75	13.200
Werkloosheid	1	1	2	13.200
Kinderbijslag	-	10,75	10,75	13.200
Pensioenen	4,25	6	10,25	10.075
	8,85	22,45	31,30	

d) Bijzonder geval voor het berekenen van de loongrens

In de speciale regeling van de sociale zekerheid voor de zeevisserij kan slechts sprake zijn van een loongrens in het bijzondere geval dat het aantal arbeidsdagen van het kwartaal hoger is dan het aantal werkdagen van het kwartaal : in alle gevallen waarin de toepassing van de grondregel (aantal arbeidsdagen x forfaitair loon) de heffing van bijdragen tot gevolg heeft over een bezoldigingsbedrag dat hoger is dan het bedrag dat wordt verkregen door het aantal werkdagen van het kwartaal met 360 BF te vermenigvuldigen, worden bovengenoemde grenzen tot dit laatste bedrag verlaagd.

(1) vissers : onbeperkt aantal arbeidsdagen x forfaitair loon

Hoofdstuk IX - BEROEPSOPLEIDING

A. Scholen

1. Aantal scholen

Er bestaan in België 6 visserijscholen :

1) De rijksvisserijschool te Heist
2) De stedelijke visserijschool "John Bauwens" te Oostende
3) De vrije visserijschool "Pater Pype" te Oostende
4) De vrije visserijschool te Heist
5) De vrije visserijschool te Nieuwpoort
6) De visserijschool van het koninklijk werk "Ibis" te Bredene

2. Aantal leerlingen

In deze 6 visserijscholen worden in totaal 215 leerlingen door 44 leerkrachten tot het vissersberoep opgeleid (schooljaar 1966/67). Aan praktisch iedere school is een avondcursus verbonden en het aantal leerlingen is ongeveer 150; zij zijn al vissers. De beroepsopleiding overdag kan worden gevolgd door de leerlingen die 12 jaar zijn op 31 december van het jaar van inschrijving; de avondcursus door leerlingen die 14 jaar zijn op 31 december van het jaar van inschrijving (wet van 7 februari 1958, artikel 34). De minimumleeftijd voor toelating tot de afdeling machines is 14 jaar op 31 december van het jaar van inschrijving.

Aan alle scholen is het onderwijs kosteloos.

3. De school (visserij-afdeling) van het koninklijk werk "Ibis" is de enige school waaraan een internaat is verbonden. Deze school heeft een bijzonder karakter. Zij werd opgericht in 1906 door Z.M. Koning Albert ten behoeve van de wezen der zee en is alleen toegankelijk voor wezen van Belgische zeelieden en voor behoeftige en/of verlaten kinderen. Aan deze school is tevens een afdeling voor lager onderwijs verbonden.

De 6 scholen worden hetzij geheel door de staat, hetzij gedeeltelijk door de staat en de gemeente of een particuliere organisatie beheerd en gefinancierd. Alle scholen zijn voorzien van praktisch en didactisch materiaal, zoals kompassen, radio- goniometers, echoloden, sextanten, verschillende motoren en dergelijke. De meest modern uitgeruste school is de stedelijke visserijschool "John Bauwens" te Oostende, welke in 1966 volledig werd herbouwd en ultramodern uitgerust.

B. Duur van de opleiding

Het programma is een staatsprogramma en is gelijk voor alle scholen. De duur van de opleiding is 3 tot 5 jaar.

De eerste twee jaar zijn gewijd aan de algemene studie van technische en praktische aspecten van de scheepvaart en de visserij. Daarna kan de leerling kiezen tussen een eenjarige cursus voor aspirant-schipper en een tweejarige motoristencursus.

De huidige tendens is dat de drie jaren "dek" worden gevolgd ten einde een tweejarige cursus van motorist te kunnen doorlopen.

Gedurende de opleiding wordt soms een beroep gedaan op de onderzoekingsvaartuigen van de staat, de "Hinders" voor de visserijtechniek en het opleidingsschip van de koopvaardij de "Commandant Fourcault" voor het navigatiegedeelte van de opleiding.

C. Bekwaamheidsbrevetten

Diploma's en brevetten worden uitgereikt door "het bestuur van het zeewezen" namens de minister van verkeerswezen. Alle examens worden afgenomen door een centrale jury. Een uitzondering hierop vormen de scheepsjongens wier examen in de visserijscholen worden afgenomen en die een getuigschrift krijgen.

De volgende graden kunnen in de visserij worden toegekend :

Voor het dekpersoneel

- getuigschrift van scheepsleerjongen : ouderdom 14 jaar
  Opgemerkt dient te worden dat men onder de 15 jaar niet mag varen tenzij men een beroepsopleiding heeft gevolgd. In dit geval wordt de minimumleeftijd op 14 jaar gebracht (artikel 19 van de wet van 15 juni 1961 en overeenkomst IAB No. 112)
- diploma van aspirant-schipper ter visserij : ouderdom 18 jaar
- het brevet van schipper ter kustvisserij.
  Dit brevet wordt afgeleverd na 48 maanden scheepsdienst en de kandidaat moet minstens 21 jaar oud zijn.

- het brevet van schipper ter visserij 2de klas
  Dit brevet wordt afgegeven na 72 maanden scheepsdienst.
- het brevet van schipper ter visserij 1ste klas
  Dit brevet wordt afgegeven na het behalen van het brevet van schipper ter visserij 2de klas en na een supplementaire vaartijd van 24 maanden.

Voor het machinepersoneel kent men de volgende graden :
(KB van 14 maart 1967 - Belgisch staatsblad van 27 april 1967)

- vergunning van motorist tot 120 PK, afgegeven door de inspectiedienst, na een mondeling examen, ouderdom 18 jaar
- Brevet matroos-motorist tot 275 PK; ouderdom 18 jaar
- Brevet motorist tot 500 PK; dit brevet wordt afgegeven na 24 maanden scheepsdienst.
  Wanneer de betrokkene kan aantonen 36 maanden te hebben gevaren als motorist op vissersvaartuigen uitgerust met een motor van 275 PK of meer geeft het brevet van motorist de bevoegdheid tot het bedienen ter visserij van motoren van minder dan 750 PK.
- Vaartuigen met motoren van 750 PK en meer moeten worden bediend door een officier-werktuigkundige 2de klas waarvan de voorwaarden voor het behalen van het brevet bepaald worden door de koopvaardij.

D. Korte cursussen voor vissers die reeds als zodanig werkzaam zijn

Voor vissers die reeds als zodanig werkzaam zijn en hun beroepskennis willen uitbreiden en een hoger diploma willen behalen, bestaat de mogelijkheid tot het volgen van enkele korte cursussen in navigatie en behandeling en onderhoud van machines.

Naast de visserijscholen bestaat sedert maart 1966 een centrum voor beroepsopleiding tot matrozen voor de zeevisserij. Dit centrum staat onder leiding en toezicht van de RVA (Rijksdienst voor arbeidsbemiddeling) en werd opgericht op aandringen en met medewerking van de eerder genoemde Rederscentrale.

De opleiding duurt drie maanden en bestaat uit twee perioden :

- 4 weken aan de wal (theoretische en praktische opleiding)
- 50 vaardagen (verdere praktische opleiding).

Tijdens de eerste periode treedt de Rederscentrale op als adviseur, terwijl zij tijdens de tweede periode de schepen ter beschikking stelt waarop de stagiairs worden opgeleid.

Aan het einde van de eerste periode worden de stagiairs onderworpen aan een proef door een speciale "Commissie van advies voor de zeevisserij".

De kandidaten worden gerecruteerd uit de werklozen, de werknemers en de zelfstandigen die voldoen aan de voorwaarden gesteld bij artikel 83 van het KB van 20 december 1963; de minimumleeftijd is 18 jaar en de maximumleeftijd 35 jaar.

Alle kandidaten komen in aanmerking voor de faciliteiten ten laste van de RVA, bepaald bij het ministerieel besluit van 22 mei 1964 betreffende de toekenning van faciliteiten aan loonarbeiders, zelfstandigen en werklozen die een beroepsopleiding ontvangen. Het centrum is permanent.

Er kan dus worden geconstateerd dat voor matroos geen diploma is vereist. Het getuigschrift van scheepsleerjongen duidt vooral aan dat de houder de beroepsopleiding voor visser heeft voltooid en dat hij op een vissersvaartuig bruikbaar is.

Bij de wet van 23 september 1931 betreffende de aanwerving van personeel is bepaald dat alle vaartuigen die aan de zeevisserij deelnemen en een bemanning hebben van ten minste drie volwassen mannen een leerling-scheepsjongen moeten aanmonsteren; twee op schepen met een bemanning van 9 volwassen mannen. Tot 18 jaar kan aangemonsterd worden als leerling-scheepsjongen, daarna wordt men aangemonsterd als matroos. In dit verband kan worden vastgesteld dat het aantal op de visservijvloot aangemonsterde leerling-scheepsjongens onvoldoende is.

Ten aanzien van schippers kan worden vastgesteld dat er op 31 december 1966 68 vissers waren die in het bezit waren van een brevet van schipper ter visserij eerste klas, tegen 68 op 31 december 1964. 294 hebben een brevet van schipper ter visserij 2e klasse tegen 288 in 1964.

E. Toelatingsvoorwaarden

De leerlingen worden onderworpen aan een volledig geneeskundig onderzoek. De leerlingen van de afdeling "dek" moeten een gezichtsscherpte hebben van 0,6 zonder bril en van 1 met bril; zij moeten een gefluisterd woord kunnen verstaan op 5 meter afstand. De leerlingen van de afdeling "machines" moeten een gezichtsscherpte hebben van 0,4 zonder bril en van 0,6 met bril.

Hoofdstuk X - CONTROLE OP DE ARBEIDSDUUR EN OP DE DUUR VAN DE RUSTTIJD

De inachtneming van de voorschriften betreffende de personeelssterkte en de samenstelling van de bemanning wordt gecontroleerd door de zeepolitie en door de zeeinspectie.

Hoofdstuk XI - CONTROLE

Er bestaan verschillende controles van de arbeidsvoorwaarden in de visserij. Bij het ministerie van Verkeer bestaat een administratieve controledienst voor de visserij; de met de controle belaste ambtenaren hebben niet alleen de taak de arbeidsvoorwaarden in de visserij te controleren, maar ook die in de gehele zeevaart. Hun inspectie betreft vooral het medisch onderzoek en de beroepsopleiding, alsmede de personeelssterkte en de samenstelling van de bemanning. De inspectie heeft regelmatig plaats in de thuishaven. De controle heeft vooral betrekking op het zeemansboekje, de monsterrol, het scheepsjournaal, de voorgeschreven medicijnen, de diploma's, enz. De inspecties worden niet vooraf aangekondigd en worden zo nodig gevolgd door een klacht of een instructie.

DUITSE BONDSREPUBLIEK

HOOFDSTUK I - VLOOT VAN DE DUITSE BONDSREPUBLIEK

In de tijd na 1945 werd de Duitse vissersvloot door de bouw van talrijke nieuwe schepen en het uit de vaart nemen van oudere schepen sterk verjongd; zo is de gemiddelde leeftijd van de trawlers van 1945 tot 1967 gedaald van rond 22 tot ongeveer 8 jaar. Hiermede ging een modernisering en vergroting van de schepen gepaard, welke zich ook de volgende jaren heeft voortgezet. Terwijl dus het aantal vissersschepen is gedaald, nam de totale inhoud van jaar tot jaar voortdurend toe. Over het geheel genomen ontwikkelt de Duitse vloot zich naar het type van de motortrawlers van grote tonnenmaat, met een moderne uitrusting en gebruikt voor de visserij in verre wateren.

a) Tabel 1 geeft de samenstelling van de vloot naar scheepstype, tonnenmaat en wijze van voortstuwing weer.

Uit deze tabel blijkt, dat het aantal eenheden van de vloot van de Duitse Bondsrepubliek van 1953 tot 1965 is gedaald met 668; de totale tonnage is gestegen met 27.694 brt.

b) Uit de volgende tabel, welke de wijzigingen in de aantallen schepen per type aangeeft, blijkt duidelijk dat het aantal kleine vissersvaartuigen voortdurend daalt, terwijl de middelgrote en vooral de grote vissersvaartuigen in aantal toenemen.

c) Tabel 3 geeft de indeling volgens de vismethode weer.

In Duitsland zijn de meest gebruikte vismethoden de trawl over de boord en de trawl over de achtersteven; enkele schepen vissen met het drijfnet. De trawl over de achtersteven wordt steeds meer toegepast.

d) Tabel 4 geeft de indeling volgens de mate van voorziening met installaties voor conservering en verwerking van de vangsten weer.

Hoewel de vloot grotendeels bestaat uit schepen voor de vangst van verse vis, kan een verjonging van de vloot als geheel worden geconstateerd gezien de vrij grote aantallen schepen met voorzieningen voor de verwerking van vangsten, schepen voor gezouten vis, schepen voor de gemengde visserij en diepvriesschepen.

Tabel 1

	Aantal (1)				BRT			
	1953	1963	1964	1965	1953	1963	1964	1965
Trawlers								
stoomtrawlers	193	73	69	68	94.241	43.911	41.922	41.400
motortrawlers	14	72	76	87	5.740	60.014	70.029	90.025
totaal	207	145	145	155	99.981	103.925	111.951	131.426
waarvan :								
150-299 brt	7	-	-	-	1.871	-	-	-
300-499 brt	95	5	2	2	38.858	2.201	899	899
500-699 brt	105	88	85	84	59.252	53.273	51.679	51.158
700-999 brt	-	44	45	47	-	38.072	39.110	40.966
1000 brt en meer	-	8	13	22	-	10.379	20.263	38.403
Loggers								
stoomloggers	7	-	-	-	1.111	-	-	-
motorloggers	96	74	68	63	18.521	19.211	18.035	18.308
totaal	103	74	68	63	19.632	19.211	18.035	18.308
waarvan :								
100-149 brt	15	-	-	-	2.034	-	-	-
150-199 brt	64	17	12	9	11.731	3.233	2.273	736
200-249 brt	17	20	19	15	3.647	4.376	4.160	3.353
250-899 brt	7	37	37	39	2.161	11.602	11.602	13.218
Kotters								
totaal	1.499	1.117	1.079	1.044	30.700	28.369	28.890	28.273
waarvan :								
1- 75 PK	1.052	478	430	389	-	-	-	-
76-100 PK	125	169	177	178	-	-	-	-
101-125 PK	181	174	170	174	-	-	-	-
126-150 PK	94	211	107	201	-	-	-	-
150 PK	47	85	95	102	-	-	-	-
Open motorschepen	527	615	602	612	-	-	-	-
Open schepen zonder motor	1.219	1.044	987	1.013	-	-	-	-
totaal :	1.746	1.659	1.589	1.625	-	-	-	-
totaal	3.555	2.995	2.881	2.887	150.313	151.505	158.876	178.007

(1) B[illegible] : Landbouwstatistiek no. 9 - 1966 - Bureau voor de Statistiek der Europese Gemeenschappen.

Tabel 2

Scheepstype	Verandering	Bruto tonnage
Trawlers		
stoomtrawlers	- 125	- 52.840
motortrawlers	+ 73	+ 84.285
totaal	- 52	+ 31.445
waarvan :		
150-299 brt	- 7	- 1.871
300-499 brt	- 92	- 37.959
500-699 brt	- 21	- 8.094
700-999 brt	+ 47	+ 40.966
1000 brt	+ 22	+ 38.403
Loggers		
stoomloggers	- 7	- 1.111
motorloggers	- 33	- 213
totaal	- 40	- 1.324
waarvan :		
100-149 brt	- 15	- 2.034
150-199 brt	- 55	- 9.995
200-249 brt	- 2	- 294
250-899 brt	+ 32	+ 11.057
Kotters		
totaal	- 455	- 1.427
waarvan :		
1- 75 PK	- 663	
76-100 PK	+ 53	
101-125 PK	- 7	
126-150 PK	+ 107	
150 PK	+ 55	
Open motorschepen	+ 85	
Open schepen zonder motor	- 206	
totaal	- 121	+ 27.694
Totaal	- 668	+ 27.694

Tabel 3

	Aantal	Tonnage
1964		
Trawl over de achtersteven	39	42.183
Trawl over het zijboord	1.232	112.109
Visserij met rondlopende netten	-	-
Visserij met drijfnet	25	4.985
Visserij met gemengde systemen	-	-
Overige	-	-
Totaal	1.296	159.277
1965		
Trawl over de achtersteven	51	62.766
Trawl over het zijboord	1.196	121.869
Visserij met rondlopende netten	-	-
Visserij met drijfnet	16	3.231
Visserij met gemengde systemen	-	-
Overige	-	-
Totaal	1.263	187.866

Bron : Landbouwstatistiek no. 9/1966
Bureau voor de Statistiek der Europese Gemeenschappen.

Tabel 4

	Aantal	Tonnage
1964		
Schepen voor de aanvoer van verse vis	1.178	89.592
waarvan :		
tonijn	-	-
kreeft	-	-
schepen uitgerust voor de verwerking van de vangsten (b.v. bereiding van vismeel, enz.)	-	-
Schepen voor de aanvoer van gezouten vis	25	4.985
gemengd (verse en gezouten vis)	45	13.151
diepvriesschepen	48	51.549
waarvan :		
tonijn	-	-
kreeft	-	-
schepen uitgerust voor de verwerking van de vangsten (b.v. fileren)	32	37.864
Overige	-	-
Totaal	1.296	159.277
1965		
Schepen voor aanvoer van verse vis	1.146	102.872
waarvan :		
tonijn	-	-
kreeft	-	-
schepen uitgerust voor de verwerking van de vangsten (b.v. bereiding van vismeel, enz.)	99	63.388
Schepen voor de aanvoer van gezouten vis	16	3.231
gemengd (verse en gezouten vis)	45	13.151
diepvriesschepen	56	68.612
waarvan :		
tonijn	-	-
kreeft	-	-
schepen uitgerust voor de verwerking van de vangsten (b.v. fileren)	40	54.927
Overige	-	-
Totaal	1.263	187.866

Bron : Landbouwstatistiek no. 9/1966
Bureau voor de Statistiek der Europese Gemeenschappen.

HOOFDSTUK II - PERSONEELSSTERKTE IN DE VISSERIJ

Onderstaande tabel (5) laat de verdeling zien van de leden van de bemanning van de vissersvloot per type vaartuig naar bestemming. In 1965 waren 8.212 vissers ingeschreven op de rol van wie 4.703 op trawlers, 2.400 op schepen voor de kustvisserij en 1109 op loggers. Deze cijfers geven sedert 1955 de volgende ontwikkeling te zien :

Tabel 5

Jaar	Trawler	Kustvisserij	Loggers	Totaal
1955	4.521	3.284	1.733	9.538
1956	4.511	3.390	1.759	9.660
1957	4.448	3.255	1.708	9.411
1958	4.791	3.477	1.765	10.033
1959	4.750	3.379	1.697	9.819
1960	4.655	3.249	1.624	9.528
1961	4.380	3.924	1.595	8.899
1962	4.151	2.847	1.455	8.453
1963	4.160	2.538	1.540	8.238
1964	4.273	2.542	1.226	8.041
1965	4.703	2.400	1.109	8.212

Uit de tabel blijkt, dat de personeelssterkte heeft toegenomen tot 1958 en dat sedertdien het aantal vissers voortdurend daalt, behalve in 1965.

Uit deze gegevens blijkt eveneens, dat het aantal vissers werkzaam op de trawlers stijgt, terwijl het aantal vissers werkzaam in de kustvisserij en op loggers, aanzienlijk daalt.

Bron : Landbouwstatistiek no. 9/1966
Bureau voor de Statistiek der Europese Gemeenschappen.

Tabel 6 laat de verdeling zien, per type vaartuig, van de leden van de bemanning naar de uitgeoefende functie.

Tabel 6 : Verdeling per type vaartuig van de leden van de bemanning naar de uitgeoefende funktie

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Trawlers											
eigenaar	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
kapitein	212	201	192	207	203	208	196	179	165	165	175
2e stuurman	362	357	328	366	286	363	360	351	355	343	334
machinist (officier)	425	410	400	424	448	448	455	459	450	455	526
marconist	136	136	112	138	141	128	131	116	120	126	107
Dekpersoneel :											
matrozen	1.963	1.990	1.955	1.064	2.043	2.015	1.901	1.918	1.911	1.890	1.956
lichtmatrozen	347	345	380	429	352	285	277	180	198	212	155
machinekamerpersoneel	660	645	655	695	709	696	619	553	553	560	633
koks en bedienend pers.	415	426	424	445	435	450	406	328	314	325	302
diverse bemanningsleden	1	1	2	23	33	62	35	67	94	197	515
totaal	4.521	4.511	4.448	4.791	4.750	4.655	4.380	4.151	4.160	4.273	4.703
Schepen voor de kustvisserij											
eigenaar	1.967	1.975	1.971	2.004	1.974	1.875	1.899	1.824	1.626	1.600	1.520
kapitein	98	100	105	115	101	102	55	58	59	60	62
2e stuurman	55	46	44	45	56	55	56	58	55	60	54
machinist (officier)	-	10	10	12	4	1	1	1	9	7	5
Dekpersoneel :											
matrozen	750	859	702	818	796	793	652	663	586	618	579
lichtmatrozen	414	320	322	425	354	339	226	216	173	170	145
diverse bemanningsleden	-	80	101	58	87	84	35	27	30	27	35
totaal	3.284	3.390	3.255	3.477	3.372	3.249	2.924	2.847	2.538	2.542	2.400
Loggers											
kapitein	98	101	102	80	102	95	85	83	75	71	70
officier	119	124	111	127	131	122	118	96	100	80	72
machinist	137	149	154	157	144	138	134	135	135	122	120
Dekpersoneel :	1.211	1.220	1.182	1.237	1.165	1.109	1.121	1.013	1.105	848	766
monteurs	71	67	67	70	70	75	59	53	49	43	30
koks	97	98	92	94	85	85	78	75	76	62	51
totaal	1.733	1.759	1.708	1.765	1.697	1.624	1.595	1.455	1.540	1.226	1.109
totaal generaal	9.538	9.660	9.411	10.033	9.819	9.528	8.899	8.453	8.238	8.041	8.212

Bronnen : Landbouwstatistiek no. 9/1966
Bureau voor de Statistiek der Europese Gemeenschappen

HOOFDSTUK III - DE BEROEPSORGANISATIE

A. Groeperingen

1. Vakverenigingen

De vissers in loondienst zijn georganiseerd in de volgende vakorganisaties :

- Vakverbond voor overheidsdiensten en vervoer, centraal comité Stuttgart, Theodor-Heuss-Strasse 2;
- Duits verbond van beambten, Bondscomité Hamburg, Hamburg 36, Karl Muck-Platz 1.

Deze twee vakverenigingen zijn vertegenwoordigd over het gehele gebied van de Bondsrepubliek Duitsland, met inbegrip van Berlijn.

Zij hebben tot taak de economische, sociale, culturele en beroepsbelangen van hun leden te behartigen, los van enigerlei politieke partij.

2. Zelfstandige vissers

De zelfstandige vissers in de kleine zeevisserij en de kleine kustvisserij (kottervisserij) zijn georganiseerd in de volgende organisaties :

- Duits visserijverbond
- Unie van beroepsvissers en reders, Hamburg 11, Venusberg 36.

3. Reders

a) De reders in de grote zeevisserij zijn georganiseerd in :

- Verbond van de Duitse zeevisserij, Bremerhaven, Cuxhaven, Hamburg, Kiel, Bremerhaven-F,

b) De reders in de loggervisserij zijn georganiseerd in :

- Verbond van de Duitse haringvisserij, Bremen, Domshof 10.

De twee bovengenoemde beroepsorganisaties behartigen op nationaal en communautair vlak de economische en sociale belangen van de grote zeevisserij en de grote loggervisserij.

Op nationaal vlak treden beide verbonden tevens op als werkgeversorganisaties bij het afsluiten van collectieve overeenkomsten met de vakbonden.

4. Cooperaties

Op commercieel vlak hebben de reders in de grote zeevisserij, georganiseerd in het Verbond van de Duitse zeevisserij, in 1959 een vennootschap met beperkte aansprakelijkheid opgericht voor de verkoop van zeevis. Deze vennootschap heeft tot taak de aankoop en verkoop van al dan niet aan boord verwerkte zeevis en haring te verzorgen.

Te Bremerhaven en Hamburg hebben de bonden van plaatselijke reders in de grote zeevisserij eveneens tot taak de economische belangen van hun leden te behartigen.

De reders die zijn georganiseerd in het Verbond van de Duitse haringvisserij hebben :

de "Duitse vennootschap met beperkte aansprakelijkheid voor de afzet van haring, Bremen", opgericht.

Deze maatschappij is in feite een verkoopsyndicaat voor alle op zee gezouten haring.

B. Betrekkingen tussen werkgevers en werknemers

De betrekkingen tussen werkgevers en werknemers zijn geregeld in velelwetten; de belangrijkste is de Zeeliedenwet van 26 juli 1957.

Deze vormt de grondslag voor de arbeidswetgeving en de sociale wetgeving voor de werknemers in de Duitse koopvaardij (met inbegrip van de zeevisserijvloot).

Er bestaat geen paritair orgaan van werkgevers en werknemers, noch een toezichthoudend overheidsorgaan.

C. Collectieve overeenkomsten

Het toepassingsgebied van de collectieve overeenkomsten omvat het gehele grondgebied van de Duitse Bondsrepubliek. De belangrijkste collectieve overeenkomsten zijn :

In de grote zeevisserij : Algemene collectieve arbeidsovereenkomst
Aanmonsteringscontract
Collectieve overeenkomst betreffende de arbeidsbeloning bij het lossen van gezouten vis en van diepvriesprodukten
Arbitrage-overeenkomst betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten.

Loggervisserij : Algemene collectieve arbeidsovereenkomst
Aanmonsteringscontract.

Er bestaan geen collectieve overeenkomsten voor de kottervisserij.

Krachtens de wet inzake de collectieve overeenkomsten van 9 april 1949 zijn de collectieve overeenkomsten uitsluitend van toepassing op de leden van de overeenkomstsluitende organisaties. In de praktijk strekt het toepassingsgebied van de collectieve overeenkomsten zich ook uit tot personen die niet lid zijn van deze organisaties en wel via een individueel arbeidscontract. Zo vormen de collectieve overeenkomsten de juridische grondslag van alle aanmonsteringscontracten in de Duitse zeevisserij en loggervisserij.

De algemene collectieve arbeidsovereenkomsten bevatten bepalingen betreffende de formele totstandkoming, de inhoud en de beëindiging van aanmonsteringscontracten en met name betreffende aangelegenheden die betrekking hebben op aanwerving en ontslag, arbeidsduur, vrije tijd, vakantie, kost en inwoning, loon in natura, samenstelling van de bemanning, medische hulp en overlijdensuitkering, alsmede verbodsbepalingen betreffende het uitvaren.

Met betrekking tot de beloning regelen de aanmonsteringscontracten en de collectieve arbeidsovereenkomsten de hoogte van alle geldelijke uitkeringen, de bezoldiging van de bemanning voor een reis, het aandeel in de winst en de vispremies, de hoogte van het minimumloon, de vergoedingen voor ligdagen, de vakantietoeslag, de bedragen voor overuren, de dagvervoedingen, de schaftpremies, de premies voor de uitrustingsverzekering en de vergoedingen voor uitrusting en materiaal.

De collectieve arbitrage-overeenkomst voor de Duitse zeevisserij schept, overeenkomstig artikel 101 van de wet inzake de Raad van beroep van 3 september 1953, de mogelijkheid alle geschillen van civielrechtelijke aard met betrekking tot de aanmonstering ter beslechting voor te leggen aan het arbitragecollege. Bovendien wordt in de overeenkomst de procedure geregeld die bij het arbitragecollege gevolgd moet worden ter zake van de collectieve arbeidsovereenkomsten. Dit college is samengesteld uit een met rechtsmacht beklede voorzitter en een deskundige jurist als assessor respectievelijk voor de werkgevers en de werknemers, gekozen uit werkgevers- en werknemerskringen.

D. Er bestaat geen procedure om collectieve arbeidsconflicten in de visserij te regelen.

HOOFDSTUK IV - WIJZE VAN INSCHRIJVING IN DE MONSTERROL EN CONTRACT

A. Rechtsgronden

1. De arbeidsvoorwaarden en de arbeidsbescherming voor de bemanningen van alle koopvaardijschepen die de vlag van de Bondsrepubliek Duitsland voeren, zijn geregeld in de wet op de zeevarenden van 26 juli 1956, laatstelijk gewijzigd 25 augustus 1961 en in de van toepassing zijnde collectieve overeenkomsten. Om echter de verdere ontwikkeling van het zee-arbeidsrecht niet te belemmeren, stelt deze wet in beginsel slechts bindende regels vast met betrekking tot de monsterboekjes, de aanmonstering, het reglement aan boord, strafbare feiten en handelingen in strijd met de wet. Ten behoeve van de bemanningsleden kan van de onder de punten 3 en 4 genoemde voorschriften worden afgeweken. Verder staat de wet in artikel 140 toe, de regelingen inzake de grote visserij en de walvisvaart te vervangen door collectieve overeenkomsten, welke door de Bondsminister voor Arbeid en Sociale Zaken moeten worden goedgekeurd.

2. De verordening van 8 november 1924 betreffende de aanmonsteringskantoren voor zeelieden.

3. De verordening van 20 september 1927 betreffende de verlenging van vorengenoemde verordening.

4. Beginselen vastgesteld door de raad van bestuur voor de scheepvaart van 16 maart 1960 met betrekking tot de samenstelling van het bestuur en het beheer van de aanmonsteringskantoren voor zeelieden.

5. De richtlijnen van 19 december 1960 betreffende de functie en de werkwijze van de aanmonsteringskantoren voor zeelieden en van de raad van bestuur voor de scheepvaart.

6. Collectieve arbeidsovereenkomsten voor de visserij.

7. De Bondsrepubliek Duitsland heeft overeenkomst no. 114 betreffende de aanwervingscontracten getekend.

B. Wijze van aanwerving

De aanwerving van kapiteins, stuurlieden, machinisten, radiotelegrafisten en dergelijk personeel geschiedt als regel door de rederij, de aanstelling van de overige bemanningsleden door bemiddeling van de aanmonsteringskantoren voor zeelieden.

C. Inhoud van het contract

De reder of zijn vertegenwoordiger is verplicht de zakelijke inhoud van de arbeidsovereenkomst in een door hem ondertekende akte van aanmonstering op te nemen en deze aan het bemanningslid te overhandigen.

De akte van aanmonstering moet in het bijzonder vermelden voor- en achternaam, geboortedatum en -plaats van de matroos, aard van de door hem te verrichten scheepsdienst, plaats en dag van indiensttreding met vermelding van de naam van het schip, doel van de reis, hoogte van de gage, duur van de arbeidsovereenkomst, tijd en plaats van afsluiten van de arbeidsovereenkomst.

D. Type van de contracten

De aanmonstering van de bemanningsleden kan geschieden voor onbepaalde tijd of voor een bepaalde periode, met name voor een bepaalde reis.

E. Voorwaarden voor aanmonstering

1. Lichamelijke geschiktheid

a) minimum leeftijd :

De minimumleeftijd voor het beroep van visser is vastgesteld in de Zeeliedenwet (artikel 94). Krachtens dit artikel kunnen personen die het 14e levensjaar nog niet voltooid hebben, niet aanmonsteren. Zij die nog geen 15 jaar zijn, kunnen aanmonsteren met toestemming van de dienst voor arbeidsbescherming. De toestemming kan worden verleend, indien de aanmonstering voordelen inhoudt voor de minderjarige dan wel indien dit in zijn belang is. Als minderjarig worden zij beschouwd die ouder dan 14 jaar maar jonger dan 18 jaar zijn en niet meer verplicht zijn een lagere school te bezoeken.

Minderjarigen mogen niet worden tewerkgesteld als stoker. Bovendien mogen minderjarigen slechts in de machinekamer werken indien zij het voor dit

werk vereiste diploma aan een erkende instelling van vakonderwijs hebben verworven. De Bondsrepubliek Duitsland heeft overeenkomst no. 112 betreffende de minimumleeftijd voor het beroep van visser van de I.A.O. getekend.

b) medisch onderzoek.

De bepalingen inzake de lichamelijke geschiktheid zijn opgenomen in de Zeeliedenwet (artikel 81). Volgens dit artikel mogen als kapitein of bemanningslid slechts personen worden aangesteld, die op hun geschiktheid voor zeedienst zijn onderzocht door een arts, welke is erkend door de vakvereniging van zeevarenden (volgens de bepalingen van de verordening betreffende de geschiktheid voor zeedienst) en door deze geschikt zijn verklaard. Het certificaat van geschiktheid voor zeedienst wordt voor beperkte duur toegekend. Deze duur bedraagt 1 jaar voor minderjarigen, 2 jaar voor de overige bemanningsleden. Bovendien wordt het keukenpersoneel eenmaal per jaar medisch onderzocht. De vakvereniging van zeevarenden heeft voor dit onderzoek strenge criteria opgesteld; in bijzonderheden zijn de eisen die aan de te onderzoeken personen moeten worden gesteld geregeld in de verordening betreffende de geschiktheid voor de zeedienst.

Thans is het medisch onderzoek voor de geschiktheid voor zeedienst geregeld in de volgende verordeningen :

1. kennisgeving van 1 juli 1905/8 mei 1929 betreffende het medisch onderzoek van zeelieden ter bepaling van hun geschiktheid voor zeedienst.
2. Verordening van 9 april 1929 betreffende het medisch onderzoek van zeelieden ter bepaling van hun auditieve en visuele vermogens en hun kleuronderscheidingsvermogen. Binnenkort kan een nieuwe verordening worden verwacht.
3. Artikel 20 van de verordening van 29 juni 1931 tot vaststelling van de samenstelling der bemanningen.
4. Artikel 2 van de verordening van 28 mei 1956 tot vaststelling van de eisen voor dekpersoneel in de koopvaardij.
5. Bondswet inzake de epidemieën, laatstelijk gewijzigd 23 januari 1963.

c) Speciale bepalingen voor jongeren

De kapitein en andere bevelvoerders zijn bij de wet verplicht aan jongeren geen werkzaamheden op te dragen, die hun lichamelijke krachten te boven gaan (artikel 95, 1ste lid, van de Zeeliedenwet). Bovendien kunnen de diensten voor de arbeidsbescherming in bepaalde gevallen de tewerkstelling van minderjarigen op een bepaald schip of het verrichten van bepaalde werkzaamheden verbieden indien dit bijzondere gevaren inhoudt voor hun leven of gezondheid.

2. Beroepsbekwaamheid

De wet stelt geen eisen op het gebied van de beroepsbekwaamheid - behalve voor de kapitein en officieren, met inbegrip van radiotechnici, die een speciaal diploma bezitten -.

a) verschillende soorten brevetten, diploma's en certificaten

Voor officieren :

- navigatiebrevet
- machinistenbrevet
- brevet van radiotechnicus.

Voor details zie hoofdstuk IX.

Voor de eerste aanmonstering als hulptechnicus, moet een verklaring worden overgelegd van toelating tot een cursus, die is afgegeven door een school voor opleiding van scheepstechnici of de school voor scheepsmachinisten.

b) onderhoud en herstel van de apparatuur

Met betrekking hiertoe en met betrekking tot de vereiste beroepsbekwaamheid en -kennis voor het onderhoud en herstel van de apparatuur zij voor meer bijzonderheden verwezen naar hoofdstuk IX.

c) overige beroepsbekwaamheden

Voor de bereiding van het voedsel dient een persoon aan boord te zijn die op dit gebied en in de scheepvaart ervaren is.

F. Samenstelling van de bemanning

De omvang en de samenstelling van de bemanning zijn geregeld bij :

a) verordening van 29 juni 1931 tot vaststelling van het aantal kapiteins en officieren op koopvaardijschepen (verordening tot regeling van de aanmonstering van de bemanningen), met inbegrip van de aanvullende verordeningen, laatstelijk gewijzigd op 24 augustus 1960.

b) richtlijnen betreffende de bemanning, vastgesteld door de vakvereniging van zeelieden voor Duitse schepen op 18 december 1934, met wijzigingen.

c) maatregelen tot sociale bescherming van de bemanning van 14 februari 1935.

d) verordening van 9 september 1955 betreffende de radio-installatie en de luisterdienst voor de veiligheid van de schepen (verordening betreffende de radioveiligheid).

e) algemene collectieve arbeidsovereenkomst voor de Duitse zeevisserij.

De bemanning varieert naar de grootte van het schip, het machinevermogen en de vismethoden en -plaatsen. Enkele voorbeelden van de samenstelling van de bemanning :

1. Grote haringvisserij

	Drifter	Umbauten	Kom.Logger
kapitein	1	1	1
stuurman	1	1	2
machinist	1	2	2
assistent machinist	1	-	1
matrozen	7	7	7
kok	1	1	1
matroos	2	2	2
lichtmatroos	2	2	2
scheepsjongen	2	2	2
	18	18	20

2. Zeevisserij

Volgens artikel 36 van de collectieve arbeidsovereenkomst van 16 februari 1966 zijn er stuurlieden, eerste assistenten, matrozen belast met de behandeling van de netten, matrozen, lichtmatrozen en jongens aan dek. De bemanning varieert naar de maat van het visruim, waarbij één korf gelijk staat met 50 kg vis.

1. Tot 3.800 korf : 11 man, waarvan 2 stuurlieden, 8 matrozen en 1 jongen;
2. 3.800 tot 4.800 korf : 12 man, 2 stuurlieden, 9 matrozen en 1 jongen;
3. 4.800 tot 5.800 korf : 14 man, waarvan 3 stuurlieden, 8 matrozen, 3 jongens;
4. 5.800 korf en meer : 15 man, 3 stuurlieden, 9 matrozen, 3 jongens.

Wanneer het niet mogelijk is zich hieraan te houden, dan kan het schip uitvaren als het aantal bemanningsleden

1. in geen geval kleiner is dan 9 man
2. 10 man
3. 12 man
4. 13 man.

3. Door de beroepsorganisaties gestelde eisen inzake de bemanningen

Alle onderstaande bemanningsleden zijn in het bezit van brevetten van bekwaamheid.

a) Dekpersoneel

1) schepen tot 1.000 brt : 1 kapitein, 2 stuurlieden, 1 matroos belast met werkzaamheden betreffende de netten, 4 matrozen, 2 scheepsjongens, 1 kok;

2) schepen van meer dan 1.000 brt : 1 kapitein, 2 stuurlieden, 1 matroos belast met werkzaamheden betreffende de netten, 6 matrozen, 3 scheepsjongens, 1 kok en 1 koksmaat.

b) Machinepersoneel

1) stoomschepen :

- steenkool als brandstof : 2 machinisten, 3 stokers
- stookolie als brandstof : 2 machinisten, 2 stokers

2) motorschepen :

- tot 1500 PK : 2 machinisten, 2 assistenten
- meer dan 1500 PK : 2 machinisten, 3 assistenten

3) schepen van meer dan 1000 brt : 3 machinisten, 3 assistenten

Op vrij kleine visserijschepen is de kapitein of stuurman tevens machinist. Het komt ook voor, dat op deze schepen een matroos als bijkomende taak die van kok vervult.

Op de schepen van de zeevisserij die geen radiotechnicus hebben, verzorgt een stuurman (die een certificaat van technicus voor radiotelefonische verbindingen heeft) de radiodienst.

G. Beëindiging van het aanmonsteringsovereenkomst

De voor onbepaalde tijd gesloten aanmonsteringsovereenkomst kan met inachtneming van een opzegtermijn worden beëindigd. Voor matrozen is de opzegtermijn 48 uur. Dezelfde termijn geldt voor kapiteins, officieren en andere werknemers die korter dan 6 maanden bij dezelfde reder, of zijn voorganger in rechte, hebben gewerkt. Voor kapiteins, officieren en andere werknemers die meer dan 6 maanden in dienst zijn, is de minimumopzegtermijn 6 weken voor het einde van een kwartaal. Indien deze termijn verstrijkt voor het einde van een reis, eindigt de arbeidsovereenkomst eerst bij het bereiken van de eerstvolgende Duitse haven.

Andere bepalingen betreffende de rechten en plichten van de werkgevers en werknemers, zijn vastgesteld in de Zeeliedenwet en in de algemene collectieve arbeidsovereenkomst.

Voor werknemers die gedurende 5 jaar en langer bij dezelfde onderneming hebben gewerkt kunnen de opzegtermijnen al naar de anciënniteit oplopen tot 6 maanden voor het einde van een kwartaal, zulks krachtens de wet van 9 juli 1926 betreffende de opzegtermijnen voor werknemers.

HOOFDSTUK V - STELSELS VAN BELONING EN LONEN

A. Wetgeving

De beloning is geregeld bij de Zeeliedenwet en bij de collectieve arbeidsovereenkomsten voor de visserij.

Het loon omvat alle beloningen die voortvloeien uit het aanmonsteringscontract, met inbegrip van het aandeel van de opvarenden in de vracht, de winst of de opbrengst (artikel 30 van de Zeeliedenwet).

B. Wijze van beloning

Het loon is als volgt samengesteld :

a) zeevisserij

1. premie voor het uitvaren
2. aandeel in de besomming of in de vispremies voor de aangevoerde diepgevroren produkten
3. garantieloon (1).

b) loggervisserij

1. basisloon
2. aandeel in de besomming
3. vispremies
4. garantieloon

c) kottervisserij

het loon bestaat uitsluitend uit een aandeel in de besomming.

---

(1) Het garantieloon komt slechts in aanmerking indien de som van de premie voor het uitvaren en het aandeel in de besomming of de vispremie lager is dan dit garantieloon.

C. De beloning wordt bepaald volgens de volgende criteria :

- type van het schip;
- soort visserij;
- rang van de visser;
- aantal dienstjaren van de visser;
- omvang van de vangsten;
- opbrengst van de vangsten.

D. De volgende verstrekkingen in natura worden bij wijze van beloning toegekend

Zeevisserij :

1) 10 kg vis per reis
   in het haringseizoen vermeerderd met 1/8 ton, dat is 10 kg haring
2) gratis voeding aan boord
3) vergoeding uitrusting en materiaal :
   100 DM per jaar voor het havenpersoneel
   50 DM per jaar voor de rest van de bemanning
4) percentage van de opbrengst van lever en traan
5) percentage van de opbrengst van viskuit

Loggervisserij :

1) 10 kg gezouten haring per reis
2) gratis voeding aan boord
3) vergoeding voor uitrusting en materiaal : 38 DM per maand.

Kottervisserij :

1) wisselende hoeveelheid vis als loon in natura
2) ten dele gratis voeding aan boord
3) kleding : tussen partijen overeen te komen.

E. Premies

Hierover zijn geen gegevens verstrekt.

F. Wijze van betaling

Het vaar-, c.q. basisloon wordt per maand vastgesteld en wordt in beginsel aan het eind van de maand of telkens na de reis uitbetaald. Met betrekking tot de bijkomende uitkeringen, aandelen in de vracht, winsten en opbrengsten welke nog niet bekend zijn of nog niet bekend kunnen zijn aan het eind van de maand kunnen de bemanningsleden een voorschot vragen dat ongeveer overeenkomt met het bedrag dat zij hebben verdiend.

In de zeevisserij worden bij het aflopen van het aanmonsteringscontract de elementen van de beloning (premie voor het uitvaren, aandeel in de besomming, enz.) waarop de kapiteins en bemanningsleden recht hebben zo spoedig mogelijk uitgekeerd, uiterlijk één maand na definitieve vaststelling van de verdelingslijst betreffende de opbrengst.

In de loggervisserij bestaat een stelsel van voorschotten op de opbrengst van gezouten haring tot 75 %, uit te keren na elke reis.

In de kottervisserij worden de verschillende delen van het loon (aandelen in de besomming) in beginsel na elke reis uitgekeerd.

Overeenkomstig artikel 35 van de Zeeliedenwet geschiedt de betaling ten kantore van de reder. Voorschotten worden op verzoek van het bemanningslid ook uitgekeerd in buitenlandse havens. Indien de betrokkene het wenst, wordt het loon overgemaakt naar zijn woonplaats.

G. Overuren

In de c.a.o''s zijn tevens bepaalde tarieven opgenomen voor overuren en andere werkperioden die bij de algemene tariefregeling als overuren worden aangemerkt. In de kolom 4 van de tabel op bladzijde 17 worden enkele voorbeelden gegeven van de tarieven die gelden voor de zeevisserij.

In de zeevisserij en de loggervisserij wordt voor wat betreft de heen- en terugreis tussen de haven en de visgronden het drieploegenstelsel (8 werkuren per dag) toegepast voor het dekpersoneel. Elk gewerkt uur dat deze regeling te buiten gaat, wordt beloond volgens het tarief voor overuren.

In de zeevisserij worden overuren, overeenkomstig artikel 90 van de Zeeliedenwet beloond tegen een hoger tarief dan het normale.

Het te betalen bedrag wordt berekend volgens de volgende sleutel :
1/173 van de ligpremie + 25 %.

De beloning van overwerk in de logger- en kottervisserij wordt ten aanzien van de heen- en terugreis en de werktijd in de havens geregeld bij artikel 90 van de Zeeliedenwet, dat bepaalt dat voor de eerste 60 overuren van de maand alsmede voor overwerk bij wachtdiensten in de haven een kwart van 1/200ste van het basissalaris wordt betaald en voor de 30 volgende uren de helft van 1/200ste van het basissalaris en ten slotte voor elk gewerkt uur daarna 1/200ste van het basissalaris.

Krachtens artikel 90 van de Zeeliedenwet wordt voor nachtwerk zondagswerk en werk gedurende feestdagen een premie toegekend van 25 % van het normale uurloon (1/200ste van het basissalaris per maand).

H. Hoogte van het loon

De hoogte van het loon is voor de verschillende rangen gebaseerd op de van toepassing zijnde collectieve overeenkomsten.

Als voorbeeld wordt in de tabel op blz. 23 de in de collectieve overeenkomst voor de Duitse grote zeevisserij vastgestelde lonen (begin 1967) voor enige beroepen weergegeven.

Tabel 7 : Geldelijke vergoedingen, garantieloon, alsmede overwerkvergoeding volgens de huidige c.a.o. voor de Duitse zeevisserij met betrekking tot bepaalde beroepen.

Beroep	Beloning in geld		Garantieloon per reis	Overwerkvergoeding
	Aandeel in de vangst %	basisloon DM	DM	DM
kapitein na aanstelling	1,5	1.600	1.600	-
kapitein na 6 maanden	2,5	1.600	1.600	-
1ste stuurman	1,00	531	1.250	6,36
2de stuurman B5	0,70	473	1.060	5,81
2de stuurman	0,70	473	1.020	5,56
3de stuurman	0,70	414,50	1.000	5,43
1ste machinist	1,00	553	1.350	7,15
2de machinist C4	0,70	495	1.080	6,36
2de machinist	0,70	495	1.060	6,21
3de machinist	0,70	437	1.020	5,81
radiotelegrafist gedurende eerste 6 vismaanden	0,60	414,50	870	5,24
gedurende 6 vismaanden	0,70	414,50	1.000	5,43
radiotelegrafist met brevet 1ste en 2e graad gedurende eerste 6 vismaanden	0,60	473	930	5,31
na 6 vismaanden	0,70	473	1.020	5,56
elektriciën	0,60	393	900	5,43
assistent-elektriciën	0,50	378,50	800	5,16
assistent-machinist	0,50	378,50	800	5,16
opzichter motoren en machines	0,50	378,50	800	4,99
stoker	0,50	378,50	800	4,99
schoonmaker	0,30	320	580	4,38
trimmer	0,30	320	580	4,38
assistent	0,70	393	900	5,16

Tabel 7 (vervolg)

Beroep	Beloning in geld		Garantieloon per reis	Overwerkvergoeding
	Aandeel in de vangst %	basisloon DM	DM	DM
nettenmaker	0,60	378,50	850	5,16
matroos met meer dan 2 maanden vaartijd	0,50	371	800	4,99
matroos met minder dan 2 maanden vaartijd	0,50	338	770	4,99
lichtmatroos vanaf 18 jaar	0,30	233,50	500	4,11
lichtmatroos jonger dan 18 jaar, maar met meer dan 6 maanden vaartijd	0,20	212	390	3,18
lichtmatroos jonger dan 18 jaar	0,10	212	310	3,18
dekjongen	-	212	-	2,39
kok	0,60	414,50	870	5,24
koksmaat vanaf 18 jaar	0,30	291	580	4,26
koksmaat vanaf 18 jaar	0,30	233,50	500	4,11
koksmaat jonger dan 18 jaar met 6 maanden vaartijd	0,20	212	390	3,18
koksmaat jonger dan 18 jaar	0,10	212	310	3,18
koksjongen	-	212	-	2,39

De beloning vindt plaats in percenten van de vangst en is gebaseerd op de bekwaamheid van het bemanningslid en de omzet van de kotter. De lonen verschillen niet alleen in hoogte, maar ook naar de wijze waarop ze zijn berekend. Om de gedachte te bepalen, diene het volgende :

a) Krabvisserij

- zetschipper 25 %
- helper 18-20 %
- leerling 5-10 % + kost

b) Dagvisserij (Oostzee)
3 bemanningsleden

- zetschipper 20 %
- eerste assistent 15 %
- matroos 12 %
- leerling 10 % + kost

c) Zeekotter
4-5 bemanningsleden

- zetschipper 15-[illegible] %
- eerste assistent [illegible]
- matroos [illegible] %
- leerling 5-8%

HOOFDSTUK VI - WERKTIJDEN - VAKANTIE - FEESTDAGEN

A. Werktijden

De wet op de zeevarenden biedt in artikel 140 de mogelijkheid op vissersvaartuigen en walvisvaarders langer dan 8 uur per dag te werken. Dit dient echter te worden vastgelegd in de c.a.o.'s, die door de betreffende minister moeten zijn goedgekeurd.

1. Gedurende de vaart naar de visgronden en de thuisreis naar de haven

De c.a.o. voor de zeevisserij schrijft voor de reis naar de visgronden en de thuisreis een verdeling van de werktijden over drie ploegen (8 uur per dag) voor.

In de logger- en kottervisserij mag de normale werktijd krachtens wettelijke bepalingen niet meer bedragen dan 12 uur per dag, in die zin dat het 13e uur als overwerk moet worden betaald.

2. Werktijden op de visgronden

In afwijking van het bepaalde in de artikelen 85, 87, 96, 98 en 100 van de Zeeliedenwet van 26 juli 1957 stelt de kapitein in de zeevisserij en de loggervisserij tijdens de eigenlijke viswerkzaamheden en tijdens de verwerking van de vangsten aan boord zelf de werktijd vast, ook voor zondagen en feestdagen en rekening houdend met de omstandigheden van de vangst en de weersomstandigheden. Bij deze werktijdindeling moet aan de bemanningsleden in de zeevisserij per etmaal 8 uur rusttijd, waarvan 6 uur ononderbroken, worden toegekend. In de loggervisserij bedraagt de rusttijd ten minste 6 uur per etmaal. Voor de maaltijd moet een half uur worden uitgetrokken.

Deze regeling geldt slechts totdat de laatste vangst van de reis aan boord is gebracht. Zij geldt niet meer voor de verwerking van de gevangen vis tijdens de thuisreis.

3. In de haven

De normale werktijd bedraagt - in afwijking van het bepaalde in art. 86 van de Zeeliedenwet (45 uur) - overeenkomstig de raamovereenkomst voor de hoogzeevisserij 40 uur. De verdeling over de verschillende dagen van de week moet door de onderneming worden geregeld. Tijdens de ligdagen geldt elk uur, dat wordt gewerkt na de normale werktijden als overuur.

Voor de logger- en kottervisserij geven de collectieve arbeidsovereenkomsten geen werktijdregeling voor de ligtijd in de haven. De geldende regeling is die van artikel 87 van de Zeeliedenwet (45 uur). Het dekpersoneel is slechts verplicht het schip bij aankomst in de haven te lossen en weer voor vertrek gereed te maken. Tijdens de ligdagen is het tarief voor overuren van toepassing vanaf het 46ste gewerkte uur.

4. Overwerk

De wet op de zeevarenden staat zonder grens verlenging van de arbeidstijd toe voor noodgevallen, vooral voor werkzaamheden voor het behoud van het schip bij naderend gevaar, bij hulpverlening aan andere schepen en voor het redden van menselevens, om te voldoen aan publiekrechtelijke voorschriften inzake de scheepsveiligheid, evenals bij wachtdienst in de havens; de verlenging van de werktijd kan in andere dringende gevallen 90 uur per maand bereiken; zelfs 120 uur op vaarroutes waarbij het schip kort na elkaar meerdere havens binnenloopt.

5. Schepen waarop het twee-wachten-stelsel wordt toegepast

Bij schepen van ten minste 1000 brt kan de werktijd op zee gedurende de reis, indien deze langer dan 10 uur duurt, op 12 uur worden gesteld, verdeeld in twee wachten. In dit geval mag het aantal overuren per maand niet meer bedragen dan 60.

B. Rusttijden

1) Dagelijkse rust

Krachtens de algemene collectieve arbeidsovereenkomst bedraagt de rusttijd op de visgronden in de zeevisserij dagelijks minimaal 8 uur, waarvan 6 uur zonder onderbreking; in de loggervisserij 6 uur. Voor de kottervisserij bestaan er voor de dagelijkse minimumrusttijd geen wettelijke bepalingen noch c.a.o.-bepalingen.

2) Rust na elke reis

a) zeevisserij

Na elke reis hebben de kapiteins en bemanningsleden van vaartuigen die deelnemen aan de zeevisserij recht op minimaal 48 uur vrije tijd. Na elke reis van meer dan 34 dagen dient ten minste 72 uur vrij te worden gegeven, na reizen van meer dan 51 dagen ten minste 96 en na reizen van meer dan 68 dagen ten minste 144 uur.

b) haringvisserij

De vrije tijd die moet worden toegekend na reizen in de haringvaart tussen 1 juli en 31 december kan worden bekort tot 36 uur, indien hierbij twee nachten zijn inbegrepen. Als nacht wordt beschouwd het tijdsverloop tussen 22 en 7 uur.

c) reis naar het buitenland

Na elke reis naar het buitenland moet onmiddellijk na het binnenlopen van een Duitse haven 24 uur (dag) vrije tijd worden toegekend. De vrije tijd die onmiddellijk na verscheidene reizen naar het buitenland moet worden toegekend en die cumuleert met de vrije tijd die voor de laatste reis naar Duitsland geldt, is ten hoogste gelijk aan 96 uur (4 dagen).

De vrije tijd waarop de reizen naar het buitenland recht geven en die niet wordt toegekend na de volgende reis naar Duitsland, moet later worden verleend.

d) Loggervisserij

De ligtijd tussen twee reizen in de loggervisserij bedraagt 72 uur tijdens het seizoen van gezouten haring en 48 uur tijdens het seizoen van verse haring.

Ter compensatie van de op zee doorgebrachte zondagen genieten kapiteins en bemanningsleden van de vaartuigen in de zeevisserij verlof ten bedrage van één zevende werkdag per vaardag. De dag waarop het vaartuig uitvaart en de dag waarop het in de haven terugkomt, tellen tezamen voor één vaardag.

3) Nachtwerk, zondagswerk en werk op feestdagen

Als nachtwerk wordt beschouwd elk werkuur op zee of in de haven, uitgezonderd de wachtdiensten in de haven, tussen 18 uur en 6 uur.

Als zondagswerk en werk op feestdagen wordt beschouwd elk werkuur, dat op zee en in de haven wordt volbracht, uitgezonderd de wachtdienst in de haven, tussen 0 uur en 24 uur.

a) In de zeevisserij en de loggervisserij wordt naast de beloning van zondagswerk en werk op feestdagen in de vorm van een aandeel in de besomming, extra rusttijd toegekend in de vorm van een verlof tijdens werkdagen, ter compensatie van op zee doorgebrachte zon- en feestdagen.

b) Voor de kottervisserij gelden de bepalingen van artikel 91 van de Zeeliedenwet volgens hetwelk een compensatie van één werkdag vakantie moet worden verleend voor elke zondag of feestdag gedurende hetwelk het vaartuig minder dan 12 uur in de haven is gebleven.

c) Het totale aantal wettelijke feestdagen is in de Noordelijke Länder van Duitsland algemeen vastgesteld op 10 (goede vrijdag, tweede paasdag, hemelvaartsdag, tweede pinksterdag, boetedag en voor zover deze dagen op een werkdag vallen, nieuwjaarsdag, 1 mei, 17 juni, de beide kerstdagen).

Kapiteins en bemanningsleden genieten ter compensatie van een op zee doorgebrachte wettelijke feestdag een werkdag verlof.

4) Vakantie

De wet op de zeevarenden bepaalt, dat de bemanningsleden elk jaar recht hebben op een betaalde vakantie. De duur van deze vakantie moet redelijk zijn en met name verband houden met de tijd gedurende welke de betrokkene bij dezelfde reder heeft gewerkt. Het minimum is vastgesteld in de federale vakantiewet van 8 januari 1963; het bedraagt 24 werkdagen per jaar voor jongeren. Bij de toekenning van de vakantie moet rekening worden gehouden met de wensen van de bemanningsleden en deze verlofdagen moeten voor zoveel mogelijk aaneensluitend worden verleend.

In de c.a.o.'s wordt overeenkomstig het bepaalde in de wet op de zeevarenden, een langere vakantie gegeven naargelang van het aantal dienstjaren bij de grote zee- en kustvisserij. Zo moeten de vakanties voor volwassenen, volgens de c.a.o. voor de zeevisserij, ten minste 15 werkdagen bedragen; dit aantal neemt met één werkdag toe voor elke periode van twee jaar dienst bij Duitse visserij-ondernemingen, tot een totaal van 24 werkdagen per jaar.

In de loggervisserij wordt op overeenkomstige voorwaarden een getrouwheidspremie gegeven.

C. Werktijden van vrouwelijke bemanningsleden en kinderen

1) Vrouwen

De Zeeliedenwet bevat bijzondere bepalingen ter zake van de arbeidsduur voor vrouwen. Volgens deze bepalingen moet aan vrouwelijke bemanningsleden, wanneer de arbeidstijd langer is dan 4 1/2 uur aaneensluitend, een rusttijd van ten minste een half uur worden verleend, welke hetzij in één keer hetzij in twee keer in gedeelten van een kwartier kan zijn; bovendien wordt een vrije tijd verleend van ten minste tien uur aaneensluitend. Overwerk mag niet meer bedragen dan 60 uur per maand.

2) Jeugdigen

Jeugdigen hebben andere werktijden dan de volwassenen. Deze werktijden variëren van de ene c.a.o. tot de andere. Zo mag in de zeevisserij de werktijd per dag voor minderjarigen van minder dan 18 jaar, uitgezonderd zij die een rang hebben, niet meer bedragen dan 7 uur tijdens de reis naar de visgronden of de thuisreis, 8 uur gedurende de wacht en op de visgronden 12 uur.

In de zeevisserij en de loggervisserij is nachtwerk voor jongeren van minder dan 18 jaar verboden, uitgezonderd voor hen die een rang hebben.

Op de kottervisserij zijn de bepalingen van artikel 96, eerste lid, van de Zeeliedenwet van toepassing volgens welke de dagelijkse werktijd op zee niet meer bedragen mag dan 7 uur (8 uur voor wachtdiensten in de haven) voor jongeren van minder dan 16 jaar, uitgezonderd zij die in de keuken werken, de maaltijden bedienen of in de sanitaire dienst werkzaam zijn. De werktijd voor jongeren mag tijdens de ligdagen niet meer bedragen dan 7 uur van maandag tot en met vrijdag en 5 uur op zaterdag en tijdens de wachtdienst in de haven.

HOOFDSTUK VII - LEVENSOMSTANDIGHEDEN AAN BOORD

Voor de levensomstandigheden aan boord gelden de volgende wettelijke en bestuursrechtelijke voorschriften :

1. collectieve arbeidsovereenkomst,
2. Zeeliedenwet,
3. eerste Verordening van 14 februari 1935, gebaseerd op de wet waarbij de minister van Arbeid van het "Reich" wordt gemachtigd maatregelen op het gebied van de arbeidsbescherming te treffen voor de bemanningen van schepen in de Zeevisserij,
4. kennisgeving van 2 juli 1935 betreffende de hutten, de badkamers, de wasruimten en de w.c.'s voor de bemanningen in de koopvaardij,
5. verordeningen ter voorkoming van arbeidsongevallen op visserijvaartuigen, vastgesteld door de vakvereniging van zeevarenden,
6. regels voor de bouw van schepen in het bijzonder met betrekking tot de romp van het schip, de plaatsing van de machines, de inrichting en uitrusting, de installatie van de markeringslichten alsmede de navigatie-instrumenten,
7. verordening van 7 augustus 1951 betreffende de gelijkwaardigheidstabel voor de rantsoenen op Duitse schepen en visserijvaartuigen,
8. verordening van 28 december 1956 betreffende de medische verzorging in de koopvaardij,
9. bepalingen inzake de classificatie, vastgesteld door de Duitse Lloyd,
10. verordening van 9 september 1955 inzake de betrouwbaarheid van de radio-installatie.

A. Logies

Met betrekking tot het logies huldigt het wetboek op de arbeid ter zee het beginsel, dat elk bemanningslid sedert de aanvang van het aanmonsteringscontract en tot beëindiging daarvan recht heeft op behoorlijk logies met inbegrip van de mogelijkheid op het schip persoonlijke bezittingen en andere gebruiksvoorwerpen veilig op te bergen. In de genoemde verordeningen worden de eisen bepaald inzake de afmetingen en de inrichting van de hutten, de uitrusting van de wasruimten, badkamers en w.c.'s alsmede het onderhoud daarvan. Indien om geldige bijzondere redenen een bemanningslid tijdelijk niet op het schip kan worden ondergebracht, heeft hij recht op behoorlijk logies elders en op passende vergoeding.

B. Voeding

Het recht om aan boord gratis een passende voeding te ontvangen is eveneens vastgelegd in de Zeeliedenwet. In de ter zake geldende verordeningen is bepaald, dat de reder verplicht is het vaartuig volgens de voorschriften uit te rusten en maaltijden te verschaffen. De minimumhoeveelheid voedsel is vastgesteld in de wettelijke gelijkwaardigheidstabel voor de rantsoenen. Voor de maaltijden en de vrijetijdsbesteding staan de bemanningsleden bepaalde ruimten ter beschikking, verschillend voor de officieren en de rest van de bemanning. Tijdens de vrije dagen en indien de keuken aan boord is gesloten ontvangt elk bemanningslid per dag een onderhoudsvergoeding. De werkonderbrekingen voor de maaltijden zijn geregeld bij de collectieve arbeidsovereenkomsten voor het personeel in de zeevisserij en de haringvisserij, in die zin dat de bemanningsleden voldoende tijd voor het gebruiken van de maaltijden moeten hebben. De onderbrekingen zijn minstens een half uur. Voor het bereiden van de maaltijden dient een op dit gebied en in de scheepvaart ervaren persoon aangewezen te worden.

C. Medische verzorging

De verordening van 21 december 1956 betreffende de medische verzorging in de koopvaardij schrijft het aantal artsen voor, dat op de koopvaardijschepen met inbegrip van de visserijvaartuigen, aanwezig moet zijn, alsmede de voorziening met medische apparatuur, het onderhoud daarvan en het gebruik dat ervan wordt gemaakt, evenals de inrichting van een ziekenboeg. Voorts worden voorschriften gegeven inzake het bijhouden van ziekenregisters en de samenstelling van de bemanningen, waarbij één scheepsarts wordt vereist voor een bemanning van meer dan 75 personen.

De dekofficieren van de Duitse visserij worden tevens opgeleid voor het verlenen van dringende medische hulp aan zieken.

De visserijvaartuigen kunnen op zee gebruik maken van de medische bijstand van twee hospitaalschepen en voorlopig, van twee visserij-onderzoekvaartuigen. Deze schepen beschikken over operatiezalen. Zij worden beheerd en onderhouden door de Bondsregering.

Los van de sociale verzekeringen legt de wet op de zeevarenden de reders de verplichting op zorg te dragen voor de medische verzorging van hun bemanning tijdens het verblijf aan boord of buiten het rechtsgebied

van de Bondsrepubliek. Dientengevolge komen de kosten van passende medische vorzorging, met name in de vorm van een medische behandeling, voedsel en logies van zieken en gewonden, alsmede de levering van geneesmiddelen, ten laste van de reder. In geval van ziekte op het nationale grondgebied hebben bemanningsleden recht op bijstand van het officiële ziekteverzekeringsorgaan (over het algemeen het ziekenfonds voor zeevarenden - Seekrankenkasse), zulks overeenkomstig de bepalingen van de "Reichsversicherungsordnung". In een Duitse haven kunnen de zieken naar keuze zich laten verzorgen op kosten van de reder dan wel een beroep doen op de bij de "Reichsversicherungsordnung" voorziene bijstand; de reder kan echter in bepaalde gevallen de zieken verwijzen naar de verzekeringsmaatschappij.

D. Verzekering van de uitrusting

In de tariefovereenkomsten voor de zeevisserij is dikwijls een bepaling opgenomen, waarbij de reder wordt verplicht voor de bemanningsleden een uitrustingsverzekering af te sluiten tegen verlies en beschadiging van uitrustingsstukken ten gevolge van de ondergang of stranding van het schip; voorts wordt aan de bemanningsleden dikwijls volgens de c.a.o. een jaarlijkse tegemoetkoming in de kosten van de uitrusting toegekend.

E. Veiligheid aan boord

De arbeidsbescherming met inbegrip van de werktijden wordt voor de zeescheepvaart geregeld in de wet op de zeevarenden. Daar het hier gaat om een publiekrechtelijke regeling, wordt door de staat toezicht gehouden. Controle op de uitvoering van de voorschriften inzake de arbeidsbescherming behoort tot de taak van de instanties voor de arbeidsbescherming, in de regel de door de hoogste autoriteit van het Land ingestelde arbeidsinspecties. Deze werken nauw samen met de vakvereniging van zeevarenden, waaronder ook de uitvoering van de gezondheidsbescherming van de bemanningsleden ressorteert. Deze vakvereniging zorgt in het kader van haar taak als uitvoeringsorgaan van de wettelijke ongevallenverzekering bovendien voor het voorkomen van ongevallen.

De wet op de zeevarenden legt aan de reder gedetailleerde verplichtingen op met betrekking

tot de organisatie van alles wat betrekking heeft op de goede gang van zaken aan boord, en met name op de uitrusting en het nodige materiaal, inclusief het onderhoud daarvan, alsmede met betrekking tot een zodanige regeleing van het werk, dat de bemanningsleden beschermd worden tegen de gevaren die hen van de kant van de zee of van brand bedreigen, alsmede tegen andere gevaren voor leven, gezondheid en zedelijkheid. Door zijn positie aan boord - die met die van een werkgever overeenkomt - deelt de kapitein in deze verantwoordelijkheid. De kapitein en de bemanningsleden mogen slechts worden tewerkgesteld indien zij een schriftelijk attest van geschiktheid voor de zeedienst bezitten dat is afgegeven door een daartoe gemachtigd arts. Indien deze een beperkte geschiktheid voor de zeedienst vaststelt, is slechts een tewerkstelling aan boord toegestaan die daarmee in overeenstemming is.

a) Brandbestrijding

De bepalingen inzake de voorkoming van ongevallen bevatten clausules inzake de veiligheid en de brandweer aan boord. Hierbij wordt met name bepaald, dat de bemanningsleden aan het begin van elke reis en vervolgens ten minste eenmaal per maand geïnstrueerd moeten worden op het punt van de brandbestrijding en door middel van brandalarmoefeningen vertrouwd moeten geraken met alle voorzieningen en apparaten op het gebied van de brandweer. De officieren die hun diploma na 1 januari 1967 hebben verkregen, moeten een speciaal certificaat brandbestrijding bezitten.

b) Reddingsboten

De regelingen inzake de voorkoming van ongevallen bevatten voorts gedetailleerde bepalingen betreffende de behandeling, het onderhoud, de besturing en de controle van reddingsmiddelen (boten, vlotten, reddingsvesten, enz.). De visserijvaartuigen die worden gebruikt in de grote zeevisserij, alsmede stoomtrawlers die worden gebruikt in de kleine zeevisserij moeten voldoende reddingboten met een inrichting voor het strijken van de sloep hebben aan weerszijden van het schip voor alle personen die zich aan boord bevinden. De vereniging van zeelieden kan toestaan, dat de helft van de reddingboten vervangen wordt door opblaasbare of stijve vlotten. In ieder geval moeten de vaartuigen een opblaasbare boot en een lijn van ten minste 60 m met een drijvende reddingsbooi bevatten - beide moeten voor onmiddellijk gebruik gereed zijn. Loggers die worden gebruikt in de

zeevisserij moeten worden uitgerust met een reddingsboot met een inrichting voor het strijken van de boot die voldoende is om alle personen die zich aan boord bevinden te bevatten, alsmede met een rubberboot. De eerste alinea is van toepassing op loggers, die ook met een trawl kunnen vissen.

Kotters die worden gebruikt in de zeevisserij moeten zijn voorzien van een reddingsboot van ten minste 3 m^3, met een strijkinrichting of van een opblaasbaar reddingsvlot voor ten minste 6 personen. Indien zich meer dan 6 personen aan boord bevinden moet de boot uitgerust zijn met reddingsboten of -vlotten met een daarbij aangepaste capaciteit. Kotters die worden gebruikt in de zeevisserij en meer dan 200 m^3 meten, moeten bovendien zijn uitgerust met een rubber boot.

De reddingsmiddelen moeten voor onmiddellijk gebruik gereed zijn. De uitrusting van de reddingsboten moet tijdens de vaart in de boten aanwezig zijn.

c) Voorkoming van arbeidsongevallen

De maatregelen ter voorkoming van arbeidsongevallen worden in detail omschreven in de bepalingen die zijn vastgesteld door de vakvereniging van zeevarenden ter zake van de bescherming tegen ongevallen op visserijvaartuigen en zij moeten voortdurend worden aangepast aan de technische vooruitgang.

F. Radiotelegrafische installatie

Krachtens de verordening inzake de radio-apparatuur en de luisterdiensten voor de veiligheid van de schepen (verordening van 9 september 1955 betreffende de radioveiligheid) moeten visserijvaartuigen van 500 ton en meer uitgerust zijn met een radiotelegrafie-installatie en met een extra radio-ontvanger waarmede de oproepfrequenties en de hulpfrequenties op de kritische golflengten kunnen worden ontvangen. Visserijvaartuigen van 1600 ton en meer moeten zijn uitgerust met een radiotelegrafie-installatie.

De uitrusting van de visserijvaartuigen van minder dan 500 ton wordt geregeld in de bepalingen betreffende de voorkoming van ongevallen en wel aldus : voor zover de visserijvaartuigen niet zijn uitgerust met een radiotelegrafie- of radiotelefonie-installatie, moeten zij bij zeereizen van meer dan 12 uur een passende radio-ontvanginstallatie hebben waarmee meteorologische berichten en waarschuwingen kunnen worden ontvangen. De kapitein is verplicht regelmatig naar deze berichten te luisteren. Indien de visserijvaartuigen reizen maken van minder dan 12 uur moet de kapitein zich voor vertrek op de hoogte stellen van de verwachte meteorologische situatie tijdens de voorgenomen reis indien het vaartuig niet voorzien is van een passende radio-ontvanginrichting.

HOOFDSTUK VIII - SOCIALE ZEKERHEID

A. Verplichte verzekeringen (wettelijke en contractuele bepalingen)

De verplichte verzekeringen gaan in de visserij veel verder dan in de andere sectoren van de economie; niet alleen de arbeiders maar ook het overige personeel, met inbegrip van de gezagvoerders zijn verplicht verzekerd, ongeacht de hoogte van het jaarinkomen. Dit geldt zowel voor de ziekteverzekering als voor de werkloosheids- en ouderdomsverzekering. Onder de ouderdomsverzekering vallen bovendien, volgens de wet, kustschippers en kustvissers als ondernemers van ambachtelijke bedrijven in de zeevaart en de zeevisserij die zelf deel uitmaken van de bemanning van hun vaartuig of die als kustvissers zonder vaartuig vissen en als regel ten hoogste 2 onder de verzekeringsplicht vallende werknemers in dienst hebben c wel geen personeel hebben.

Krachtens de wet is voorts een ieder die op grond van een arbeidsdienst- of opleidingsovereenkomst is tewerkgesteld, verplicht zich tegen ongevallen te verzekeren en in het algemeen alle werknemers in de zeevisserij alsmede kleine ambachtelijke ondernemers op het gebied van de zeevisserij evenals hun echtgenoten indien deze in de onderneming medewerken.

Naast de verplichte sociale verzekeringen bevatten de collectieve arbeidsovereenkomsten bepalingen inzake de toekenning van overlijdensuitkeringen, ziekte-uitkeringen en betaalde vakanties.

Voor zover in de statuten van de uitvoeringsorganen niet anders is bepaald (dit geldt in het bijzonder op het gebied van de ziekte- en ongevallenverzekering), zijn de uitkeringen voor de verzekerden in de zeevisserij gelijk aan die voor de andere sociaal verzekerden.

B. Uitkeringen

I. Ziekteverzekering met inbegrip van moederschapsverzekering

1) Verstrekkingen in natura

Behandeling door een vrij gekozen arts van de artsen van het ziekenfonds geheel kosteloos.

Ziekenhuisverpleging met vrije keus uit de aangesloten ziekenhuizen; de kosten zijn volledig voor rekening van het fonds; derde klas en tot en met 78 weken gedurende een periode van drie jaar.

Sanatoriumverpleging en verblijf in een herstellingsoord op dezelfde voorwaarden als voor ziekenhuisverpleging.

Tandheelkundige verzorging - normale behandeling en bijzondere behandelingen volgens reglement.

Geneesmiddelen : eigen aandeel tot 0,50 DM per recept.

Toeslag voor volledige overname van de kosten van prothesen, brillen, gehoorapparaten.

Verpleging thuis.

2) Geldelijke uitkeringen

a) Ziekteverzekering

Terwijl de reder een aanvulling op de dagvergoeding in geval van ziekte toekent, keert de ziekteverzekering tijdens de eerste zes weken 65 tot 75 % van de bruto-verdiensten uit tot een bedrag van 660 DM per maand en met ingang van de zevende week 65 tot 86 % van de brutoverdiensten tot een bedrag van 900 DM per maand, zulks voor een periode van maximaal 78 weken, bij wijze van dagvergoeding in geval van ziekte. Gedurende zes weken betaalt de reder het verschil tussen het bedrag van de dagvergoeding in geval van ziekte en de gemiddelde nettoverdiensten over de vier laatste weken, als aanvulling op de dagvergoeding in geval van ziekte. Met betrekking tot ander personeel dan arbeiders blijft de reder in geval van ziekte gedurende 26 weken voor gezagvoerders en gedurende zes weken voor het overige personeel het salaris doorbetalen.

In geval van overlijden keert de ziekteverzekering als begrafeniskosten 4 maal het basissalaris uit. In de sector van de zeevisserij en de loggervisserij wordt bovendien een vergoeding voor begrafeniskosten toegekend waarvan het bedrag bij collectieve overeenkomst wordt vastgesteld.

b) Moederschapsverzekering

Vroedvrouwhulp, geneeskundige behandeling, bij complicaties ook de kraamkliniek, geneesmiddelen, weekgeld, zooggeld, uitkering gedurende de tijd dat de moeder zelf haar kind zoogt, zwangerschapsgeld, "Hausgeld" bij verblijf in een kraamkliniek, eenmalige geldelijke ondersteuning bij de bevalling.

II. Invaliditeits-, ouderdoms-, weduwen en wezenverzekering

1) Invaliditeitspensioen

a) De hoogte en de wijze van berekening van de betrokken uitkeringen zijn als volgt : invaliditeitspensioen wegens beroepsongeschiktheid indien de vermindering van de arbeidsgeschiktheid minder dan de helft van iemand van dezelfde opleiding en dezelfde kennis en bekwaamheid en gezond van lichaam en geest bedraagt, volgens de formule :

1,0 x het aantal verzekeringsjaren x algemene berekeningsfactor x persoonlijke coëfficiënt.

Minimum verzekeringsduur : 60 maanden.

b) Het algemeen invaliditeitspensioen wordt uitgekeerd, wanneer de arbeidsgeschiktheid vermindert ten gevolge van ziekte of enig gebrek. De uitkeringen worden als volgt berekend :

1,5 x het aantal verzekeringsjaren x algemene berekeningsfactor x persoonlijke coëfficiënt.

Minimum verzekeringsduur : 60 maanden.

2) Ouderdomsverzekering

Ouderdomsverzekering bij voleindiging van het 65ste levensjaar volgens dezelfde formule als geldt voor de uitkering wegens arbeidsongeschiktheid.

a) Minimum verzekeringsduur : 180 verzekeringsmaanden.

b) Het ouderdomspensioen kan op verzoek worden toegekend aan de verzekerde die het 60ste levensjaar heeft voltooid, de minimum verzekeringsduur heeft volbracht en definitief sedert ten minste één jaar opgehouden heeft te werken.

De vier typen van uitkeringen kunnen gepaard gaan met gezinstoeslagen ten bedrage van 1/10 van de algemene berekeningsfactor voor elk kind van minder dan 18 jaar of in opleiding.

3) Uitkeringen aan nagelaten betrekkingen

a) Het weduwenpensioen voor weduwen van minder dan 45 jaar bedraagt ingeval er geen wezen zijn die recht geven op speciaal pensioen, 6/10 van het invaliditeitspensioen bij beroepsongeschiktheid.

De minimumperiode gedurende welke de overledene verzekerd moet zijn geweest is 60 maanden; het aantal extra verzekeringsjaren telt in dit geval niet.

b) Weduwen van 45 jaar en ouder of die ten minste één kind hebben dat recht geeft op een wezenpensioen, gelijk aan 6/10 van de arbeidsongeschiktheidsuitkering; duur gedurende welke de overledene verzekerd moet zijn geweest : 60 maanden.

Pensioen voor half-wezen 1/10 van de uitkering bij arbeidsongeschiktheid; duur van de periode gedurende welke de overledene verzekerd moet zijn geweest : 60 maanden.

c) Pensioen voor wezen : 1/5 van de uitkering bij arbeidsongeschiktheid; minimumperiode gedurende welke de overledene verzekerd moet zijn geweest : 60 maanden.

d) Vaste uitkeringen voor weduwen en weduwnaren in geval van hertrouwen. Restitutie van de bijdragen in geval van hertrouwen binnen de vijf jaar, dan ontvangt de weduwe een bedrag ter grootte van 5maal het jaarpensioen.

e) De verzekerden hebben recht op verstrekkingen in natura van de ziekteverzekering.

III. Ongevallenverzekering

Schadeloosstellingen bij arbeidsongevallen, verkeersongevallen en beroepsziekten.

1) Verstrekkingen in natura

De verstrekkingen in natura worden op dezelfde manier gegeven als door de ziekteverzekering. Deze behandeling komt ten laste van de reder gedurende het verblijf aan boord of het verblijf buiten het grondgebied van de Bondsrepubliek.

Deze verstrekkingen bestaan uit :

- herstel en vernieuwing van belangrijke orthopedische hulpmiddelen;
- verzorging gedurende ziekte;
- ziekenhuisverpleging;
- beroepsherscholing (bijstand voor maatschappelijke revalidatie).

2) Financiële uitkeringen

a) Aan boord volledige uitbetaling van het loon tot op de dag dat de gewonde het schip verlaat of

b) wanneer hij het schip verlaat, is de ongevallenuitkering overeenkomstig de bepalingen van de ongevallenverzekering;

c) uitkering aan een door een bedrijfsongeval getroffen arbeider (beroepsziekten) die al naargelang de graad van arbeidsongeschiktheid tot 2/3 van het basisloon kan gaan. Bij invaliditeit buiten de uitkering van de invaliditeitsverzekering kan het pensioen gaan tot 73 % van het basisloon, verhoogd met de kinderbijslag ten bedrage van 10 % van het pensioen.

d) weduwenuitkering ten bedrage van 3/10 van het arbeidsinkomen over één jaar, respectievelijk 2/5 van het arbeidsinkomen over één jaar indien de weduwe ouder is dan 45 jaar of ten minste één kind opvoedt dat recht geeft op wezenpensioen.

e) uitkeringen voor half-wezen ten bedrage van 1/5 van het arbeidsinkomen van de overledene over één jaar.

f) uitkering aan wezen ten bedrage van 3/10 van het arbeidsinkomen van de overledene over één jaar.

g) uitkering aan de ouders ten bedrage van 1/5 of eventueel 3/10 van het arbeidsinkomen over één jaar van de overledene.

Er is een mogelijkheid tot afkoop van de kleine permanente pensioenen of van andere permanente uitkeringen van de gewonde voor de opbouw of verbetering van een nieuwe bestaansmogelijkheid, van wezenpensioenen voor de aankoop van grond en in geval van hertrouwen, alsmede van pensioenen en overige aanspraken van de gewonde bij vertrek naar het buitenland. Vergoeding van de begrafeniskosten in geval van overlijden.

IV. Werkloosheidsverzekering

Voor de werkloosheidsuitkering geldt een degressieve schaal en wel voor ongehuwden van 90 tot 55 % van het nettoloon; voor gehuwden verhoogd met 12 DM per week voor elke ten laste komende persoon, uitgezonderd kinderen waarvoor recht op gezinsuitkering bestaat.

De duur van de uitkeringen is naar verhouding van de duur van het dienstverband 78 tot 312 dagen; daarna ondersteuning krachtens de "Arbeitslosenhilfe".

Maatregelen ter voorkoming en beëindiging van de werkloosheid (bevordering van het wederopnemen in het arbeidsproces en van de beroepsopleiding, maatregelen ter verbetering van de beroepsstructuur, werkloosheidsondersteuning door middel van aanvullende werkgelegenheidsobjecten).

V. Gezinstoeslagen

- Uitkering voor ten laste komende kinderen ten bedrage van 25 DM per maand voor het tweede kind, voor zover het jaarinkomen van de begunstigde niet meer bedraagt dan 7.800 DM.
- Uitkering voor ten laste komende kinderen ten bedrage van 50 DM per maand vanaf het derde kind.
- Uitkering van een bedrag van 60 DM per maand vanaf het vierde kind.
- Uitkering van 70 DM per maand vanaf het vijfde kind.

C. Financiering (op 1 januari 1967)

I. Ziekteverzekering en moederschapsverzekering

- Bijdragen van de verplicht verzekerden bij het ziekenfonds voor zeevarenden die recht hebben op onmiddellijke geldelijke uitkeringen :

  werknemersbijdrage : 3,3 % van het loon,

  werkgeversbijdrage : 3,3 % van het loon.

- Bijdragen van verplicht verzekerden bij het ziekenfonds voor zeevarenden die geen recht hebben op onmiddellijke geldelijke uitkeringen :

  werknemersbijdrage : 2,8 % van het loon,

  werkgeversbijdrage : 2,8 % van het loon.

- Bijdragen van verplicht verzekerden bij het ziekenfonds voor zeevarenden die recht hebben op geldelijke uitkeringen vanaf de 27ste week (gezagvoerders) :

  werknemersbijdrage : 2,65 % van het loon,

  werkgeversbijdrage : 2,65 % van het loon.

- Maximumbedrag waarover de bijdragen worden berekend : 900 DM per maand.

II. Invaliditeits-ouderdomsverzekering en weduwen- en wezenverzekering

- Verplicht verzekerden :

  werknemersbijdrage : 7 % van het loon,

  werkgeversbijdrage : 7 % van het loon.

- Maximumbedrag waarover de bijdragen worden berekend : 1.400 DM per maand.
- Subsidie van de Staat bij alle uitkeringen voor zover het geen uitkeringen uit hoofde van de ouderdomsverzekering betreft.

III. Ongevallenverzekering

- Omslagbijdragen ten bedrage van circa 2,8 à 3 % van de lonen van de verzekerden. Door de werkgever worden deze bijdragen niet betaald.

IV. Werkloosheidsverzekering

- Werknemersbijdrage : 0,65 % van het loon
- Werkgeversbijdrage : 0,65 % van het loon
- Maximumbedrag waarover de bijdragen worden berekend : 1.300 DM per maand.

V. Gezinsuitkeringen

De financiering hiervan geschiedt door de Staat, overeenkomstig artikel 60 van de Bondswet betreffende de kinderbijslag.

Er bestaan geen bijzondere bepalingen ter aanvulling van de algemene wettelijke regeling.

D. Uitvoeringsorganen van de sociale verzekeringen

Ter uitvoering van de sociale verzekeringen in de zeevaart zijn - afgezien van de werkloosheidsverzekering - bijzondere uitvoeringsorganen ingesteld. Deze zijn echter niet alleen voor de zeevisserij, maar voor de gehele zeevaart bevoegd. Dit zijn :

- ziekteverzekering	- ziekenfonds voor zeevarenden
- ongevallenverzekering	- vakvereniging van zeevarenden
- ouderdomsverzekering van de arbeiders	- fonds voor zeevarenden
- ouderdomsverzekering van het overige personeel	- fonds voor zeevarenden
- gezinstoeslagen	- egalisatiefonds voor gezinnen van zeevarenden.

Uitvoeringsorgaan van de werkloosheidsverzekering en -steun is de "Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung" te Neurenberg, welke eveneens de bij federale wet bepaalde uitkeringen voor ten laste komende kinderen verricht.

HOOFDSTUK IX - BEROEPSOPLEIDING

Algemeen :

De Bondsrepubliek Duitsland kent nog geen wettelijke regeling van de beroepsopleiding van matrozen in de zeevisserij.

A. Aantal scholen voor zeevaartkundige ingenieurs en machinisten

7 voor de zeevaart,

6 voor machinisten.

De scholen worden in stand gehouden door de Länder waarin zij zijn gevestigd.

B. Duur van de verschillende vormen van onderwijs voor de verschillende diploma's

B 1 : geen bijzonder onderwijs

B 2 : 20 weken

B 3 : geen bijzonder onderwijs

B 4 : anderhalf semester (165 cursusdagen)

B 5 : anderhalf semester (165 cursusdagen)

C 1 : geen bijzondere opleiding

C 2 : geen bijzondere opleiding

C 3 : 20 weken

C 4 : 20 weken.

C. Diploma's van vakbekwaamheid

Met betrekking tot de keuze en de benoeming van kapiteins en van de andere nautische en technische officieren op visserijvaartuigen is de "Schiffsbesetzungsordnung" (verordening tot regeling van de voorwaarden voor het aanmonsteren van bemanningsleden) van toepassing; in deze verordening wordt een onderscheid gemaakt tussen kustvisserij die plaatsvindt met kleine schepen langs de Duitse kusten, de kleine zeevisserij en de grote zeevisserij.

De diploma's van vakbekwaamheid verschillen voor elk van de soorten visserij; zo wordt voor kapiteins op kleine vaartuigen (tot 75 m^3) het certificaat van type B 1 vereist, voor kapiteins op schepen van meer dan 75 m^3 het certificaat B 3 terwijl voor kapiteins van de vaartuigen die deelnemen aan de grote zeevisserij het certificaat B 5 wordt vereist. Vergelijkbare diploma's bestaan voor stuurlieden (B2 en B4) en voor machinisten (C1 t/m C4). Op kleine visserijvaartuigen kan de hoofdmachinist in plaats van diploma C 1 bij wijze

van uitzondering een gelijkwaardig diploma hebben mits hij een examen ad-hoc heeft afgelegd om het brevet van vakbekwaamheid te krijgen, de kandidaat moet het bewijs leveren van zijn geschiktheid voor de betrokken werkzaamheden. Deze wordt gesanctioneerd door een diploma, dat wordt afgegeven na een speciaal examen voor de toegang tot het beroep, dat voor een officiële jury is afgelegd.

D. Praktijkopleiding

Als praktijkopleiding wordt voor de toegang tot de verschillende cursussen vereist :

- Voor stuurman op een vaartuig van de kleine zeevisserij (B 2)

  een praktijk als dekmatroos van 50 maanden, waarvan 15 maanden op zeevisserijvaartuigen.

- Voor stuurman op een vaartuig van de grote zeevisserij (B 4)

  zie stuurman op een vaartuig van de kleine zeevisserij.

- Voor kapitein in de grote zeevisserij (B 5)

  een vaartijd van 24 maanden na het diploma van stuurman, als stuurman op vaartuigen van de grote zeevisserij.
  De vaartijd die is doorgebracht voor het einde van het vijftiende levensjaar telt niet mee.

- Voor scheepsmachinist II (C 3)

  een tijd als leerling in een werkplaats van 36 maanden en een vaartijd in de machinekamer van 24 maanden, waarvan 12 maanden op stoomschepen.

- Voor scheepsmachinist I (C 4)

  een tijd als leerling in een werkplaats van 36 maanden en een vaartijd na het verkrijgen van het diploma van scheepsmachinist C 3 als assistent-machinist of machinist op stoomschepen of op motorschepen gedurende 24 maanden.

- Voor de kottervisserij bestaan er cursussen voor leerlingen en meesters, waarvan de organisatie niet is geregeld.

E. Categorieën personeel

Het personeel van de visserijvaartuigen bestaat uit de volgende categorieën :

a) de gezagvoerder

Deze moet een staatsdiploma van vakbekwaamheid bezitten, dat hem het recht geeft het gezag op een schip te voeren.

b) de scheepsofficieren

Hiertoe behoren :

- de beambten van de nautische- of van de technische scheepsdienst; deze moeten in het bezit zijn van een staatsdiploma van vakbekwaamheid;
- de scheepsartsen;
- de radiotelegrafisten die in het bezit moeten zijn van een diploma radiotelegrafist eerste of tweede klasse.

c) de overige personeelsleden

Dit zijn bemanningsleden die zonder scheepsofficier te zijn, beschouwd worden als beambten met name indien zij een functie vervullen die grotendeels van leidinggevende of toezichthoudende aard is of die kantoorwerk betreft of een speciale kennis vereist. Ook tot deze categorie behoren radiotechnici die een diploma van radiotechnicus voor de zeevaart bezitten.

d) matroos

Als matroos worden alle andere bemanningsleden beschouwd die een aanmonsteringscontract hebben en geen officier of beambte zijn.

HOOFDSTUK X

SITUATIE BETREFFENDE DE ARBEIDSDUUR EN DE RUSTTIJDEN IN DE PRAKTIJK

Er vallen geen inbreuken te constateren op de bepalingen betreffende de arbeidstijd en de omvang en samenstelling van de bemanning.

HOOFDSTUK XI - CONTROLE

Voor de controle op de arbeidsomstandigheden in de visserijsector werd opgericht een orgaan ter bescherming van de werknemers (bij verordening op grond van de zeeliedenwet).

Deze controle wordt verricht door de autoriteiten van de Länder die zijn belast met de bescherming van de werknemers, in overleg met de vakvereniging van zeevarenden.

De controle omvat de fysieke geschiktheid en de beroepsbekwaamheid, het inachtnemen van de bepalingen inzake de arbeidstijden en de omvang en samenstelling van de bemanningen.

De ambtenaren van het orgaan voor de bescherming der werknemers controleren aldus de geregistreerde arbeidstijden, het logboek, de monsterrol, het kwijtschiift en de naleving van de bepalingen inzake de voorkoming van ongevallen.

In geval van inbreuken op de regeling van de arbeidstijd kunnen boeten worden opgelegd tot een bedrag van 1000 DM. In geval van voorbedachten rade kunnen de rechtbanken gevangenisstraf uitspreken.

F R A N K R I J K

I. FRANSE VISSERSVLOOT

Over het geheel genomen vertoont de Franse vissersvloot over de periode 1953-1965 dus een dalende lijn in absolute cijfers (2340 schepen). Daarentegen valt de toeneming van de tonnenmaat (+ 70.738), ondanks deze daling, te verklaren door het feit dat moderne schepen met een hogere tonnage en een groter motorvermogen in de vaart zijn gebracht.

a) Tabel 1 geeft de indeling naar scheepstype en naar tonnenmaatklasse.

	Aantal (1)				brt			
	1953	1963	1964	1965	1953	1963	1964	1965
Stoomvaartuigen	60	-	-		25.0506	-	-	
Motorvaartuigen	11.530	13.817	13.822	13.566	176.139	268.340	281.390	287.776
waaronder :								
trawlers (gezouten vis)	.	24	25	22	.	33.964	35.510	31.894
trawlers (verse vis)	.	1.489	1.510	1.515	.	129.391	140.122	146.777
trawlers met vriesinricht.	.	2	1	9	.	2.448	1.900	6.357
trawlers met bassin	.	80	77	73	.	5.664	5.279	5.135
tonijnschepen (met levend aas)	.	121	105	92	.	9.060	7.837	6.498
tonijnschepen met vriesinricht.	.	24	29	33	.	4.871	6.426	7.327
sardineschepen met vriesinricht.	.		3	7	.		996	2.534
kreeftschepen	.	110	89	94	.	5.329	4.171	4.257
kreeftschepen met vriesinricht.	.	42	43	40	.	11.746	11.946	10.989
transportschepen met koelinricht.	.	3	1	1	.	4.307	3.393	3.393
andere vaartuigen	.	1.747	1.903	1.954	.	33.259	33.561	35.028
diverse vaartuigen met minder dan 10 brt	.	10.175	10.036	9.726	.	27.301	28.249	27.587
Stoomvaartuigen en motorvaartuigen waaronder :	11.590	13.817	13.822	13.566	201.189	268.340	281.390	287.776
tot 25 brt	.	12.059	12.038	11.762	.	49.865	50.665	50.616
van 25 tot 50 brt	.	854	848	882	.	31.153	31.197	32.516
van 50 tot 100 brt	.	293	268	251	.	22.045	19.903	20.253
van 100 tot 200 brt	.	437	479	475	.	67.336	74.732	75.579
van 200 tot 500 brt	.	120	134	144	.	40.972	46.378	51.330
meer dan 500 brt	.	54	55	52	.	56.969	58.515	57.472
Zeilvaartuigen	4.316	.	.	.	15.843	.	.	.
Totaal (stoomvaartuigen, motorvaartuigen en zeilvaartuigen)	15.906	13.817	13.822	13.566	217.032	268.340	281.390	287.776

(1) Bronnen : Bureau voor de Statistiek der Europese Gemeenschappen - Landbouwstatistiek 1966 - no. 9.

Aan de hand van tabel 1 kan van 1953 tot 1965 het volgende worden geconstateerd :

- de totale verdwijning van de stoomvissersvaartuigen en van de categorie zeil- en roeivaartuigen.
- een toename van de categorie vissersschepen met explosiemotoren. Deze toename is regelmatig. In absolute cijfers weerspiegelt dit verschijnsel zich in een stijging van de vloot met 2033 schepen, hetgeen een winst van 11.637 brt vertegenwoordigt.

b) Tabel 2 geeft de indeling naar vismethode.

1964	Aantal	brt
Achtertrawl	6	3.631
Zijtrawl	1.535	175.023
Gemengde vismethoden	1.903	35.561
overige (met inbegrip van visserij met de ringzegen en het drijfnet)	10.379	66.575
Totaal	13.823	280.790

c) Tabel 3 brengt de indeling naar de mate waarin het schip is uitgerust met materieel voor de conservering en de verwerking van de vangst.

1964	Aantal	brt
Schepen voor visserij ter verse	13.721	221.729
waaronder :		
tonijnschepen	105	7.837
kreeftschepen	89	4.151
schepen met apparatuur voor de verwerking van de vangst (b.v. fabricage van vismeel)	-	-
schepen voor visserij ter zoute	25	35.510
schepen voor gemengde visserij (zowel ter verse als ter zoute)	-	-
vriesschepen	76	21.158
waaronder :		
tonijnschepen	28	5.878
kreeftschepen	42	11.013
schepen met apparatuur voor de verwerking van de vangst (b.v. fileren)	1	1.900
overige	1	3.393
Totaal	13.823	281.790

II. AANTAL ZEEVISSERS

De hiernavolgende tabel geeft de verdeling van de leden van de bemanning van de visserijvloot over de verschillende functies en volgens de wijze van beloning.

Op een totaal van 42.382 werden in 1965 4.481 vissers aangeworven op een gewaarborgd minimumloon, terwijl 37.901 vissers een deel hadden in de opbrengst. Aan de tendens tot vermindering van het scheepspersoneel, die sedert 1955 werd waargenomen, kwam in 1962 een einde en sindsdien kon zelfs een lichte stijging der effectieven worden vastgesteld.

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
emanningen met gewaarborgd minimumloon											
capiteins	244	255	240	241	216	206	214	235	292	222	218
officieren	798	870	846	859	861	847	825	807	741	790	769
overige bemanningsleden	4.217	4.595	4.303	4.565	3.897	3.987	4.129	4.396	3.559	3.632	3.494
totaal	5.259	5.720	5.389	5.665	4.974	5.040	5.168	5.438	4.592	4.644	4.481
emanningen met een deel in de opbrengst											
capiteins en schippers	14.682	14.580	14.431	13.947	14.223	13.888	13.803	13.170	13.252	13.604	13.191
officieren	407	457	561	600	806	770	780	573	865	1.506	1.152
overige bemanningsleden	30.051	30.342	29.930	30.066	26.598	25.344	24.208	22.177	23.247	22.365	23.558
totaal	45.140	45.379	44.922	44.613	41.627	40.002	38.791	35.920	37.364	37.475	37.901
algemeen totaal	50.399	51.099	50.311	50.278	46.601	45.042	43.949	41.358	41.956	42.119	42.382

III. DE ORGANISATIE VAN HET BEROEPSMILIEU

A. Groeperingen

1. Reders

- de Union Interfédérale des Armateurs de la Pêche (Interfederale Unie van Visserijreders) (industriële en semi-industriële visserij)
- Syndicat autonome des Patrons de la pêche au large et hauturiers (Autonome Vakorganisatie van zelfstandige zeevissers)

2. Werknemers

a) Officieren

- Syndicat National des Officiers de la Pêche (C.F.D.T.)
- Fédération nationale des capitaines, officiers de pont, commissaires et médecins de la Marine Marchande (C.G.T.)
- Fédération des syndicats d'officiers mécaniciens de la marine marchande.

b) Bootslieden en lager personeel

- Fédération des syndicats de marins (C.F.D.T.)
- Fédération nationale des Syndicats Maritimes (C.G.T.)
- Fédération nationale de la marine marchande (F.O.)
- Fédération française des syndicats professionnels des marins (Franse Federatie van Vakverbonden voor zeelieden) (bij deze federatie zijn aangesloten : schippers ter zeevisserij, hoofdmachinisten, zelfstandige schipper-eigenaren en zeevissers voor eigen rekening).

c) De representativiteit van deze verenigingen verschilt aanmerkelijk, al naargelang de haven en het soort visserij (ambachtelijk, industrieel).

3. De coöperaties

Er bestaan circa :

55 bevoorradingscoöperaties (plaatselijke en 3 regionale unies)
44 brandstofcoöperaties (plaatselijke)
4 conservencoöperaties (regionale)
15 schorings- en visverhandelingscoöperaties (plaatselijke)
1 uitrustingscoöperatie (regionale)
1 coöperatie van beheer (plaatselijke).

Voor deze coöperaties gelden de voorschriften van een (herhaaldelijk gewijzigde) wet van 1913, van de wet van 1947 houdende coöperatiestatuut en voorts door de koopvaardijdiensten uitgewerkte standaardstatuten. Tot 1960 konden alleen geregistreerde zeelieden coöperaties stichten; sindsdien heeft een decreet van 9 april 1960 (artikel 5) deze mogelijkheid ook geopend voor al diegenen, die een beroep uitoefenen in de zeevisserij of in de daarbij behorende industrieën.

De zeevisserijcoöperaties zijn handelmaatschappijen en vallen derhalve ook onder de wet van 1867 inzake de handelmaatschappijen en tevens onder de nieuwe wet van juli 1966 (die de wet van 1867 gedeeltelijk intrekt) en binnenkort van kracht zal worden.

Om van overheidsleningen te kunnen profiteren, moeten de coöperaties zijn aangesloten bij een caisse régionale de crédit maritime mutuel (een regionale, onderlinge leenbank voor de zeevaart)(hiervan bestaan er 10 in Frankrijk). Deze leenbank onderhoudt zelf betrekkingen met de Caisse centrale de crédit coopératif (centrale coöperatieleenbank): deze laatste distribueert de voorschotten op overheidsfondsen, die de leenbanken hun middelen verschaffen en de coöperaties in staat stellen, het noodzakelijke kapitaal te vinden. De eigen fondsen worden namelijk, ofschoon zij stijgen, langzamerhand ontoereikend.

B. Betrekkingen tussen werkgevers en werknemers

1. Beroepsorganisaties

Bij ordonnantie van 14 augustus 1945 werd het Comité central des pêches maritimes (centraal Comité voor de zeevisserij) opgericht, een semi-overheidsproduktschap, waarin vertegenwoordigers zitting hebben van de nationale redersverenigingen, van de bemanningen (officieren en andere opvarenden), van de kustgroothandelaren in zeevis (werkgevers en werknemers), van de inzouters en visrokers (werkgevers en werknemers), van de verwerkers van visconserven (werkgevers en werknemers), van de importeurs en van de overheid.

Bij dezelfde ordonnantie werden produktschappen opgericht voor de volgende visserijtypen : schaaldieren, zeegras, haring, makreel, kabeljauw, sardine en tonijn, - welke produktschappen zelf zijn onderverdeeld in sub-comités. Voorts bestaat in iedere haven een plaatselijk comité voor de zeevisserij.

Binnen dit geheel bezitten alleen de plaatselijke comités, volgens de wetteksten, bijzondere bevoegdheden op sociaal gebied; zij zijn nl. gerechtigd (artikel 4 van de ordonnantie van 14 augustus 1945) om : "sociale voorzieningen te treffen voor hun leden, de verbetering van de vakopleiding na te streven, collectieve diensten te organiseren, welke de uitvoering van deze taken kunnen vergemakkelijken ...".

Ook al ontplooien momenteel de plaatselijke comités veelal nog slechts een beperkte activiteit, toch is de beroepsorganisatie met haar zeer uitgebreide bevoegdheden, door haar opzet, van verstrekkende invloed op het gehele maatschappelijk leven van de talrijke categorieën mensen die het sociologisch "milieu" van de zeevisserij vormen. Zo voorzien bijvoorbeeld de wetten uitdrukkelijk in overheidsinterventie, hetzij in de vorm van besluiten danwel van controle of van strafmaatregelen; het betreft hier kennelijk een voldongen feit, dat wel zijn stempel moet drukken op de aard van de maatschappelijke betrekkingen binnen dit beroep.

2. Diverse organen

Inzonderheid :

- l'Association de gérance des écoles d'apprentissage maritime - vereniging voor het beheer van de zeevaartscholen (A.G.E.A.M.), welke functioneert onder toezicht van de met de koopvaardij belaste minister : deze vereniging heeft het beheer ten doel van de over de kust verspreide zeevaartscholen (16 scholen, 7 nascholingscursussen) en voorts het beheer van de opleidingstrawlers; haar middelen zijn ofwel afkomstig uit een belasting op de industrieën, ofwel uit de staatsbegroting.
- l'association de gérance des institutions sociales maritimes (A.G.I.S.M.), welke vereniging is belast met het beheer van de foyers voor zeelieden.
- een sociale dienst, die onder het centraal Comité voor de Visserij ressorteert; hiervoor werkten per 31.12.66, 31 maatschappelijke werksters, die in 27 posten over de kust waren verspreid.

C. Collectieve arbeidsovereenkomsten

Wet no. 50.205 van 11 februari 1950 op de arbeidsovereenkomsten en de procedures ter regeling van collectieve arbeidsconflicten, zoals gewijzigd bij de wetten van 27 februari 1951, 24 mei 1951, 18 augustus 1952, 3 april 1953, 26 juli 1957.

Er bestaan collectieve arbeidsovereenkomsten tussen de reders en de vissers van de grote visserij (kabeljauw), van de zeevisserij (openzeetrawl) en van de albacarevisserij (Afrikaanse tonijn). Er zij op gewezen, dat wat de trawlvisserij en de tonijnvisserij betreft, er evenveel c.a.o.'s als uitrustingshavens bestaan. De zelfstandige vissers (ambachtelijke visserij) sluiten individueel hun overeenkomsten.

Er is een onder de Minister van Koopvaardij ressorterende nationale Commissie voor de collectieve arbeidsovereenkomsten bij de koopvaardij ingesteld. Zij verschaft aan de Hoge Commissie voor de collectieve arbeidsovereenkomsten die bij wet van 11 februari 1950 werd ingesteld, alle benodigde gegevens met betrekking tot de koopvaardijvloot. In de nationale Commissie voor de collectieve arbeidsovereenkomsten van de Koopvaardijvloot hebben zitting :

- De Minister van Koopvaardij of zijn vertegenwoordiger
- Een lid van de Raad van State
- Een vertegenwoordiger van de minister van Arbeid en van sociale zekerheid
- Een vertegenwoordiger van de minister van Economische zaken.
- Zes vertegenwoordigers van de reders die onderscheidelijk voor de koopvaardij en de zeevisserij worden aangewezen door de op deze gebieden meest representatieve beroepsorganisaties
- Zes vertegenwoordigers van het varend personeel die onderscheidelijk voor de koopvaardij en de zeevisserij worden aangewezen door de op deze gebieden meest representatieve nationale vakorganisaties.

Het besluit van 10 maart 1960 ter opheffing van het besluit van 5 juni 1950, later gewijzigd bij besluit van 28 november 1960 schrijft in art. 1 voor, dat de vertegenwoordiging van de reders in de Nationale Commissie voor de collectieve arbeidsovereenkomsten van de koopvaardij wordt gevormd door zes reders die op voordracht van het centrale comité van reders van Frankrijk voor de koopvaardij en de Interfederale Unie van visserijreders door de minister van de koopvaardij worden benoemd.

De vertegenwoordiging van het varend personeel bestaat voor de visserij uit :

- drie officieren en drie varensgasten die door de C.G.T. worden voorgedragen,
- twee officieren en één varensgast die door de Franse Federatie van de vakverbonden voor zeelieden worden voorgedragen,
- één officier en twee varensgasten die door de C.F.D.T. worden voorgedragen.

Afhankelijk van de aard van de aan de Commissie voorgelegde vragen varieert de vertegenwoordiging van de organisaties volgens in het besluit neergelegde criteria.

D. Procedures ter regeling van collectieve arbeidsconflicten

Collectieve arbeidsconflicten die het varend personeel betreffen en niet onderworpen zijn aan een door de overeenkomst voorgeschreven verzoeningsprocedure, moeten door de ambtenaar van aanmonstering worden voorgelegd aan een regionale of nationale arbitragecommissie, wanneer er geen overeenstemming tussen de betrokkenen kan worden bereikt.

De Nationale Arbitragecommissie zetelt op het ministerie van koopvaardij en bestaat uit :

- De minister van de koopvaardij of zijn vertegenwoordiger
- een vertegenwoordiger van het ministerie van arbeid en van sociale zekerheid
- drie vertegenwoordigers van de reders (koopvaardij en visserij)
- drie vertegenwoordigers van het varend personeel (idem).

Op elk kantoor van de Scheepvaartinspectie is een regionale verzoeningscommissie ingesteld. Haar ambtsgebied omvat het gehele betrokken gebied.

Wanneer de verzoeningsprocedure niet tot resultaat leidt, entameert de Minister van Koopvaardij de verzoeningsprocedure. Afhankelijk van het geschil wordt een request ingediend bij een regionale verzoeningscommissie die een bemiddelaar aanwijst, of wanneer het gaat om een geschil van nationale omvang en wanneer de partijen, binnen een termijn van drie dagen na de indiening van het request, niet tot overeenstemming kunnen komen over de keus van een bemiddelaar of indien de bemiddelingsprocedure eigener beweging door de minister van koopvaardij is aangespannen, wijst laatstgenoemde, na kennis te hebben genomen van de eventueel door de partijen gedane voorstellen, een bemiddelaar aan uit het midden der personen, voorkomend op de in artikel 32 van het huidige besluit bedoelde lijsten.

De bemiddelaar vervult zijn taak op de voorwaarden die zijn neergelegd in art. 13 van de gewijzigde wet van 11 februari 1950.

Ingeval geen verzoening tot stand komt, kan het geschil op de in de wet van 11 februari 1950 neergelegde voorwaarden aan arbitrage worden onderworpen.

IV. AANMONSTERING

A. Rechtsbronnen

Wetboek van Arbeid ter zee (Code du travail maritime).
Wet van 13 december 1926 zoals gewijzigd bij wet van 13 februari 1929, de wet van 30 juni 1934 en de besluiten van 17 juni 1938, de wetten van 11 april 1942, 16 juni 1944, 22 juli 1950, de besluitwet van 22 oktober 1954.
Frankrijk heeft de conventie no. 114 van de I.A.O. over het aanmonsterings-contract voor vissers in 1967 geratificeerd.

B. Aanwerving

De plaatsing van werknemers die een betrekking in de scheepvaart willen hebben, geschiedt :

1. door rechtstreekse aanwerving (het meest gebruikelijk),
2. door tussenkomst van de inlichtingenbureaus voor arbeidsbemiddeling, opgericht door de beroepsorganisaties.

C. Inhoud van het arbeidscontract

Alle bepalingen en clausules van de arbeidsovereenkomst moeten op straffe van nietigheid worden opgenomen in of gehecht zijn aan de monsterrol.

De arbeidsovereenkomst moet in duidelijke taal zijn gesteld, zodat de partijen niet in het onzekere kunnen verkeren over hun onderscheiden rechten en plichten.

Er moet worden aangegeven of de overeenkomst voor bepaalde of onbepaalde looptijd of voor één reis is gesloten. Indien de overeenkomst voor een bepaalde looptijd is gesloten, moet de juiste duur daarin worden opgenomen. Ongeacht of de duur al of niet beperkt is, moet de overeenkomst verplicht de ingeval van opzegging door een van de partijen in acht te nemen opzeggingstermijn aangeven. Deze termijn moet voor beide partijen gelijk zijn en tenminste 24 uur bedragen.

De arbeidsovereenkomst dient de dienst waarvoor de zeeman aanmonstert en de functie die hij moet uitoefenen, het loon en de toeslagen of de berekeningsbasis van de voordelen te vermelden. Plaats en datum van inscheping moeten op de monsterrol worden aangetekend.

De arbeidsovereenkomst wordt geparafeerd door de ambtenaar van aanmonstering. De arbeidsovereenkomst wordt vermeld in een monsterboekje, dat kosteloos door de ambtenaar van aanmonstering aan betrokkene wordt uitgereikt en dat in zijn bezit blijft.

In het monsterboekje mag geen beoordeling van de bewezen diensten worden vermeld.

D. Aard van het arbeidscontract

De diensttijd van de bemanningsleden gaat in op de dag van hun inschrijving op de monsterrol, voor bepaalde of onbepaalde tijd of voor één reis.

E. Aanmonsteringsvoorwaarden

1. Lichamelijke geschiktheid

a) minimum leeftijd

Kinderen beneden de 15 jaar mogen niet beroepshalve aanmonsteren op een schip. Aanmonstering van een kind van 14 jaar kan bij uitzondering worden toegestaan door de ambtenaar van aanmonstering, wanneer dit geschiedt in het belang van het kind. Een en ander kan alleen geschieden tegen overlegging van een bewijs van lichamelijke geschiktheid dat is afgegeven door de arts voor de zeelieden.

Bovendien mogen kinderen beneden de 15 jaar, doch ouder dan dertien jaar, gedurende de schoolvakanties deelnemen aan de werkzaamheden aan boord van vaartuigen van de kustvisserij, wanneer een medische verklaring zoals genoemd in de voorgaande alinea wordt overgelegd en op voorwaarde, dat deze aanmonstering niet geschiedt om commerciële redenen.

Artikel 116 (toegevoegd aan de wet van 11 april 1942, zoals gewijzigd bij de wet van 22 juli 1950).
Artikel 110 (zoals gewijzigd bij de wet van 2 november 1960).

De vergunning welke wordt gegeven voor de eerste inscheping van een minderjarige door de persoon of de instantie welke toezicht op hem houdt, of bij gebreke daarvan door de rechtbank, verleent de betrokken minderjarige de bevoegdheid om alle daden te verrichten die voortvloeien uit zijn indienststreding, met name het ontvangen van loon.

De vergunning mag niet worden ingetrokken wanneer de minderjarige de leeftijd van 18 jaar heeft bereikt.

Artikel 111 (zoals gewijzigd bij de wet van 29 juni 1950 en het besluit van 20 mei 1955).

Elke voor dekdienst, machinekamerdienst of algemene dienst aangemonsterde minderjarige heeft over het algemeen de rang van scheepsjongen, indien hij beneden de 16 jaar is en van lichtmatroos, indien hij boven de 16 en beneden de 18 jaar is.

Artikel 114 (zoals gewijzigd bij de wet van 29 juni 1950).

Frankrijk heeft de conventie no. 112 van de I.A.O. betreffende de minimum leeftijd voor vissers in 1967 geratificeerd.

b) medisch onderzoek

Artikel 8, opgeheven en vervangen door de reglementaire voorschriften van het besluit van 6 augustus 1960, Publikatieblad van 17 augustus 1960. Inschrijving van de zeeman op de monsterrol van een schip van meer dan 25 bruto ton inhoud, dat gewoonlijk reizen maakt van langer dan 72 uur, is afhankelijk gesteld van de overlegging van een medische verklaring, dat betrokkene voldoet aan de voorwaarden van lichamelijke geschiktheid voor de zeevaart, zoals deze bij ministerieel besluit zijn vastgesteld.

Het bewijs van gezondheid moet met name verklaren dat

aa) het gehoor en gezichtsvermogen van de houder en indien het een zeeman betreft die is aangemonsterd voor dekdienst of machinekamerdienst, dat zijn vermogen om kleuren te onderscheiden voldoet aan de bij ministerieel besluit vastgestelde eisen; in dit besluit kunnen ten aanzien van de waarneming van kleuren uitzonderingen worden gemaakt ten gunste van sommige gespecialiseerde zeelieden aan wier geschiktheid voor de arbeid die zij moeten verrichten, kleurenblindheid geen afbreuk kan doen.

bb) de houder geen kwaal heeft die door de dienst ter zee kan verergeren of die hem ongeschikt maakt voor deze dienst of die risico's met zich zou meebrengen voor de gezondheid van de andere opvarenden aan boord.

Het bewijs van gezondheid wordt door een dokter voor zeelieden uitgereikt. Waar geen medische dienst voor zeelieden bestaat, wordt het bewijs op kosten van de reder door een door de ambtenaar van aanmonstering aangewezen dokter afgegeven.

Het bewijs van gezondheid is een jaar geldig, te rekenen vanaf de datum van afgifte, behoudens wanneer betrokkene het varen langer dan

3 weken moet onderbreken wegens een ongeval of ziekte, in welk geval het bewijs moet worden hernieuwd.

Voor zeelieden beneden de 18 jaar wordt de geldigheid met zes maanden verminderd.

In urgentiegevallen of in buitengewone omstandigheden ter beoordeling van de ambtenaar van aanmonstering, kan een zeeman voorlopig op de monsterrol worden ingeschreven, zonder dat hij voldoet aan bovengenoemde voorschriften. In dit geval dient het medisch onderzoek plaats te vinden in de eerste haven die het vaartuig aandoet en waar dit onderzoek mogelijk is.

Frankrijk heeft de conventie no. 113 van de I.A.O. betreffende het medisch onderzoek voor vissers in 1967 geratificeerd.

2. Beroepsbekwaamheid

Voor inschrijving op de monsterrol van een schip van meer dan 250 brt ten einde daarop een functie te vervullen aan dek, in de machinekamer of in algemene dienst, moeten zeelieden van ten minste 20 jaar bewijzen, dat zij een beroepsopleiding hebben genoten zoals omschreven door de minister van koopvaardij.

Voor dit doel zijn bij ministeriële besluiten vastgesteld :

1. de lijst van diploma's of certificaten van deze beroepsopleiding, voor elke soort scheepvaart en beroepscategorieën;
2. de voorwaarden waarop in afwezigheid van een gegadigde met de vereiste beroepsopleiding, dispensaties worden verleend (besluit van 12 mei 1959).

F. Aantal bemanningsleden en samenstelling van de bemanning

Het aantal bemanningsleden wordt doorgaans geregeld in een c.a.o.

De hiernavolgende tabellen geven een overzicht van het verplichte aantal bemanningsleden, onderverdeeld in dekpersoneel en machinekamerpersoneel.

Eerste voorbeeld : Bemanning van de trawlers van de haven Lorient

stoomtrawlers (kolen)

	tot en met 300 PK	van 301 t/m 400 PK	van 401 t/m 600 PK	van 601 t/m 700 PK
schipper	1	1	1	1
stuurman	1	1	1	1
matrozen	5	5	5	6
matroos/kok	1	1	1	1
scheepsjongen of			1	1
lichtmatrozen	1	1	1	1
dek (totaal)	9	9	10	11
hoofdmachinist	1	1	1	1
eerste stoker	1	1	2	2
stokers	2	3	3	3
machinekamer (totaal)	4	5	6	6
TOTAAL	13	14	16	17

Bemanning van de trawlers van de haven Lorient

	tot en met 260 PK	van 261 t/m 300 PK	van 301 t/m 400 PK	van 401 t/m 600 PK	meer dan 600 PK
schipper	1	1	1	1	1
stuurman	1	1	1	1	1
matrozen	5	5	5	5	6
matroos/kok	1	1	1	1	1
scheepsjongen of				1	1
lichtmatroos	1	1	1	1	1
dek	9	9	9	10	11
hoofdmachinist	1	1	1	1	1
machinist met vergunning om de motoren te bedienen		1	1	1	1
smeerders	1	1	1	2	2
machinekamer	2	3	3	4	4
TOTAAL	11	12	12	14	15

Tweede voorbeeld : Bemanning van de trawlers voor openzeevisserij, die buitengaats in de haven van Boulogne worden uitgerust

motortrawlers

	van 300 t/m 400 PK	van 401 t/m 700 PK	van 701 t/m 1000 PK	van 1001 t/m 1200 PK	meer dan 1200 PK
schipper	1	1	1	1	1
stuurman	1	1	1	1	1
kok	1	1	1	1	1
matrozen en lichtmatrozen	7	8	9	9	11
scheepsjongen	1	1	1	1	1
dek (totaal)	11	12	13	13	15
hoofdmachinist	1	1	1	1	1
tweede machinist	1	1	1	1	1
derde machinist		1	1	1	1
smeerders	1	1	2	3	3
machinekamer (totaal)	3	4	5	6	6
telegrafist		1	1	1	1
TOTAAL	14	17	19	20	22

stoomtrawlers

dek	11	12	13	13	15
hoofdmachinist	1	1	1	1	1
tweede en derde	1	2	2	2	2
stokers	3	3	3	3	3
machinekamer (totaal)	5	6	6	6	6
telegrafist		1	1	1	1
TOTAAL	16	19	20	20	22

Derde voorbeeld : Bemanningen van de te Concarneau voor de openzeevisserij uitgeruste trawlers

Het aantal aan boord te nemen mannen mag in geen geval lager zijn dan de volgende minima :

- voor schepen met een lager motorvermogen dan 400 PK : 9 man
- voor schepen met een hoger motorvermogen dan 400 PK : 10 man.

Vierde voorbeeld : Bemanning van particulier uitgeruste trawlers

Het aantal aan boord te nemen mannen mag in geen geval en onder geen enkel voorwendsel lager liggen dan de volgende minima :

	450 t/m 600 PK	600 t/m 900 PK
kapitein, in het bezit van het diploma van schipper ter visserij	1	1
hoofdmachinist	1	1
stuurman, in het bezit van het diploma schipper ter visserij	1	1
tweede machinist	1	1
telegrafist	1	1
smeerder	1	1
matrozen	6	7
scheepsjongen of lichtmatroos	1	1
kok		1
totaal	13	15

Het spreekt echter vanzelf, dat de toevallige afwezigheid van een bemanningslid op het tijdstip van vertrek het uitvaren niet mag vertragen.

Werkzaamheden welke niet van het personeel kunnen worden geëist

Behalve in de bij artikel 18 van het Wetboek van Arbeid ter zee bedoelde gevallen is de schepeling niet gehouden arbeid te verrichten, die de taak is van een andere personeelscategorie dan die waarin hij is aangeworven.

G. Beëindiging van het arbeidscontract

1. Vast aangesteld personeel

Na 18 maanden te hebben gewerkt bij een rederij en daadwerkelijk te hebben gevaren op een of meer trawlers die aan dezelfde persoon toebehoren, krijgt de zeeman ambtshalve een vaste aanstelling.

De wettelijk erkende vakantie- en rustperioden worden bij de berekening van deze 18 maanden in aanmerking genomen.

De reder is gehouden om aan de zeeman op diens verzoek een aanstellingsbewijs te verlenen.

De vaste aanstelling houdt in :

- een verplichte wederzijdse opzegtermijn van 1 maand bij vrijwillig vertrek of bij ontslag, onverminderd het recht van de zeeman binnen twee maanden op de bij de wet van 15 februari 1929 voorgeschreven werkloosheidsuitkering in geval van prijsmaking, schipbreuk of verklaring van onzeewaardigheid van het schip;
- de verplichting om de zeeman, na zijn genezing van ziekte of ongeval, weer aan boord te nemen, behalve indien zijn onbeschikbaarheid meer dan 4 maanden heeft geduurd, met dien verstande dat de arbeidsonderbrekingen wegens ziekte bij elkander worden opgeteld, wanneer zij voorkomen gedurende eenzelfde periode van 12 maanden (in de haven van Boulogne uitgeruste trawlers voor openzeevisserij, 7/5/1963).

2. Niet vast aangesteld personeel

Behoudens de bijzondere bepalingen van toepassing op de vast aangestelde opvarenden en tevens behoudens gunstiger bepalingen, welke eventueel uit wettelijke maatregelen kunnen voortvloeien, mag ontscheping slechts plaatsvinden na inachtneming van een verplichte, wederzijdse opzegtermijn van 48 uur; deze wordt gesteld :

- ofwel op zee, ten overstaan van de afgevaardigde,
- ofwel aan de wal.

Ongeacht of de opzegging te land of ter zee geschiedt, gaat de termijn van 48 uur in vanaf het einde van de compenserende rust.

De opzeggingstermijn kan niet samenvallen met het verlof. Derhalve :

- dient deze termijn extra door de reder te worden uitbetaald, indien het ontslag door hem zonder geldige reden is gegeven;
- wordt deze termijn afgetrokken van het verlof bij vrijwillig vertrek van de zeeman.

In geval van wederrechtelijke contractbreuk of van ontslag van de opvarende zonder geldige reden (artikelen 96 en 97 van de Code de travail maritime) en bij gebrek aan overeenstemming omtrent de vaststelling van de vergoeding, wordt het geschil na een poging tot verzoening ten overstaan van de administrateur van de zeeliedenregistratie voor de kantonrechter gebracht, overeenkomstig het bepaalde in decreet no. 59-1337 van 20.11.1959 (in de haven van Boulogne uitgeruste trawlers voor openzeevisserij - 7/5/1963).

V. WIJZEN VAN BELONING EN LONEN

A. Wetgeving

Wetboek van Arbeid ter zee. Titel IV, hoofdstuk I.

In overheidsvoorschriften wordt vastgelegd, welke bepalingen de arbeidsovereenkomsten voor de grote visserij moeten inhouden :

a) ten aanzien van de berekening van de gemiddelde visprijs, wanneer het loon van de varensgasten moet worden berekend op basis van deze prijs;

b) ten aanzien van de waarde van de visopbrengst die tussen de varensgasten en de reder moet worden verdeeld, wanneer de reder de gehele vangst of een gedeelte daarvan aan zich wenst voor te behouden of wanneer hij de gehele vangst of een gedeelte daarvan vóór de aankomst van het vaartuig in de haven aan een derde wenst te verkopen.

Deze voorschriften bekrachtigen de voor dit doel gesloten overeenkomsten tussen de beroepsorganisaties der betrokken reders en zeelieden.

Varensgasten ontvangen een vast loon, een aandeel in de opbrengst of een combinatie van deze twee.

Het aandeel in de opbrengst en de premies in toeslagen van elke aard die in de overeenkomst zijn gestipuleerd, worden als loon beschouwd.

Elke arbeidsovereenkomst, waarin is vastgelegd dat de beloning van de zeeman geheel of gedeeltelijk bestaat uit een deel van de opbrengst moet de kosten en lasten vermelden die van de bruto-opbrengst worden afgetrokken ter verkrijging van de netto-opbrengst. Behalve de in de overeenkomst overeengekomen posten mag ten nadele van de zeeman geen aftrek plaatsvinden.

B. Wijzen van beloning

1. Deel in de opbrengst

De procentsgewijze verdeling van de opbrengst geschiedt in iedere haven op andere wijze en in eenzelfde haven, naar gelang van het bedreven visserijtype. Een van de meest courante systemen kan als volgt schematisch worden weergegeven :

1) Van de bruto besomming (die overeenkomt met de door de kustgroothandelaren of de eerste afnemers voor de aangevoerde produkten betaalde prijs), trekt men de veilingkosten af; deze omvatten de kosten voor lossing en sortering en de havenbelasting; zij variëren al naar gelang de haven.

2) Men berekent de gemeenschappelijke kosten, die meestal het volgende omvatten : stookolie, olie, proviand, huur van apparatuur, de uit hoofde van de monsterrol te betalen kosten (waaronder de ziekteverzekeringspremies), kinderbijslag, forfaitaire storting op de lonen, leerbelasting, werkloosheidspremies, ziekte- en pensioenfonds.

3) Deze gemeenschappelijke kosten worden van de netto besomming afgetrokken en het saldo wordt tussen de rederij en de bemanning verdeeld volgens een percentage, dat varieert tussen 50 % - 50 % en 60 % - 40 %.

4) De bemanning verdeelt het haar toekomende deel aan de hand van een schaal waarbij iedere matroos een deel ontvangt, de schipper en de machinist veelal twee delen en de lichtmatroos of de scheepsjongen een half deel.

De hiernavolgende bepalingen van enkele collectieve overeenkomsten kunnen als voorbeeld dienen.

1) Te Concarneau uitgeruste trawlers voor de openzeevisserij op percentage

Motorvermogen van de trawler	Percentage	
	voor de rederij	voor de bemanning
0 t/m 220 PK	vrijwillig overeengekomen	
221 t/m 330 PK	60	40
301 t/m 375 PK opgevoerd	61	39
301 t/m 375 PK niet opgevoerd	62	38
376 t/m 450 PK opgevoerd	62	38
376 t/m 450 PK niet opgevoerd	63	37
451 t/m 500 PK	64	36
501 t/m 600 PK	65	35
boven de 600 PK	vrijwillig overeengekomen	

Het bemanningsdeel wordt als volgt over de opvarenden verdeeld :

- schipper 1 1/2 deel
- hoofdmachinist en stuurman 1 1/4 deel
- telegrafist, matroos, kok en tweede machinist 1 deel

- lichtmatroos 3/4 deel
- scheepsjongen 1/2 deel

2) Plaatselijke; individuele overeenkomst van de ambachtelijke visserij te Sables d'Olonne

Het hiermee verkregen netto-saldo van de besomming wordt als volgt verdeeld, naar gelang van het soort visserij :

	Rederij	Bemanning
trawlvisserij	50 %	50 %
tonijnvisserij	45 %	55 %

Het bemanningsdeel wordt als volgt verdeeld :

- schipper : 1 1/2 deel
- hoofdmachinist : 1 deel
- matroos : 1 deel
- lichtmatroos : 3/4 deel
- scheepsjongen : 1/2 deel

2. Gewaarborgd loon

De zeeman ontvangt een gegarandeerd maandelijks minimumloon :

a) wanneer zijn deel in de maandelijkse opbrengst lager is dan dit loon;
b) voor alle uitkeringen aan de wal buiten de eigenlijke zeevaart (betaalde vakanties, ziekte).

In enkele havens (Boulogne en in mindere mate Lorient) en voor sommige typen visserij (tonijnvisserij met diepvriesschepen, St. Jean de Luz) bestaat een systeem met een minimum garantieloon, met premies naar gelang van de tonnage der ontscheepte vangst.

Hierna volgen 4 voorbeelden van beloningswijzen :

1. een minimum van 3.000 fr voor 3 maanden te Boulogne,
2. een vast, maandelijks minimum, dat in het geval der tonijn-vriesschepen van Saint-Jean-deLuz, voor elk schip afzonderlijk wordt vastgesteld.

3. Plaatselijke, collectieve overeenkomst met een minimum garantieloon in de haven van Boulogne.

Krachtens de paritaire overeenkomst van 24.1.1967 wordt de beloning van het zeevarend personeel, zoals voorgeschreven sub VI en VII van de aanwervingsvoorwaarden (rusttijd, verlof, ziekte, minimum garantieloon) als volgt vastgesteld :

Functie en diploma	Dagloon aan wal			min.garantieloon		gewoon uurloon	overuren verhoogd uurloon
	soldij	kostvergoeding	totaal	dagloon	per kwartaal		
Gedipl.hoofdmach.1°&2° kl.	23,00	+ 11,89	= 34,89	52,34	4.710,6	4,09	7,58
3° kl.	21,52	+ 11,89	= 33,41	50,11	4.509,9	3,83	7,09
Gedipl.2e mach. 2° kl.	20,87	+ 11,89	= 32,76	49,14	4.422,6	3,72	6,89
3° kl.	20,09	+ 11,89	= 31,98	47,97	4.317,3	3,60	6,67
Gedipl.stuurman (koopvaardij	20,87	+ 11,89	= 32,76	49,14	4.422,6	3,72	6,89
(schipper ter visserij	20,09	+ 11,89	= 31,98	47,97	4.317,3	3,60	6,67
Telegrafist met officiersrang 1°/2°	20,87	+ 11,89	= 32,76	49,14	4.422,6	3,72	6,89
Telegrafist zonder officiersrang) Eerste stuurman) Derde machinist)	16,61	+ 11,89	= 28,50	42,75	3.847,5	2,96	5,47
1e stoker/Hoofd v/d wacht	16,49	+ 8,57	= 25,06	37,59	3.383,1	2,90	5,37
smeerder	15,11	+ 8,57	= 23,68	35,52	3.196,8	2,65	4,89
matroos en stoker	13,65	+ 8,57	= 22,22	33,33	2.999,7	2,39	4,42
lichtmatroos	10,28	+ 8,57	= 18,85	28,28	2.545,2	1,81	3,33
scheepsjongen	7,67	+ 8,57	= 16,18	24,27	2.184,3	1,36	2,50

N.B. 1 : Het in bovenstaande tabel aangegeven MINIMUM GARANTIELOON omvat de kostvergoeding. Sedert de paritaire overeenkomst van 24.1.1967 komt het overeen met het dagloon aan wal, verhoogd met 50 %.
Krachtens deze overeenkomst worden de getallen in de kolommen MINIMUM GARANTIELOON met 20 % verlaagd wanneer de zeedienstperiode minder is dan 1 maand en indien voorts de schepeling uit vrije wil vertrekt.

2 : Boven het aandeel in de vangst ontvangt de bemanning voor iedere op zee doorgebrachte dag bij wijze van KOSTVERGOEDING een aanvullende uitkering, welke (in toepassing van de op 16.1.1962 te Le Havre getekende schikking is vastgesteld op 60 % van de kostvergoeding aan wal, d.w.z. :
- voor de officieren 7,13
- voor de andere categorieën 5,14

3 : Het is voorschrift, dat het loon aan wal en het minimum garantieloon van de STUURMAN in het bezit van het diploma visserijschipper niet lager mogen zijn dan die van de op dezelfde trawler varende TWEEDE MACHINIST.

Zeelieden die een andere functie moeten vervullen dan die waarvoor zij in dienst zijn getreden en die beter wordt betaald dan hun oorspronkelijke functie, hebben recht op een loonsverhoging op basis van het verschil tussen hun loon en het loon dat wordt betaald voor de functie die zij tijdelijk hebben vervuld.

4. Grote visserij

Verdeling van de opbrengst

Categorieën	Aantal in de categorie	Aantal delen	Totaal aantal delen per categorie	"Deel van de opbrengst" (voor een bruto ontscheept produkt van 2.000.000 kg) 1966
Officieren				
tweede kapitein	1	4	13,25	30.520 Fr
eerste stuurman	2	3		22.890 Fr
telegrafist	1	3,25		24.790 Fr
Machinisten				
tweede machinist	1	4	13,75	30.520 Fr
machinisten	2	2,3 à 2,8		15.260 Fr
smeerders	3	1,5 à 1,75		11.435 à 12.200 Fr
Gewoon scheepspersoneel				
kok	1	2,5	3,8	19.075 Fr
bakker	1	1,3		9.920 Fr
+ koksmaat	1	1,15		8.775 Fr
+ scheepsjongen	1	1	2,15	7.630 Fr
Bemanningsleden				
hoofd v/d wacht	3	2,3 à 3	7,80	17.550 à 22.890 Fr
2e hoofd v/d wacht	6	1,7 à 1,9	11,3	12.970 à 14.500 Fr
(specialisten, visbereiders, zouters nettenmakers)				
specialisten (hulpvisbereiders hulpnettenmakers)	6	1,3 à 1,75	9,6	9.920 à 13.000 Fr
matrozen	6	1,25	7,5	9.540 Fr
+ lichtmatroos	6	0,9 à 1,15	15,25	6.860 à 8.775 Fr
+ leerling	8	0,85 à 0,75		5.720 à 6.490 Fr
+ scheepsjongen	4	0,75 à 0,65		4.960 à 5.720 Fr
totaal : 53 mannen			totaal : 84,8 delen	

De Commissie "grote visserij" heeft op 13/1/1967 voorgesteld, dat scheepsjongens recht zouden hebben op 0,7 delen voor het eerste seizoen en op 0,75 voor het tweede. De lichtmatrozen op 0,8 voor het eerste jaar en 0,85 voor het tweede jaar.

C. De beloning wordt vastgesteld aan de hand van de volgende criteria :

- scheepstype
- soort visvangst
- kwalificatie van de visser
- leeftijd van de visser
- de hoeveelheid gevangen vis
- de opbrengst van de vangst.

D. Loon in natura

1. Het deel in de vangst

a) Visserij ter verse

- elke man heeft recht op 2 kg vis per zeedag, met een maximum van 10 kg per visreis,
- de dag van vertrek en de dag van aankomst in de haven worden als zeedag geteld,
- evenals de bemanningsleden, heeft de reder recht op zijn deel,
- in de praktijk wordt de tegenwaarde van de aan de bemanning verschuldigde vis uitbetaald, waarbij de berekeningswijze van deze tegenwaarde is vastgelegd in de collectieve arbeidsovereenkomst,
- van lever, kuit, schaal- en schelpdieren e.d. gaat de ene helft naar de rederij en de andere naar de bemanning.

b) de grote visserij (salt cod fishing)

- aan het eind van het seizoen heeft elke man recht op een vaatje van 90 kg gepekelde kabeljauw of de tegenwaarde daarvan.
- in geen geval mag het zootje in een café worden verdeeld.

2. Kostvergoeding

a) de bemanning zorgt voor haar eigen voeding en ontvangt daarvoor een dagvergoeding die gewoonlijk 3/4 bedraagt van de kostvergoeding welke gedurende de rusttijd en betaalde vakanties aan de wal wordt betaald;

b) er zijn twee uitzonderingen op deze regel :

- in de visserij ter verse ontvangen de bemanningen van Boulogne, die naar verhouding een hog ? percentage van de verkoop ontvangen dan

de andere havens, een iets kleinere vergoeding op zee;

- in de grote visserij zorgt de reder voor de voeding van de bemanning;

c) collectieve overeenkomst - trawlers voor percentagevisserij (Concarneau).

3. Over vergoedingen voor kleding en logies werden geen inlichtingen verstrekt.

E. Premies

Het van binnen schoonbikken van de ketels

Het machinekamerpersoneel behoeft de ketels niet van binnen schoon te bikken. Indien het dat echter toch doet, profiteert het gedurende dit werk van het overurentarief.

F. Wijze van beloning

Afrekening met de bemanning vindt eenmaal per maand plaats.

In de grote visserij (salt cod fishing) daarentegen wordt de bemanning betaald op basis van de bruto opbrengst uit de verkoop. De schepen varen twee- of driemaal uit ter visserij en de zeelieden ontvangen tijdens de campagne een maandelijkse betaling die gelijk is aan het gegarandeerde minimumloon, terwijl aan het eind van elke reis 90 % van hun aandeel in de op die reis gevangen vis wordt uitbetaald. Aan het eind van de campagne, wanneer het vaartuig wordt onttakeld, vindt de definitieve afrekening plaats.

G. Overuren

In het kader van de zeevisserij bestaat het begrip overuren slechts voor walarbeid van zeelieden, die met het minimum-garantieloon worden betaald.

Wetboek van Arbeid ter zee, titel III, artikel 26, zoals gewijzigd bij verordening van 27 december 1958.

In het kader van de toepasselijke collectieve overeenkomsten of akkoorden wordt de beloning per werkuur vastgesteld door de arbeidsovereenkomst.

Deze beloning wordt verhoogd :

1. met 25 % voor alle gewerkte uren boven de 40 uur per week en t/m 48 uur; deze verhoging is inbegrepen in het maandelijkse basisloon;

2. met 50 % voor de overuren boven de 48 uur per week : laatstgenoemde verhoging mag evenwel niet worden gecumuleerd met de bijzondere uitkeringen zoals voorgeschreven in de collectieve overeenkomsten of akkoorden, arbitrale uitspraken of administratieve beslissingen behalve indien laatstgenoemde anders beschikken.

Collectieve overeenkomsten of akkoorden kunnen een forfaitaire vooruitbetaling van overuren voorschrijven voor de zeelieden die uitsluitend met een aandeel in de opbrengst worden betaald.

De tabel betreffende het gewaarborgd minimumloon in de haven van Boulogne bevat twee kolommen betreffende de betaling van overuren.

H. Werkzaamheden aan wal in overeenkomsten met deel in de opbrengst

De door de bemanning aan wal verrichte werkzaamheden worden als volgt beloond :

- voor de wachtperiode van een nieuw schip te Concarneau heeft de voor het klaarmaken van het vistuig aangeworven bemanning recht op een vergoeding, gelijk aan het forfaitaire maandloon van een matroos (momenteel 606,30 fr), welk bedrag gelijkelijk dient te worden verdeeld over de mannen die aan het werk hebben deelgenomen. De middagmaaltijden moeten door de rederij worden betaald op basis van 6,00 fr per man per maaltijd.

- de bemanning die zich naar een andere haven begeeft om daar een trawler op te halen heeft tot de terugkeer in de thuishaven recht op een uitkering, welke gelijk is aan het forfaitaire dagloon van een matroos (momenteel 20,21 fr); de vergoedingen voor de schipper en de andere zeelieden worden berekend aan de hand van dit forfaitaire loon met inachtneming van het in artikel 14 van de overeenkomst aangegeven aantal delen. Voorts heeft de bemanning recht op vergoeding van haar reiskosten (vervoer, onderdak, kost).
  Hetzelfde geldt, wanneer het schip in een andere haven dan Concarneau wordt gerepareerd.

- de hoofdmachinist die naar de scheepswerf gaat om toezicht te houden op het monteren en de werking van de apparatuur, heeft zowel recht op een maandelijkse vergoeding van 1 1/4 maal het forfaitaire maandsalaris van een matroos als op de betaling van zijn reiskosten (vervoer, onderdak, kost).
- het machinekamerpersoneel kan aanspraak maken op geen enkele vergoeding voor normale reparaties tijdens het visseizoen en buiten de revisie. De hoofdmachinist en de tweede machinist moeten deelnemen aan de revisie van de motor. In dat geval ontvangen zij gedurende de tijd dat de bemanning niet werkt een uurloon van 3,60 fr voor de hoofdmachinist en van 3,15 fr voor de tweede machinist.

Overuren worden niet hoger gehonoreerd.

VI. ARBEIDSDUUR

A. Werktijd

Internationale overeenkomsten en aanbevelingen betreffende arbeid op zee, aanvaard op initiatief van het Internationale Arbeidsbureau.

Wetboek van Arbeid ter zee (Code du Travail maritime).

Artikel 13 e.v. van het besluit van 24 februari 1920, zoals gewijzigd door artikel 10 van het besluit van 5 september 1922, zoals op zijn beurt gewijzigd door artikel 10 van het besluit van 15 september 1922 en door artikel 36 van het besluit van 31 maart 1925.

De wet van 13 december 1926, zoals gewijzigd met name door de besluitwet van 22 oktober 1954, artikelen 24, 25, 26, 92 a.

1. Tijdens de heen- en terugreis naar en van de visgronden

a) dekdienst

De arbeidsduur bedraagt 8 uur per dag.

De schepen en hun takelage worden voor het vertrek in de haven in orde gebracht.

Het verrichten van kleine uitrustingswerkzaamheden kan evenwel van de bemanning worden verlangd tussen het uitvaren van het schip en de aankomst op de visgronden, mits deze werkzaamheden nooit overuren vereisen en de rusttijden normaal in acht worden genomen.

De wachturen tellen als daadwerkelijk gewerkte arbeidsuren.

b) machinekamerdienst op zee

De arbeidsduur bedraagt 8 uur per dag.

Op zee wordt de machinekamerdienst verricht in drie wachten.

Uiteraard is hulp van het machinekamerpersoneel aan het dekpersoneel vrijwillig.

2. Op de visgronden

dekdienst

Op de visgronden moet aan elk bemanningslid een dagelijkse minimum rusttijd van 8 uur worden gegund, waarvan 6 achtereenvolgende uren, behalve wanneer de visvangst zulks belet. De voor de maaltijden uitgetrokken tijd wordt niet als rusttijd beschouwd.

De rusttijd kan in uitzonderingsgevallen worden ingekort tot 6 uur gedurende vijf opeenvolgende dagen.

De bemanning moet de normale materieelverdelingen verrichten.

3. In de haven

machinekamerdienst

In de haven wordt het onderhoud van de machine verzorgd door walpersoneel.

Wanneer bij uitzondering toch een beroep moet worden gedaan op het boordpersoneel, wordt bij toerbeurt een machinist aangewezen. De arbeid mag niet langer duren dan vier uur.

Aan boord van stoomschepen moet de daartoe aangestelde stoker het ketelruim voor het vertrek in orde maken.

De lossing van de vangst geschiedt door visarbeiders, doch moet in geval van nood wanneer de visafslagdiensten niet voldoende personeel kunnen leveren, de bemanning in deze leemte voorzien. De arbeidsduur is vastgesteld op 8 uur per dag.

Ieder bemanningslid dat daadwerkelijk deelneemt aan de ontscheping van de vis onder de hierboven bedoelde omstandigheden ontvangt een beloning die in waarde en in natura gelijk is aan die, welke een visarbeider die aan dezelfde lossing heeft deelgenomen, zou ontvangen.

Wanneer de machinist tijdens de lossing van de vangst reparaties of onderhoudswerkzaamheden moet uitvoeren, dan is zijn vergoeding daarvoor gelijk aan die welke de bemanningsleden die daadwerkelijk aan dezelfde lossing hebben deelgenomen ontvangen.

In ieder geval assisteren minstens één bemanningslid of hoogstens twee bemanningsleden (1 matroos en 1 machinist) bij het lossen van de vangst.

B. Rusttijden

1. Dagelijkse rusttijden

Ingevolge de algemene wetten en de collectieve arbeidsovereenkomsten moet de minimum rusttijd op de visgronden 8 uur per dag bedragen; deze rusttijd kan bij wijze van uitzondering op 6 uur worden gebracht.

2. Rusttijd na de visreis

a) de compenserende rusttijd van de bemanningen gedurende de periode van 1 oktober t/m 31 maart wordt forfaitair vastgesteld:
op 60 uur voor visreizen van twee weken,
op 30 uur voor visreizen van één week.

Iedere extra dag op zee geeft recht op vijf extra rusturen. Bijzondere gevallen worden geregeld op basis van vijf uur per op zee doorgebrachte dag.

b) Rust tussen twee getijen

De bemanning heeft recht op een ononderbroken rustdag (geteld van 0 uur tot middernacht) tussen twee normale getijen. Gedurende deze dag kan de bemanning niet worden verplicht om welke arbeid dan ook te verrichten (artikel 3 collectieve overeenkomst voor te Concarneau uitgeruste trawlers - 7.5.1967).

3. Nachtarbeid en arbeid op zon- en feestdagen

Op zee moeten de opvarenden 's zondags werken, doch artikel 14 van het besluit van 24 februari 1920 bepaalt, dat een daadwerkelijke rust van 24 uur na elk getij, d.w.z. na een diensttijd op zee van niet minder dan 6 dagen. De wijze van toepassing van deze wetten is vastgelegd in een collectieve arbeidsovereenkomst tussen de partijen danwel voor de kleine vaartuigen door de gebruiken in de havens.

Na het klaarmaken of na de jaarlijkse reparatie van het schip mag dit niet op zondag vertrekken.

Behalve in uitzonderlijke omstandigheden verplichten de reders zich ertoe om te vermijden dat op 24 december wordt uitgevaren.

Betreffende de rust op feestdagen en de nachtrust werd geen enkele mededeling verstrekt.

4. Verlof

a) verlof om persoonlijke redenen

Elk bemanningslid, al dan niet vast aangesteld, mag onbetaald verlof opnemen voor gevallen van overmacht of voor belangrijke familiegebeurtenissen, zoals : geboorte, huwelijk, ongeluk, naar behoren geconstateerde ernstige ziekte of overlijden van de echtgenote, van een bloedverwant in opgaande of neergaande lijn, of ook wel om deel te nemen aan een vakbewegingscongres.

Deze verloven mogen in beginsel niet langer duren dan één "tij" van het schip waarop de betrokkene dienst doet.

Gedurende deze afwezigheid wordt het arbeidscontract slechts opgeschort. Hetzelfde geldt voor afwezigheid wegens militaire verplichtingen.

In afwijking van de eerste alinea van het onderhavige artikel worden de daadwerkelijk voor de volgende gebeurtenissen opgenomen verloven betaald op basis van het walloon :

- huwelijk van de opvarende ..... 4 dagen
- huwelijk of communie van een kind ..... 2 dagen
- overlijden van een bloedverwant in opgaande lijn ..... 1 dag
- overlijden van de echtgenote of van een kind ..... 2 dagen

b) jaarlijkse vakantie

De officieren en zeelieden hebben recht op een jaarlijkse betaalde vakantie, evenredig aan de duur van hun geregistreerde diensttijd op het schip. De duur van dit verlof is wettelijk vastgesteld, nl. twee dagen per geregistreerde maand scheepsdienst.

De betaalde vakantie moet daadwerkelijk worden verleend en opgenomen. Zij wordt bij voorkeur toegekend gedurende de perioden waarin het onderhoud of de reparatie van de schepen plaatsheeft.

c) bijkomende vakantie

De bemanningsleden hebben recht op 6 extra vakantiedagen per jaar, die zij bij toerbeurt kunnen opnemen en die worden berekend op basis van 1/2 dag per maand scheepsdienst.

d) vakantie-uitkeringen

De vakantie-uitkeringen worden berekend op basis van het in de loonovereenkomst bepaalde walloon of in rechtstreekse verhouding tot het aantal delen dat de bemanning ontvangt volgens de gebruikelijke regel voor de verdeling van de besomming.

Deze vergoedingen worden aan de schepeling uitbetaald, hetzij wanneer hij met verlof gaat, hetzij bij de registratie van zijn ontscheping.

e) ziekteverlof

Iedere zeeman, die tijdens zijn dienst op het schip is gewond geraakt of ziek geworden, is gehouden dit mede te delen aan de kapitein, die de rederij ervan in kennis stelt.

Tot ontscheping wordt besloten nadat de geneesheer van de rederij of elke andere, door de ambtenaar van aanmonstering aangewezen geneesheer

het advies heeft uitgebracht dat de toestand van de patiënt zijn ontscheping vereist, overeenkomstig artikel 81 van het Wetboek van Arbeid ter zee.

Zieke of gewonde zeelieden krijgen geneeskundige hulp in de bij de artikelen 79 tot en met 86 van het Wetboek van Arbeid ter zee bepaalde omstandigheden.

Indien de schepeling in het ziekenhuis wordt opgenomen, ontvangt hij een gage, vastgesteld voor degenen die aan wal werken; indien hij thuis wordt verpleegd, ontvangt hij bovendien de dagelijkse kostvergoeding aan wal.

C. Bepalingen van toepassing op zeelieden van minder dan 21 jaar

Op schepen van meer dan 250 brt is het verboden scheepsjongens de wacht van 20 tot 4 uur te doen lopen; scheepsjongens en lichtmatrozen mogen geen dienst doen als stoker en in de bunkers, noch in de keuken voor de vuren.

Scheepsjongens of lichtmatrozen mogen niet langer dan 8 uur per etmaal werken, behalve bij het binnenlopen of uitvaren. Scheepsjongens moeten zowel op zee als in de haven op de normale datum hun wekelijkse rustdag hebben; bij uitzondering kan deze rustdag worden uitgesteld, doch niet langer dan 48 uur.

In de machinekamer mogen scheepsjongens of lichtmatrozen geen deel uitmaken van de wacht. Zij mogen niet langer dan 4 uur per dag in de machinekamer te werk worden gesteld, noch mogen zij daar werken wanneer de temperatuurstijging een gevaar voor hun gezondheid kan vormen.

Artikel 115 (vervallen en vervangen door de volgende voorschriften : besluit van 6 augustus 1960).

De kapitein of schipper moet nauwlettend toezicht houden op minderjarige opvarenden en ervoor zorgen, dat zij alleen worden ingezet voor werkzaamheden die in overeenstemming zijn met hun lichamelijke geschiktheid en die bovendien verband houden met de uitoefening van hun beroep; hij dient hen geleidelijk in de praktijk van het beroep in te wijden of te doen inwijden.

VII. LEVENSOMSTANDIGHEDEN AAN BOORD

A. Logies aan boord

In de wet van 16 juni 1933 op de veiligheid in de zeevaart en de hygiëne aan boord van handels-, vissers- en pleziervaartuigen is het beginsel neergelegd, dat alle vissersvaartuigen uit een oogpunt van verblijf, hygiëne en gezondheid behoorlijk ingerichte ruimten moeten hebben. De te dezen aanzien aanvaarde voorschriften zijn neergelegd in de artikelen 29 e.v. van het uitvoeringsbesluit van 1 september 1934 voor vaartuigen van meer dan 250 ton en in enkele artikelen van het uitvoeringsbesluit van 3 maart 1937 voor vaartuigen van minder dan 250 ton. Deze artikelen zijn zodanig gewijzigd, dat zij in overeenstemming zijn met de door de internationale arbeidsovereenkomst van Seattle van 1946 vastgestelde normen.

De verplichting van de reder om beddegoed te verschaffen is neergelegd in artikel 78 van het Wetboek van Arbeid ter zee, zoals gewijzigd bij de wet van 16 juni 1944; krachtens deze wet is deze verplichting beperkt tot de visserij in de derde zone. In de overige visserijzones moeten de partijen gezamenlijk overeenkomen of deze verplichting van toepassing is danwel of de opvarende hun eigen beddegoed moeten meebrengen. Een en ander is geregeld in de collectieve arbeidsovereenkomsten.

De collectieve overeenkomst voor in de haven van Boulogne uitgeruste trawlers voor openzeevisserij bepaalt bijvoorbeeld :

a) bemanningslogies

Het bemanningslogies dient gezond, behoorlijk verwarmd en voldoende geventileerd te zijn.

Behoudens de noodzakelijke toleranties voor de momenteel dienstdoende trawlers en voor trawlers met een geringe tonnenmaat moeten de bemanningsverblijven het volgende omvatten : eetzaal, hangkast voor de werkkleding, douches met warm en koud water, van de logiezen gescheiden w.c. Elke opvarende beschikt over een eigen kist of kast.

De rederij levert het eetgerei.

b) zindelijkheid van het logies

Het logies wordt hetzij eens per week gedurende werkuren door de bemanning schoongemaakt, hetzij telkens wanneer het schip in de haven terugkeert, indien het verblijf op zee langer was dan 8 dagen.

De schipper is verantwoordelijk voor de goede staat van alle voor de bemanning bestemde verblijven.

c) Beddegoed

De kooien moeten op zijn minst zijn uitgerust met één matras en twee dekens.

De matras moet bedekt zijn met een hoes die ten verzoeke van de schipper regelmatig wordt verschoond.

De dekens worden om de zes maanden verschoond.

Het beddegoed (matras en dekens) wordt bij iedere ontscheping van een zeeman geheel en al verschoond.

Het beddegoed wordt geleverd door de rederij, doch de varensgast dient het bij zijn ontscheping in goede staat terug te geven, zoals na normaal gebruik te verwachten is. In het tegenovergestelde geval is de rederij gerechtigd om, in overeenstemming met de zeeliedenregistratie, de prijs van de ontbrekende of beschadigde voorwerpen van het loon af te trekken.

B. Voeding aan boord

Voor de koopvaardij en de visserij gelden dezelfde verplichtingen betreffende de voeding der bemanningen. De beginselen zijn neergelegd in de artikelen 72 en 77 van de wet van 13 december 1936 op het Wetboek van Arbeid ter zee. Artikel 74 behelst het beginsel dat de samenstelling van het uitgedeelde rantsoen ten minste gelijkwaardig moet zijn aan het rantsoen dat is voorgeschreven voor de bemanning van de vloot. Voor dit doel zijn tabellen van gelijkwaardigheid gegeven.

De aankoop van de eet- en drinkwaren voor de bemanningen van de vaartuigen van de typen III en IV geschiedt voor gemeenschappelijke rekening, waarbij elk lid van de bemanning zijn eigen aandeel betaalt. Aan boord van de vaartuigen van de typen I en II zorgt elke man voor zijn eigen voeding. De reder zorgt voor de voeding aan boord van trawlers van de tweede en derde visserijzone.

De collectieve arbeidsovereenkomst voor de in de haven van Boulogne uitgeruste trawlers voor openzeevisserij bepaalt bijvoorbeeld het volgende :

a) kok

Op schepen van 250 brt of meer moet de met de bereiding van de maaltijden belaste schepeling in het bezit zijn van een bewijs van bekwaamheid voor de functie van scheepskok, of kunnen bogen op een gelijkwaardige praktijkervaring.

b) etensuren

De bemanning gebruikt haar maaltijden :

- eerste : tussen 10 uur en 12 uur,
- tweede : tussen 17 uur en 19 uur.

De voor elk van deze maaltijden uitgetrokken tijd mag niet minder zijn dan 30 minuten.

De schipper moet de arbeid aan boord zodanig organiseren, dat de regelmaat van de maaltijden en de voor het gebruiken daarvan vereiste tijd zijn gewaarborgd.

c) proviand

Het voedsel moet van goede kwaliteit zijn en overvloedig.

De menu's worden in de bemanningsverblijven aangeplakt en door de kok bewaard tot aan de maandelijkse afrekening.

Er moet voldoende proviand aan boord zijn om zo nodig de visreis te kunnen verlengen; derhalve dient te worden gezorgd voor reservevoorraden levensmiddelen.

d) verschotboek van de inkoop van levensmiddelen

De kok van die schepen, waar de opvarenden zelf hun voedsel betalen dient zorgvuldig boek te houden van de uitgaven voor de inkoop van proviand.

Bij elke nieuwe post dient het volgende te worden aangegeven : de datum van inkoop, de naam van de leverancier, het gekochte artikel, het gewicht of de hoeveelheid, de prijs per stuk en de te verrekenen nettoprijs.

Een lid van de bemanning (bijvoorbeeld de telegrafist) kan worden belast erop toe te zien, dat dit verschotboek perfect wordt bijgehouden.

Het verschotboek van de inkoop van levensmiddelen staat voor controle ter beschikking van de bemanningsleden.

In overeenstemming met de officieren en de bemanning staat het de kok vrij zijn leveranciers te kiezen.

C. Medische verzorging

Op dit terrein bestaat een uitgebreide wetgeving, doch wij zullen ons beperken tot een vermelding van de verschillende bronnen voor de betrokken wetten.

Verdrag voor de bescherming van mensenlevens op zee (Londen, 10 juni 1948 en 17 juni 1960).

Wet van 6 januari 1954 en besluit van 23 november 1959, betrekking hebbende op de toepassing van bovengenoemd verdrag.

Collectieve overeenkomst :

Op elk schip dient de voorgeschreven geneesmiddelenkoffer voortdurend met alle benodigde geneesmiddelen te zijn gevuld. De sleutel van deze koffer wordt toevertrouwd aan de opvarende, die aan boord belast is met de geneeskundige hulp.

De schipper of de telegrafist of eventueel een ander bemanningslid moeten hetzij een diploma eerste hulp bij ongelukken bezitten, hetzij een soortgelijke praktijkopleiding hebben genoten, ten einde de meest voorkomende geneeskundige hulp te kunnen bieden.

Zelfs voor kleine verwondingen moet eerste hulp kunnen worden geboden (met name injecties).

In ernstige gevallen moet de patiënt in de dichtstbijzijnde haven aan wal worden gezet. Zo mogelijk wordt via de radio om doktersadvies verzocht.

D. Verzekering - Uitrusting

Bij schipbreuk of brand wordt op kosten van de reder aan de zeelieden de al naar het gebied en de duur van de reis noodzakelijke kleding verstrekt. Tevens worden hun de vervoer- en voedingskosten vergoed, opdat zij naar hun gezin kunnen terugkeren.

Overlijden

De rederij verplicht zich ertoe om iedere aan boord overleden zeeman op haar kosten terug te doen brengen naar Frankrijk en naar zijn domicilie. Overeenkomstig artikel 79 van het Wetboek van Arbeid ter zee komen de begrafeniskosten voor rekening van de rederij. De echtgenote van een zeeman die ten gevolge van een ongeluk aan boord is overleden, ontvangt het zogenaamde "capital décès" (overlijdenskapitaal), welke uitkering wordt verhoogd naar gelang van het aantal te haren kaste komende kinderen van minder dan 16 jaar.

E. Veiligheid aan boord

a) reddingsmiddelen

Besluit van 10 mei 1954 gewijzigd op 14 november 1955 en later bij besluit van 26 april 1960 betreffende reddingsmiddelen van handels-, vissers- en pleziervaartuigen van 500 brt inhoud of meer.

Besluit van 24 augustus 1956, zoals gewijzigd bij besluit van 17 juni 1958 betreffende reddingsmiddelen van handels-, vissers- en pleziervaartuigen van minder dan 500 brt inhoud.

Voor de toepassing van de bepalingen van deze twee besluiten zij verwezen naar het rondschrijven van de koopvaardij van 17 januari 1957.

Besluit van 14 januari 1955 - gebruik van opblaasbare reddingboten.
Besluit van 3 mei 1955 - keuring van het reddingsmateriaal.
Besluit van 8 januari 1957 - reddingsmiddelen.
Besluit van 16 oktober 1957 - goedkeuring van de bouwvoorschriften van reddingsmiddelen.

b) brand

Besluit no. 54.1005 van 7 oktober 1957 op de brandbeveiliging aan boord van handels-, vissers- en pleziervaartuigen van 500 brt inhoud of meer.

Besluit van 28 december 1956 betreffende de keuring, het gebruik en de verdeling van draagbare en mobiele brandblusapparaten in gebruik aan boord van handels-, vissers- en pleziervaartuigen van 500 brt inhoud of meer.

Rondschrijven van 15 april 1959 betreffende in speciale kasten geplaatste brandblusapparaten.

Besluit van 8 december 1958 betreffende automatische apparaten voor ontdekking en blussing van brand en in gebruik aan boord van handels-, vissers- en pleziervaartuigen van 500 brt inhoud of meer.

Besluit van 28 augustus 1959.
Besluit van 7 januari 1959.
Besluit no. 59-1239 van 26 oktober 1959.

c) Voorkoming van arbeidsongevallen

Hierover werden ons geen inlichtingen verstrekt.

F. Installatie voor radio-telegrafie

Over dit onderwerp werd geen documentatie verstrekt.

VIII. SOCIALE ZEKERHEID

A. Verplichte verzekering

De definitie van zeelieden zoals gegeven door de Franse Wetboek van Arbeid ter zee zegt, dat als zeeman dient te worden beschouwd "ieder die zich tegenover een reder en zijn vertegenwoordiger verbindt om aan boord van een schip te dienen". Deze definitie omvat derhalve ieder die beroepshalve is aangemonsterd op een Frans vaartuig en aan dek, in de machinekamer, in algemene dienst of in de visserij werkzaam is voor de bediening, de besturing, het onderhoud of de exploitatie van het vaartuig.

Elke zeevisser die dienst doet op een schip van meer dan 50 ton, is in eerste instantie door zijn reder verzekerd en voorts door de algemene voorzieningskas, indien hij het slachtoffer wordt van een arbeidsongeval of ziekte aan boord van een vaartuig. Het gezin van de zeeman is eveneens verzekerd door de algemene voorzieningskas.

In Frankrijk worden vissers, evenals de overige zeelieden, beschermd door een bijzonder stelsel dat niet alleen arbeidsongevallen dekt, doch ook ziekte en ouderdom. De terzake bevoegde instantie is de Etablissement National des Invalides de la Marine. Dit publiekrechtelijke lichaam, dat rechtspersoonlijkheid en financiële autonomie heeft, omvat met name een algemene voorzieningskas (C.G.P.), die de zeelieden en hun gezinsleden verzekert tegen ongevallen, ziekte, invaliditeit en overlijden en het pensioenfonds voor zeelieden (Caisse de retraite des marins = C.R.M.).

B. Verzekeringsinstellingen

De tenuitvoerlegging van de wettelijke of reglementaire bepalingen betreffende zeelieden is in Frankrijk opgedragen aan de administratie van de koopvaardijvloot, die ressorteert onder het ministerie van Openbare Werken en Vervoer.

Deze administratie bestaat uit :

- op het nationale vlak : de centrale diensten van de koopvaardijvloot en meer in het bijzonder wat het verzekeringsstelsel van de zeelieden betreft de Etablissement National des Invalides de la Marine;

- de buitendiensten in het moederland, bestaande uit directies en aanmonsteringskantoren wier werkterrein de gehele Franse kust beslaat;
- buiten het moederland, de Franse consulaire diensten.

De verhoudingen tussen de regeling voor de verzekering van zeelieden en de algemene regeling van de sociale zekerheid zijn geregeld in de voorschriften ter coördinatie van deze regeling en de bijzondere regelingen. In het bijzonder wordt bij de overgang van de ene regeling naar de andere elke periode waarin bijdragen worden betaald voor de algemene regeling in aanmerking genomen voor het verkrijgen van rechten onder de bijzondere regeling en omgekeerd.

C. Uitkeringen

1. Ziekte- en moederschapsverzekering

Zeelieden of vissers die aan de wal slachtoffer worden van een ongeval of ziekte, zijn verzekerd door de algemene voorzieningskas, indien zij ten minste 50 dagen in het kwartaal of 200 dagen in het jaar voorafgaande aan het begin van hun behandeling hun bijdrage hebben betaald.

De kas betaalt :

a) dokterskosten, kosten van chirurchisch ingrijpen, ziekenhuis, prothese etc. Deze kosten worden berekend op basis van het aansprakelijkheidstarief van de kas onder aftrek van het aandeel van 20 %, dat ten laste blijft komen van de verzekerde. Dit percentage komt evenwel in verscheidene gevallen te vervallen : dure behandeling, grote operatie, langdurige ziekte. Deze kosten worden zonder tijdsgrens betaald.

b) een dagvergoeding die wordt berekend op basis van het forfaitaire loon van de categorie, waarin de betrokkene is ingedeeld; deze is gelijk aan de helft van het forfaitaire loon. Deze vergoeding kan gedurende drie jaar worden betaald, gerekend vanaf de dag waarop de betrokkene niet meer kon werken.

Bij ziekenhuisopname kan de vergoeding worden verminderd met 1 tot 3/5, afhankelijk van de gezinssamenstelling van betrokkene. Zij wordt steeds volledig betaald, indien het slachtoffer ten minste twee kinderen te zijnen laste heeft.

2. Invaliditeit

Bij arbeidsongevallen wordt een pensioen verleend aan zeelieden wier verwonding ten gevolge van een arbeidsongeval is genezen, doch die voor ten minste 10 % blijvend invalide zijn geworden. Dit pensioen is gelijk aan het totale forfaitaire jaarloon zoals hierboven bepaald door het invaliditeitspercentage; laatstgenoemde wordt evenwel met de helft verminderd, indien het lager is dan 50 %, of met de helft verhoogd voor het deel dat 50 % te boven gaat. Het pensioen kan met 40 % worden verhoogd, doch deze verhoging moet ten minste gelijk zijn aan het voorgeschreven minimum, indien de blijvende en algehele arbeidsongeschiktheid van de gewonde de hulp van een derde voor de gewone levensbehandelingen noodzakelijk maakt. Het pensioen voor arbeidsongevallen kan binnen vijf jaar worden herzien voor verhoging of verlaging van het invaliditeitspercentage.

3. Ouderdomsverzekering

Vissers hebben bij het bereiken van de vijftigjarige leeftijd en na 25 jaar dienst recht op een ouderdomspensioen dat wordt berekend op basis van 2 % per dienstjaar van het forfaitaire jaarloon. Het betrokken loon komt overeen met het loon van de categorie, waarin de verzekerde bij zijn laatste beroepsuitoefening was ingedeeld. Indien het pensioen ingaat vóór de leeftijd van 55 jaar, mogen de uitkeringen de 25 en de 37,5 niet overschrijden. Het pensioen wordt met 5 % voor twee kinderen, 10 % voor drie kinderen en 15 % voor meer dan drie kinderen verhoogd. Indien de verzekerde niet heeft voldaan aan de voor de verlening van het ouderdomspensioen gestelde voorwaarden, kan hij nog een proportioneel pensioen verkrijgen bij het bereiken van de 50-jarige leeftijd en na 15 dienstjaren. Dit pensioen is gelijk aan 1/300 van het ouderdomspensioen per dienstmaand. De verzekerde komt pas in het genot van dit pensioen, wanneer hij 55 jaar oud is. Financiering geschiedt voor 7,5 % door de vissers en voor 11,25 % door de reders. De bijdragen zijn gebaseerd op het forfaitaire loon van de beroepscategorie waartoe de verzekerde behoort.

4. Arbeidsongevallen

a) Een opvarende die slachtoffer is van een arbeidsongeval, komt eerst ten laste van de reder op grond van artikel 79 van het Wetboek van Arbeid ter zee dat voorschrijft, dat "het loon van de opvarende wordt doorbetaald en dat hij op kosten van het vaartuig wordt verzorgd, indien hij in dienst van het vaartuig wordt gewond". Betrokkene krijgt dus vergoeding voor de behandelingskosten vergoed die het gevolg zijn van het ongeval dat hem heeft getroffen. Deze kosten worden door de reder betaald ongeacht de plaats waar de betrokkene voor behandeling moet worden ontscheept. Aan de gewonde zeeman of visser wordt bovendien het loon doorbetaald dat hij zou ontvangen hebben wanneer hij aan boord was. Een en ander duurt met een tijdgrens van vier maanden tot zijn herstel of tot dat de toestand van het slachtoffer is geconsolideerd.

Bij arbeidsongevallen wordt de bescherming gedurende de eerste vier maanden gedragen door de reder, wiens verplichtingen voortvloeien uit de wet van 13 december 1926 en voorts door een bijzondere verzekeringsregeling die wordt geadministreerd door de Etablissement National des Invalides de la Marine onder gezag van het ministerie van de koopvaardij.

Na afloop van deze periode van vier maanden behoeft de reder in geen geval loon door te betalen. De verzorging komt alleen te zijnen laste, indien de gewonde zich nog steeds in het buitenland bevindt. In dit geval blijft de reder aansprakelijk voor de kosten van de verzorging totdat de betrokkene kan worden gerepatrieerd.

b) In de regel komt een zeeman die het slachtoffer is geworden van een ongeval aan boord met ingang van de eerste dag van de vijfde maand na het ongeval ten laste van de algemene voorzieningskas. Een uitzondering wordt gemaakt voor ongevallen aan boord van vaartuigen van minder dan 50 ton. In dit geval betaalt de kas vanaf de dag van het ongeval. De kas betaalt :

1) dokterskosten, kosten voor chirurchisch ingrijpen, ziekenhuis, apparatuur, enz.
   Voor deze kosten geldt het voor arbeidsongevallen aan de wal vastgestelde tarief.
   Zij worden rechtstreeks betaald aan de behandelende arts of aan de instelling waarin de gewonde is behandeld.

2) uitkeringen in geld, t.w. :

- een dagvergoeding ten bedrage van 2/3 van het forfaitaire dagloon van de categorie waarin de betrokkene op grond van de functie die hij op het moment van het ongeval aan boord bekleedde, is ingedeeld;
- een dagvergoeding voor voeding wanneer de thuis verpleegde gewonde voordien een dergelijke vergoeding van zijn reder ontving.

De vergoeding voor voeding is vastgesteld in de tussen de reders en het varend personeel gesloten loonovereenkomsten. Deze uitkeringen worden door de kas betaald, hetzij tot de genezing van de betrokkene, hetzij tot de wond is geheeld, hetzij totdat hij zijn werk heeft hervat, hetzij tot zijn overlijden. In laatstgenoemd geval betaalt de kas de begrafeniskosten tot het bedrag van hoogstens het door de algemene wet op de arbeidsongevallen voorgeschreven tarief.

5. Uitkeringen aan de nagelaten betrekkingen

Indien een zeeman overlijdt aan de gevolgen van een arbeidsongeval, betaalt de algemene voorzieningskas :

- aan de weduwe een pensioen gelijk aan 25 % van het forfaitaire loon;
- aan de ten laste komende wezen, d.w.z. in het algemeen kinderen beneden de 16 jaar, of beneden de 18 jaar indien zij een leertijd doormaken, of beneden de 21 jaar indien zij studeren, of zonder leeftijdsgrens indien zij zo ziekelijk zijn, dat het hun absoluut en voor altijd onmogelijk is in hun eigen behoeften te voorzien;
- een pensioen van 15 % van het forfaitaire loon, indien er slechts één kind is;
- een pensioen van 30 % van het forfaitaire loon, indien er twee kinderen zijn;
- een pensioen van 40 % van het forfaitaire loon, indien er drie kinderen zijn;

  voorts wordt het pensioen voor elk volgend kind met 10 % verhoogd;
- aan familieleden in opgaande lijn op voorwaarde, dat zij geen echtgenote of kinderen hebben en de betrokkenen recht hadden op alimentatie, een pensioen van 10 % van het forfaitaire loon.

Aan de rechthebbenden van een zeeman die het slachtoffer is geworden van een arbeidsongeval, in totaal toegekende pensioenen mogen in geen geval hoger zijn dan 75 % van het forfaitaire loon van de zeeman.

6. Verzekering voor uitkering van vergoeding bij overlijden

Verscheidene collectieve arbeidsovereenkomsten schrijven het sluiten van zulk een verzekering voor ten gunste van de gezinnen van zeelieden/vissers. Het overlijdenskapitaal bedraagt 10.000 frank en wordt voor elk, op het ogenblik van overlijden ten laste komend kind met 10 % verhoogd. In het algemeen mag de uitkering bij overlijden niet hoger zijn dan 20.000 frank, ongeacht het aantal ten laste komende kinderen.

7. Werkloosheidsverzekering

De werkloosheid wordt gedekt door een verzekering waartoe zowel de reders als de zeelieden bijdragen uit hoofde van een collectieve overeenkomst tussen de raad van Franse werkgevers en de grote vakcentrales.

D. Financiering

De financiële middelen waaruit de Etablissement National des Invalides de la Marine de zeeliedenverzekering bekostigt, worden gevormd door : de bijdragen van de reders; de bijdragen van de zeelieden en vissers; de inkomsten van het reservefonds van de Etablissement en ten slotte door een subsidie van de Staat.

1. Ongevallen- en ziekteverzekering

Gewoonlijk dekken de reders zich tegen dit risico bij verzekeringsmaatschappijen wier premies zijn gebaseerd op de door de collectieve arbeidsovereenkomsten gegarandeerde lonen of bij percentagevaart op de forfaitaire lonen. De gemiddelde verzekeringspremie bedraagt 8 % van het gegarandeerde loon.

Tevens bestaan er door de zeelieden beheerde onderlinge verzekeringsfondsen die tegen storting van bijdragen de door de verzekerde te betalen resterende 20 % voor geneeskundige verzorging, operatief ingrijpen, verblijf in een ziekenhuis enz. voor hun rekening nemen. Hetzelfde geldt voor de dagvergoeding van zieke zeelieden.

2. Pensioenfondsen en voorzieningskassen (ziekte en ongevallen) van de zeelieden

De bijdragen van de reders en zeelieden in de Etablissement National des Invalides (de instantie voor sociale zekerheid van de zeelieden) worden berekend op basis van de per categorie vastgestelde forfaitaire lonen.

Er zijn 20 categorieën. De globale bijdrage van de reders is sedert 19 december 1967 24 % en die van de zeelieden-vissers 11,50 % , d.i. in totaal 35,50 % van het forfaitaire loon.

3. Gezinstoeslagen

Het nationale gezinstoeslagfonds voor de zeevisserij dekt alle zeevissers. Daartoe int het bijdragen en betaalt het uitkeringen aan de rechthebbenden. Het heeft twee afdelingen, waarvan de ene zich bezig houdt met zeevissers voor eigen rekening en de tweede met de ambachtelijke visserij.

4. Uitkeringen voor logies : 1 % (1)

5. Leertijd op zee : 0,4 % (1)

6. Werkloosheidsuitkeringen

A.S.S.E.D.I.C. (associations pour l'emploi dans l'industrie et le commerce = verenigingen voor de tewerkstelling in handel en industrie). De regionale fondsen verzekeren opvarenden van schepen van meer dan 50 ton tegen werkloosheid (art. 2 van de collectieve overeenkomst van 31.12.1958 - protocol 40.6.1960) (1).

7. Loonbelasting (1)

8. Sociale dienst van de zeelieden/vissers

Een dienst voor sociale bijstand die zich alleen bezighoudt met zeelieden/vissers wordt gefinancierd met een door de reders en de zeelieden/vissers betaalde bijdrage van 0,095 % van de opbrengst van de verkoop van schepen.

---

(1) Alle onder de punten 4, 5, 6 en 7 genoemde percentages zijn gebaseerd op de in punt 3 genoemde forfaitaire lonen.

IX. BEROEPSOPLEIDING

Algemeen

De beroepsopleiding voor de visserij begon in Frankrijk in 1895 met de oprichting van de vereniging voor technisch beroepsonderwijs voor de visserij. Deze particuliere vereniging richtte in de 17 jaar na haar oprichting visserijscholen op in 16 vissershavens. Deze scholen waren particuliere inrichtingen, die gewoonlijk gemeenschappelijk door de vereniging en verschillende plaatselijke instellingen werden gefinancierd en geadministreerd, zoals plaatselijke kamers van koophandel en redersverenigingen. In 1941, tijdens de tweede wereldoorlog, werden zij evenwel gesloten, toen de regering zeevaartscholen oprichtte.

Vrijwel al deze scholen worden thans onder gezag van het ministerie van de koopvaardij bestuurd door de vereniging voor het beheer van zeevaartscholen en zij worden geheel gefinancierd door de regering. Genoemde vereniging, wier enige functie is de administratie van deze scholen, is een particuliere organisatie samengesteld uit vertegenwoordigers van de Staat, de reders en de vakbonden.

A. Aantal scholen

In Frankrijk wordt aan jongelui die in de visserij willen gaan, elementair vakonderwijs gegeven aan zeevaartscholen. Er bestaan 14 van deze scholen waaraan elementair vakonderwijs wordt gegeven aan jongelui die aan dek of in de machinekamers ter koopvaardij willen dienen en aan jongelui, die in de visserij willen gaan. Aan zeven van deze scholen worden visserijcursussen gegeven en op zes van de zeven is het onderwijs van de leerlingen gericht op de vangst van verse vis, terwijl het onderwijs aan één school, die te St. Malo, is gericht op de grote visserij (pekelen van vis). Deze scholen tonen veel overeenkomst en worden tegelijk behandeld.

B. Zeevaartscholen

1. Toelatingsvoorwaarden

Voor toelating tot deze scholen moeten de candidaten 14 tot 17 jaar oud zijn, medisch op hun geschiktheid voor de zeevaart onderzocht zijn, met succes een schriftelijk examen hebben afgelegd in elementair

Frans, rekenen, aardrijkskunde en geschiedenis, alsmede een lichamelijk onderzoek hebben ondergaan. Zonen van ingeschreven zeelieden, die het diploma van lagere school hebben genieten voorrang, terwijl de toelating van de overige kandidaten geschiedt volgens hun rangorde bij het examen. In sommige gevallen wordt ook een psychotechnisch onderzoek verricht.

De scholen hebben een internaat; interne leerlingen betalen een zeker bedrag per maand. Er zijn beurzen beschikbaar. Er is geen avondcursus.

2. Duur en programma van de leergangen

De cursussen van de zeevaartschool duren 36 weken; gedurende 24 weken nemen alle leerlingen deel aan dezelfde lessen en gedurende 12 weken worden de leerlingen verdeeld in groepen voor respectievelijk onderwijs betreffende dienst aan dek, dienst in de machinekamer en de visserij.

Het leerprogramma omvat enkele algemene onderwerpen, b.v. Frans, rekenen, geschiedenis van de zeevaart, aardrijkskunde. De technische onderwerpen hebben betrekking op hout- en ijzerbewerking, werkzaamheden van matrozen, boeten, zeilmakerij, machines en de visserij. De scholen hebben een gevarieerde uitrusting, bestaande uit de belangrijkste navigatie-instrumenten, machines voor houtbewerking en motoren. Er bestaan geen bepalingen voor het onderwijs aan boord van de vissersvaartuigen, hoewel dit type opleiding tot op zekere hoogte voor de leerlingen ter koopvaardij wel aanwezig is.

Er zijn geen cijfers beschikbaar over het percentage leerlingen dat na het verlaten van de school in de visserij gaat werken. Sedert de instelling van het diploma leerling-zeeman (visserij) nemen de meeste jongelui die dit diploma hebben behaald dienst bij de visindustrie.

3. Getuigschriften

De cursussen aan de zeevaartscholen beogen de leerlingen klaar te maken voor het examen ter verkrijging van het diploma leerling-zeeman (C.A.M.) dat vereist is voor aanmonstering als leerling op alle vissersvaartuigen.

De leerlingen die voor het examen voor het leerlingcertificaat zakken, ontvangen evenwel aan het eind van hun leergang een verklaring van ijver, waardoor zij zich voor aanmonstering op een Frans vissersvaartuig kunnen aanmelden.

Het besluit no. 59.620 van mei 1955 bepaalt, dat ieder die 25 jaar is en een betrekking zoekt op een Frans koopvaardij- of vissersvaartuig, hetzij het leerlingencertificaat (C.A.M.), hetzij de verklaring van ijver moet overleggen.

Dit besluit werd in juni 1961 gewijzigd, zodat de minister van de koopvaardij thans gemachtigd is deze voorwaarde van beroepsopleiding tevens uit te breiden tot vissersvaartuigen en handelsschepen met een inhoud van meer dan 50 brt.

C. Cursussen voor bijscholing

1. Particuliere scholen

Terwijl de zeevaartscholen thans de basisopleiding voor het leerlingendiploma in de zeevaart verzorgen, zijn dientengevolge de particuliere scholen nog nodig voor de opleiding voor hogere diploma's en een aanvullende opleiding voor de leerlingen die de zeevaartschool hebben verlaten en als vissers in actieve dienst zijn. Er bestaan 14 van deze "particuliere visserijscholen" en wel te Fécamp, Port-en-Bassin, Cherbourg, Douarnenez, Port-Louis, Les Sables d'Olonne, l'Ile d'Yeu, Honfleur, Oléron (twee scholen), Grandcamp, Beauvoir-sur-Mer en Noirmoutier.

De zes laatstgenoemde geven alleen cursussen voor het certificaat van bekwaamheid en het machinistendiploma.

De overige geven tevens cursussen voor het diploma van schipper op een vissersvaartuig en tweede officier op een vissersvaartuig. Deze scholen worden hoofdzakelijk in stand gehouden op kosten van verschillende plaatselijke instanties, doch ontvangen tevens subsidies van de regering.

2. A.G.E.A.M.

Tevens organiseert de A.G.E.A.M. 14 bijscholingscursussen, die geheel voor rekening van de regering komen. Deze cursussen worden in sommige gevallen gegeven aan de inrichtingen van de E.G.M., doch in andere gevallen

aan de scholen voor de elementaire opleiding. Zij leiden op voor de diploma's van schipper op een vissersvaartuig; tweede officier, het certificaat van bekwaamheid, voor de vergunning tot het bedienen van de motoren en voor het certificaat van machinist in de visserij. Sommige cursussen leiden tevens op voor diploma van officier-werktuigkundige tweede klas bij de koopvaardij (2.500 PK) en machinist derde klas van de koopvaardij (1.000 PK). Eén cursus leidt op voor het diploma kapitein op een vissersvaartuig.

3. Toelatingsvoorwaarden en programma's

Tot alle scholen worden de leerlingen die de zeevaartscholen hebben verlaten toegelaten zonder ervaring ter zee alsmede voormalige vissers.

De programma's van deze 28 scholen, de 14 particuliere scholen en de 14 scholen van de A.G.E.A.M. moeten de leerlingen opleiden voor de verschillende examens ter verkrijging van diploma's.

De gemiddelde duur van de cursussen is ongeveer 5 maanden en gewoonlijk zijn er dag en avondcursussen.

D. Vereiste bekwaamheden voor het vervullen van de functie van officier

1. Dekpersoneel

Besluit 58.756 van 20 augustus 1958 zoals gewijzigd bij besluit no. 59-1463 van 19 december 1959 - art. 1.
De hieronder genoemde diploma's of certificaten zijn vereist voor het besturen van vissersvaartuigen:
kapiteinsdiploma voor de lange vaart
diploma kapitein ter visserij
diploma schipper ter visserij
diploma eerste officier ter visserij
certificaat van bekwaamheid.

Voorts zijn in de bijlage bij het decreet no. 58.756 van 20 augustus 1958 de titels en voorwaarden die zijn vereist voor het vervullen van de functies van kapitein of schipper, tweede kapitein of eerste officier als volgt vastgesteld :

Navigatie in de kustvisserij aan boord van een vaartuig van een bruto inhoud van zes ton of minder :
leeftijd van 21 jaar en 24 maanden navigatie.

Navigatie in de kustvisserij aan boord van een vaartuig van meer dan 6 brt inhoud :
de betrokkene moet de leeftijd van 23 jaar hebben bereikt en 24 maanden gevaren hebben in de visserij, alsmede in het bezit zijn van het certificaat van bekwaamheid of van een diploma, dat recht geeft op het vervullen van dezelfde functies aan boord van een voor de grote visserij uitgerust vaartuig. Indien het vaartuig een motor heeft van een vermogen van minder dan 100 PK en er geen machinisten aan boord zijn, moet de schipper bovendien houder zijn van een vergunning als machinist.

Zeevisserij

betrokkene moet in het bezit zijn van het diploma van schipper ter visserij of een diploma dat recht geeft op de vervulling van dezelfde functies aan boord van een vaartuig voor de grote visserij.

Grote visserij

betrokkene moet in het bezit zijn van het diploma van kapitein ter visserij en 12 maanden als tweede kapitein hebben gevaren op de grote visserij of als schipper ter zeevisserij.

Alle categorieën visserij - alle vaartuigen

betrokkene moet het diploma van kapitein op de lange vaart of dat van kapitein ter koopvaardij hebben.

2. Personeel voor de machinekamer

Besluit no. 51.649 van 23 mei 1951 op de uitoefening van het beroep van hoofdmachinist, tweede machinist en hoofd van de wacht aan boord van handels- en vissersvaartuigen zoals gewijzigd bij besluit no. 53.925 van 25 september 1953, bij besluit van 20 september 1957 en bij besluit van 19 december 1959.
De hieronder genoemde diploma's of vergunningen gelden voor de bediening van de machines aan boord van handels- of vissersvaartuigen :
diploma machinist eerste klas van de koopvaardij
diploma machinist tweede klas van de koopvaardij
diploma van assistent machinist van de koopvaardij
diploma van machinist derde klas van de koopvaardij
machinistendiploma ter visserij
vergunning voor het bedienen van de motoren.

a) Functies van hoofdmachinist

Hoofdmachinist op een schip van 150 PK en meer.

Betrokkene moet in het bezit zijn van de vergunning voor de bediening van de betrokken motor, of van een diploma voor dezelfde werkzaamheden op een vaartuig met een hoger vermogen.

Hoofdmachinist op een vissersvaartuig met 101 tot 450 PK ter kustvisserij of ter zeevisserij.

Betrokkene moet in het bezit zijn van het machinistendiploma voor de visserij of elk ander diploma dat hem in staat stelt deze functie te bekleden op een vaartuig van een hoger vermogen.

Hoofdmachinist op een vaartuig van 151 tot 500 PK.

Betrokkene moet in het bezit zijn van het machinistendiploma 3e klas van de koopvaardij.

Hoofdmachinist op een vissers- of handelsvaartuig van 501 tot 1.000 PK.

Betrokkene moet in het bezit zijn van het diploma machinist 3e klas van de koopvaardij en 60 maanden na het behalen van dit diploma hebben gevaren.

Hoofdmachinist op een vissers- of handelsvaartuig van 1.001 tot 2.000 PK.

Betrokkene moet in het bezit zijn van het diploma machinist 2e klas van de koopvaardij.

b) Functies van tweede machinist

Tweede machinist op een vissersvaartuig van 400 PK of meer.

Betrokkene moet in het bezit zijn van de vergunning voor de bediening van de betrokken motor of een diploma dat hem in staat stelt dezelfde functie op een vaartuig met een groter vermogen uit te oefenen.

Tweede machinist op een vissersvaartuig van 401 tot 1.000 PK.

Betrokkene moet in het bezit zijn van het diploma machinist 3e klas van de koopvaardij of een diploma dat hem in staat stelt deze functie op een vaartuig met een groter vermogen waar te nemen.

Tweede machinist op een vissersvaartuig van 1.001 tot 2.000 PK.

Betrokkene moet voldoen aan de voor tweede machinist (401 tot 1.000 PK) vereiste voorwaarden en na het behalen van het diploma machinist 3e klas 24 maanden hebben gevaren.

c) Functie van hoofd van de wacht

Op een vissersvaartuig van 700 PK en meer.

Betrokkene moet in het bezit zijn van de vergunning voor het bedienen van de betrokken motor of een hoger diploma.

Hoofd van de wacht op een vissersvaartuig van 701 tot 2.500 PK.

Betrokkene moet in het bezit zijn van het diploma machinist 3e klas van de koopvaardij of een diploma dat hem in staat stelt deze functie waar te nemen op een vaartuig met een groter vermogen.

d) Telegrafist - electriciën

Besluit van 7 oktober 1952.

Vissersvaartuig - telegrafist.

Betrokkene moet in het bezit zijn van het diploma telegrafist - electriciën 1e of 2e klas van de koopvaardij en moet bovendien een jaar als telegrafist-electriciën hebben gevaren of in het bezit zijn van een diploma dat hem recht geeft deze functie aan boord van een passagiersvaartuig te bekleden.

X. CONTROLE

Op elk schip met meer dan 10 bemanningsleden worden vaste en plaatsvervangende afgevaardigden van het personeel aangesteld, wier statuut is geregeld bij de wetten van 16 april 1946, 7 juli 1947 en 7 december 1951.

Deze afgevaardigden hebben tot taak om de kapitein alle individuele of collectieve klachten over te brengen met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden en in het bijzonder tot de reglementering van de arbeid, de hygiëne, de veiligheid en de voeding; zij hebben evenwel geen enkele stem in de leiding van het schip. Tevens kunnen zij aan de inspecteur van scheepvaart en scheepsarbeid alle klachten of op- en aanmerkingen voorleggen met betrekking tot de toepassing aan boord van de wetsvoorschriften. De scheepvaartinspecteur kan zich bij zijn bezoeken door de bevoegde afgevaardigde doen begeleiden.

Ieder bemanningslid behoudt de mogelijkheid om zelf zijn klachten in te dienen, hetzij bij de kapitein, hetzij bij de reder, of ook wel bij de administrateur van de zeeliedenregistratie.

DE ITALIAANSE ZEEVISSERIJ

HOOFDSTUK I - DE VISSERSVLOOT

1. De Italiaanse zeevisserij wordt in drie categorieën ingedeeld :

a) de kustvisserij in de territoriale wateren;

b) de Middellandse Zee-visserij welke in de Middellandse Zee wordt uitgeoefend tussen de Straat van Gibraltar, de Dardanellen en het Kanaal van Suez;

c) de visserij buiten de genoemde zeestraten en grenzen.

Het Wetboek van Scheepvaart onderscheidt twee categorieën van schepen, nl. grote en kleine schepen. De grote schrepen zijn bestemd voor de visserij in open zee, het zijn dus de schepen met mechanische aandrijving of zeilschepen, die door hun bijzondere eigenschappen, uitrusting en inrichting van de verblijven voor de bemanning geschikt zijn voor de vaart in open zee. Alle andere schepen worden aangemerkt als kustschepen : zij zijn slechts geschikt voor de vaart langs de kust van het vasteland en van de Italiaanse eilanden op een afstand van niet meer dan 20 mijl.

Indeling volgens type van schip en vermogen van de motoren

	Aantal				BRT			
	1953	1963	1964	1966	1953	1963	1964	1966
Motorvissersvaartuigen								
0- 68 PK	1044	1353	1328	-	12186	12824	12403	-
70-109 PK	803	915	873	-	17646	19936	19214	-
110-149 PK	517	768	770	-	15773	23414	23230	-
150-199 PK	145	305	363	-	6688	13146	15660	-
200 PK en meer	136	232	271	-	16395	37120	44890	-
Totaal	2645	3573	3605	3752	68688	106440	115397	143177
Motorboten	5260	12477	13103	14445	18449	35828	37992	40993
Motorvissersvaartuigen en motorboten	7905	16050	16708	18197	87137	142268	153389	184170
Zeilschepen en roeiboten	38926	30322	29960	27838	56989	39330	38414	36777
Totaal	46831	46372	46668	-	144126	181598	191803	-

Het aantal motorvissersvaartuigen (met gemotoriseerde uitrusting) stijgt voortdurend : in het tijdvak 1953-1966 is het aantal motorvissersvaartuigen gestegen van 2645 tot 3752 eenheden, terwijl de tonnenmaat steeg van 68.688 tot 143.177 BRT.

De motorboten (zonder gemotoriseerde uitrusting) welke in het bijzonder voor de visserij langs de kust van de Middellandse Zee zijn uitgerust, zijn in aantal aanzienlijk gestegen : van 5260 tot 14.445, terwijl de tonnenmaat steeg van 18.449 tot 40.993 BRT.

Het aantal roei- en zeilschepen gaat elk jaar achteruit : in het tijdvak 1953-1966 daalde dit aantal van 38.926 tot 27.838 eenheden.

De bouw van koelschepen voor de visserij op de Atlantische Oceaan is in volle ontwikkeling. De totale tonnage is vooral toegenomen door deze soort schepen, die de vissersschepen van het ambachtelijke type van hun vooraanstaande plaats hebben verdrongen.

Door gemotoriseerde schepen
uitgeoefende visserij (1)
(Stand per 31 december 1966)

met sleepnet	motorvissersvaartuigen	3193
	motorboten	1215
met ringzegen	motorvissersvaartuigen	3441
	motorboten	535
beugvisserij	motorvissersvaartuigen	284
	motorboten	3307
andere methoden	motorvissersvaartuigen	5991
	motorboten	132

(1) De gegevens van deze tabel komen niet overeen met het aantal gemotoriseerde eenheden, omdat hetzelfde schip verschillende methoden kan toepassen.

Bijzondere installaties aan boord van motorvissersvaartuigen
(Stand per 31 december 1966)

Vriesinrichting	1778 eenheden
Koelcel	1043
Elektrisch peillood	1829
Ichthyoscoop	382
Radiotelefoon	1102
Radar	164

Een aanzienlijk gedeelte van de vissersschepen is van hout, terwijl de gemiddelde leeftijd wordt geschat op ongeveer 10 jaar. In dit verband kan worden opgemerkt, dat in de laatste jaren weer een belangrijk gedeelte van de houten schepen is aangebouwd met de steun van de Cassa per il Mezzogiorno (Ontwikkelingsfonds voor Zuid-Italië).

Behalve deze houten schepen welke vooral dienst doen voor de visserij langs de kust van de Middellandse Zee, zijn er ongeveer 92 schepen met een gemiddelde tonnage van 900 BRT welke voor de visserij op de Atlantische Oceaan worden gebruikt.

De aandrijving van de gemotoriseerde schepen geschiedt gewoonlijk met een Diesel-motor.

HOOFDSTUK II - IN DE ZEEVISSERIJ WERKZAME PERSONEN

Het aantal van de in de zeevisserij en nevenbedrijven werkzame personen bedroeg einde 1966 totaal 119.634 eenheden, waarvan 45.150 personen de visserij als hoofdberoep en 72.358 personen als nevenberoep uitoefenden, terwijl 2.126 personen werkzaamheden op de wal verrichtten. Over de verdeling in loontrekkenden en zelfstandigen zijn geen gegevens beschikbaar.

De ontwikkeling van de werkgelegenheid van 1958 tot en met 1965 is in onderstaande tabel weergegeven :

in de visserij werkzame personen			
jaar	varend	op de wal	totaal
1958	125320	7572	132892
1959	129750	7707	137456
1960	131300	6246	137547
1961	124888	4383	129271
1962	119452	4382	123834
1963	116525	3289	119814
1964	115014	1952	116966
1965	115365	2621	117986

Onderstaande tabel geeft een indeling volgens het type van schip van 1955 tot en met 1964 :

Indeling volgens type van schip

ITALIE

1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
22605	22962	23159	23270	18400	19384	19917	20005	20116	20452	.
26502	28134	30251	32065	21666	28472	31090	32206	32995	34348	.

HOOFDSTUK III - HET VISSERSBEROEP EN DE BEROEPSORGANISATIE

A. ORGANISATIE

1. De in de visserij tewerkgestelde personen behoren tot de volgende beroepsorganisaties :

- LIBERPESCA, aangesloten bij de CISL (Confederazione italiana sociale lavoratori);
- UIL PESCA, aangesloten bij de UIL (Unione italiana lavoratori);
- Sindacato italiano pescatori, aangesloten bij de CGIL (Confederazione generale italiana lavoratori);
- Federazione nazionale lavoratori della pesca, aangesloten bij de CISNAL.

2. De zelfstandige vissers hebben geen eigen beroepsorganisatie. Zij zijn grotendeels aangesloten bij coöperaties.

3. De beroepsorganisaties van de reders is de Federpesca (Federazione nazionale delle Imprese di pesca), welke is aangesloten bij de Confindustria.

Hieronder vallen de federatie voor de oceaanvisserij, de federatie voor de visserij in de Middellandse Zee en de federatie van vissers in de binnenwateren, viskwekerijen en machinale nettenfabrieken. De plaatselijke redersverenigingen zijn aangesloten bij de afzonderlijke beroepsorganisaties.

4. Coöperaties

Wat de coöperaties betreft kan slechts het aantal in het Algemene Register voor het Coöperatiewezen ingeschreven coöperaties worden opgegeven : dit bedroeg op 31 december 1966 309 eenheden.

90 % van de visserscoöperaties zijn producentencoöperaties, terwijl de overige verkoop- of andere coöperaties zijn.

De meest voorkomende vorm van coöperatie in de visserij zijn de producenten- en dienstverleningscoöperaties. In de meeste gevallen zijn het vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid.

Evenals alle andere coöperaties vallen zij onder artikel 2511 en volgende van het Burgerlijk Wetboek (Boek V : Van de arbeid) en onder het wetsdecreet van 14 december 1947, nr. 1577, dat voorschriften met betrekking tot coöperaties behelst.

Het aantal leden is bij elke coöperatie weer verschillend; volgens de wet kunnen er nooit minder dan negen leden zijn. De onderhavige coöperaties bewegen zich slechts op het plaatselijke of regionale vlak.

B. BETREKKINGEN TUSSEN WERKGEVERS EN WERKNEMERS

De betrekkingen tussen werkgevers en werknemers zijn, in de visserij geregeld in het Wetboek van Scheepvaart (artikel 323 tot en met 375), alsmede in de plaatselijke collectieve arbeidsovereenkomsten.

Er bestaan geen paritaire organen waarin nationale of regionale vakverenigingen voor de visserij zijn vertegenwoordigd.

Toch bestaat er een enkele plaatselijke overeenkomst, b.v. die van Mazara del Vallo, waarin de oprichting van een paritaire commissie wordt voorgeschreven; deze commissie beslecht als eerste instantie eventuele geschillen naar aanleiding van de toepassing van de collectieve arbeidsovereenkomst inzake de aanmonstering van de bemanningen van Mazara del Vallo.

Deze overeenkomst is nogal belangrijk, omdat zij betrekking heeft op 2.000 zeelieden welke op 250-300 vissersvaartuigen voor de visserij in de Straat van Sicilië worden aangemonsterd en deze bemanningen inkomsten verschaft welke over het algemeen hoger zijn dan de tot nu toe geldende.

De vertegenwoordigende bevoegdheid van de verenigingen van werknemers hangt zowel op het nationale als communautaire vlak af van de bevoegdheid der nationale vakbonden waaronder zij vallen. Bij Federpesca, welke de enige nationale redersvereniging voor de visserij is, zijn vrijwel alle reders voor de visserij op de Oceaan en op de Middellandse Zee aangesloten.

De Federpesca is aangesloten bij de Europêche, de te Brussel gevestigde Vereniging van de nationale bonden der visserijbedrijven in de EEG.

C. COLLECTIEVE ARBEIDSOVEREENKOMSTEN

1. Er bestaan op dit gebied geen nationale of regionale collectieve arbeidsovereenkomsten. Het is namelijk zo, dat in elke vissershaven tussen de vertegenwoordigers van de organisaties van werkgevers en werknemers een collectieve arbeidsovereenkomst wordt gesloten, welke uitsluitend van kracht is voor de aanmonstering van zeelieden op de in die havens geregistreerde schepen. Hun werkingssfeer blijft dus beperkt tot het plaatselijke vlak.

2. De inhoud van de plaatselijke c.a.o.'s varieert naar gelang van de haven en de daar geldende gebruiken. Dit is het voornaamste beletsel voor het sluiten van een nationale c.a.o.

3. De arbeidsvoorwaarden zijn uiteenlopend geregeld naar gelang van de uitgeoefende visserij en verschillen naar gelang het visserij met sleepnetten dan wel mediterrane visserij betreft.

4. De werkelijke toepassing van de bepalingen van het wetboek en van de arbeidsovereenkomsten wordt gecontroleerd door de scheepvaartinspectie. Eventuele geschillen worden voor de gewone rechterlijke instantie gebracht, indien de scheepvaartinspectie geen minnelijke schikking tot stand heeft weten te brengen.

5. Indien een collectieve arbeidsovereenkomst ontbreekt, worden de arbeidsvoorwaarden voor de visserij ten aanzien van de niet bij de wet geregelde onderwerpen bepaald door gebruik en gewoonten.

D. PROCEDURE VOOR DE BESLECHTING VAN COLLECTIEVE ARBEIDS- EN VISSERIJCONFLICTEN

Indien de gesloten overeenkomst niet is nagekomen, brengen partijen hun geschil voor de plaatselijke haveninstantie (Havencommandant - Afdeling Geschillen) die ervoor moet zorgen dat de overeenkomst volgens de meest juiste interpretatie wordt nageleefd.

HOOFDSTUK IV - AANMONSTERINGSVOORWAARDEN EN -OVEREENKOMSTEN

A. JURIDISCHE GRONDSLAG

De arbeidsvoorwaarden van schepelingen zijn geregeld in het Wetboek van Scheepvaart, zoals goedgekeurd bij het decreet van 30 maart 1942 no. 327 alsmede in het desbetreffende uitvoeringsreglement zoals goedgekeurd bij het decreet van 15 februari 1952 no. 328.

Indien er geen collectieve arbeidsovereenkomst is, worden de arbeidsvoorwaarden van de vissers ten aanzien van de niet bij de wet geregelde onderwerpen bepaald door het gebruik en de gewoonten.

Italië heeft de conventie no. 114 van het IAB met betrekking tot de aanmonsteringsovereenkomst voor vissers geratificeerd.

B. AANMONSTERING

Voor de aanmonstering van zeelieden zijn op het grondgebied van Italië krachtens de wet bijzondere kantoren opgericht (plaatsingsbureaus voor zeelieden).

In verband met het aanhoudende gebrek aan gespecialiseerde arbeidskrachten, geschiedt de tewerkstelling in de visserij meestal door middel van rechtstreekse aanwerving en slechts zelden door bemiddeling van de plaatsingsbureaus.

C. INHOUD VAN DE OVEREENKOMST

1. De aanmonsteringsovereenkomst voor schepelingen bij de zeevisserij moet, op straffe van nietigheid, worden aangegaan bij openbare acte ten overstaan van de ambtenaar van aanmonstering. Indien de overeenkomst in het buitenland wordt gesloten, dient deze te worden verleden in het Consulaat.

2. De overeenkomst moet, eveneens op straffe van nietigheid, worden aangetekend door de ambtenaar van aanmonstering op de monsterrol of op de vergunning.

3. In het Wetboek van Scheepvaart is uitdrukkelijk bepaald, dat de werknemer alvorens de overeenkomst te ondertekenen, van de inhoud der overeenkomst, middels lezing en uitlegging, kennis dient te nemen. Uit de overeenkomst moet blijken, dat aan deze formaliteit is voldaan.

4. Indien de aanmonstering in een plaats in het buitenland geschiedt, waar geen consulaat is gevestigd, dient de overeenkomst, op straffe van nietigheid, schriftelijk te worden aangegaan in tegenwoordigheid van twee getuigen en bij de scheepspapieren te worden bewaard.

5. De aanmonsteringsovereenkomst voor werkzaamheden op schepen van niet meer dan 5 BRT kan ook mondeling worden aangegaan.

6. De aanmonsteringsovereenkomst dient verschillende gegevens te bevatten :

a) de naam en het nummer van het schip waarop de aangemonsterde dienst zal doen. De aangemonsterde kan echter, op grond van een bijzondere clausule in de overeenkomst, eveneens dienst doen op een niet nader omschreven aan de reder toebehorend schip, of achtereenvolgens op andere schepen;

b) de naam, het geboortejaar en de plaats van inwoning, het bureau van inschrijving en het registratienummer van de aangemonsterde;

c) de hoedanigheid en taak van de aangemonsterde;

d) indien de aanmonstering per reis geschiedt, de te verrichten reis of reizen en de dag waarop de dienst van de aangemonsterde een aanvang neemt. Indien de aanmonstering voor een bepaalde tijd geschiedt, de datum van inwerkingtreding en de duur van de overeenkomst;

e) de wijze en hoogte van de beloning;

f) plaats en datum van het sluiten der overeenkomst;

g) een vermelding van de eventueel geldende collectieve arbeidsovereenkomst.

7. Indien uit de overeenkomst of uit de aantekeningen op de monsterrol of uit de monstervergunning niet blijkt, dat de zeeman is aangemonsterd per reis of voor een bepaalde tijd, zijn op de verbintenis de bepalingen voor overeenkomsten voor onbepaalde tijd van toepassing.

8. Het loon van de aangemonsterde kan bestaan uit :

a) een vast bedrag voor de gehele duur van de reis;

b) een vast bedrag per maand of over een ander tijdsbestek;

c) een aandeel in de opbrengst van de reis met of zonder vaststelling van een gegarandeerd minimum;

d) deels uit een vast periodiek bedrag en deels uit een aandeel in de opbrengst van de reis of een vergoeding in natura.

8. Op ieder schip, op een voor de bemanning toegankelijke plaats, dient een bord te worden aangebracht waarop de bepalingen van de wet en de op de aanmonstering betrekking hebbende voorschriften, de collectieve arbeidsovereenkomsten, de dienstreglementen en alle andere voorschriften welke de ambtenaar van aanmonstering nodig acht, zijn aangeplakt.

D. BIJZONDERE SOORTEN VAN OVEREENKOMSTEN

1. De aanmonsteringsovereenkomst kan voor één bepaalde reis of voor verscheidene reizen worden gesloten; zij kan ook worden gesloten voor bepaalde of onbepaalde tijd.

2. Een overeenkomst voor een bepaalde tijd of voor verscheidene reizen mag niet worden aangegaan voor langer dan een jaar; een overeenkomst welke voor een langere periode is aangegaan, wordt beschouwd als een overeenkomst voor onbepaalde tijd.

3. Voor de gevolgen van de aanmonsteringsovereenkomst wordt onder reis verstaan de gehele duur van de vaart.

4. Wanneer de schepeling op grond van verscheidene overeenkomsten voor één reis, van verscheidene overeenkomsten voor bepaalde tijd of van verscheidene overeenkomsten van beiderlei soort gedurende een periode van meer dan één jaar onafgebroken in dienst van dezelfde reder is geweest, wordt de verbintenis geregeld door de bepalingen van de aanmonsteringsovereenkomst voor onbepaalde tijd. Het dienstverband wordt geacht niet te zijn onderbroken, wanneer tussen de beëindiging van de ene overeenkomst en het sluiten van de volgende niet meer dan 60 dagen zijn verlopen.

E. VEREISTEN VOOR AANMONSTERING

1. Lichamelijke geschiktheid

a) Minimumleeftijd

De minimumleeftijd voor het verrichten van werkzaamheden als visser is 15 jaar, hetgeen overeenkomt met de minimumleeftijd welke het Wetboek van Scheepvaart voorschrijft voor de inschrijving van schepelingen in het schepelingenregister van de eerste en derde klasse. Minderjarigen van nog geen 15 maar ouder dan 10 jaar, kunnen worden ingeschreven als zij leerling van een zeevaartschool zijn.

Italië heeft de internationale arbeidsconventie no. 112 (IAB) met betrekking tot de minimumleeftijd geratificeerd.

b) Medische voorwaarden

Medische verklaringen dat de schepeling geschikt is voor het verrichten van werkzaamheden aan boord van een schip, zijn verplicht; elke schepeling die in de eerste en derde categorie van schepelingen is geregistreerd en dienst wenst te nemen aan boord van een vissersschip met een monsterrol of van een vissersschip met een enkele vergunning, als het schepen van meer dan 10 BRT betreft, zijn verplicht zich aan een medisch onderzoek te onderwerpen. De medische verklaringen worden afgegeven overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk wetsdecreet van 14 december 1933 no. 1773, zoals vervangen door de wet van 22 januari 1934 no. 244, gewijzigd en aangevuld bij de wet van 28 oktober 1962 no. 1602. Italië heeft de conventie no. 113 (IAB) met betrekking tot het medisch onderzoek van vissers geratificeerd.

C. BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR JONGEREN

Jeugdige werknemers die de leeftijd van 19 jaar nog niet hebben bereikt, mogen niet worden aangesteld voor het verrichten van werkzaamheden in de machinekamer.

2. Arbeidsbekwaamheid

Het zeevarend personeel is in de volgende beroepscategorieën ingedeeld :

a) dekdienst :

- gezagvoerder;
- kapitein op de grote vaart;
- eerste stuurman op de grote vaart;
- stuurmansleerling op de grote vaart;
- bootsman ter koopvaardij;
- bootsman ter visserij;
- volmatroos op de kleine vaart;
- volmatroos ter visserij in de Middellandse Zee;
- schipper van een kleine vissersboot (capo barca) voor de vaart op Italiaanse havens;
- schipper van een kleine vissersboot (capo barca) voor plaatselijk vervoer;

- schipper van een kleine vissersboot (capo barca) ter kustvisserij;
- stuurman voor plaatselijk vervoer;
- stuurman ter kustvisserij.

b) machinedienst :
- hoofdwerktuigkundige;
- tweede werktuigkundige;
- derde werktuigkundige;
- leerling werktuigkundige;
- machine-opzichter eerste klasse;
- machine-opzichter tweede klasse;
- stoker;
- monteur;
- matroos-monteur;

c) boorddienst :
- scheepsarts;
- marconist.

F. AANTAL EN SAMENSTELLING VAN DE BEMANNING

Het zich aan boord van vissersvaartuigen bevindende personeel dient een technische en algemene bekwaamheid te hebben om de werkzaamheden aan boord naar behoren te kunnen vervullen, in het bijzonder met het oog op het behoud van het schip en de veiligheid van de vervoerde personen.

Hierop wordt controle uitgeoefend door de havencommandant, die onder meer toeziet op de toepassing van de wettelijke voorschriften inzake het minimumaantal personeel voor de dek- en machinedienst en hun relatieve graden, alsmede op de samenstelling en het minimumaantal van de gehele bemanning.

Artikel 426 van het Reglement tot uitvoering van het Wetboek van Scheepvaart bepaalt, dat de havencommandant ten aanzien van de samenstelling van de bemanning van het schip de uitsluitende bevoegdheid heeft om :

- vast te stellen of de bemanning bestaat uit het voor de veiligheid noodzakelijke aantal hogere en lagere personeelsleden;

- erop toe te zien, dat de voor schepelingen geldende arbeidswetten en voorschriften inzake de hygiëne en verblijfsruimten voor de bemanning worden nageleefd;
- erop toe te zien, dat de eventueel door het Ministerie van Koopvaardij of bij de collectieve aanmonsteringsovereenkomsten voorgeschreven lijsten voor de scheepsuitrusting is voldaan.

Indien er geen lijsten voor de scheepsuitrusting zijn vastgesteld, dient de havencommandant, na de betrokken vakverenigingen te hebben gehoord, erop toe te zien, dat de door de reder voorgestelde lijst ten aanzien van de numerieke en kwalitatieve samenstelling voldoet aan de eisen op het gebied van de technische diensten en scheepsbenodigdheden welke in verband met de kenmerken, de bestemming en het gebruik van het schip gesteld kunnen worden.

De havencommandant is bevoegd het uitvaren van een schip te verbieden, wanneer de bemanning niet overeenkomstig bovenstaande normen is samengesteld.

Volgens rondschrijven no. 1 van 27.2.1965 voor vissersvaartuigen welke verder dan de zeestraten gaan, dienen behalve de kapitein en de hoofdwerktuigkundige een eerste stuurman en een tweede werktuigkundige met de titels respectievelijk van bootsman ter visserij en machine-opzichter tweede klasse aan boord aanwezig te zijn. Bij gebrek aan personeel met de vereiste beroepsbekwaamheid geldt dit niet voor de schepen van nog geen 500 BRT.

Hier volgen enkele voorbeelden :

a) Bij de sleepnetvisserij is het aantal leden van het varende dek- en machinedienstpersoneel als volgt :

motorvissersboten	50 PK	4 leden
"	60-75 PK	5 "
"	80-90 PK	6 "
"	100-110-120 PK	8 "
"	150-165 PK	9 "
"	200 PK en meer	10 "

Op schepen met een grotere tonnenmaat omvat het hogere personeel een kapitein, een eerste en tweede stuurman, een hoofdwerktuigkundige, een eerste en tweede machine-opzichter en een chef van de visvangst. Het totale aantal varende personeelsleden, met inbegrip van de officieren, bedraagt 25 tot 26 man voor schepen van meer dan 300 ton die verder dan de zeestraten gaan en 50 tot 60 man voor schepen die op de Atlantische Oceaan vissen.

b) Voor de schepen die vissen met een ringzegen, varieert de bemanning van een minimum van 10 tot 12 tot een maximum van 22 tot 24 man, de scheepsofficieren inbegrepen.

c) De collectieve arbeidsovereenkomst voor de aanmonstering van de bemanningen van Mazara del Vallo.

Visserij in de wateren van Vrelibia : negen schepen
Visserij in de wateren van Lampedusa : elf schepen.

G. BEEINDIGING VAN DE OVEREENKOMST

Indien de reder of de aangemonsterde het contract wenst op te zeggen, dient hij de opzeggingstermijnen in acht te nemen welke zijn vastgesteld bij de wet, indien het overeenkomsten voor onbepaalde tijd betreft, bij collectieve overeenkomsten indien het een overeenkomst voor bepaalde tijd betreft, of bij gebreke hiervan door het gebruik.

Van deze voorschriften kan in individuele overeenkomsten slechts in het voordeel van de aangemonsterde worden afgeweken.

Indien een schepeling op grond van verscheidene overeenkomsten voor een reis, van verscheidene overeenkomsten voor bepaalde tijd of van verscheidene overeenkomsten van beiderlei soort gedurende een periode van meer dan een jaar onafgebroken in dienst van dezelfde reder is geweest, wordt de verbintenis geregeld door de bepalingen van de aanmonsteringsovereenkomst voor onbepaalde tijd. Het dienstverband wordt geacht niet te zijn onderbroken wanneer tussen de beëindiging van de ene overeenkomst en het sluiten van de volgende, niet meer dan 60 dagen zijn verlopen.

Overeenkomst van Mazare del Vallo

De in- en ontschepingsformaliteiten geschieden ten overstaan van de havencommandant. Van de ontscheping dient ten minste 8 dagen van te voren mededeling te worden gedaan. Indien deze termijn niet in acht wordt genomen, is de in gebreke gebleven partij gehouden een vergoeding aan de andere partij te betalen welke gelijk is aan het in artikel 14 van de onderhavige overeenkomst vermelde loon. In geval van verkoop gedurende de visperiode heeft de bemanning recht op een vergoeding van 8 dagen boven de reeds genoemde vergoeding. Indien de verkoop van het schip in een andere haven dan in de haven van aanmonstering geschiedt, moet de bemanning geheel op kosten van de reder naar laatstgenoemde haven worden teruggebracht en heeft zij recht op een vergoeding van 15 dagen.

HOOFDSTUK V - LOON EN WIJZEN VAN BELONING

A. WETTELIJKE VOORSCHRIFTEN

a) Gezien de talrijke plaatselijke en provinciale collectieve arbeidsovereenkomsten en bij gebrek aan dergelijke overeenkomsten, de veelvuldige toepassing van gebruiken en gewoonten, is deze materie zeer uiteenlopend geregeld en is het bijna onmogelijk deze tot in bijzonderheden te bestuderen.

Krachtens artikel 43 van het wetsdecreet van 23.11.1944 no. 369 dienen er altijd bepalingen omtrent de beloning te worden vastgesteld. Alle collectieve arbeidsovereenkomsten voor de part- of deelvisserij bevatten dergelijke bepalingen.

b) Wij zullen ons dan ook beperken tot de bespreking van de bepalingen van enkele collectieve arbeidsovereenkomsten. Deze kunnen weliswaar niet als maatstaf gelden voor de gehele visserij in Italië, maar zijn toch van nut om een inzicht te verkrijgen in de huidige tendensen op dit gebied. De onderstaande contractuele bepalingen hebben voornamelijk betrekking op de oceaanvisserij.

B. WIJZEN VAN BELONING

De voornaamste in de visserij gebruikelijke wijzen van beloning zijn als volgt :

a) betaling van een vast maandelijks bedrag met een aandeel in de opbrengst van de reis (geloste vangst);

b) betaling van een bedrag uitgedrukt in een percentage van de produktie met of zonder gegarandeerd minimum (part- of deelvisserij).

De in Italië meest voorkomende overeenkomst is die waarbij de werknemers deelnemen in de winst en in het verlies, zodat de bemanning "op part" wordt beloond.

a) Vast loon

Het gegarandeerde loon omvat de volgende elementen :

1. vast maandloon;
2. vergoeding wegens hoge kosten van levensonderhoud vastgesteld naar gelang de rang van het varend personeel;

3. vergoeding wegens mijnenrisico;
4. betaling van een vast bedrag voor buitengewone arbeid;
5. maandelijks gedeelte van de kerstgratificatie;
6. maandelijks gedeelte van de paasgratificatie;
7. maandelijks gedeelte van het vakantiegeld;
8. maandelijks gedeelte van de uitkering voor feestdagen;
9. een vaste vergoeding voor het wassen van het linnengoed;
10. maandelijks gedeelte van de anciënniteitspremie;
11. vergoeding voor vier maandelijkse rustdagen.

Aan het einde van elke reis wordt aan de bemanning een premie uitbetaald ter hoogte van een bepaald percentage voor elke 100 kg van de geloste bevroren vis. Het bedrag van de premie is voor elk schip weer anders.

Volgens een van de meest recente arbeidsovereenkomsten voor de oceaanvisserij wordt aan de leden van de bemanning het hieronder vermelde maandloon uitbetaald :

Dekdienst		Machinedienst	
Kapitein	300.000 lire	Hoofdwerktuigkundige	300.000 lire
Eerste stuurman	181.378 "	Tweede werktuigkundige	181.378 "
Tweede stuurman	171.879 "	Derde werktuigkundige	171.879 "
Bootsman	160.000 "	Electriciën	150.000 "
Nettenmaker	180.000 "	Smeerder	121.403
Kok	140.000 "	Machinekamerjongen	90.365
Matroos	120.000 "		
Dekjongen	64.505 "		

Deze bedragen omvatten dus bovengenoemde loonelementen, behalve de kostvergoeding en de premie op de bevroren vis.

Beloning in de haven van aanmonstering

Gedurende het verblijf in de haven voor het normale onderhoud, kalfatering, revisie van de motor, ombouwen en verven van het schip, enz. wordt aan het personeel dat zich aan boord bevindt, het volgende dagloon uitbetaald (dit heeft betrekking op de kosten van onderhoud, met uitsluiting van elke bijkomende vergoeding).

- Kapitein	5.140 lire	Kok	2.210 lire
- Hoofdwerktuigkundige	5.140 "	Smeerder	2.050 "
- Eerste stuurman	3.130 "	Volmatroos	2.030 "
- Tweede werktuigkundige	3.130 "	Aankomend matroos	1.500 "
- Bootsman	2.560 "	Dekjongen	1.220 "
- Nettenmaker	3.010 "		
- Electriciën	2.430 "		

b) Beloning op part

De beloning op part bestaat uit een deel van de nettobesomming van de verkochte vis. In vele partovereenkomsten wordt bepaald, dat de leden van de bemanning recht hebben op een gegarandeerd minimumbeloning.

Partovereenkomsten bevatten geen loonelementen van een vast loon, omdat deze in het aan de bemanning toekomende deel van de besomming zijn inbegrepen.

Bij de verdeling van de winst worden van de bruto opbrengst van de produktie de volgende uitgaven afgetrokken :

a) kosten van de voeding aan boord;
b) kosten wegens verbruik van brandstoffen en smeeroliën;
c) kosten voor kleine reparaties wegens het normale onderhoud van de netten;
d) kosten van het ijs voor de conservering van het produkt;
e) emballagekosten;
f) kosten van verzending of vervoer van het produkt, hetzij franco hetzij onder rembours.

Al deze posten welke in de collectieve arbeidsovereenkomst van 10 oktober 1937 voorkomen en krachtens artikel 43 van het wetsdecreet van 23 november 1944 no. 369 nog van kracht zijn, dienen slechts als voorbeeld, aangezien, zoals reeds is opgemerkt, de bestaande contracten een plaatselijk karakter dragen en nog andere kosten vermelden welke van de bruto opbrengst worden afgetrokken alvorens de winst wordt verdeeld.

Krachtens de deel- of partovereenkomst voor de oceaanvisserij wordt het globale voor de bemanning bestemde gedeelte van de besomming als volgt verdeeld :

Dekdienst		Machinedienst	
	Part		Part
Kapitein	2	Hoofdwerktuigkundige	2
Eerste stuurman	1 1/2	Tweede werktuigkundige	1 1/2
Tweede stuurman	1 1/4	Derde werktuigkundige	1 1/4
Bootsman	1 1/2	Korporaal	1 1/4
Nettenmaker	1 1/2	Electriciën	1 1/4
Volmatroos	1	Opzichter van de vrieskamer	1 1/4
Aankomend matroos	3/4	Smeerder	1
Dekjongen	1/2	Machinekamerjongen	3/4

De aldus uitbetaalde beloning omvat alle loonelementen van het vaste loon, alsmede de kootvergoeding en de premie op het bevroren produkt, welke in het geval van betaling van een vast loon worden uitbetaald op de wijze als in onderstaande paragrafen nog zal worden uiteengezet.

Zo is in de collectieve arbeidsovereenkomst van Mazara del Vallo het volgende bepaald :

het bedrag van de opbrengst van de verkochte vis wordt na aftrek van de kosten als volgt verdeeld :

a) Visserij in de wateren van Lampedusa - tot 30 april 1967 :

46 % voor de bemanning - 54 % voor de reder

afval en verlies worden tot 5 % van de nettobesomming afgetrokken; het meerdere komt ten laste van de reder;

b) Visserij in de wateren van Kelibia - tot 30 april 1967 :

47 % voor de bemanning - 53 % voor de reder

afval en verlies worden tot 4 % van de nettobesomming afgetrokken; het meerdere komt ten laste van de reder;

c) Visserij in de wateren van Lampedusa - van 1 mei 1967 tot en met 31 december 1967 :

47 % voor de bemanning - 53 % voor de reder

afval en verlies worden tot 6 % van de nettobesomming afgetrokken; het meerdere komt ten laste van de reder;

d) Visserij in de wateren van Kélibia - van 1 mei 1967 tot en met 31 december 1967 :

48 % voor de bemanning - 52 % voor de reder

afval en verlies worden tot 5 % van de nettobesomming afgetrokken; het meerdere komt ten laste van de reder.

e) Verdeling van het percentage voor de bemanning :

- kapitein	: 2	part
- hoofdwerktuigkundige	: 1,3/4	part
- chef van de visvangst	: 1,1/2	part
- tweede werktuigkundige	: 1 1/4	part
- matroos	: 1	part

Van de 2 1/2 part voor de andere opvarenden behalve die met de rang van matroos is 50 % voor de bemanning en 50 % voor de reder.

f) De bemanning is bevoegd een eigen vertegenwoordiger aan te wijzen die de tezamen met de reder gedragen kosten en de verkoop van de gevangen vis controleert.

g) Indien de reder aan de personeelsleden werkzaamheden aan land opdraagt (kalfateren, verven, werkzaamheden aan de motor), wordt de volgende vergoeding uitbetaald :

kapitein en hoofdwerktuigkundige	:2.900 lire
chef van de visvangst en tweede werktuigkundige	:2.400 lire
matroos	:2.200 lire

Het aangemonsterde personeel dat geen werkzaamheden aan land verricht, heeft geen recht op deze vergoeding.

h) Voor het vissen in de wateren van Kelibia en Lampedusa heeft elk lid van de bemanning recht op een gegarandeerd minimum maandloon :

kapitein en hoofdwerktuigkundige	:80.000 lire
chef van de visvangst en tweede werktuigkundige	:55.000 lire
matroos	:42.000 lire

Deze minimumbedragen hebben uitsluitend betrekking op het gegarandeerde loon en hebben dus niets te maken met de vergoedingen wegens ongevallen, ziekte en andere redenen, aangezien de bestaande voorschriften van de instellingen op het gebied van sociale voorzorg en onderlinge bijstand op het stuk van de verschuldigde bijdragen ongewijzigd blijven.

Collectieve arbeidsovereenkomst van de haven van Livorno

De verdeling van de winst is als volgt : 60 % voor de reder, 40 % voor de bemanning.

Het aandeel van de bemanning wordt weer als volgt verdeeld : Kapitein en hoofdwerktuigkundige : twee part - Eerste stuurman, tweede werktuigkundige en nettenmaker : 1 1/2 part - Tweede stuurman, derde en vierde werktuigkundige, electriciën, opzichter van de vrieskamer en kok : 1 1/4 part - Bootsman, smeerder, monteur, matroos : 1/2 part.

C. DE CRITERIA VOOR DE VASTSTELLING VAN HET LOON

De criteria voor de vaststelling van het loon, zowel in geval van betaling van een vast loon als in het geval van deelvisserij, worden bepaald door de rang aan boord, de leeftijd, het type van schip en de aard van de visserij.

D. VERGOEDING IN NATURA

1. Krachtens de overeenkomsten voor de deelvisserij hebben de bemanning en de reder recht op een gelijk aandeel van het produkt dat van de bruto opbrengst wordt afgetrokken. Deze vergoeding, welke bij de visserij in de Middellandse Zee wordt uitgedeeld telkens wanneer het schip een haven binnenloopt, wordt voor de oceaanvisserij uitbetaald in geld.

Aan het eind van de reis worden gedurende het lossen van de vis vier kisten vis van tweede kwaliteit opzij gezet om in gelijke delen tussen de leden van de bemanning en de reder te worden verdeeld (overeenkomst van Mazara del Vallo).

2. Kostvergoeding

Indien het schip geen maaltijden verschaft of in bijzondere gevallen waarin de reder niet in staat is voeding in natura te verstrekken (bijvoorbeeld : tijdens de aanwerving, dagen waarop het schip wordt gedesinfekteerd, waarop de keuken is gesloten enz.), betaalt de reder tijdens de duur van de aanmonsteringsovereenkomst ter vervanging van de voeding een dagelijkse vergoeding welke tussen partijen van geval tot geval wordt vastgesteld en afhankelijk is van de samenstelling van de maaltijden overeenkomstig de lijsten van levensmiddelen en van de mogelijkheden van de plaats waar het schip zich bevindt.

Als de voeding moet worden berekend als loonelement of als factor voor de berekening van vergoedingen (bijvoorbeeld voor de vergoeding bij niet-inachtneming van de opzeggingstermijn, vergoeding bij de ontbinding van de arbeidsovereenkomst, dagvergoeding wegens ziekte of ongeval, kerstgratificatie, enz.), wordt het bedrag van de voeding volgens onderstaande tabel berekend :

- kapitein en hoofdwerktuigkundige	15.000 lire per maand
- officieren en leerling-officieren	13.500 lire per maand
- onderofficieren	11.400 lire per maand
- lager personeel	9.600 lire per maand

3. Vergoeding voor kleding

Volgens sommige overeenkomsten wordt aan het dek- en machinedienstpersoneel een vergoeding voor de kleding uitbetaald; deze vergoeding varieert tussen 1.000 en 7.000 lire voor elke maand varen.

4. Uitrusting van de slaapplaatsen

Meestal is de reder gehouden de bemanning te voorzien van de nodige uitrusting voor de slaapplaatsen. Soms wordt deze uitrusting vervangen door een vergoeding.

E. PREMIES BIJ DE VISSERIJ

1. Bevroren produkten

Hieronder is als voorbeeld een tabel afgedrukt welke voorkomt in een van de aanmonsteringsovereenkomsten op basis van vast loon en welke het bedrag aangeeft dat de reder bij wijze van premie op het bevroren produkt aan de leden van de bemanning uitbetaald.

Op de hoeveelheid bevroren vis welke in de haven van bestemming wordt gelost of overgeladen, zonder onderscheid van kwaliteit en hoeveelheid, wordt voor elke 100 kg het volgende bedrag uitbetaald :

- kapitein	95	lire per 100 kg.
- hoofdwerktuigkundige	95	" " " "
- eerste stuurman en tweede werktuigkundige	55	" " " "
- tweede stuurman en derde werktuigkundige	45	" " " "
- radiotelegrafist en leerling-stuurman en -werktuigkundige	43	" " " "
- bootsman, nettenmaker, chef van de koelkamer	40	" " " "
- korporaal van de machinekamer, kok, electriciën	40	" " " "
- smeerder	35	" " " "
- matroos	35	" " " "
- aankomend matroos	25	" " " "
- dekjongen	20	" " " "

2. Stuwage

De reder betaalt een vergoeding van 40 lire per 100 kg aan die leden van de bemanning die daadwerkelijk meehelpen aan de stuwage; deze vergoeding wordt berekend naar verhouding van het aantal gewerkte uren, zonder onderscheid van graad.

3. Overlading

a) Soms behoudt de reder zich het recht voor om de visvangstperiode te verlengen door overlading van de gevangen vis van het ene op het andere vissersvaartuig. In dergelijke gevallen mag de bemanning niet langer dan 130 dagen buiten de haven van aanmonstering worden gehouden, behalve in gevallen van overmacht.

b) Indien dit zich voordoet, wordt het bedrag op de gevangen vis (zie tabel) berekend over de totale in de haven van bestemming door elk schip geloste produktie :

a) het bedrag van de tabel over de eerste 120 ton van de produktie;

b) verhoging met 20 % op het bedrag van de tabel voor de gehele hoeveelheid boven de 120 ton;

c) voor de overlading wordt zowel aan de bemanning van het schip dat de vis aflevert als aan de bemanning van het schip dat de vis ontvangt, een vergoeding voor elke 100 kg uitbetaald. Deze vergoeding wordt gegeven voor alle overladingswerkzaamheden op welk uur en op welke plaats ook, om het even of de overlading gedurende de normale arbeidstijd dan wel daarbuiten geschiedt, des nachts of gedurende zon- en feestdagen.

c) Deze vergoeding wordt gegeven aan elk schip; de kapitein van elk schip deelt het geld uit aan de leden van de bemanning die daadwerkelijk de overladingswerkzaamheden verrichten, een en ander naar verhouding van het aantal gewerkte uren en zonder onderscheid van graad.

4. Mijnengevaar

Een andere premie, welke per maand wordt berekend, is de vergoeding wegens mijnengevaar; deze is als volgt :

- kapitein	6.420 lire
- hoofdwerktuigkundige	6.420 "
- eerste stuurman	5.190 "
- tweede stuurman	5.190 "
- tweede werktuigkundige	5.190 "
- derde werktuigkundige	5.190 "
- bootsman	3.000 "
- nettenmaker	3.000 "
- elektriciën	2.940 "
- kok	2.580 "
- smeerder	2.730 "
- matroos	2.580 "
- aankomend matroos	1.860 "
- dekjongen	1.110 "

5. Kerst- en Paasgratificaties

Ter gelegenheid van Kerstmis en Pasen ontvangen de aangemonsterden die gedurende een jaar aan boord hebben gewerkt, een gratificatie welke bestaat uit een maand loon, vermeerderd met een kostvergoeding en de vergoeding wegens hogere kosten van levensonderhoud.

Zij die in de loop van het jaar in dienst zijn getreden en ook in de loop van het jaar de dienst verlaten, ontvangen zoveel twaalfden van de gratificatie als het aantal maanden gedurende welke zij aan boord hebben gewerkt, waarbij 14 dagen of meer als een gehele maand worden beschouwd en kleinere gedeelten van een maand worden verwaarloosd.

Bij de beëindiging van de arbeidsovereenkomst wordt bij de betaling van de andere loonelementen ook het overeenkomstige gedeelte van de gratificatie uitbetaald.

F. WIJZE VAN BETALING

Bij de visserij op de Middellandse Zee en langs de kust wordt het loon per week of per maand betaald.

Wat de oceaanvisserij betreft, dient onderscheid te worden gemaakt tussen overeenkomsten op basis van een vast loon en deelovereenkomsten.

In het eerste geval wordt het loon maandelijks betaald, terwijl de premie op het geloste produkt aan het einde van de reis wordt uitbetaald; in het tweede geval wordt het aandeel in de nettobesomming aan het einde van de reis betaald.

G. VERGOEDINGEN VOOR DE VERVANGING VAN ONTBREKEND PERSONEEL

"Wanneer een van de aangemonsterden (officieren, onderofficieren en lager personeel) op de monsterrol ontbreekt, regelt de kapitein de dienst aan boord op zodanige wijze dat het personeel niet meer dan het normale aantal arbeidsuren behoeft te werken. Aan hen die behalve hun eigen arbeid ook die van de ontbrekenden verrichten, wordt zo mogelijk een algehele vergoeding uitbetaald welke gelijk is aan het loon (de voeding en andere bijkomende elementen niet medegerekend) waarop de ontbrekenden gedurende het tijdvak van de daadwerkelijke vervanging recht zouden hebben gehad. Onder loon vordt verstaan het basisloon plus de vergoeding voor hogere kosten van levensonderhoud. Deze vergoeding zal aan de genoemde personen worden uitbetaald naar verhouding van de door hen verrichte werkzaamheden".

H. BUITENGEWONE ARBEID

1. Werkzaamheden van buitengewone aard worden na de voltooiïng van de normale dagarbeid verricht; laatstgenoemde duurt zowel in een haven als tijdens de vaart of gedurende de visvangst acht uur.

2. Er zijn geen algemeen geldende criteria voor de beloning van de buitengewone arbeid. Zij variëren naar gelang het type van aanmonsteringsovereenkomst.

3. Krachtens de overeenkomsten voor de partvisserij wordt de buitengewone arbeid tijdens het varen of tijdens de visvangst vergoed in de vorm van een percentage van het aan de bemanning toekomende deel van de besomming, krachtens de overeenkomsten op basis van vast loon wordt deze arbeid vergoed al naar gelang zij tijdens de vaart of tijdens de visvangst is verricht.

4. De overeenkomsten op basis van vast loon bepalen, dat de buitengewone arbeid welke gedurende de visvangst wordt verricht, wordt vergoed in de vorm van een premie op het produkt; als de buitengewone arbeid daarentegen gedurende het varen of in een haven geschiedt, wordt zij vergoed door betaling van een vast bedrag ofwel volgens tabellen welke in de aanmonsteringsovereenkomsten zijn vervat.

5. In de overeenkomsten op basis van vast loon, komen bepalingen voor volgens welke op zon- en feestdagen verrichte arbeid wordt vergoed; volgens andere overeenkomsten van hetzelfde type daarentegen krijgen de aangemonsterden evenveel vrije dagen in de nationale havens als zij op zon- en feestdagen tijdens het varen hebben gewerkt.

6. Uit hetgeen onder het hoofd "loon en wijzen van beloning" is gezegd, blijkt dat deze materie niet op uniforme wijze is geregeld.

Voor de oceaanvisserij, waarbij men zou verwachten, dat de grote geïnvesteerde kapitalen ook grotere garanties voor de werknemers met zich zouden meebrengen en onafhankelijk van de resultaten van de produktie een billijk loon zouden moeten verzekeren, gelden dezelfde beginselen welke te allen tijde kenmerkend voor de visserij zijn geweest.

Ook hierbij blijken de deel- of partovereenkomsten steeds meer die op basis van vast loon te verdringen.

HOOFDSTUK VI - ARBEIDSDUUR

A. ARBEIDSTIJDEN

De wettelijke voorschriften op het gebied van de arbeidsduur gelden niet voor zeelieden.

De collectieve arbeidsovereenkomsten, gebruiken en gewoonten vormen op dit gebied de enige maatstaf. Door de bijzondere aard van de visvangst zijn de werknemers gehouden hun werk te verrichten op uren welke voor de produktie en met het oog op de bijzondere omstandigheden het gunstigst zijn. Op grond van alle afwijkingen van elke soort van reglementering heeft de minister van Arbeid de reders ontheven van de verplichting tot bekendmaking van de aan boord van schepen in acht te nemen arbeidstijden.

1. Arbeidstijden gedurende het varen

Tijdens het varen, als het schip geen vis vangt, bedraagt de normale arbeidsduur voor het gehele personeel 8 uur per dag, uitgezonderd voor hen die de zorg hebben voor de verblijven, de keuken, de kombuis en het ziekenverblijf, waarvoor een arbeidsduur van 10 uur per dag geldt, aangezien de desbetreffende diensten onregelmatig zijn en onderbroken worden door wachttijden.

2. Arbeidstijden gedurende de visvangst

Tijdens de visvangst zijn de arbeidstijden geregeld overeenkomstig de eisen van het werk.

Als de gelegenheid zich voordoet om met een geringere inspanning en in kortere tijd een grotere hoeveelheid vis te vangen en de rusttijden gedurende 24 uur ook in het belang van de bemanning moeten worden verdeeld, dan mogen de voor de slaap bestemde uren over niet meer dan twee perioden van 4 uur achtereen of over drie perioden van 3 uur achtereen, een en ander volgens goeddunken van de kapitein, worden verdeeld.

3. Arbeidstijden in een haven

Zolang de scheepswacht niet wordt waargenomen, bedraagt de arbeidsduur in de havens 8 uur per dag voor de gehele bemanning, de officieren inbegrepen.

B. RUSTTIJDEN

1. Minimum dagelijkse rusttijd

De minimum dagelijkse rusttijd bedraagt 8 uur. De rust kan worden verdeeld over twee perioden van 4 uur of in drie perioden van 3 uur.

2. Het verblijf aan boord mag na de derde overlading, het lossen in de haven van aanmonstering daarbij inbegrepen, niet worden verlengd. Hierna kan de bemanning bij meerderheid besluiten nog langer aan boord te blijven. Na elke overlading heeft de bemanning recht op absolute rust gedurende 12 achtereenvolgende uren (overeenkomst van Mazara del Vallo).

3. Arbeid des nachts, op zon- en feestdagen

a) Voor nachtarbeid bestaat geen enkele bepaling.

b) Arbeid op zon- en feestdagen

Aangezien de aard van het werk met zich medebrengt dat het niet mogelijk is elke week een rustdag in acht te nemen, zal de wekelijkse rustdag waarop de leden van de bemanning recht hebben, aan het einde van elke vaart worden genoten. Deze rustperiode mag om geen enkele reden worden onderbroken. Na de rustperiode stelt de bemanning zich ter beschikking van de kapitein en de reder voor het verrichten van de normale werkzaamheden van proviandering en vertrek.

De aangemonsterden hebben recht op evenveel vrije dagen als er zon- en feestdagen gedurende de vaart zijn verlopen.

Op feestdagen dient vrijaf te worden gegeven, met mogelijkheid om aan land te gaan, zodra zulks in een nationale haven enigszins mogelijk is.

Indien de eisen van de dienst, een en ander ter beoordeling van de kapitein, het niet mogelijk maken om de vernoemde rust te genieten, ontvangt de aangemonsterde van de reder een vergoeding in de vorm van loon plus eventuele vaste vergoedingen, de kostvergoeding uitgesloten, over evenveel dagen als het aantal rustdagen dat de aangemonsterde niet heeft genoten.

Behalve zondagen worden de hieronder genoemde dagen als feestdagen aangemerkt :

- Nieuwjaarsdag
- Driekoningen
- St. Jozef
- Tweede Paasdag
- Hemelvaartsdag
- Sakramentsdag
- Petrus en Paulus
- Maria-Hemelvaart
- Allerheiligen
- Onbevlekte Ontvangenis
- Kerstmis
- Tweede Kerstdag.

Als halve feestdagen, dus als feestdag enkel in de middaguren, worden de volgende dagen aangemerkt :

- vooravond van Pasen
- Kerstavond

In buitenlandse havens waar zulks gebruik is, wordt bovendien niet op zaterdagmiddag gewerkt.

De schepeling die zijn eigen werk verricht gedurende de vaart of in de havens of zich tijdens de door de wet als nationale feestdagen beschouwde dagen ter beschikking van de reder dient te houden, heeft in plaats van het voor de andere feestdagen genoemde loon recht op het loon dat hem door de bepalingen van de wet of van de arbeidsovereenkomst is toegekend.

Als de feestdag op een zondag valt, wordt een bedrag uitbetaald dat gelijk is aan 1/26 van het loon plus de vaste vergoedingen, uitgezonderd de kostvergoeding en de vergoeding wegens mijnengevaar.

De reder heeft het recht in de plaats van de genoemde beloning een compensatoire rustdag toe te kennen.

4. Verlof

De leden van de bemanning hebben recht op jaarlijks betaald verlof gelijk aan 18 kalenderdagen voor elk dienstjaar of pro-rata.

De aangemonsterde heeft normaliter het recht om dit jaarlijkse verlof zonder enige onderbreking te genieten, behalve wanneer dit om redenen van dienst onmogelijk is, in welk geval de reder het verlof mag versnipperen of geheel of gedeeltelijk tot een volgend jaar mag uitstellen.

Indien de reder om onvermijdelijke redenen van dienst het jaarlijkse verlof niet kan toestaan, betaalt hij aan de aangemonsterde loon en eventuele vaste vergoedingen over het aantal verlofdagen, de kustvergoeding uitgezonderd.

HOOFDSTUK VII - LEVENSOMSTANDIGHEDEN AAN BOORD

A. DE VERBLIJVEN VAN DE BEMANNING

Dit onderwerp wordt geregeld bij de wet van 16 juni 1939, nr. 1045, nopens het verblijf van schepelingen aan boord van nationale koopvaardijschepen. Deze wet heeft betrekking op schepen met een tonnenmaat van meer dan 200 ton. Enkele artikelen gelden echter ook voor kleinere schepen, zoals de artikelen 68 (ruimten bestemd voor de bemanning), 83, 84, 85, 87 (controle uitgeoefend door de plaatselijke gezondheidscommissies) en artikel 88 (geneesmiddelen en geneeskundige behandeling).

Wettelijke voorschriften voor de bouw van de verblijven, voor de minimum ruimte, sanitaire installaties, hygiëne, verwarming, ventilatie en verlichting ontbreken ten aanzien van de bouw van schepen met een tonnenmaat van nog geen 200 BRT.

Het is duidelijk, dat er normen moeten worden vastgesteld voor de verzekering van een minimum aan gemak en hygiëne voor de bemanning van schepen met een tonnenmaat van nog geen 200 ton. Immers, de ontwikkeling van de diverse vismethoden en het gebrek aan visgronden dicht bij de kust maken dat de motorvissersvaartuigen thans echte reizen moeten maken, waardoor zij soms langer dan 40 dagen van hun thuishaven wegblijven.

Aangezien dit probleem zich in de afgelopen 20 jaar steeds meer heeft toegespitst, mag een oplossing niet langer worden uitgesteld.

Vooruitlopende op een aanpassing van de wet nr. 145 aan de eisen van de huidige ontwikkeling, richtte het Ministerie van Koopvaardij een verzoek tot de lokale havenautoriteiten om bij de reders en bedrijfsleiders van de scheepswerven erop aan te dringen, bij gebrek aan wettelijke voorschriften, bij de bouw van vissersvaartuigen rekening te houden met enkele beginselen inzake de uitrusting van vissersschepen met doelmatige verblijven en sanitaire en medische installaties.

Dit gehele onderwerp is thans in onderzoek bij een commissie, welke is opgericht voor de bestudering en uitwerking van nieuwe voorschriften welke meer met de nieuwe scheepsbouwtechnieken in overeenstemming zijn.

In het bijzonder dient rekening te worden gehouden met de door de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie aangenomen "Conventie inzake de bemanningen aan boord van vissersschepen van 1966". De beginselen van deze Conventie hebben, zoals bekend, betrekking op vissersschepen van meer dan 75 BRT.

B. DE KOST AAN BOORD

Aan boord van de schepen welke verder dan de zeestraten vissen, worden maaltijden opgediend. De wet nr. 1045 bepaalt voor schepen van meer dan 200 BRT dat er aan boord voldoende ruimte moet worden gereserveerd voor de ontspanning en maaltijden van de bemanning.

Op deze schepen is bovendien keukenpersoneel aanwezig, terwijl de maaltijden in twee toerbeurten worden opgediend en wel tussen 11 en 13 uur en tussen 18 en 20 uur.

De aan boord opgediende maaltijden lijden niet meer zoals vroeger aan eentonigheid. Zij zijn elke dag weer anders samengesteld en worden meestal in twee toerbeurten opgediend. Aan het ontbijt krijgt men koffie, melk, brood en afwisselend kaas, worst, tonijn, ansjovis, hard gekookte eieren, jam.

De lunch bestaat uit soep, een warme vlees- of visschotel met aardappelen en groenten, fruit, brood en wijn.

C. MEDISCHE VERZORGING - ZIEKENVERBLIJF - MEDISCHE BIJSTAND OP ZEE

In de wet nr. 1045 staan de volgende bepalingen :

Artikel 46 :

"Op schepen welke een overtocht van meer dan 48 uur ondernemen zonder een haven aan te doen en aan boord meer dan 10 bemanningsleden hebben, dienen te zijn uitgerust met een verblijf voor de medische verzorging (spreekkamer); dit verblijf dient goed verlicht en geventileerd te zijn, elk oppervlak moet afwasbaar zijn. Het ziekenverblijf moet behoorlijk uitgerust worden en voorzien zijn van een warme en koude zoetwaterinstallatie, alsmede uitgerust met geneesmiddelen en de voorgeschreven instrumenten.

In deze ruimte dient eveneens het materiaal voor de antivenerische verzorte worden bewaard.

Op passagiersschepen met meer dan 400 bemanningsleden dient een afzonderlijke ruimte voor de medische verzorging van de bemanning aanwezig te zijn.

Artikel 57 :

"Op schepen welke een overtocht van meer dan 48 uur ondernemen zonder een haven aan te doen en meer dan 20 bemanningsleden aan boord hebben, dient van tevoren een van de bestaande hutten te worden aangewezen voor de afzondering van een zieke; deze hut dient minstens met een kooi en een wasbekken te zijn uitgerust."

Artikel 48 :

"Op de in het voorgaande artikel genoemde schepen dient een desinfecteeroven met stoom onder druk te worden aangebracht, welke zodanige afmetingen heeft, dat een matras van een kooi behoorlijk daarin kan worden opgevouwen.

Artikel 49 :

"Aan boord van elk schip dient het lagere personeel in staat te worden gesteld zijn eigen wasgoed met de daartoe geschikte middelen te wassen."

Artikel 50 :

"Op schepen van meer dan 3000 BRT welke een overtocht van langer dan 5 dagen ondernemen, dient een goed geventileerd en verlicht ziekenverblijf aanwezig te zijn, dat op de bovenste dekken en in ieder geval boven de waterlijn moet zijn gelegen.

De toegang tot het ziekenverblijf dient voldoende breed te zijn en in ieder geval breed genoeg om een brancard van gebruikelijke afmetingen door te laten.

Het ziekenverblijf dient van binnen met isolerend en afwasbaar materiaal te zijn bekleed, de wanden moeten glad zijn en ronde hoeken hebben, terwijl de verbindingen tussen de vertikale wanden en de vloer rond dienen te zijn.

De vloer dient van een niet absorberend en gemakkelijk afwasbaar materiaal te zijn."

Artikel 51 :

"In het ziekenverblijf dienen twee kooien (of bedden) aanwezig te zijn ongeacht het zich aan boord bevindende aantal personen van niet meer dan 25 : boven dit aantal dient er één kooi voor elke 50 personen of gedeelte van 50 personen te zijn.

In het ziekenverblijf mag niet meer dan één kooi boven de andere zijn.

De kooien moeten minstens 1,85 m lang en 0,80 m breed en van elkaar gescheiden zijn. De vrije ruimte tussen de kooien of tussen de kooien en de wand mag, indien er één enkele rij kooien is, niet minder dan een meter bedragen, zodat de kooien gemakkelijk te bereiken zijn voor een brancard van gebruikelijke afmetingen.

Elke kooi dient behoorlijk te zijn uitgerust met een karaf en een drinkglas, alsmede met een spuwbak."

Artikel 52 :

"De als ziekenverblijf bestemde ruimte dient te worden uitgerust met een metalen kast, een wasbekken met warm en koud zoet water, een opklapbare tafel langs de wand en een zitplaats."

Artikel 53 :

"Aan het ziekenverblijf dienen in volkomen gescheiden doch aangrenzende ruimten een bad, een w.c. met urinoir en een wasbekken voor het uitsluitend gebruik van de verpleegden te worden toegevoegd."

Artikel 54 :

"Behoudens het in artikel 43 bepaalde inzake de verwarming van de verblijfsruimten dient de als ziekenverblijf bestemde ruimte te worden uitgerust met zelfstandige verwarmingsmiddelen; deze dienen te beantwoorden aan de hygiënische eisen en een constante temperatuur te verzekeren van niet minder dan 18° C bij een temperatuur van nul graden in de buitenlucht."

Artikel 55 :

"Behalve de gewone verlichting, met inbegrip van de blauwe lampen, dient in het ziekenverblijf een verplaatsbare elektrische lamp aanwezig te zijn."

Het spreekt echter vanzelf, dat bijna alle schepen van nog geen 200 BRT die voor de visserij buiten de zeestraten zijn bestemd, over het algemeen ruimten hebben welke als spreekkamer en ziekenverblijf zijn ingericht.

De medische bijstand op zee wordt verstrekt door de CIRM (Centro internazionale Radio medico), een zedelijk lichaam dat werd opgericht krachtens het presidentieel decreet van 29 april 1950, no. 553.

Het Centrum verleent bijstand aan alle schepelingen op zee, onverschillig hun nationaliteit, aan de bevolkingen van de kleine eilanden in de Middellandse Zee en in het algemeen aan de bewoners van plaatsen waar geen voldoende genees- en heelkundige uitrusting aanwezig is.

D. Het Nationale Voorzieningsfonds voor Schepelingen verstrekt uitkeringen aan zijn leden die door schipbreuk of door een ongeval van het schip waarop zij zich bevonden, hun uitrusting hebben verloren.

E. VEILIGHEID AAN BOORD

De beginselen van de Conventie van Londen van 1960 inzake het behoud van mensenlevens op zee, gelden eveneens voor vissersschepen.

Italië, dat de aanbevelingen van de internationale Conferentie van 1960 had ondertekend, heeft zo veel mogelijk en binnen redelijke grenzen de beginselen van de Conventie op de gewone vissersschepen toegepast, zodat de bemanningen van vissersschepen kunnen rekenen op dezelfde graad van veiligheid als die welke de Conventie nodig acht voor bemanningen van andere schepen; hierbij is in het bijzonder gebruik gemaakt van de ervaringen met opblaasbare vlotten.

Het Ministerie van Koopvaardij huldigt dus het beginsel dat de Italiaanse vissersvloot overeenkomstig de genoemde aanbeveling met de nodige reddingsmiddelen dient te zijn uitgerust; zij heeft de scheepvaartinspectie verzocht bij de toepassing van artikel 142 van het Veiligheidsreglement de volgende bepalingen in acht te nemen :

a) Reddingsboten

"A. Italiaanse schepen welke in de zin van het tweede en derde lid van artikel 408 van het Reglement ter uitvoering van het Wetboek van Scheepvaart zijn uitgerust voor de vaart verder dan de Straat van Gibraltar, de Dardanellen en het Kanaal van Suez - uitgezonderd schepen welke in de zin van het eerste lid van artikel 408 zijn uitgerust voor de kustvisserij - dienen met de hiernavolgende reddingsmiddelen te zijn uitgerust :

1. reddingsboten aan elke zijde van het schip welke gezamenlijk aan elke kan voldoende plaats bieden aan de helft van het totale aantal zich aan boord bevindende personen;

2. reddingsvlotten welke beantwoorden aan de door het Ministerie gestelde eisen en tezamen voldoende plaats bieden aan de helft van het totale aantal zich aan boord bevindende personen.

Het is geoorloofd ten hoogste 25 % van alle plaatsen van de reddingsboten te vervangen door opblaasbare reddingsvlotten van dezelfde inhoud.

In afwijking van de bepalingen sub 1 onder letter A kan het Ministerie machtiging verlenen tot :

a) het aanbrengen van één enkele reglementaire reddingsboot van voldoende capaciteit om alle zich aan boord bevindende personen op te nemen, indien het niet mogelijk is reddingsboten aan elke zijde van het schip aan te brengen;

b) het aanbrengen van reddingsboten welke voldoen aan andere eisen dan die welke voor de bouw zijn voorgeschreven, indien bewezen is dat het aanbrengen van reglementaire reddingsboten niet mogelijk is; het drijfvermogen en de uitrusting van dergelijke reddingsboten dienen aan de bestaande eisen te voldoen.

Elke reddingsboot dient te zijn opgehangen aan een tweetal aan de voorschriften beantwoordende davits.

Indien bewezen is dat een zodanig stel davits niet kan worden aangebracht, kan het Ministerie zijn toestemming verlenen tot het gebruik van toestellen voor het uitzetten van reddingsboten welke afwijken van de davits, mits die toestellen even doeltreffend zijn.

In principe wordt aanbevolen gebruik te maken van :

- enkelvoudige staalkabels in plaats van verscheidene kabels van plantaardige vezels;
- kabels welke, ook indien zij van plantaardige vezels zijn, eveneens aan de voor- en achtersteven van het schip kunnen worden gevierd;
- kabels waarmede reddingsboten met een grote snelheid en onmiddellijk na het alarm zonder uitgebreide voorafgaande manipulaties kunnen worden gestreken."

"B. Italiaanse schepen welke in de zin van het eerste lid van het genoemde artikel 408 van het Wetboek van Scheepvaart voor de kustvisserij zijn uitgerust - uitgezonderd schepen welke niet zijn uitgerust voor de scheepvaart buiten 6 mijl van de kust - moeten voorzien zijn van de volgende collectieve reddingsmiddelen :

1. een reddingsboot welke is opgehangen aan davits of aan toestellen van dezelfde doelmatigheid welke zijn goedgekeurd door het hoofd van de Scheepvaartinspectie in de plaats waar het schip is geregistreerd, een en ander met inachtneming van bovengenoemde aanbevelingen en welke voldoende plaats bieden aan de helft van het totale aantal zich aan boord bevindende personen;
2. reddingsvlotten welke beantwoorden aan de door het onderhavige Ministerie gestelde eisen en voldoende plaats bieden aan de helft van het totale aantal zich aan boord bevindende personen.

In afwijking van het sub 1 onder letter B bepaalde kan de Scheepvaartinspectie haar toestemming verlenen tot het aanbrengen van opblaasbare reddingsvlotten welke tezamen voldoende plaats bieden aan de helft van het totale aantal zich aan boord bevindende personen, indien het aanbrengen van een reddingsboot niet mogelijk is."

"C. Italiaanse schepen welke bestemd zijn voor de visvangst binnen 6 mijl van de kust, dienen te zijn uitgerust met drijvende toestellen welke voldoende plaats bieden aan alle zich aan boord bevindende personen, tenzij de Scheepvaartinspectie om bijzondere redenen de scheepvaart betreffende, het noodzakelijk acht de uitrusting met opblaasbare vlotten voor te schrijven."

Reeds bestaande vissersschepen mogen hun in gebruik zijnde collectieve reddingsmiddelen behouden, mits deze middelen tezamen voldoende plaats bieden aan 150 % van alle personen aan boord van de schepen welke zijn uitgerust voor de categorieën van de visserij sub A en aan 100 % van alle personen aan boord van de schepen welke zijn uitgerust voor de categorieën van de visserij sub B en C.

Eventuele tekortkomingen in de genoemde capaciteiten dienen vóór 31 december 1967 te worden opgeheven door een uitrusting met reddingsvlotten.

b) Brandblussers

Alle motorvissersvaartuigen dienen met behoorlijke brandblusmiddelen te zijn uitgerust, alsmede met gekleurde vuurpijlen voor noodseinen.

c) Voorkoming van arbeidsongevallen

Er bestaan geen bijzondere voorschriften met betrekking tot de voorkoming van arbeidsongevallen.

Verzekeringmaatschappijen en -instellingen sluiten risico's in verband met de uitrusting uit.

F. RADIOTELEGRAFISCHE INSTALLATIES

De voor de visserij langs de kust en in de Middellandse Zee bestemde schepen zijn uitgerust met radiotelefoon; de grotere schepen voor de oceaanvisserij daarentegen zijn uitgerust met een radiotelefoon- en -telegraafinstallatie.

HOOFDSTUK VIII - SOCIALE ZEKERHEID

A. WETTELIJKE BEPALINGEN

1. Voor het visserspersoneel op de grote schepen met een monsterrol gelden dezelfde bepalingen als die voor de schepelingen.

Deze materie is geregeld in de wet van 27.7.1967, no. 658; in de bepalingen van de verzamelwet (Testo Unico) inzake de sociale zekerheid van schepelingen zoals goedgekeurd bij presidentieel decreet van 26.12.1962, no. 2109, voor zover deze bepalingen ten aanzien van invaliditeit, ouderdom, weduwen en wezen niet in strijd zijn met die van de genoemde wet no. 658; in de verzamelwet inzake kinderbijslag zoals goedgekeurd bij presidentieel decreet van 30.5.1955, no. 797; in de verzamelwet (Testo Unico) inzake de verplichte verzekering tegen arbeidsongevallen en beroepsziekten zoals goedgekeurd bij presidentieel decreet van 30.6.1965, no. 1124 (krachtens artikel 127 beheren de Fondsen voor de verzekering van zeelieden eveneens de verzekering tegen arbeidsongevallen van werknemers in de zeevisserij); in het koninklijk wetsdecreet van 23.9.1937, no. 1918, inzake de ziekteverzekering van schepelingen en de overeenkomstige verordening goedgekeurd bij ministerieel besluit van 12.3.1953; in het koninklijk wetsdecreet van 4.10.1935, no. 1827 en achtereenvolgende wijzigingen en aanvullingen inzake onvrijwillige werkloosheid.

2. De onafhankelijke of bij coöperaties aangesloten vissers die de visserij als enig of hoofdberoep op schepen van niet meer dan 10 BRT uitoefenen, zijn verzekerd overeenkomstig de bepalingen van de volgende wetten : wet van 13.3.1958, no. 250 - uitbreiding van de verplichte verzekeringen (beheerd door de INPS - INAIL - INAM) ten behoeve van alle vissers van de kleine zeevisserij en van de visserij in de binnenwateren; verzamelwet (Testo Unico) inzake kinderbijslag zoals goedgekeurd bij presidentieel decreet van 30.5.1955, no. 797; koninklijk wetsdecreet van 4.10.1935, no. 1827 en achtereenvolgende wijzigingen en aanvullingen inzake verzekering van invaliditeit, ouderdom, weduwen en wezen; wet van 12.8.1962, no.1338, ter verbetering van het pensioen uit hoofde van de verplichte verzekering van invaliditeit, ouderdom, weduwen en wezen; verzamelwet (Testo Unico) inzake de verplichte verzekering tegen arbeidsongevallen en beroepsziekten zoals goedgekeurd bij presidentieel decreet van 30.6.1965, no. 1124, wet van 11.1.1943, no. 138 en achtereenvolgende wijzigingen inzake ziekteverzekering.

B. DE VERZEKERINGSINSTELLINGEN

1. Verzekering van tewerkgestelden in de koopvaardij of visserij

Het Nationaal Voorzieningsfonds voor schepelingen voor de verzekering van invaliditeit, ouderdom, weduwen en wezen; de Fondsen voor de verzekering van zeelieden (Cassa marittima meridionale, Cassa marittima tirrena en Cassa marittima adriatica) voor de verzekering van ziekte, moederschap en arbeidsongevallen; het Algemene Fonds voor kinderbijslag (beheerd door de INPS), de Nationale Stichting voor bijstand aan zeelieden voor de aanvullende bijstand aan werkloze zeelieden en hun gezinnen.

2. Zelfstandige of bij coöperaties aangesloten vissers (tot 10 ton)

INPS - invaliditeit, ouderdom, weduwen en wezen, werkloosheid, kinderbijslag
INAM - ziekte, moederschap
INAIL - arbeidsongevallen en beroepsziekten.

C. VERZEKERDE RISICO'S

De verzekerde risico's zijn als volgt : arbeidsongevallen en beroepsziekten; ziekte en moederschap; werkloosheid (niet voor zelfstandige of in coöperaties aangesloten vissers), invaliditeit, ouderdom, weduwen en wezen en onderhoud van het gezin (kinderbijslag).

D. PENSIOENEN

Om recht op pensioen te hebben dient men ten minste 20 jaar actieve dienst te hebben verricht en 60 jaar oud te zijn, wat de mannen betreft en 55 jaar, wat de vrouwen betreft. Indien men 20 jaar in actieve dienst gevaren heeft, kan het pensioen reeds op 50-jarige leeftijd ingaan.

De hoogte van het totale pensioen is gelijk aan evenveel dertigsten van 65 % van de pensioenuitkering als er jaren van actieve dienst zijn geweest, tot een maximum van dertig dertigsten.

De pensioenuitkering is gelijk aan 360 maal het gemiddelde van het op tabellen vermelde dagloon dat aan het einde van de maand voorafgaande aan die van de pensioengerechtigdheid verschuldigd was; zij is afhankelijk van de door de pensioengerechtigde gedurende de verschillende vaarperioden beklede hoedanigheden, van de aard van het schip en van de aard van de vaart. Het genoemde gemiddelde wordt bepaald door het op de tabellen vermelde dagloon om te slaan over de overeenkomstige vaarperiode.

Er bestaan bijzondere voorschriften inzake een zogenaamd bevoorrecht invaliditeitspension; dit wordt uitgekeerd aan personen die blijvend ongeschikt voor de scheepvaart zijn geworden hetzij uit hoofde van een ongeval gedurende de tijd waarin zij aan boord waren, hetzij uit hoofde van de dienst, hetzij uit hoofde van een ziekte in verband met de arbeid terwijl zij aan boord waren.

Op de in de visserij tewerkgestelden zijn de volgende stelsels van toepassing :

Werkloosheidsverzekering	- algemeen stelsel
Ziekte- en moederschapsverzekering	- bijzonder stelsel
Ouderdoms-, invaliditeits-, weduwen- en wezenverzekering	- bijzonder stelsel
Kinderbijslag	- algemeen stelsel
Verzekering tegen arbeidsongevallen	- algemeen stelsel (met enkele bijzondere bepalingen voor schepelingen)

1. De als werknemer tewerkgestelde vissers hebben recht op :

a) een pensioen volgens het algemene stelsel, dat bepaald wordt naar verhouding van de krachtens de algemene verplichte verzekering gestorte bijdragen, alsmede op een aanvullend bedrag dat wordt uitbetaald door het Nationale Voorzieningsfonds voor zeelieden op basis van de aan de wet van 27.7.1967, no. 658, gevoerde tabellen;

b) de prestaties zoals voorzien in de verzamelwet (Testo Unico) inzake de verplichte verzekering tegen arbeidsongevallen en beroepsziekten zoals goedgekeurd bij presidentieel decreet van 30.6.1965, no. 1124. Deze prestaties bestaan uit dagvergoedingen wegens tijdelijke ongeschiktheid, vaste uitkeringen wegens blijvende ongeschiktheid, vaste uitkeringen en vergoeding van begrafeniskosten aan weduwen en wezen, genees- en heelkundige behandelingen, verstrekking van prothesen;

c) de prestaties krachtens de wet van 24 april 1938, no. 831, inzake de ziekteverzekering van schepelingen. Deze prestaties omvatten kosteloze genees- en heelkundige behandeling, met inbegrip van ziekenhuisopname en verstrekking van geneesmiddelen, alsmede uitkering van een dagvergoeding;

d) de prestaties krachtens de verzamelwet (Testo Unico) inzake kinderbijslag zoals goedgekeurd bij presidentieel decreet van 30.5.1955, no. 797;

e) de prestaties krachtens het koninklijk wetsdecreet van 4.10.1935, no. 1827 en latere wijzigingen en aanvullingen inzake werkloosheidsverzekering.

2. Zelfstandige en bij coöperaties aangesloten vissers (tot 10 ton)

Werkloosheidsverzekering	- algemeen stelsel (met enige beperkingen ten aanzien van vissers die voor maatschappijen op de kleine visserij werken)
Ziekte- en moederschapsverzekering	- algemeen stelsel
Ouderdoms-, invaliditeits- en weduwen- en wezenverzekering	- algemeen stelsel
Kinderbijslag	- algemeen stelsel (zelfstandige vissers zijn uitgesloten)
Arbeidsongevallenverzekering	- algemeen stelsel.

De zelfstandige of bij coöperaties aangesloten vissers die de visserij als enig of hoofdberoep op schepen van nog geen 10 ton uitoefenen, hebben krachtens de wet van 13 maart 1958 recht op de volgende prestaties : (De prestaties in geld geschieden overeenkomstig het loon, uitgezonderd die uit hoofde van werkloosheid en kinderbijslag, welke uit een vast bedrag bestaan) :

a) de prestaties krachtens het koninklijk wetsdecreet van 4 oktober 1935, no. 1827 en latere wijzigingen inzake invaliditeits-, ouderdoms-, weduwen- en wezen- en tuberculoseverzekering. Deze verzekering wordt beheerd door het "Istituto nazionale della previdenza sociale";

b) de prestaties krachtens de verzamelwet (Testo Unico) inzake kinderbijslag zoals goedgekeurd bij presidentieel decreet van 30.5.1955, no. 797. Deze verzekering, welke uitsluitend geldt voor de bij coöperaties aangesloten vissers, wordt beheerd door het "Istituto nazionale della previdenza sociale";

c) de prestaties krachtens het koninklijk wetsdecreet van 17 augustus 1935, no. 1765 en latere wijzigingen inzake de verplichte verzekering tegen ziekte, arbeidsongevallen en beroepsziekten, welke wordt beheerd door het "Istituto nazionale assicurazione contro gli infortuni sul lavoro"; (thans de verzamelwet zoals goedgekeurd bij presidentieel decreet van 30.6.1965, no. 1124);

d) de prestaties krachtens de wet van 11 januari 1943, no. 138 en latere wijzigingen inzake ziekteverzekering. Deze verzekering, welke wordt beheerd door het "Istituto nazionale assicurazione contro le malattie", heeft betrekking op de algemene bijstand en verzorging thuis en in de polykliniek, bijzondere behandelingen in polyklinieken en ziekenhuizen, verstrekking van geneesmiddelen en verloskundige hulp. De prestaties geschieden ten behoeve van vissers en hun gezinsleden.

3. De vissers aan boord van schepen met een licentie die niet onder de wet no. 250 van 1958 vallen, kunnen aanspraken doen gelden uit hoofde van de algemeen verplichte verzekering (invaliditeit, ouderdom, weduwen en wezen, tuberculose en werkloosheid), welke door het "Istituto nazionale della previdenza sociale" wordt beheerd.

Uit het voorafgaande blijkt dus, dat alle werknemers in de visserij onder de bepalingen van de sociale verzekering vallen.

Ten aanzien van de verplichte ziekteverzekering van schepelingen in de visserij bestaat echter een ernstige leemte. De gezinsleden van de vissers kunnen namelijk geen aanspraak maken op verzorging in een ziekenhuis, hetgeen daarentegen krachtens de bestaande collectieve arbeidsovereenkomsten wel het geval is voor schepelingen ter koopvaardij, evenals krachtens de wet van 13 maart 1958, no. 250 voor de zelfstandige vissers in de kleine visserij of voor de bij coöperaties aangesloten vissers.

Op grond van de plaatselijke collectieve arbeidsovereenkomsten worden deze prestaties thans ook door de zeerisicofondsen verricht.

De prestaties in geld zijn in de visserij lager dan die in de koopvaardij en wel wegens de geringere gemiddelde uurlonen welke in de overeenkomsten zijn vastgesteld.

E. FINANCIERING

a) Invaliditeits-, ouderdoms- en weduwen- en wezenverzekering

1. Voor de vissers die als werknemer zijn tewerkgesteld in de vrije vaart en onder het "verzekeringsbeheer schepelingen" vallen wat de invaliditeits-, ouderdoms- en weduwen- en wezenverzekering betreft, is de bijdrage vastgesteld op 25 % van het door de aangeslotenen ontvangen loon; hiervan komt 17,65 % ten laste van de werkgever en de resterende 7,35 % ten laste van de werknemer.

2. Wat daarentegen de vissers betreft die als werknemer bij de zogenaamde "staatsrederijen" zijn tewerkgesteld (scheepvaartondernemingen welke onder de vier grote maatschappijen met staatsdeelneming vallen : Adriatica, Tirrenia, Italia e Lloyd Triestino) en onder het "bijzondere verzekeringsbeheer" vallen, is de bijdrage vastgesteld op 39 % van het door de aangeslotenen ontvangen loon; hiervan komt 27 % ten laste van de ondernemingen en de resterende 12 % ten laste van de werknemer.

b) Verzekering tegen ziekte, arbeidsongevallen en beroepsziekten

De bijdrage voor de verzekering tegen ziekte, arbeidsongevallen en beroepsziekten komt uitsluitend ten laste van de werkgever en is vastgesteld op 14,05 % voor passagiersschepen, 16 % voor vrachtschepen en 13,6 % voor zeil- en motorzeilschepen, welke percentages worden berekend op basis van het daadwerkelijk door de aangeslotenen ontvangen loon; voor visservaartuigen bedraagt de bijdrage 27,03 % van het gemiddelde loon; voor het administratieve personeel ten slotte bedraagt de bijdrage 5,5 %.

De verzekeringsbijdragen worden jaarlijks vastgesteld door de besturen van de zeerisicofondsen.

HOOFDSTUK IX - BEROEPSOPLEIDING

A. SCHOLEN

- Staatsinstellingen en wettelijk erkende instellingen
- Zeevaartscholen
- Opleidingscursussen (INIPP)

Door de inwerkingtreding van de wet van 31 december 1962, no. 1859 waarbij de middelbare eenheidsschool voor de voortzetting van het verplichte lager onderwijs werd opgericht, is de sector van de beroepsopleiding, met inbegrip van die voor zeelieden, volledig gewijzigd, enerzijds omdat elke specialisatie slechts mogelijk is na voltooiing van het verplichte onderwijs en anderzijds omdat de vakscholen welke niet van de staat waren, zijn opgeheven en gedeeltelijk door staatsinstellingen of wettelijk erkende instellingen zijn vervangen.

B. RECHTSTOESTAND

De beroepsopleiding van de werknemers in de zeevisserij berust vrijwel uitsluitend bij de Italpesca welke feitelijk een staatsinstelling is.

Deze instelling, voorheen het "Istituto Nazionale per l'Istruzione Professionale dei Pescatori (INIPP)", werd op 13 april 1957 opgericht door de volgende vakorganisaties en coöperaties : de nationale bond van vrije vakverenigingen voor de visserij (Liberpesca); de nationale bond van coöperaties voor de visserij (Federcoopesca); het nationale consortium van vissers- en aanverwante coöperaties (Consorpesca); de nationale vereniging van visproducenten (Unionpesca) (Sarmapesca).

C. FINANCIERING VAN DE WERKZAAMHEDEN DER VERENIGING

De kosten van de cursussen en opleidingscentra worden gedeeltelijk door het desbetreffende ministerie gedragen en wel in de vorm van subsidies ten laste van het "Fondo per l'Addestramento Professionale dei lavoratori" (Fonds voor de beroepsopleiding van werknemers).

Verder worden bijdragen geleverd door het centrale fonds voor kinderbijslag.

D. STRUCTUREN

De opleiding geschiedt door middel van de volgende cursussen (welke jaarlijks in de diverse visserijcentra van de Italiaanse kust worden gegeven) :

a) bevorderingscursussen - deze kunnen worden bezocht door schepelingen en vissers welke reeds in dienst zijn of op inscheping wachten en tussen 18 en 50 jaar oud zijn;

b) cursussen voor eerste opleiding - hieraan kan worden deelgenomen door nog niet tewerkgestelde jongeren in de leeftijd van 14 tot 18 jaar.

E. DUUR VAN DE CURSUSSEN

De bevorderingscursussen om schipper van een vissersvloot te worden duren 150 uur; voor matroos-monteur, geschoold monteur, volmatroos op de kleine vaart 200 uur; voor machine-opzichter 2e klasse 280 uur; voor eerste klasse en bootsman 320 uur.

De cursussen voor de eerste opleiding leiden meestal op tot : boordelektriciën, hulpmonteur, radiotelegrafist (internationaal diploma) bootsman en machine-opzichter eerste klasse.

F. AANTAL LEERLINGEN

In de cursusjaren 1965/1966 en 1966/1967 werden de cursussen voor eerste opleiding bezocht door 145 leerlingen.

Het aantal leerlingen voor de bevorderingscursussen bedroeg 1195.

Gezien het grote gebrek aan geschoold personeel, worden alle leerlingen die de examens voor de scheepvaartinspectie met goed gevolg hebben afgelegd, tewerkgesteld.

G. DIPLOMA'S - KWALIFICATIES

De aan het einde van elke opleidingscursus verleende beroepskwalificaties zijn als volgt :

1. voor dekdienst :

a) bootsman ter koopvaardij - b) bootsman ter visserij - c) volmatroos ter visserij en koopvaardij - d) volmatroos ter visserij in de Middellandse Zee - e) schipper van een vissersboot en voor plaatselijk vervoer - f) schipper van een vissersboot ter kustvisserij;

2. voor machinedienst :

a) machine-opzichter eerste klasse - b) machine-opzichter tweede klasse voor motorschepen - c) geschoold monteur - d) matroos-monteur.

H. ANDERE CURSUSSEN

Er kunnen ook cursussen worden gevolgd voor : hulpmonteur, hulpelektriciën; opzichter van de vrieskamer.

Ten slotte worden er op verzoek van de belanghebbende organisaties of van het Ministerie van Koopvaardij specialisatiecursussen gegeven ten einde de kwalificatie van "machinekamer arbeider" zoals vereist in het reglement van het Wetboek van Scheepvaart te vervangen door de kwalificaties van machine-opzichter 2e klasse en geschoold monteur.

Ten einde de studiecursussen bij de opleidingsinstituten een officieel erkend karakter te verlenen is bepaald dat :

a) de leerlingen van de afdelingen voor de opleiding van het aspirant-personeel voor het verkrijgen van de voor de tewerkstelling vereiste kwalificaties - bijvoorbeeld elektriciën, opzichter van de vrieskamer -, deze kwalificaties kunnen verkrijgen zodra zij het diploma hebben ontvangen, dus zonder een proef- of vaartijd te vervullen zoals in de voorschriften voor de tewerkstelling is vereist;

b) de vaarperioden gedurende het bezoek van de cursussen door de leerlingen van de afdelingen voor bootsman en machine-opzichter meetellen voor het verkrijgen van de verlangde beroepskwalificaties, mits zij beantwoorden aan de eisen vervat in artikel 208 van het Reglement ter uitvoering van het Wetboek van Scheepvaart;

c) de praktische proeftijd van de leerlingen der afdelingen voor machine-opzichter meetelt voor het verkrijgen van de rang van machine-opzichter eerste en tweede klasse, waarbij elke zes uur dienst in een werkplaats worden gerekend voor een dag.

De zeevaartscholen leiden uitsluitend op voor de dienst op schepen. In deze scholen, welke rechtstreeks door de staat worden gesubsidieert, wordt het hogere personeel van de koopvaardijvloot opgeleid. Enkele afgestudeerden van deze instellingen gaan dan over naar de visserij.

Deze cursussen duren vijf jaar en kunnen slechts worden bijgewoond door hen die de verplichte lagere school hebben doorlopen.

De leerlingen van de zeevaartscholen ontvangen een opleiding welke overeenkomt met middelbaar onderwijs; zij verkrijgen het diploma van leerling-stuurman op de grote vaart of van leerling-werktuigkundige.

Zij die met goed gevolg de zeevaartschool hebben afgelopen, kunnen bij het Universitaire Instituut voor de Scheepvaart te Napels cursussen op universitair niveau volgen voor het verkrijgen van het diploma van doctor in de "Economische scheepvaartwetenschappen" en "scheepvaartvakken".

Gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen kunnen gedurende twee resp. een jaar bij hetzelfde Instituut een cursus voor hun verdere ontwikkeling volgen.

Ten slotte kunnen doctoren in de medicijnen bij het Medisch Instituut van de Universiteit van Genua de voor de loopbaan van scheepsarts vereiste cursus volgen, terwijl bij het Technologisch Instituut van de Universiteit van Napels cursussen voor radiotelegrafist worden gegeven.

HOOFDSTUK X - DE ARBEIDSTIJD EN RUSTTIJD IN DE PRAKTIJK

Omtrent de arbeids- en rusttijd, het aantal en de samenstelling van de bemanning wordt verwezen naar hetgeen in de desbetreffende hoofdstukken is uiteengezet.

V/10.828/67-N

NEDERLAND Orig. : F

I. ONTWIKKELING VAN DE NEDERLANDSE VISSERSVLOOT

A. Verdeling naar scheepstype en motorvermogen

De ontwikkeling over de afgelopen twaalf jaar (van 1953 tot 1965) werd eerst gekenmerkt door een uitbreiding van de vissersvloot, vervolgens door een inkrimping. De stijgende lijn manifesteert zich van 1953 tot 1963, in welke periode het aantal vissersschepen van 2.553 groeit tot 2.916 en de bruto tonnenmaat van 87.384 tot 106.441. Van 1963 tot 1965 daarentegen, valt een gevoelige daling van het aantal vissersschepen te constateren, nl. van 2.916 tot 1.537. Hetzelfde geldt voor de bruto tonnenmaat, ofschoon de daling hier naar verhouding minder was, nl. van 106.441 tot 92.360. Deze dalende lijn zet zich nog steeds voort.

Tabel I geeft de ontwikkeling aan voor elk scheepstype, over het tijdvak van 1953 tot 1965.

In de eerste plaats constateert men de snelle verdwijning der stoomschepen, met name der stoomtrawlers en stoomloggers. Wat de motorschepen betreft, verschilt de ontwikkeling naar gelang het scheepstype.

		aantal	bruto tonnenmaat
- Trawlers en loggers	- in 1953	242	38.134
	in 1965	175	49.867
- Kotters	- in 1953	340	12.137
	in 1965	676	35.770
- Andere motorvaartuigen	- in 1953	1.304	24.185
	in 1965	585	13.135

Deze beknopte analyse van tabel I toont enerzijds aan, dat het aantal vissersvaartuigen, behalve dat der kotters, sterk is afgenomen en anderzijds de veel geringere daling van de bruto tonnenmaat. Hieruit valt te concluderen, dat de algemene tendens van de Nederlandse vissersvloot gericht is op een voortdurende afneming van het aantal, terwijl de bruto tonnenmaat der nieuwe vaartuigen stijgt.

B. De visserij en haar structuur

De structuur van de Nederlandse vissersvloot heeft zich in de loop van de laatste jaren allengs gewijzigd. Zo valt te constateren, dat de haringdrijfnetvisserij vrijwel niet meer bestaat. In 1966 bedreven nog vijf schepen gedurende een korte periode deze vorm van visvangst.

Daarentegen zijn twee nieuwe scheepstypen in aantal toegenomen, nl. de trektrawler en de vriestrawler. Vijftien schepen van het eerste type en zes van het tweede zijn thans in gebruik.

VERDELING NAAR SCHEEPSTYPE EN MOTORKRACHT (1)

	Aantal				Tonnenmaat-BRT			
	1953	1963	1964	1965	1953	1963	1964	1965
Stoomschepen								
Trawlers	21	2	2	2	7.252	1.220	1.220	1.220
Loggers	21	-	-	-	4.020	-	-	-
Andere	2	2	2	2	124	161	161	161
Totaal	44	4	4	4	11.396	1.381	1.381	1.381
Motorschepen								
Trawlers en loggers (vanaf 500 PK)	10	106	115	110	2.891	30.827	32.789	32.344
Trawlers en loggers (tot 500 PK)	232	127	110	65	35.243	19.798	17.078	9.493
Kotters	340	687	699	676	12.137	35.572	37.236	35.770
Motorvaartuigen vanaf 7 br. t	1.074	661	544	470	23.367	16.513	14.443	12.791
Motorvaartuigen tot 7 br. t	231	486	122	115	818	1.176	378	344
Totaal	1.887	2.067	1.590	1.436	74.456	103.886	101.924	90.742
Totaal stoomschepen en motorschepen, waarvan :	1.931	2.071	1.594	1.440	85.852	105.267	103.305	92.123
0- 79 PK	1.398	994	498	444	25.057	10.737	7.537	6.566
80-119 PK	178	263	243	201	9.095	7.820	6.840	5.697
120-239 PK	219	448	437	401	23.112	25.184	23.266	20.331
240-349 PK	85	191	222	208	13.782	14.621	21.085	17.345
350-499 PK	24	60	67	66	4.719	8.400	9.193	17.527
500-799 PK	26	63	69	60	8.956	14.532	14.645	12.715
800 PK en meer	1	52	58	60	431	18.473	20.739	21.942
Roei- en zeilboten								
Zeilboten vanaf 7 br. t	30	7	4	3	675	146	101	71
roei- en zeilboten tot 7 br. t	592	838	170	94	857	1.028	265	166
Totaal	622	845	174	97	1.532	1.174	366	237
TOTAAL	2.553	2.916	1.768	1.537	87.384	106.441	103.671	92.360

(1) Bureau voor de Statistiek
van de Europese Gemeenschappen

Sinds enige tijd experimenteert men min of meer met een voor Nederland nieuwe vorm van visvangst : visserij met de ringzegen. Daar het hier voorlopig nog slechts de drijfnetvisserij betreft, valt niet met zekerheid te bevestigen, dat deze experimenten een structuurwijziging aankondigen.

De motortrawlers en -loggers zijn hoofdzakelijk in handen van N.V.'s met uitzondering van circa 40 motortrawlloggers die voornamelijk toebehoren aan schipper-eigenaren en familiebedrijven. Sinds 1958 werden bovendien 94 nieuwe loggers gebouwd; inderdaad bedraagt de gemiddelde leeftijd van deze groep 21 jaar.

Motorkotters zijn voornamelijk in handen van schipper-eigenaren en familiebedrijven, doch veelal in vennootschap onder firma. Bij de recente nieuwbouw van motorkotters stelt men een ontwikkeling naar N.V. vast. Men noteert, dat op een totaal van 676 kotters 309 sinds 1 januari 1958 werden gebouwd. De gemiddelde leeftijd van deze kotters bedraagt 12 jaar.

Motorvaartuigen zijn voornamelijk in handen van schippereigenaren en familiebedrijven.

C. Indeling naar systeem van visvangst

Het vissysteem met zijtrawl is verreweg het belangrijkste; 767 schepen op 803 en een tonnenmaat van 68.778 t. op een totaal van 77.875 t. De visserij met hektrawlers, die met drijfnetten op haring en die met gemengd systeem, vormen de rest van de produktie; zij zijn ingedeeld naar hun belangrijkheid :

	Aantal	BRT
1964		
Visserij met hektrawl	13	4.315
visserij met zijtrawl	819	74.957
visserij met ringzegen	-	-
drijfnetvisserij	38	6.568
visserij gemengd systeem	10	1.961
overige	-	-
TOTAAL	880	87.801
1965		
Visserij met hektrawl	16	5.506
visserij met zijtrawl	767	68.778
visserij met ringzegen		
drijfnetvisserij	17	3.009
visserij gemend systeem	3	582
overige	-	-
TOTAAL	803	77.875

D. Indeling naar graad van uitrusting met materiaal voor de conservering en de verwerking van de vangst

Blijkens de hiernavolgende tabel bedraagt het aantal schepen voor de visserij ter verse 665 op een totaal van 803, terwijl de tonnenmaat slechts 42.738 is op een totaal van 77.875 t. Hieruit volgt, dat de voor de visserij ter verse uitgeruste schepen een lagere tonnenmaat hebben dan die voor de visserij ter zoute. Men mag zich evenwel verwachten aan een uitbreiding van het aantal hektrawlers (met koelinstallatie).

1964

	Aantal	Tonnenmaat
Schepen voor visserij ter verse,	698	44.346
waaronder :		
tonijnvissers	-	-
kreeftenvissers	-	-
schepen met uitrusting voor de verwerking van de vangst (b.v. fabricage van vismeel, enz.)	1	568
schepen voor visserij ter zoute	38	6.568
schepen voor gemengde visserij (ter verse en ter zoute)	143	36.430
vriesschepen,	1	457
waaronder :		
tonijnvissers	-	-
kreeftenvissers	-	-
schepen met uitrusting voor de verwerking van de vangst (b.v. fileren)	-	-
andere	-	-
TOTAAL	880	87.801

1965

schepen voor visserij ter verse,	665	42.738
waaronder :		
tonijnvissers	-	-
kreeftenvissers	-	-
schepen met uitrusting voor de verwerking van de vangst (b.v. fabricage van vismeel, enz.)	2	1.108
schepen voor visserij ter zoute	17	3.009
schepen voor gemengde visserij (ter verse en ter zoute)	119	31.096
vriesschepen,	2	1.032
waaronder :		
tonijnvissers	-	-
kreeftenvissers	-	-
schepen met uitrusting voor de verwerking van de vangst (b.v. fileren)	-	-
andere	-	-
TOTAAL	803	77.875

II. AANTAL ZEEVISSERS

Op 31 december 1965 bedroeg het aantal vissers 7.152 waarvan 1.218 binnenvissers (meren, rivieren, enz.), 667 IJsselmeervissers, 444 mossel- en oestervissers, 1.780 zeevissers, 2.605 kottervissers en 438 overige zee- en kustvissers. Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal bemanningsleden van de visserijvloot, onderverdeeld naar de aard van de visvangst. Men stelt vast, dat het aantal vissers in zijn geheel gedurende de jongste tien jaar een geleidelijke vermindering heeft ondergaan; met name het aantal zeevissers is sterk teruggelopen. In 10 jaar verminderde het bestand met een derde deel.

Aantal bemanningsleden van de visserijvloot, onderverdeeld naar de aard van de visvangst.

	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Binnenvissers (meren, rivieren, ...)	.	.	1598	.	1548	.	.	1373	1277	1218
IJsselmeervissers	1392	1200	1140	1098	1045	1005	927	800	712	667
Zeevissers	2660	2620	2505	2525	2530	2540	2360	2360	2270	1780
Kottervissers	1255	1325	1430	1640	1835	2115	2385	2115	2710	2605
Overige zee- en kustvissers	340	360	280	400	418	540	498	494	464	438
Mossel- en oestervissers	510	520	525	532	522	520	522	518	464	444
TOTAAL	.	.	7578	.	7898	.	.	7660	7898	7152

Men stelt vast, dat sinds 1955 het aantal kottervissers verdubbelde, terwijl het aantal IJsselmeervissers voor de helft terugliep; de andere categorieën vissers ondergingen geen gevoelige wijzigingen.

Ongeveer 4.300 vissers van bovenstaand totaal ressorteren onder de bepalingen van het Wb. v. K., van de besluiten betreffende de bemanningen (verplichte aanmonstering) en van de wet op het zeevisserijbrevet.

III. DE ORGANISATIE VAN HET BEROEPSMILIEU

A. Groeperingen

1. De Nederlandse werkgevers zijn georganiseerd in twee verenigingen :
- Redersvereniging voor de Nederlandse Zeevisserij (Scheveningen);
- Redersvereniging IJmuiden;

2. De matrozen zijn verenigd in drie organisaties :
- Algemene Vereniging van Zeevarenden, aangesloten bij het Nederlands Verbond van Vakverenigingen;
- Christelijke Bedrijfsgroepen Centrale (CBC), Christelijk Nationaal Vakverbond (CNV);
- Katholieke Bond van Vervoerspersoneel (KBV).

3. Beroepsorganisaties voor onafhankelijke vissers :

Deze organisaties zijn gevestigd te Katwijk, Urk, Texel en Wieringen, waar de schippers eigenaar zijn. Er wordt gevist op maatschapscontract, behalve te Katwijk.

Zo bestaat te Katwijk de "Vereniging van Schippereigenaren". Hier bestaat geen c.a.o.; de bemanning in loondienst richt zich in het algemeen op de bepalingen van de c.a.o.'s afgesloten tussen de Redersvereniging voor de Nederlandse Zeevisserij en de drie genoemde werknemersorganisaties. Ook dient het bestaan van de Nederlandse Vissersbond en de Zeeuwse Visserijbelangen te worden vermeld.

Tenslotte bestaat er een Vereniging van Kottervissers, die de visserij van Urk, Texel en praktisch de gehele kustgarnalenvisserij dekt. Hier bestaat geen c.a.o., omdat gevist wordt op maatschapscontract.

De beroepsorganisaties en Reders zijn weer georganiseerd in een overkoepelend orgaan, de Stichting voor de Nederlandse Vissers te Scheveningen.

4. Vorm van Coöperaties

Er zijn inkoopcoöperaties o.a. te Breskens, Colijnsplaat, Bruinisse, Harlingen, Texel, Den Helder en Wieringen. Een verkooporganisatie is er te Urk. In Scheveningen bestaat een coöperatie voor prijsstabilisatie voor zoute haring.

Juridische basis

Als regel U.A. (uitgesloten aansprakelijkheid).

Omvang en belang

Moeilijk te kwantificeren. Het belang is meestal plaatselijk. (bijvoorbeeld in Urk, Wieringen en Texel).

5. Algemeen kan worden gezegd, dat aan de zijde van de werkgevers alle reders georganiseerd zijn en praktisch 80 % van de kottervissers. Wat betreft de werknemers is ongeveer 50 % van de bemanning van de rederijen georganiseerd bij de drie genoemde werknemersorganisaties, terwijl de bemanning op de kotters, werkend op maatschapscontract, in het algemeen niet georganiseerd is.

B. Betrekkingen tussen werkgevers en werknemers in loondienst

a) Wetboek van Koophandel, artikel 415. Burgerlijk Wetboek en c.a.o.'s;
b) er bestaan verschillende paritaire instellingen op nationaal niveau, zoals voor de uitvoering van de sociale verzekering, het Produktschap, het Visserijschap, enz.
c) het Ministerie van Sociale Zaken en Volksgezondheid
d) het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Scheepvaartinspectie).

C. De c.a.o.'s en de loonregeling zijn van toepassing op de in loondienst werkende bemanningsleden.

De c.a.o.'s worden op nationale schaal afgesloten voor de diverse vormen van visvangst, b.v. trawlvisserij, drijfnetharingvisserij, trawlvisserij van IJmuiden (3 trawlers).

De c.a.o.'s bepalen de arbeidsverhoudingen. In de sector kottervisserij bestaan geen c.a.o.'s en hier richt men zich naar de trawlvisserij. Bij de oester- en mosselvisserij bestaat een loonregeling.

De c.a.o.'s tussen de Redersvereniging voor de Nederlandse Zeevisserij en de drie genoemde vakbonden en die welke worden afgesloten tussen de Redersvereniging IJmuiden en deze drie vakverenigingen, verschillen onder meer van elkaar, doordat de eerste als bezoldiging een percentage van de opbrengst van de vangst, alsmede een gegarandeerd minimum-weekloon bieden en de andere een percentage van de besomming plus een vast maandloon.

D. Procedure voor de regeling van arbeidsgeschillen in de visserij

Indien de partijen bij de overeenkomst het niet eens kunnen worden over de uitleg van sommige bepalingen daarvan, wordt het geschil voor een scheidsgerecht gebracht. De leden daarvan worden in gelijk aantal door elk der partijen benoemd en kiezen gezamenlijk een president. Indien zij het niet eens kunnen worden over de keuze van de president, wordt deze door het kantongerecht aangewezen.

IV. AANMONSTERING EN CONTRACTEN

A. Rechtsbronnen

De aanmonstering van vissers is geregeld in het "Schepenbesluit" (art. 5 en 6). Voorts behelst het Nederlandse Wetboek van Koophandel (art. 451 en 452) een bepaling, die het recht tot aanmonstering slechts toekent aan houders van een arbeidsovereenkomst voor de zeevaart. Ditzelfde wetboek geeft regels voor de inhoud van dit contract.

In het algemeen verwijst het contract wat de arbeidsvoorwaarden betreft, naar de collectieve overeenkomst.

Het dienstverband wordt aangegaan voor onbepaalde tijd en vangt aan op de dag, dat de opvarende tewerk wordt gesteld bij het klaarmaken van het schip. Indien de opvarende niet deelneemt aan het klaarmaken van het schip, vangt het dienstverband aan op de dag, waarop het schip uitvaart. De verplichte aanmonstering geldt niet voor de bemanningen van de kustvisserij (schepen van minder dan 50 BRT en met een beperkt vaargebied).

B. Aanwerving

Voor alle takken van visserij geldt, dat voor het aannemen van personeel praktisch geen gebruik wordt gemaakt van de diensten der openbare arbeidsbemiddeling. Andere plaatsingsbureaus bestaan met betrekking tot de visserij niet. In deze sterk door traditie gestempelde bedrijfstak, waar men veelal visser is van vader op zoon, kent iedereen elkaar en kiest men zijn eigen personeel.

C. Arbeidscontract

De inhoud van het contract bestaat veelal in een verwijzing naar artikel 400 van het Wetboek van Koophandel, dat voorschrijft dat de overeenkomst behalve de inlichtingen m.b.t. de identiteit van de betrokkene en de datum van zijn aanmonstering, moet behelzen de aanduiding van het schip of de schepen, waarop de schepeling zich verbindt dienst te doen, de te ondernemen reis of reizen, de hoedanigheid en de dag waarop de dienstbetrekking eindigt.

D. Type van contract

Uit het voorgaande blijkt, dat de vissers worden aangesteld op basis van een schriftelijke arbeidsovereenkomst (art. 398 W.v.K., de I.A.O. Conventie no. 22 betreffende het aanwervingscontract voor zeelieden) en door plaatsing op de monsterrol. Op schepen in vaargebied I bestaat alleen een schriftelijk of mondeling contract.

Bij de trawlvisserij wordt het contract voor onbepaalde tijd gesloten. Op de kotters loopt het arbeidscontract altijd tot aan het einde van het kalenderjaar, indien niet op maatschapscontract wordt gewerkt. Het maatschapscontract wordt voor onbepaalde tijd afgesloten. De betrokkenen verbinden zich de visserij in gemeenschapsvorm te bedrijven. De eigenaar stelt zijn schip ter beschikking tegen betaling van een vergoeding die door beide partijen werd bepaald.

Voor de rechten en plichten der partijen verwijst het arbeidscontract naar de loonregeling; op de kotters, die buiten alle c.a.o.'s en de loonregeling vallen, behelst het contract in het algemeen een vrij beknopte beschrijving van de rechten en plichten. Artikel 399 van het W.v.K. voorziet in een arbeidsovereenkomst voor de vaart ter zee - voor bepaalde tijd
- voor een of meer reizen
- voor onbepaalde tijd.

E. Aanmonsteringsvoorwaarden

A. Lichamelijke geschiktheid

1. Minimumleeftijd

De minimumleeftijd voor aanmonstering bij de visserij is vastgesteld op 15 jaar (Arbeidswet 1919), ofschoon het onder bepaalde omstandigheden ook mogelijk is voor jongens van 14 jaar om op een vissersboot te dienen. Indien de 14-jarige gedurende acht jaar de lagere school heeft bezocht en de medische dienst van de Havenarbeidsinspectie van mening is, dat het werk aan

boord de betrokkene lichamelijk ten goede komt, kan hem toestemming tot aanmonstering worden verleend. Jongens van 14 jaar mogen geen nachtwerk verrichten en niet langer arbeid verrichten dan 8 uur per dag en 32 uur per week. Nederland heeft de Conventie no. 112 van de I.A.O. betreffende de minimum leeftijd voor vissers geratificeerd.

2. Medisch onderzoek

Evenals het personeel van de koopvaardij, moet het varend personeel op zeevissersvaartuigen van 50 brt of meer jaarlijks een medisch onderzoek ondergaan. Hierbij wordt nagegaan, of de algemene gezondheidstoestand van de betrokkene zodanig is, dat zijn aanwezigheid aan boord noch voor hemzelf noch voor de rest van de bemanning gevaar oplevert. Alle vissers, ongeacht hun leeftijd, moeten zich aan dit onderzoek onderwerpen. Het medisch onderzoek heeft betrekking op het gezichtsvermogen en het gehoor, de longen (röntgenfoto) en de lichamelijke toestand. Nederland heeft de Conventie no. 16 betreffende het medisch onderzoek van jongeren (zeevarenden) en de Conventie no. 73 betreffende het medisch onderzoek van zeelieden goedgekeurd. Voorts dienen schippers, stuurlieden, matrozen die met het houden van uitkijk zijn belast en machinisten in het bezit te zijn van geldige geneeskundige verklaringen voor het gehoor- en gezichtsorgaan, afgegeven door hiervoor aangewezen specialisten in de oogheelkunde en in de keel-, neus- en oorheelkunde. De geldigheidsduur van deze verklaringen is 6 jaar, met twee tussentijdse controlekeuringen (om de twee jaar) door een geneeskundige, aangewezen voor de jaarlijkse lichamelijke keuring.

B. Beroepsgeschiktheid

Ten aanzien van de beroepsgeschiktheid is de Wet op de Zeevisvaartdiploma's 1935 van toepassing op zeelieden aan boord van zeevissersvaartuigen van 50 brt en meer. Voor schippers en voor stuurlieden het diploma als stuurman voor de zeevisvaart en (voor de "verre visserij") het aanvullingsdiploma als stuurman voor de zeevisvaart, voor matrozen het Bewijs van Bekendheid met de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, voor machinisten het diploma als motordrijver voor de zeevisvaart.

F. Aantal en samenstelling van de bemanning

1. Algemeen

Het aantal opvarenden en de samenstelling van de bemanning worden nog steeds bepaald bij de verschillende loonregelingen. Er bestaan ook andere, evenwel minder verstrekkende wetsbepalingen, die zijn opgenomen in het "Schepenbesluit" van 1965.

Krachtens deze bepalingen moeten op een vissersboot minstens twee zeelieden aan dek zijn om wacht te lopen. Dit aantal kan met één worden verminderd, wanneer het schip met automatische besturing vaart of wanneer de vleet is geschoten. Wanneer het een schip van meer dan 50 brt betreft, moet één van de wachtslieden in het bezit zijn van een bewijs van bekendheid met de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, of van een hoger diploma.

Behalve de schipper en de stuurman, moeten voor de dekdienst aan boord zijn :

tot 400 brt	twee man
van 400 tot 500 ton	vier man
van 500 tot 1600 ton	zes man
vanaf 1600 ton	negen man

In de beide laatste categorieën kan het minimum worden teruggebracht tot 5 en 7 man, indien het schip is uitgerust met een automatische stuurinrichting.

Voor de dienst in de machinekamer moeten aan boord zijn :

tot 750 PK	twee man
van 750 tot 1500 PK	drie man
van 1500 tot 4000 PK	vijf man
van 4000 tot 10000 PK	acht man
vanaf 10.000 PK	elf man, met inbegrip van de chef van de wacht.

2. In het algemeen bestaat de trawlerbemanning uit 9 of 10 leden, naar keuze van de reder : 1 schipper
1 stuurman
1 le monteur
1 2e monteur
2 of 3 matrozen
1 kok
1 of 2 scheepsjongens

Bij trawlvisserij ter zoute kan het aantal bemanningsleden met 2 worden verhoogd en wanneer de motor een zeer groot vermogen heeft, nogmaals met twee. Indien het aantal opvarenden tot 14 wordt verhoogd, moeten hieronder minstens 2 scheepsjongens zijn.

Tijdens de vrachtvaart (1) moet de bemanning minstens uit 8 leden bestaan.

Functies

Volgens de wet mogen functies slechts worden gecombineerd op schepen van minder dan 125 PK, indien de motor rechtstreeks wordt bediend vanuit het stuurhuis, dat daartoe is uitgerust met speciale technische apparaten.

G. Einde van de overeenkomst of opzeggingstermijn

De opzeggingstermijn van een overeenkomst voor onbepaalde tijd, is in het algemeen gelijk aan één reis.
In de sector trawlvisserij

a) is de termijn voor de opzegging van de dienstbetrekking, zowel voor de rederij als voor de schepeling, de duur van een gehele visreis;

b) in afwijking van het bepaalde in de vorige paragraaf, is de opzeggingstermijn 7 dagen, wanneer de periode tussen twee reizen meer dan 7 dagen bedraagt.

Onverminderd de bovenbedoelde bepalingen neemt de dienstbetrekking een einde, zodra het bemanningslid de vakantiedagen die hem toekomen, heeft opgenomen, of vanzelfsprekend, zodra hij een nieuwe betrekking heeft aanvaard.

---

(1) Vrachtvaart is vaart naar buitenlandse havens om daar haring in te laden, zonder dat er netten worden meegenomen.

	1	2	GEEN AUTOM.STUURINR.		MET AUTOM.STUURINR.	
	50-80 BRT uitsluitend schepen met certificaat t/m vaargebied IV	50-400 BRT uitgezonderd de schepen genoemd in kolom 1	400-500 BRT	500-1600 BRT	400-500 BRT	500-1600 BRT
SCHIPPER	SV-BVD	SV-BVD	SV-BVD	SV-BVD	SV-BVD	SV-BVD
STUURMAN	geen	SV	SV	SV	SV	SV
		INDIEN REIZEN WORDEN GEMAAKT BUITEN HET VAARGEBIED V MOET DE SCHIPPER OF DE STUURMAN IN BEZIT ZIJN VAN DIPLOMA SVA.				
DEKPERSONEEL MET GENEESKUND. VERKLARINGEN OGEN & OREN :						
a-in bezit van diploma SVB	2 ')	2 ')	2 '')	2 '')	2 '')	2 '')
b-min.15 jaar + 1 j.vaartijd	1	-	-	-	-	-
c-eventueel onbevarenen	-	-	2	2	2	2
OVERIG DEKPERSONEEL	-	-	-	2	-	1
KOK - niet gediplomeerd	-	1 ''')	1 ''')	1 ''')	1 ''')	1 ''')

MACHINEKAMERPERSONEEL :						BRUGBEDIENING			GEAUTOM.
VERMOGEN IN PK ⟶	<125	125-225	225-750	750-1500	1500-4000	125-225	225-1500	1500-4000	1500-4000
(1e) MACHINIST	geen	MVM	MVM-BVD	MVM-BVD	MVM-BVD	MVM	MVM-BVD	MVM-BVD	MVM-BVD
2e MACHINIST	-	-	MVM	MVM	MVM	-	MVM	MVM	MVM
OVERIG M.K. PERSONEEL	-	1	-	1	3	-	-	2	1

RADIO TELEFONIE

Op schepen, voorzien van een radio-telefoon installatie (beneden 300 BRT niet voorgeschreven, boven 300 BRT verplicht) moet een bevoegd radiotelegrafist (radio-officier) dan wel een bevoegd radiotelefonist (houder van een diploma RTB of van een diploma RTA) als chef van het scheepsstation zijn aangewezen. Deze functie mag uitgeoefend worden door de schipper of een der schepelingen, mits in bezit van diploma.

') Waarvan één ten minste de leeftijd van 18 jaar dient te hebben bereikt.
'') Beiden dienen de leeftijd van 18 jaar te hebben bereikt.
''') Een kok is eerst vereist bij een totaal aantal van 8 opvarenden (inclusief schipper)

GEBEZIGDE AFKORTINGEN:

SV = diploma stuurman voor de zeevisvaart;

SVA = aanvullingsdiploma als stuurman voor de zeevisvaart;

BVD = bewijs van diensttijd (als schipper of als hoofd van de machinekamer);

SVB = bewijs van bekendheid met de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee;

MVM = diploma als motordrijver voor de zeevisvaart;

RTB = beperkt certificaat als radio-telefonist;

RTA = algemeen certificaat als radio-telefonist.

VAARGEBIEDEN :

Vaargebied I
De Noordzee tot 15 mijl uit de Nederlandse en Duitse kust tot 8° E;

Vaargebied II
De Noordzee tot 50 mijl uit de Belgische, Nederlandse, Duitse en Deense kust tot 56° N;

Vaargebied III
De Noordzee tot 50 mijl uit de Belgische, Nederlandse, Duitse en Deense kust tot 56° N, welk vaargebied in het tijdvak van 1 april tot en met 31 oktober wordt uitgebreid tot 100 mijl uit dezelfde kust;

Vaargebied IV
De Noordzee, in het noorden begrensd door de lijn Peterhead-Ekersund en in het zuiden door de lijn Beachy Head-monding van de Somme en de Oostzee;

Vaargebied V
De Noordzee tot de 61e Noorderbreedtegraad en tot de lijn die het punt op 61° N en 1° W verbindt met Strathie Point (Noordkust Schotland), het Kanaal, het Kanaal van Bristol, het St. George Kanaal en de Ierse Zee in het zuiden tot de lijn die kaap St. Mathieu verbindt met Old Head of Kinsale (Zuidkust Ierland) en in het noorden tot de lijn van Inish-owen Head naar Islay (Ardmore Point), van Islay (Rhuda Mhail) langs de Oostkust van Colonsay naar Mull (Loch Buie) en van Mull (Java Point) naar Schotland (Barony Point) en de Oostzee.

V. DE LONEN EN WIJZE VAN BELONING

A. Wettelijke bepalingen

1. De lonen zijn geregeld voor degenen, die in loondienst werkzaam zijn op :

a) vissersvaartuigen, die geregistreerd zijn te Scheveningen, Katwijk en Vlaardingen : in de collectieve Loonregeling Trawlvisserij, het zgn. Contract-Zuid;

b) trawlers, die ingeschreven staan te IJmuiden : in de Collectieve Arbeidsovereenkomst voor de Trawlvisserij IJmuiden, het zgn. Contract-Noord;

c) loggers, waarmede de haringdrijfnetvisserij wordt beoefend : in de Collectieve Loonregeling voor de Haringdrijfnetvisserij;

d) kotters, waarmede de visserij wordt beoefend vanuit IJmuiden : in de Arbeidsovereenkomst van de kottereigenaren;

e) vaartuigen, waarmede de oester- en mosselvisserij wordt beoefend in de Regeling van Lonen en andere arbeidsvoorwaarden voor het Oester- en Mosselbedrijf.

B. Wijze van beloning

1. Percentage van de beloning dat aan de bemanning toekomt

a) In de trawlervisserij wordt de gage der bemanning als volgt berekend :

1 - op schepen, voorzien van een motorvermogen tot en met 250 PK zal de gage bedragen :
- bij visserij ter verse 28,5 % van de nettobesomming,
- bij visserij ter zoute 31 % van de nettobesomming.

2 - op schepen voorzien van een motorvermogen van 251 t/m 450 PK zal de gage bedragen :
- bij visserij ter verse 27,5 % van de nettobesomming,
- bij visserij ter zoute 30 % van de nettobesomming.

3 - op schepen voorzien van een motorvermogen van 451 PK en hoger, zal de gage bedragen :
- bij visserij ter verse 26 % van de nettobesomming,
- bij visserij ter zoute 28,5 % van de nettobesomming.

b) In het Contract-Noord krijgt de bemanning onafhankelijk van de besomming vaste maandgages plus percentengeld van de nettobesomming, beide naar gelang de rang.

c) In de haringdrijfnetvisserij bedraagt de totale gage 33 1/4 % van de nettobesomming, waarvan de bemanningsdelen verschillen naar gelang de rangen.

d) De Arbeidsovereenkomst van Kottereigenaren kent aan de bemanning gezamenlijk een percentage van de netto-besomming toe, dat afhankelijk is van het motorvermogen van het vaartuig, nl. 30 % bij 0 t/m 200 PK, 29 % bij 201 t/m 275 PK, 28 % bij 276 t/m 410 PK, 27 % bij 411 t/m 510 PK en 26 % bij 511 PK en meer; hiervan ontvangen de bemanningen een deel naar gelang hun rang.
Volgens het Contract-Zuid, de Lonnregeling voor de Haringdrijfnetvisserij en de Arbeidsovereenkomst van Kottereigenaren, zijn de lonen dus in beginsel gebaseerd op een collectief deel (percentage) van de nettobesomming, maar een bepaald weekloon wordt gegarandeerd.

e) In het oester- en mosselbedrijf worden de lonen bepaald ook naar gelang de rang, maar onafhankelijk van de besomming.

2. Berekening van de nettobesomming

Als nettobesomming geldt hier de brutobesomming (bruto-opbrengst van de gehele, al dan niet bewerkte vangst van het schip, met uitzondering van lever, kuit en zootje) verminderd met de volgende aftrekken :

a) voor de opbrengst van het deel der vangst van het schip, niet bestaande uit gezouten haring, de kosten aan de verkoop verbonden, alsmede bijzondere kosten tot een totaal maximum van de brutobesomming van 9 % bij aanvoer te Scheveningen, van 10 % bij aanvoer te Vlaardingen en van 11 % bij aanvoer te IJmuiden.

b) voor de opbrengst van het deel der vangst van het schip, bestaande uit gezouten haring, 7 % van de brutobesomming, met uitzondering van te Katwijk aangevoerde haring, waarvoor de aftrek 6 1/2 % zal bedragen, met daarboven de kosten van vracht en dergelijke, tot een maximum van 1 % van de brutobesomming.

c) heffingen voor fondsen, indien partijen, betrokken bij deze overeenkomst daarover overeenstemming hebben bereikt.

d) bij verkoop van de vangst in een buitenlandse haven, de werkelijke kosten bestaande uit de kosten aan de verkoop verbonden, alsmede andere gebruikelijke kosten, tot ten hoogste 20 % van de opbrengst.

3. Percentage van de beloning dat aan ieder bemanningslid toekomt

I. Zuid-Contract

a) Verdeling van de gage

Als regel zal de bemanning van de trawlschepen naar keuze van de reder uit 9 of 10 opvarenden bestaan. De verdeling van de gage is als volgt :

	9 opvarenden	10 opvarenden
1 schipper	2 delen	2 delen
1 stuurman	1,25	1,25
1 eerste machinist	1,35	
1 tweede machinist	1,15	
1 eerste monteur		1,35
1 tweede monteur		1,15
3 matrozen (elk 1 deel)	3	
2 matrozen (elk 1 deel)		2
1 kok	1	1
1 lichtmatroos		0,8
2 jongens samen (1 athouder en 1 reepschieter)		0,85
1 jongen	0,65	
	10,40 delen	10,40 delen

Indien het aantal bemanningsleden wordt verhoogd, blijft de totale beloning van de bemanning ongewijzigd en worden de aandelen der nieuwe bemanningsleden bij de verdeelsleutel opgeteld.

b) Garantieloon

1. De c.a.o. voor de gewone trawlvisserij bepaalt, dat de zeelieden voor iedere reis een gegarandeerd weekloon ontvangen, waarvan het bedrag hieronder is vastgesteld :

	schepen vanaf 450 PK	tot en met 450 PK
schipper	f. 238	f. 231
stuurman	194,50	192
1e machinist	209,50	206
2e machinist	180	178
matroos/kok	157,50	157,50

Bij deze bedragen zijn inbegrepen de compensatie voor de premies A.O.W./A.W.W. van toepassing sedert 1 januari 1966, de huurcompensaties 1957, 1960, 1962, 1964 en 1966, alsmede de compensatie voor de pensioenpremie; deze beide laatste compensaties worden omschreven in artikel 24.

II. Collectieve Arbeidsovereenkomst voor de trawlvisserij IJmuiden Contract-Noord 1967

De gages, waaronder wordt verstaan de som van maandgage en percentengeld (berekend over de netto-besomming), van de opvarenden der motortrawlers bedragen :

	maandgage	percentagegeld
schipper	f.	4,20 %
stuurman	" 374,30	1,58 %
1e machinist	" 397,60	1,89 %
2e machinist	" 390,--	1,26 %
matroos	" 362,40	1 %
matroos onder de gage	" 319,60	0,90 %
3e machinist	" 361,40	1 %
handlanger	" 307,90	1 %
kok (20 jaar of ouder)	" 326,--	1 %
kok (beneden 20 jaar)	" 326,--	0,74 %
jongen	" 211,--	0,42 % tot 0,58 %

Twee jongens zullen tezamen de gage van een matroos ontvangen. In de gagebedragen zijn geen huurcompensatietoelagen en geen compensatie voor de premies voor de Algemene Ouderdomswet en de Algemene Weduwen- en Wezenwet begrepen.

III. Loonregeling voor de haring-drijfnet-visserij 1967

1 schipper	2		delen
1 stuurman	1	4/16	"
1 monteur	1	6/16	"
1 2e monteur	1	2/16	"
6 matrozen	6		"
2 oudsten	1	8/16	"
1 jongste		10/16	"
1 reepschieter		8/16	"
1 afhouder		6/16	"
1 kok-matroos	1		
16 koppen	15	12/16	delen

Het percentage per matrozendeel bedraagt 2,11 % van de nettobesomming.

Boven de gage zal een toeslag worden uitbetaald van f. 1,-- per week per matrozendeel, de andere rangen naar verhouding.
Aan de opvarenden wordt per reis een garantieloon per week uitgekeerd, dat ongeveer overeenkomt met het loon voor gelijksoortige functies in de trawlvisserij voor schepen t/m 450 pk.

IV. Arbeidsovereenkomst van kottereigenaren

De verdeling van het percentage van de besomming naar rang heeft in het algemeen plaats als volgt :

schipper	1	10/16 deel	
motordrijver	1	5/16 "	
2e motordrijver	1	2/16 "	
stuurman	1	4/16 "	
matroos	1	"	
jongen		10/16 "	of 12/16 deel

Aan de bemanning wordt een brutoloon gegarandeerd per week, te berekenen over vier weken van respectievelijk :

schipper	f. 145,--
1e monteur	" 130,--
2e monteur	" 115,--
stuurman	" 125,--
matroos	" 110;--
jongen	" 70,--

Boven deze bedragen komen de eventuele huurcompensaties en de compensatie voor de premies krachtens de Algemene Ouderdomswet en de Algemene Weduwen- en Wezenwet.

V. Het loon voor de vissers in het oester- en mosselbedrijf

Het loon voor de vissers van 23 jaar en ouder bedraagt :

voor schippers	f. 125,50	per week
voor motordrijvers	" 117,10	" "
voor schipperknechts	" 114,30	" "

Werknemers jonger dan 23 jaar, ontvangen minder loon volgens een aflopende schaal naarmate zij jonger zijn.

Lonen in dienstverband buiten de visserij

Met betrekking tot dienstverrichtingen buiten de visserij gelden voor de bemanningen bijzondere bepalingen.

4. Beloning voor ander werk

I. Contract-Zuid

Opvarenden, welke tijdens het dienstverband buiten de visserij werkzaamheden aan het schip verrichten (survey, reparatie enz.), zullen daarvoor als betaling het garantieloon ontvangen.

De beloning per werkdag bedraagt 1/5 van de beloning per week.

Indien een schip na het verstrijken van de voorgeschreven binnenligtijd wegens incomplete bemanning niet kan uitvaren, zal met ingang van de dag, volgende op die waarop de voorgeschreven binnenligtijd verstreken is, het garantieloon worden uitbetaald.

Te beginnen met de dag van uitbetaling van het garantieloon gelden de voorschriften inzake melding en tewerkstelling aan de wal.

Wanneer het schip in geval van averij een haven binnenloopt en langer dan drie dagen blijft binnenliggen, zullen de opvarenden, voor zover mogelijk, aan de wal te werk worden gesteld tegen het garantieloon, voor zover de opvarenden zich bij de rederij voor tewerkstelling aanmelden. Indien een opvarende bij tewerkstelling ten gevolge van de afstand niet dagelijks naar zijn woonplaats kan terugkeren zal hem vrije voeding worden verstrekt.
Indien de opvarende na aanmelding bij de rederij niet te werk wordt gesteld, zal hem het garantieloon worden uitbetaald. Woont een lid van de bemanning in een andere plaats dan waar het walwerk moet worden verricht, dan zal het reisgeld worden vergoed.
Indien bij binnenkomst van het schip blijkt, dat de reparatie langer zal duren dan 6 dagen, dan kan het dienstverband binnen drie dagen na binnenkomst van het schip zonder opzegtermijn worden beëindigd door de rederij.
Indien de betreffende opzegging niet binnen drie dagen geschiedt, zal een opzegtermijn van zeven dagen door de rederij in acht moeten worden genomen.

II. Contract-Noord

Indien een opvarende door de rederij tijdelijk aan de wal binnen de sfeer van het bedrijf wordt tewerkgesteld, zal voor de normale werkweek worden uitbetaald aan een

schipper	f. 180,85
le machinist	" 170,50
2e machinist	" 150,40
stuurman	" 160,50
matroos, 3e machinist, olieman, handlanger, kok	" 134,80
opvarenden van lagere rang : een deel van in evenredigheid met het rangmaandgage.	" 134,80

In deze gagebedragen zijn de huurcompensatietoeslagen en de compensatie voor de premie voor de Algemene Ouderdomswet en de Algemene Weduwen- en Wezenwet niet begrepen.
Eventuele overuren zullen worden betaald overeenkomstig hetgeen voor gelijksoortige arbeiders gebruikelijk is.
Indien een opvarende bereid is de bedongen arbeid te verrichten, doch de werkgever daarvan geen gebruik maakt, zal aan hem per dag, uitgezonderd over de zondagen, 80 % van het voor zijn rang geldende uitkeringsloon ingevolge de Werkloosheidswet worden uitbetaald.

III. Haringdrijfnetvisserij

Bij averij geldt een zelfde regeling als die van Contract-Zuid.
Van de aanvang van het klaarmaken van het schip tot de datum van uitvaren, alsmede tijdens het afsnijden voor maximaal 3 dagen, wordt het garantieloon betaald.
De beloning per werkdag bedraagt 1/5 van het garantieloon.

IV. Arbeidsovereenkomst van de kottereigenaren

Bij averij geldt een zelfde regeling als die van Contract-Zuid. Voor arbeid gedurende survey, reparatie van het schip e.d. wordt het garantieloon betaald. De beloning in dit geval is per werkdag 1/5 deel van het garantieloon.
Indien door één of meer leden van de bemanning in opdracht van de reder of schipper op de dag van vertrek werkzaamheden aan schip of vistuig worden verricht, zal aan de betrokkene(n) een extra betaling per matrozendeel worden toegekend, naar rato van het dagloon. Onder deze werkzammheden worden niet verstaan het zecklaar maken van het schip zoals vislossen, ruim schoonmaken, lanen bergen, ijs- en waterladen en de nodige victualiën aan boord doen en bezorgen en verzorgen. De schipper houdt nauwkeurig aantekening van de aard der verrichte werkzaamheden en van het aantal daaraan verrichte uren en dient hiervan een opgave in.
Het dagloon is 1/6 deel van het garantieloon.

V. Oester- en mosselbedrijf

Het basisloon voor arbeiders van 23 jaar en ouder aan de wal en in de oesterputten bedraagt :

voor voorman en onderbaas	f. 122,10
voor sorteerders	" 113,65
voor uitzoekers	" 108,10

Chauffeurs en bijrijders ontvangen lonen, welke voor hen ter plaatse gelden.

C. De beloning wordt vastgesteld aan de hand van de volgende criteria :

- scheepstype
- soort visvangst
- kwalificatie van de visser
- leeftijd van de visser
- de hoeveelheid gevangen vis
- de opbrengst van de vangst.

D. Loon in natura of tegenwaarde daarvan

I. Volgens het Contract-Zuid is de opbrengst van lever, kuit en zootje, voor zover dit laatste niet in natura wordt genoten, na aftrek van de aan de verkoop verbonden kosten, geheel voor de bemanning. De opvarenden hebben iedere reis recht op een zootje vis ter grootte van 6 kg, waarvan soort en hoeveelheid door de schipper wordt bepaald. Fijnvis is daaronder niet begrepen. Bij aanvoer in een buitenlandse haven valt al hetgeen uit de vangst verkocht wordt in de bruto-besomming. In een dergelijk geval zal aan de opvarenden f. 5,75 wegens gemis aan zootje worden uitbetaald.
Aan de opvarenden wordt een kledingtoelage verstrekt van f. 52,-- per vol halfjaar dienstverband, of een evenredig deel daarvan.
Voeding aan boord, volgens een overeengekomen voedingslijst maakt deel uit van de loonregeling.

II. Voor het Contract-Noord geldt een dergelijke regeling.
Van de opbrengst van lever, kuit en hom wordt 25 % afgetrokken voor kosten van aanvoer en verkoop; de opbrengst van traan is voor de helft voor de bemanning.
Op dezelfde wijze als in het Contract-Zuid heeft de bemanning recht op een zootje vis per reis, waarvoor bij markten in het buitenland f. 8,25 per reis wordt uitgekeerd. Indien bij een normale in Nederland beëindigde reis geen zootje wordt verstrekt, heeft de opvarende recht op f. 5,90. De vergoeding voor bedrijfskleding bedraagt f. 51,-- per vol halfjaar, of een evenredig deel daarvan.
De voeding aan boord volgens een overeengekomen voedingslijst komt voor rekening van de reder.

III. In de haringdrijfnetvisserij bedraagt de kledingvergoeding f. 62,50 per visseizoen, of een evenredig deel daarvan.
Voeding volgens een voedingslijst is onderdeel van de loonregeling.

IV. De arbeidsovereenkomst van de kottereigenaren kent aan de opvarenden na iedere reis en maximaal eens per week een recht op een zootje vis van 10 kg per persoon toe, waarvan de soort door de schipper wordt vastgesteld (fijnvis uitgesloten). De opbrengst van lever en kuit is, na aftrek van de afslag en andere kosten, geheel voor de bemanning. Krab en inktvis komen ten goede aan de bemanning tot een bedrag van f. 50,-- per weekreis, het restant komt in de besomming.
De kledingvergoeding bedraagt f. 25,-- per vol halfjaar dienstverband, of een evenredig deel daarvan.

V. Werknemers in het oester- en mosselbedrijf, die eigen waterlaarzen gebruiken, ontvangen hiervoor een vergoeding van f. 1,40 per week. Wanneer er voor de bemanning/voor geen vrije voeding wordt gezorgd, ontvangen zij een vergoeding van f. 2,15 per vaardag per man.

Krachtens de eerste vier hiervoren genoemde regelingen worden reisgelden vergoed, indien in bepaalde gevallen reizen buiten de woonplaats moeten worden gemaakt. Deze vergoeding komt overeen met het reisgeld in een openbaar middel van vervoer langs de normale weg. De gevallen waarin de vergoeding wordt verleend zijn de reiskosten bij keuring en aanmonstering, bij het klaarmaken van het schip, bij binnenkomst en vertrek van het schip, bij het niet tijdig uitvaren van het schip buiten de schuld van de bemanning als de schipper daar toestemming voor geeft, bij het verrichten van werkzaamheden op of aan het schip, en bij tewerkstelling aan de wal in een andere plaats dan de woonplaats.

E. Premies

I. Contract-Zuid

Bij aanvoer van gezouten makreel wordt aan de bemanning f. 1,-- per kantje gezouten makreel boven de gage uitbetaald.

De bemanning van een schip zal voor haring, welke tijdens een visreis van andere schepen wordt overgenomen, dan wel in een buitenlandse haven wordt geladen om naar een Nederlandse haven te worden vervoerd, een vergoeding ontvangen van f. 3,-- per kantje gezouten haring of f. 1,50 per kist verse haring.
Indien de bemanning gekochte haring in het buitenland zelf in kantjes zout, zal f. 0,65 per kantje boven de genoemde f. 3,-- worden uitbetaald.
De bemanning geniet naar gelang het loon tezamen 33 % van al het van derden verkregen sleep- en hulploon, na aftrek van kosten en schade. Van de uitkering krijgt de bemanning haar deel naar verhouding van de gages.
Ter beoordeling van de schipper zullen beschadigde netten aan boord worden geboet, waarvoor f. 37,-- boetgeld per maand per schip wordt betaald.
Het klimgeld bedraagt f. 3,50 per maand voor ten hoogste één man per schip.
Op schepen met een motorvermogen t/m 450 pk ontvangen opvarenden in de rang van matroos of een lagere rang, welke in het bezit zijn van het Bewijs van Bekendheid met Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, een vergoeding van f. 6,30 per maand.
Op schepen met een motorvermogen van 451 kg en hoger, zal deze vergoeding eveneens worden gegeven aan maximaal 3 opvarenden in de rang van matroos of een lagere rang, voor zover deze opvarenden in het bezit zijn van het genoemde diploma; zijn meer dan drie opvarenden in de betreffende rangen aan boord van een dergelijk vaartuig, dan wordt een bedrag van f. 18,90 per maand gelijk verdeeld over de betreffende opvarenden.

De opvarende heeft recht op een vakantietoeslag van 1/6 gedeelte van het hieronder voor zijn rang vastgestelde bedrag voor elke dag vakantie :

schipper	f. 240,--
stuurman	" 200,--
le monteur	" 216,--
2e monteur	" 184,--
matroos/kok	" 160,--

De rangen onder die van matroos ontvangen vakantietoeslag, in verhouding tot het matrozendeel.

II. Contract-Noord

Aan matrozen en jongens die in het bezit zijn van een door een visserijschool afgegeven getuigschrift voor boeten en breien, wordt een toeslag van ten hoogste f. 5,90 per maand betaald.

In geval door een schip hulp wordt verleend aan een in nood verkerend vaartuig, zal de bemanning van het netto sleep-, hulp- en bergloon 33 % ontvangen. Van deze 33 % ontvangen schipper, stuurman en le machinist eerst respectievelijk 1/10, 1/20 en 1/20ste deel; het restant wordt gelijkelijk onder de overige bemanningsleden verdeeld.

De betaling van de vakantietoeslag is in de gage voor de vakantiedagen inbegrepen.

Per 1 1/2 werkdag vakantie bedraagt deze gage :

voor de schipper	f. 108,90
le machinist	" 102,55
2e machinist	" 90,50
stuurman	" 96,60
matroos, 3e machinist, olieman, handlanger, kok	" 81,10

Opvarenden van lagere rang een evenredig deel van f. 81,10 overeenkomstig hun maandgage aan boord.

III. Haringdrijfnetvisserij

Het klimgeld bedraagt f. 2,75 per reis, met dien verstande, dat gedurende de vroeg- en versharing-visserij f. 2,75 wordt uitgekeerd per 5 weken; het maximum klimgeld bedraagt per visseizoen f. 16,80. Het boetgeld bedraagt in totaal f. 8,40 per vaarweek voor de boeters. Aan de bemanning wordt bij vervoer van haring van het vangschip naar de wal een zgn. jaagloon uitgekeerd met een minimum van f. 3,-- per kantje. Het zal totaal bedragen 12 1/2 % van de nettobesomming van de gejaagde haring.

Voor haring, welke in het Kanaal of in één van de Kanaalhavens wordt overgegeven, zal aan de bemanning van het schip, dat de haring overneemt, f. 3,-- per kantje haring, resp. f. 1,50 per kist worden vergoed, mits hierdoor geen visnacht verloren gaat.

Voor haring, welke tijdens een visreis uit een buitenlandse haven buiten het Kanaal naar Nederland aan boord van een schip wordt meegebracht, zal aan de bemanning van dat schip f. 3,-- per kantje gezouten haring of f. 1,50 per kist verse haring worden vergoed. Voor zover de bemanning deze haring in kantjes zout, zal een bedrag van f. o,65 boven het eerder genoemde bedrag van f. 3,-- worden vergoed. Ingeval de rederij sleep- of hulploon heeft kunnen bedingen, zal de bemanning 33 % genieten van het bedongen sleep- of hulploon, na aftrek van de gemaakte onkosten. Dit bedrag wordt onder de gehele bemanning verdeeld naar verhouding van de gages.

Voor in zee gevonden onbeheerde netten met toebehoren heeft de bemanning van het vaartuig, dat de netten heeft gevist, recht op het visloon, dat wordt uitgekeerd door de rederij aan wie het net toebehoort. Het visloon bedraagt f. 7,-- per net. Indien de netten door de bemanning van een ander schip worden overgenomen, komt de opbrengst van de in de netten aanwezige haring in de besomming van dat schip, met een garantie van f. 3,55 per net voor de bemanning.

De opvarenden hebben recht op een vakantietoeslag, die gelijk is aan die van het Contract-Zuid.

Indien op een schip de schipper niet in het bezit is van een diploma radio-telefonie, zal aan één lid van de bemanning, dat wel in het bezit is van een dergelijk diploma, een vergoeding worden uitgekeerd van f. 36,75 per visseizoen.
De opvarenden in de rang van matroos of lager, in het bezit van het Bewijs van Bekendheid met de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, ontvangen een vergoeding van f. 6,30 per maand.

IV. Arbeidsovereenkomst van de kottereigenaren

Ter beoordeling van de schipper zullen beschadigde netten aan boord worden geboet. Het boetgeld bedraagt f. 35,-- per maand per schip. Het klimgeld bedraagt f. 3,-- per maand voor ten hoogste één man per schip. De bemanning geniet naar verhouding van de gages tezamen 33 % van het van derden verkregen hulploon, na aftrek van alle kosten en schade. Elke opvarende heeft recht op een vakantietoeslag van één dag garantieloon voor elke 1 1/4 dag vakantie.

V. Oester- en mosselbedrijf

Aan de werknemer, die langer dan 5 jaar in dienst is bij dezelfde werkgever, kan voor iedere vijf jaar een diensttijdtoeslag worden betaald van f. 1,40 per week boven het voor hem geldende loon.
De werkgever is bevoegd werknemers arbeid in tarief te doen verrichten. Dit is een regeling, waarbij de hoogte van de beloning door middel van een tarief-, premie-of stukloonstelsel rechtstreeks afhankelijk is gesteld van de prestaties van de werknemer. De oververdienste van de gezamenlijke tariefwerkers bedraagt ten hoogste 20 % van de voor hen geldende lonen. Het is ook mogelijk in plaats van tarieven de lonen met maximaal 15 % te verhogen, afhankelijk van de betoonde ijver en de kwaliteit van het geleverde werk.
Aan werknemers, die naar het oordeel van de werkgever over een meer dan normale vakbekwaamheid beschikken dan wel een bijzondere verantwoordelijkheid hebben in een functie, doch aan niet meer dan 10 % van het totaal aantal werknemers in een onderneming, kan een toeslag worden gegeven van ten hoogste f. 4,50 per week. Voor het

varen naar, op en van de Waddenzee wordt per man per reis f. 44,75 extra betaald.
Aan iedere werknemer wordt twee weken extra loon betaald als vakantietoeslag. Daarnaast ontvangt hij een jaargratificatie van één week loon. Indien de arbeidsverhouding in de loop van het jaar eindigt, bestaat recht op een evenredig deel daarvan.

F. Uitbetaling van lonen

In het algemeen gelden de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek ten aanzien van betaalmiddel, plaats (bepaald door het gebruik) en tijdstip. Meestal geschiedt de afrekening per reis, vermeerderd met de in de loonregeling voorgeschreven binnenligtijd.
De betaling van de garantielonen (ook bij walarbeid) geschiedt aan het einde van de week.
In de haringdrijfnetvisserij geschiedt de eindafrekening binnen 14 dagen na beëindiging van het visseizoen.
In het oester- en mosselbedrijf wordt het loon wekelijks uitbetaald op de betaaldag, onmiddellijk na de beëindiging van de arbeidstijd.

G. Overuren

In de visserij op zee bestaat geen arbeidstijdenregeling.
Eventuele overuren bij tewerkstelling aan de wal en de betaling daarvoor worden geregeld overeenkomstig hetgeen voor gelijksoortige arbeiders gebruikelijk is.
In het oester- en mosselbedrijf is een meer omschreven overwerkregeling van toepassing. Onder overwerk wordt hier verstaan de arbeid, die verricht wordt boven of buiten de normale arbeidstijd, nl. 45 uur per week en 9 uur per dag. Indien naar het oordeel van de werkgever het bedrijfsbelang arbeid op zaterdag nodig maakt, is dit overwerk. Op zaterdag mag maximaal 3 uur worden gewerkt tussen 0.00 en 12.00 uur.

Voor het walpersoneel wordt voor overuren tussen maandag 0.00 uur en zaterdag 10.00 uur f. 4,16 per uur vergoed. Voor overuren, gemaakt tussen zaterdag 18.00 uur en zondag 24.00 uur en op feestdagen tussen 0.00 uur en 24.00 uur wordt f. 5,93 per uur vergoed.
Voor het varend personeel in deze sector, uitgezonderd bij de visserij op de Waddenzee, worden de overuren die men noodzakelijkerwijs aan boord moet doorbrengen vergoed tegen het voor het walpersoneel vastgesteld tarief, tenzij men geen daadwerkelijke arbeid verricht, in welk geval slechts de helft van het voor het walpersoneel vastgestelde tarief dient te worden betaald.
Voor het varen op zondag of noodzakelijk verblijf aan boord op zondag wordt een extravergoeding van f.23 ,40 per man uitbetaald.
Voor het berekenen van overuren wordt ervan uitgegaan, dat elke dag (in een kalenderweek), welke men heeft gevaren naar, op en van de Waddenzee, als een 9-urige arbeidsdag geldt.

VI. ARBEIDSDUUR - VAKANTIE EN FEESTDAGEN

A. Arbeidsduur

In het algemeen gesproken kennen de arbeidsovereenkomsten geen of weinig bepalingen, die de arbeidsduur in de visserij regelen. Deze arbeidsduur wordt meestal aan de praktijk overgelaten. Bij tewerkstelling aan de wal is de arbeidstijd gelijk aan die van gelijksoortige arbeiders.

1. Arbeidsduur op zee (heen- en terugreis)

Gedurende de reis naar de visgronden loopt het machinekamerpersoneel de vastgestelde wacht. Deze varieert, bijvoorbeeld 4 uur dienst en 4 uur rust, 6 uur dienst en 6 uur rust.

Het dekpersoneel maakt het schip gereed voor de visvangst, betrekt de wacht en verricht herstellingswerkzaamheden wanneer het weer zich daartoe leent. Hetzelfde geldt mutatis mutandis voor de terugreis naar de haven.

2. Arbeidsduur op de visgronden

Deze hangt in het algemeen af van de grootte van de vangst. Bij goede vangst maken de mannen werkdagen van praktisch 24 uur. In dit verband bevat alleen de c.a.o. voor de haringdrijfnetvisserij enkele bepalingen en wel de volgende :

- schepen welke als regel 6 nachten vissen, is het verboden op zaterdagavond de vleet te schieten;
- schepen die de trawlharingvisserij uitoefenen, zullen op zaterdag de visserij tijdig beëindigen, zodat de vangst als regel vóór zondag kan worden verwerkt. Deze visserij mag op maandag vóór 0 uur niet worden aangevangen;
- de werkzaamheden van de kok-matroos zullen vóór alles de menage, het koken en het schoonhouden van de logiezen ten goede komen. De kok-matroos en de monteurs zullen als regel niet minder nachtrust genieten dan de overige leden van de bemanning.

3. Arbeidsduur tijdens het binnenliggen

De arbeidsduur in de haven is onderworpen aan de algemene wetgeving (9 uur per dag, 45 uur per week).

B. Rusttijd

1. Dagelijkse rusttijd

Er is geen dagelijkse rusttijd vastgesteld.

2. Rusttijd na elke reis

I. Zuid-contract

Voor de trawlvisserij wordt in de c.a.o. de volgende algemene regeling voorzien :

1. De binnenligtijd van een schip tussen twee reizen bedraagt 48 uur, voorzover daarvan in de navolgende leden van dit artikel niet wordt afgeweken.

2. a) Geen enkel schip mag uit de Scheveningse haven tussen 0 uur en 7 uur uitvaren, indien het niet minstens 60 uur heeft binnengelegen;

b) tussen zaterdag 16.00 en maandag 0.00 uur wordt uit de Scheveningse haven niet uitgevaren;

c) de bovenbedoelde binnenligtijd van 48 uur zal voor schepen, die op donderdag voor 18 uur binnenkomen en wier binnenligtijd niet voor zaterdag 16.00 uur is verstreken, bekort worden tot het laatste hoogwatertij, voorafgaande aan zaterdag 16 uur;

d) wanneer bekorting van de binnenligtijd volgens voornoemde bepalingen zich voordoet, zal de binnenligtijd na de volgende reis van het schip met één tij worden verlengd;

e) komt een schip, waarop deze bepalingen van toepassing zijn, wederom op donderdag voor 18 uur binnen en is de binnenligtijd die voor dit schip dan in acht moet worden genomen, niet voor zaterdag 16 uur verstreken, dan zal de binnenligtijd wederom worden bekort tot het laatste hoogwatertij, voorafgaande aan zaterdag 16 uur;

f) wanneer bekorting van de binnenligtijd volgens bovengenoemde bepalingen zich voordoet, zal de binnenligtijd na de volgende reis van het schip met een dubbel tij worden verlengd, behoudens wanneer voor zaterdag 16 uur reeds één tij langer dan de bepaalde duur van 48 uur is binnengelegen, in welk geval de verlenging van de binnenligtijd één tij zal bedragen.

3. Schepen, welke tussen 14 en 20 uur in andere havens dan de Scheveningse haven binnenkomen, moeten in het tweede etmaal na binnenkomst op een door de rederij te bepalen tijdstip tussen 14 en 19 uur uitvaren, waarbij de binnenligtijd van 48 uur niet mag worden overschreden. Tussen zaterdag 16 uur en maandag 7 uur, alsmede des nachts tussen 19 uur en 7 uur wordt uit de havens niet uitgevaren.

4. Voor schepen welke uit een andere haven uitvaren dan waarin zij binnenliepen, geldt de binnenligtijd van de haven van uitvaren. Wanneer een in andere haven binnengekomen schip uit de Scheveningse haven uitvaart, wordt uitgevaren op het hoogwatertij, voorafgaande aan het verstrijken van de binnenligtijd van 48 uur.

5. Schepen welke de weekvisserij of de kustvisserij uitoefenen, hebben wekelijks een binnenligtijd van 36 uur, welke moet vallen tussen zaterdag 12 uur en maandag 12 uur.

6. Schepen, welke als gevolg van averij langer dan 60 uur hebben binnengelegen, mogen te allen tijde uitvaren, tenzij het uur van uitvaren valt in de zondagsuren.

7. Op erkend christelijke feestdagen wordt niet uitgevaren.

8. De binnenligtijd gaat in op het ogenblik dat de bemanning van boord gaat. De bemanning is te allen tijde verplicht met het schip uit te varen op het ogenblik, dat de hierboven voorgeschreven binnenligtijd eindigt.

II. Arbeidsovereenkomst van kottereigenaren

Voor schepen die reizen maken van 6 dagen of langer zal de binnenligtijd 48 uur bedragen; vóór 7 uur en na 19 uur zal niet worden uitgevaren.
Schepen die hun vangst meermalen per week aanvoeren, mogen na elke reis onmiddellijk weer naar zee vertrekken. De vrije tijd zal bedragen 36 uur, tussen zaterdag 18 uur en maandag 8 uur. De bemanning kan zoveel mogelijk vanaf zaterdag 14 uur haar vrije tijd opnemen. Indien schepen, die hun vangst meermalen per week aanvoeren, de visserij niet hebben uitgeoefend gedurende één of meer dagen en zaterdags na 18 uur binnenkomen, kan de vrije tijd worden bekort opdat op maandag de lading tijdig aan de markt zal zijn geplaatst.

III. Vlaardingse conditie

Het binnenliggen tussen twee reizen zal tot 15 juli 2 x 24 uur bedragen en wanneer 25 en meer last haring wordt aangebracht, 60 uur. Voor zover 2 x 24 uur wordt binnengelegen, is de bemanning niet verplicht te laden en te lossen. Het binnenliggen tussen twee reizen zal gedurende de gewone haringvisserij tot en met 15 september niet meer dan gemiddeld 60 uur bedragen; door de bemanning zal één periode van 6 uur worden gewerkt, in welke tijd de bemanning verplicht is de haring te lossen en het zout te laden.

Indien in combinatie wordt gevaren, zal het binnenliggen tussen twee reizen 2 x 24 uur bedragen.

Bij de aanvang van de zandvisserij zal in de gevallen dat door 60 uur binnenliggen een visnacht kan worden verlet, genoegen genomen worden met 52 uur binnenliggen, waarbij de bemanning verplicht is de haring te lossen en het zout te laden. Ter compensatie zal in andere gevallen, wanneer de omstandigheden dit toelaten, meer dan 60 uur worden binnengebleven.

Voor schepen, welke na 15 september binnenkomen, zal het binnenliggen tussen twee reizen niet meer dan 2 x 24 uur bedragen; het lossen van de haring en het laden van het zout moet dan door anderen dan de bemanning geschieden, met dien verstande dat de monteur, resp. de machinist of een andere door de rederij aangewezen deskundige tijdens het lossen van de haring en het laden van zout aan boord zal blijven, ter bediening van motor of machine, waarvoor hem een beloning van Fl. 11,— zal worden uitbetaald uit de besomming van het betrokken schip.

Indien het aantal walwerkers onvoldoende is om alle schepen te lossen of te laden, zullen één of meer bemanningen dit zelf moeten doen, in welk geval de vaartuigen, waartoe die bemanningen behoren, 60 uur binnen zullen liggen.

Uit Vlaardingen mag niet worden uitgevaren vóór 6 en nà 20 uur, terwijl schepen die nà 15 september binnenkomen, des zaterdags niet nà 18 uur mogen vertrekken.

IV. Drijfnetharingvisserij

Het binnenliggen tussen twee reizen zal tot en met 15 september 60 uur bedragen; door de bemanning zal één periode van 6 uur worden gewerkt, in welke tijd de bemanning verplicht is, de lading te lossen en het zout te laden.

Direct na binnenkomst heeft de bemanning zes uur vrij, behoudens in de gevallen, dat het schip binnenkomt tussen 5 en 9 uur, in welke gevallen de bemanning drie uur vrij heeft.

De werkzaamheden, verbonden aan het lossen - direct na binnenkomst - van groene haring en steurharing, zullen worden toegestaan, indien deze werkzaamheden binnen één uur kunnen worden voltooid.

Tussen 19 en 7 uur kan de bemanning niet worden verplicht werk te verrichten, dat verband houdt met het laden en het lossen van het schip. Indien een Scheveningsche schip in Vlaardingen binnenkomt om te markten, is de bemanning verplicht de lading te lossen. Zodra het betrokken schip in Scheveningen binnenkomt, is de Scheveningse conditie van kracht en is de bemanning alleen verplicht het zout te laden.

Voor schepen, welke nà 15 september binnenkomen, is de Scheveningse conditie van kracht en is de bemanning alleen verplicht het zout te laden.

Voor schepen, welke nà 15 september binnenkomen, zal het binnenliggen tussen 2 reizen 2 x 24 uur bedragen; het lossen van de haring en het laden moet alsdan door anderen dan de bemanning geschieden, met dien verstande dat de monteur, resp. machinist of een andere door de rederij aangewezen deskundige tijdens het lossen van de haring of het laden van het zout aan boord zal blijven, ter bediening van motor of machine, waarvoor hem een beloning van Fl. 12,10 zal worden uitbetaald uit de besomming van het betrokken vaartuig.

Uit Scheveningen zullen tussen 0 en 7 uur en des zaterdags nà 22 uur geen schepen naar zee mogen vertrekken, terwijl schepen, die na 15 september binnenkomen des zaterdags nà 18 uur niet meer mogen uitvaren.

V. Katwijkse conditie

1. Het binnenliggen tussen twee reizen zal tot en met 15 september 54 uur bedragen.
2. Voor schepen, welke nà 15 september binnenkomen, zal het binnenliggen tussen twee reizen 2 x 24 uur bedragen.
3. Het lossen en het laden moet door anderen dan de bemanning geschieden, met dien verstande, dat de monteur resp. de machinist

of een andere door de rederij aangewezen deskundige, tijdens het lossen van de haring of het laden van het zout, aan boord zal blijven, ter bediening van motor of machine, waarvoor hem een beloning van fl. 11,-- zal worden uitbetaald uit de besomming van het betrokken vaartuig.

4. Tussen 19 en 7 uur zal de bemanning niet behoeven uit te varen.

VI. Uitzonderingsbepalingen

Op schepen, welke uitsluitend de versharingvisserij uitoefenen, zal de bemanning tussen twee reizen 24 uur vrij zijn.
Op zondagen en op erkend christelijke feestdagen zal uit Nederlandse of Kanaalhavens niet worden uitgevaren.

In de sector "vrachtvaart" blijft het schip na een reis 48 uren in de haven liggen; in grensgevallen zal een commissie, bestaande uit vertegenwoordigers van de partijen bij de collectieve overeenkomst, de mogelijkheid bestuderen om de op zaterdag voorgeschreven binnenligtijd met enkele uren te verminderen. Deze uren worden dan aan het einde van de volgende reis ingehaald.

VII. Onderbroken reizen en averij

- Wanneer een schip, wegens schade, ziekte of een aan één of meer bemanningsleden overkomen ongeluk, gedwongen is in een haven binnen te lopen en indien de vangst niet meer bedraagt dan 75 kisten, wordt de reis als onderbroken beschouwd.

  Na de reparatie of de ontscheping van een of meer bemanningsleden, kan het schip onmiddellijk weer zee kiezen, mits de bemanning niet heeft deelgenomen aan het lossen en laden en het uitvaren niet op een zondag valt.

- Wanneer een schip in een haven binnenloopt ten gevolge van averij en daar meer dan drie dagen blijft liggen, zal zo mogelijk walarbeid worden gegeven aan de bemanningsleden; deze ontvangen hiervoor het garantieloon, mits zij de rederij om werk verzoeken.
  Indien een aldus tewerkgesteld bemanningslid wegens de afstand niet dagelijks naar zijn woonplaats kan terugkeren, zal hem gratis voeding worden verstrekt.

- Indien aan het bemanningslid dat zich tot de rederij heeft gewend geen arbeid kan worden verstrekt, wordt hem het garantieloon uitbetaald. Wanneer een bemanningslid woonachtig is in een andere plaats, dan die waar de walarbeid moet worden verricht, dan zullen de reiskosten worden vergoed.

- Indien, bij het binnenlopen van het schip in de haven blijkt, dat de reparatie meer dan zes dagen vergt, kan de rederij zonder opzeggingstermijn het dienstverband beëindigen binnen drie dagen, volgend op het binnenlopen van het schip in de haven.

  Indien het dienstverband niet binnen deze drie dagen wordt opgezegd, moet de rederij een opzeggingstermijn van 7 dagen in acht nemen.

3. Nachtarbeid en arbeid op zon- en feestdagen

a) Inzake nachtarbeid werden ons geen preciese gegevens verstrekt.

b) Arbeid op zon- en feestdagen.

De Arbeidsovereenkomst voor kottereigenaren verbiedt zondagsarbeid te verrichten en/of op zondag de visserij te beoefenen. De werktijd der bemanning zal, indien het schip op zondag geen haven binnenloopt, op zaterdag tijdig worden beëindigd, zodat de vangst voor zondag tijdig kan worden verwerkt.

In de haringdrijfnetvisserij worden op zaterdagavond geen netten uitgezet; bij trawlharingvisserij moet op zaterdag de visserij tijdig worden beëindigd, zodat de vangst als regel voor de zondag kan worden verwerkt. Deze visserij mag niet voor maandag worden aangevangen. De arbeidsovereenkomst van kottereigenaren verbiedt zondagsarbeid en het vissen op zondag. De werktijd der bemanning zal, indien het schip op zondag geen haven binnenloopt, op zaterdag tijdig worden beëindigd, zodat de vangst voor zondag tijdig kan worden verwerkt. Voor maandag mag de visserij niet worden aangevangen.
In het oester- en mosselbedrijf zijn de zaterdag en zondag vrij. Buiten de normale arbeidstijd (9 uur per dag) is men op de overige werkdagen vrij.

4. Vakantie

a) Wettelijk aantal jaarlijkse vakantiedagen

- Elk bemanningslid heeft recht op 1 1/2 werkdag voor iedere maand dienstverband. Het aantal vakantiedagen wordt berekend door het aantal dagen tussen de aanvang van het dienstverband t/m de laatste reisdag (plus eventueel het aantal dagen waarin nog bepaalde werkzaamheden werden verricht aan boord van het schip, op zee of tijdens het binnenliggen) door 30 te delen en vervolgens de uitkomst met 1,5 te vermenigvuldigen. Wanneer er bij de deling iets overblijft, wordt het op bovenstaande wijze berekende aantal dagen daarbij opgeteld en het aantal eventueel reeds tijdens het seizoen opgenomen vakantiedagen daarvan afgetrokken.

  Indien het aldus berekende aantal vakantiedagen hoger is dan 15, wordt er 1 1/2 dag aan toegevoegd.
  De vakantie dient te worden opgenomen en is dus niet afkoopbaar.

- Voor de berekening van het recht op vakantie loopt bij afwezigheid wegens ziekte of ongeval, mits niet langer dan 12 maanden, het dienstverband door.

- De vakantiedagen waarop de bemanningsleden recht hebben worden op een met de rederij overeengekomen datum opgenomen. Wanneer de vakantie meer dan twaalf dagen bedraagt, moeten minstens twaalf dagen achtereenvolgend worden opgenomen. Bij het toekennen van de vakantie en in het bijzonder van de ononderbroken periode zal, voor zover mogelijk, worden rekening gehouden met de Kerst- en Nieuwjaarsperiode en met het tijdvak tussen 1 mei en 30 september.

  De rederij zal alles in het werk stellen, opdat de bemanning hetzij eerste Kerstdag, hetzij Nieuwjaarsdag, bij hun familie kunnen doorbrengen. Het aantal op te nemen vakantiedagen zal bij de aanvang van de vakantie aan de bemanningsleden worden medegedeeld.

- Van het tussen 1 januari en 31 december van een bepaald jaar verkregen recht op vakantie moet voor 1 juni van het daaropvolgende jaar worden gebruik gemaakt, tenzij het aantal vakantiedagen gelijk is aan of lager dan 3, in welk geval deze dagen bij die van het daaropvolgende jaar mogen worden opgeteld.
  In geen geval mogen de individuele rechten op vakantie een oponthoud vormen voor het uitvaren van een schip.

- De vakantiedagen worden uitbetaald tegen het garantieloon.

- Zondagen en erkend christelijke feestdagen worden niet als vakantie beschouwd.
  Erkend christelijke feestdagen, die niet op een zondag vallen, worden uitbetaald tegen het garantieloon, voor zover zij in een vakantieperiode vallen.

b) <u>Vakantietoeslagen</u>

Ieder lid van de bemanning heeft, voor elk der bovenbedoelde vakantiedagen, recht op een vakantietoeslag, gelijk aan 1/6 van het hieronder voor zijn rang vastgestelde bedrag :

schipper	fl. 240,--
stuurman	fl. 200,--
1e machinist	fl. 216,--
2e machinist	fl. 184,--
matroos/kok	fl. 160,--

De bemanningsleden beneden de rang van matroos ontvangen vakantietoeslagen in verhouding tot het matrozendeel.

Aan het einde van het dienstverband worden de nog niet uitbetaalde vakantietoeslagen bij de eindafrekening uitgekeerd.

c) Bijzondere en extra vrije dagen

- Elk bemanningslid heeft recht op een bijzondere vakantie van één werkdag per maand dienstverband. Bij de toekenning van deze vrije dagen wordt rekening gehouden met de noodzaak, de werkzaamheden van de onderneming niet te belemmeren.

  Het tijdstip waarop deze bijzondere vrije dagen worden toegekend, wordt vastgesteld door of namens de reder.

  Indien tijdens het dienstverband niet alle vrije dagen zijn verleend, zullen deze aan het einde van de dienstperiode worden uitbetaald, op basis van het netto garantieloon.

  In dat geval zal het aantal bijzondere vrije dagen worden berekend aan de hand van het aantal maanden, dat krachtens de bepalingen m.b.t. vakantiedagen recht geeft op vakantie.

- Bij het markten in een buitenlandse haven zal aan iedere opvarende in Nederland extra vrije tijd worden verleend gedurende zoveel dagen als de opvarende bij het markten in Nederland zou hebben genoten, echter onder voorwaarde dat :
  - het schip onmiddellijk na de verkoop van de lading en eventueel aanvullende bevoorrading in de buitenlandse haven, wederom ter visserij uitvaart;
  - na het verlaten van de buitenlandse haven waar gemarkt werd, een naar tijdsduur c.q. vangst normale visreis wordt gemaakt.

- Van deze extra vrije dagen zal 1 dag worden verleend in aansluiting op de eerstvolgende binnenligtijd in Nederland. De resterende vrije dag(en) als gevolg van het markten in het buitenland word(t)(en) verleend in aansluiting op de eerstvolgende vakantie, doch niet later dan 6 maanden nadat het recht daarop is ontstaan; de betaling is dezelfde als voor bijzondere vrije dagen.

- . Opvarenden die op zee, aan boord van het schip waarop zij hebben aangemonsterd Paasmaandag, Hemelvaartsdag, Pinkstermaandag, de Kerstdagen en Nieuwjaarsdag hebben doorgebracht, voor zover deze feestdagen niet op een zondag vallen, of slechts een enkele van deze dagen, hebben recht op telkens een vrije dag extra, welke wordt toegevoegd aan de vrije dagen waarop zij uit anderen hoofde recht hebben. Betaling van deze bijzondere vrije dagen geschiedt tegen het garantieloon.

  . De in de voorgaande alinea vermelde bijzondere vrije dagen, welke worden toegekend ter compensatie van de op zee doorgebrachte Paasmaandag, Hemelvaartsdag en Pinkstermaandag, worden voor 1 september daaropvolgend toegekend. De bijzondere vrije dagen ter compensatie van Kerstmis en Nieuwjaar, wanneer deze niet op een zondag vallen, worden resp. na de visreis, waarin deze dag of dagen vielen, toegekend en, na raadpleging van de bemanning, voor 1 mei daaropvolgend.

  . De mededeling hoeveel bijzondere vrije dagen worden verleend dient door of vanwege de rederij bij binnenkomst aan de bemanning te worden gedaan. Bij bijzondere omstandigheden is afwijking van dit aantal vrije dagen toegestaan, indien hiervan uiterlijk binnen 24 uur voor het tijdstip waarop het schip zou varen, aan de bemanning wordt kennisgegeven.

  . Het lossen van vis geschiedt volgens een beschikking, vastgesteld door het College van Rijksbemiddelaars.

  . De c.a.o.'s betreffende het Noord-contract, de drijfnetharingvisserij, de kottereigenaars, de oester- en mosselkwekerij, voorzien min of meer dezelfde voorwaarden inzake vakantieregeling.

C. Uurregeling voor jongeren

Voor schepelingen varende onder Contract-noord, die nog geen 18 jaar oud zijn, zal de werktijd vallen tussen 6 uur 's morgens en 6 uur 's avonds; tussen 6 uur 's avonds en 6 uur 's morgens zal als regel geen gebruik van hun diensten worden gemaakt; zij zullen een onafgebroken nachtrust hebben van ten minste 8 uur.

VII. LEVENSOMSTANDIGHEDEN AAN BOORD

Met betrekking tot verblijven en voeding is artikel 407 W.v.K. van toepassing; ten aanzien van de voeding zijn de schepelingen, die op maatschapscontract varen uitgezonderd. De veiligheid uit een oogpunt van navigatie wordt geregeld in de Schepenwet.

A. Verblijven

Constructie-normen en minimum ruimten
artikelen 46 t/m 50 en 54 t/m 57 Schepelingenbesluit
sanitaire installaties-artikelen 58 t/m 61 Schepelingenbesluit
verwarming - artikel 51 Schepelingenbesluit
ventilatie - artikel 53 Schepelingenbesluit
verlichting - artikel 52 Schepelingenbesluit

1. Ventilatie, verwarming en verlichting

De verwarmingsinstallatie dient een zodanige capaciteit te hebben, dat een minimumtemperatuur van 5° wordt gewaarborgd. Overdag moet de temperatuur 18° bedragen. Wordt van kachels gebruik gemaakt, dan moeten deze stevig zijn vastgehecht en bij een houten vloor op een stalen plaat staan. Kachel en pijp moeten met een metalen gaas of een andere doeltreffende beschutting zijn afgescheiden van de verblijfruimte. In verblijven die uitsluitend als slaapplaats dienen, is een verwarmingsinstallatie niet verplicht. De kachelpijp mag niet volledig afsluitbaar zijn. Het gebruik van petroleumkachels is op zee verboden.

2. Slaapplaatsen

Alle verblijfsruimten alsmede de overige voor de bemanning gereserveerde ruimten moeten gelegen zijn achter het aanvaringsschot. Wanneer de verblijfsruimten op een dek liggen, dat niet door het aanvaringsschot bereikt wordt, moet de voorkant van de meest naar voren gelegen kooi minstens

1/20 deel van de lengte van het schip van de voorsteven verwijderd zijn. Aan boord van de vissersschepen waarop het niet mogelijk is een slaapplaats in te richten achter het aanvaringsschot moet de voorkant van de meest naar voren gelegen kooi minstens 1/20 deel van de lengte van het schip van de voorsteven verwijderd zijn. Aan boord van de vissersschepen moet de luchtinhoud van de verblijfsruimte minstens 2,75 m^3 per zeeman bedragen; de door de kooien ingenomen ruimte mag in de berekening worden opgenomen.

De geldende bepalingen zijn analoog aan die van de conventie met dien verstande dat daarvan door de scheepvaartinspectie voor wat de vissersschepen betreft kan worden afgeweken.

De kooien moeten minstens 1,83 m lang zijn en 0,53 m breed.

3. Sanitaire uitrusting

Op schepen van 400 tot 500 ton moeten minstens twee w.c.'s aan boord zijn geïnstalleerd.

B. Voeding aan boord

Artikel 37b en 39 Schepelingenbesluit.
Ten aanzien van onderbreking voor de maaltijd, de bereiding van de maaltijd en kwalificatie van de kok bestaan geen wettelijke voorschriften.
De c.a.o. voor de haringdrijfnetvisserij bevat een gedetailleerde lijst van de voedingsmiddelen die dienen verstrekt. De waarde dezer voedingsmiddelen mag niet in mindering gebracht op het garantieloon.

C. De medische verzorging (hulp bij ongevallen en ziekten) aan boord berust bij de schipper. Artikel 93, van het Schepenbesluit 1965 en bijlage XVI van dit besluit geven nadere voorschriften, terwijl de "Bekendmaking aan de Scheepvaart no. 13/1965" de lijst bevat van genees-, heel-, ontsmettings- en verbandmiddelen en verplegingsartikelen, welke zich aan boord moeten bevinden. Een ziekenverblijf is op vissersvaartuigen niet

voorgeschreven. Indien de bemanning meer dan 5 leden bedraagt, dient evenwel een rustgelegenheid te worden voorzien waardoor de zieke kan worden afgezonderd. Voorts wordt medische hulp op zee verleend door het hospitaalkerkschip "De Hoop", terwijl bovendien radiomedisch advies kan worden ingewonnen.

D. Verzekering voor de persoonlijke uitrusting in geval van schipbreuk

De Zee-ongevallenwet waarborgt de schepelingen in artikel 2, lid 6, een uitkering bij totaal verlies van zijn gooderen door een ramp aan het zeeschip overkomen. Per 1 juli 1967, wanneer de Zee-ongevallenwet vervalt, wordt in artikel 415 Wetboek van Koophandel een overeenkomstige bepaling opgenomen.

E. Veiligheid aan boord

De veiligheid aan boord wordt geregeld in het Schepenbesluit 1965.

- Brandbestrijding : artikel 88 en bijlage VI van het Schepenbesluit 1965; de brandbestrijding geschiedt door middel van blusapparaten met schuim of een brandspuit die vanaf de brug bediend wordt;
- reddingboten, reddingvlotten en drijvende toestellen : artikelen 69, 76, 77, 78, 79 en 80 van het Schepenbesluit 1965, alsmede bijlage XI van dit besluit; alle schepen moeten zijn uitgerust met twee pneumatische opblaasbare reddingsboten, voorzien van de nodige mondvoorraad;
- voorkoming van arbeidsongevallen : artikel 92 van het Schepenbesluit 1965 en "Bekendmaking aan de Scheepvaart no. 39/1965" (veiligheidsmaatregelen boomkorvisserij).

F. Installatie voor radiotelegrafie

Op schepen van minder dan 1600 brt (alle vissersvaartuigen) is geen radiotelegraafstation vereist. Schepen van 300 tot 1600 brt moeten zijn uitgerust met een radiotelefoonstation; beneden de 300 brt is een dergelijk station niet voorgeschreven, doch vrijwel alle zeevissersvaartuigen beneden deze tonnemaat hebben een telefoniezender aan boord.

G. Diverse bepalingen

Aan boord van schepen van minder dan 400 ton kunnen kleerkasten in de slaapruimte worden geïnstalleerd mits deze van buitenaf worden gelucht.

Er bestaat een grote verscheidenheid in deze bepalingen; ofschoon over het algemeen behoorlijk, zijn zij begrijpelijkerwijze beter op de nieuwe schepen. Hetzelfde geldt voor de sanitaire uitrusting.

Aan de veiligheid wordt bijzondere aandacht geschonken.

De voeding is vrij goed en ruim voldoende. De kok moet ervaren zijn, anders wordt hij prompt weer aan wal gezet.

De medische verzorging is voor verbetering vatbaar. In geval van nood wordt eerste hulp verleend door schipper of stuurman. Bovendien kunnen via radio-Scheveningen inlichtingen worden gevraagd aan het kerk- en hospitaalschip "De Hoop", terwijl men in ernstige gevallen binnenloopt in de dichtstbijzijnde haven.

VIII. SOCIALE ZEKERHEID

A. Wettelijke regelingen

Het algemeen stelse van de sociale verzekeringen is in zijn geheel van toepassing op de Nederlandse vissers, sinds zij onder de gewijzigde ziektewet van 1 juli 1967 vallen.

Het algemeen stelsel is van toepassing voor wat betreft :

- de werkloosheidsverzekering,
- de ziekteverzekering,
- de pensioenverzekering,
- de overlijdensverzekering,
- de kinderbijslagen,
- de arbeidsongeschiktheids- (invaliditeits) verzekering,
- de ziektekostenverzekering.

Naast de algemene pensioenverzekering bestaat een bijzondere pensieonregeling voor de zeevisserij. Vanaf 1 juli 1967 vallen de zogenaamde maatschapsvissers eveneens onder het algemeen stelsel van sociale zekerheid.

B. De verzekeringsinstellingen

In Nederland zijn de Sociale Verzekeringsbank en de Raden van Arbeid belast met de uitvoering van de Ongevallenwet, de invaliditeitswet, de Algemene Ouderdomswet en de Algemene Weduwen- en Wezenwet en de Kinderbijslagwet. De paritaire bedrijfsvereniging voor de haven en binnenscheepvaart, visserij en aanverwante bedrijven in de zin van de Organisatiewet Sociale Verzekering, is belast met de uitvoering van de Ziektewet, de Wet op de Arbeidsongeschiktheidsverzekering en de Werkloosheidswet. Aan de ziekenfondsen is het beheer van de ziektekostenverzekering (verstrekkingen) opgedragen. Dit systeem wordt gecompleteerd door een Algemeen Werkloosheidsfonds en voor de uitkeringen van de ziekteverzekering door een Algemene Kas, welke organen echter hoofdzakelijk zorgen voor de verevening op landelijk niveau van de door de bedrijfsverenigingen geïnde premies en gedane uitkeringen.

C. Uitkeringen

a) De Ouderdomsverzekering

De pensioneringsleeftijd krachtens de algemene ouderdomswet is 65 jaar. De uitkeringen zijn "welvaartsvast". Er is een relatie tussen het aantal verzekerde jaren en de hoogte van de uitkering (Wet van 31 mei 1956).

b) Bedrijfspensioen

In de visserij bestaat een bedrijfspensioenfonds, waarvoor de pensioneringsleeftijd eveneens 65 jaar is. De uitkering is afhankelijk van het aantal gestorte weekpremies.

c) De ziekteverzekering

Gedurende het eerste jaar van arbeidsongeschiktheid ontvangt de betrokkene 80 % van zijn laatstgenoten inkomen, ongeacht de oorzaak van zijn ongeschiktheid. De visser ontvangt tot aan zijn terugkeer in Nederland 100 % over maximaal 12 weken.

d) De arbeidsongeschiktheidsverzekering (invaliditeit)

Na 52 weken ongeschiktheid tot werken (ongeacht de oorzaak) heeft de betrokkene aanspraak op een uitkering van onbeperkte duur. De hoogte van de uitkering is afhankelijk van de mate van invaliditeit. Bij volledige invaliditeit (80 - 100 % arbeidsongeschiktheid) bedraagt de uitkering 80 % van het in het laatste actieve jaar genoten inkomen uit arbeid, tot een maximum van 80 % van f. 77,-- per dag gedurende 5 dagen per week. Er zijn 7 invaliditeitsklassen.

e) Uitkeringen aan nagelaten betrekkingen

Krachtens deze verzekeringen hebben weduwen en wezen recht op periodieke uitkeringen. De hoogte van de uitkeringen, die "welvaartsvast" zijn, houdt verband met de leeftijd van de weduwe, van haar kindertal en van de leeftijden der kinderen. Als de kinderloze weduwe nog geen 45 jaar is als haar echtgenoot overlijdt, is de uitkering tijdelijk; in alle andere gevallen tot aan het 65e jaar.

f) Ziektekostenverzekering

De toetreding tot de ziektekostenverzekering wordt beperkt door het bestaan van een loongrens (1967 : f. 12.400,--). Vrijwel alle vissers zijn verzekerd. De verzekering omvat bij wijze van verstrekkingen medische hulp, geneesmiddelen, ziekenhuisverpleging, prothesen, sanatoriumverpleging, tandheelkundige hulp enz.

g) Kinderbijslagen

Voor alle kinderen bestaat recht op kinderbijslag. Voor het derde en vierde kind is de bijslag per kind hoger dan voor het eerste en tweede kind; vanaf het vijfde kind zijn de bijslagen weer hoger dan voor het derde en vierde.

h) Werkloosheidsverzekering

In geval van onvrijwillige werkloosheid bestaat voor alle werknemers aanspraak op een uitkering van 80 % van het laatst genoten vaste loon over een maximale periode van 26 weken. In de visserij wordt in plaats van vast loon een gefixeerd gemiddeld loon gehanteerd.

D. De financiering

Aard	Verzekerd	Premie	Premie-aandeel			Max. uitkering	
			werkgever	werknemer	overheid	bedrag	duur
Ziektewet	iedereen	4,5% van max. f20.000 p.j.	3,5 %	1 %	-	80% v. dagloon/max. f 77,-- p.d. over 5 dgn. p.w.	52 weken
Arbeidsongeschiktheidswet (W.A.O.)	iedereen	4,2% van max. f14.000 p.j.	3,45%	-,75%	-	afhankelijk van mate van invaliditeit van 10-80 % van max. dagloon v.f77,- p.d. (5dgn. p.w.)	onbeperkt
Ziekenfondswet (Ziektekosten)	indien vast loon beneden f12.400 p.j. (alle vissers)	4 % van max. f10.000 p.j.	2 %	2 %	-	-	-
Werkloosheidswet	iedereen	1,2 %	0,4 %	0,4 %	0,4 %	80% v. max. f77,-- p.d. (5dgn.p.w.)	26 weken
Bedrijfspensioenfonds	alle vissers	f3,50 p.w.	f1,75	f1,75	-	-	vanaf 65e verjaardag
A.O.W.	iedereen	8,8% v.max. f14.050 p.j.	-	8,8 %	een p.j. te bepalen bedrag	-	vanaf 65e verjaardag
A.W.W.	iedereen	1,4% v.max. f14.050 p.j.	-	1,4 %	-	-	-
Kinderbijslag	iedereen	5,1% v.max. f14.050 p.j.	5,1 %	-	-	-	-

IX. BEROEPSOPLEIDING

A. Scholen

1. Er zijn 7 visserijscholen, respectievelijk te

IJmuiden - dag- en avondonderwijs
Katwijk - " "
Scheveningen - " "
Den Helder - dagonderwijs
Urk - "
Vlissingen - "
Goedereede - "

Bij voldoende aanmelding van leerlingen zal een achtste visserij-opleiding in augustus 1967 worden verbonden aan de dagnijverheidsschool voor de kust- en binnenvaart te Harlingen.

2. Juridisch Statuut

De stichting en instandhouding van visserijscholen geschiedt door de gemeente, een stichting of een rechtspersoonlijkheid bezittende vereniging.
De initiatieven tot oprichting der scholen gaan uit van bovengenoemde lichamen. Zij benoemen de schoolbesturen die als zodanig autonoom zijn.

3. Administratief Statuut

Met betrekking tot de leerplichtige leerlingen dienen de scholen te voldoen aan de bepalingen van de leerplichtwet. De scholen zijn opgenomen in Rijkssubsidieverband.
Directeur, leraren en niet-onderwijzend personeel zijn in dienst van het schoolbestuur.
De Minister van Onderwijs en Wetenschappen verleent goedkeuring tot benoeming van directeur, leraren en overig personeel met inachtneming van wettelijke eisen t.a.v. lichamelijke geschiktheid, bevoegdheid en zedelijk gedrag.

Ingevolge het Subsidievoorwaardenbesluit zijn leerplannen, lesroosters, bouw en inrichting der scholen, alsmede de kostenbegroting van het onderwijs aan de goedkeuring van genoemde Minister onderworpen. De regeling van het onderwijs is opgenomen in de Nijverheidsonderwijswet met bijbehorende besluiten.

Het Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen vormt het administratief- en het Rijksschooltoezicht, het controlerend en adviserend apparaat, dat de Minister van Onderwijs en Wetenschappen ten dienste staat.

4. Financieel Statuut

De kosten van het onderwijs aan visserijscholen worden volledig door het Rijk gesubsidieerd.
Financiële middelen worden verkregen door stortingen uit 's Rijks schatkist of door leningen, van welke aflossing en rente door het Rijk worden gegarandeerd.
De schoolbesturen dienen jaarlijks een kostenraming voor het eerstvolgende begrotingsjaar bij het Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen ter goedkeuring in.

B. Duur van de verschillende voorbereidingscursussen voor het diploma

Lager Technisch Onderwijs

Opgemerkt kan worden, dat mede in verband met de aanstaande invoering van de Wet op het Voortgezet Onderwijs, plannen tot herziening van het visserij-onderwijs in gevorderde staat van voorbereiding zijn. Volgens deze plannen zullen de 3-jarige primaire visserij-opleidingen (voorbereiding voor het vissersberoep) tot het lager technisch onderwijs en de cursussen voor stuurman en werktuigkundige bij de zeevisvaart tot het middelbaar technisch onderwijs gerekend worden.

- primaire visserij-opleiding na lagere school = 2 jaar
- idem " " " op 3 visserijscholen als experiment = 3 jaar
- opleiding motordrijver bij de zeevisvaart = 6 maanden
- " stuurman " " " = 1 jaar
- " radiotelefonist " " " = 3 maanden bij 2 lessen p/week
- vervolgonderwijs voor 14 j. leerplichtvrije vissers = 2 maanden.

De aandacht wordt erop gewestigd, dat :

- cursus c) wordt ook in avondonderwijs gegeven en duurt 1 jaar.
- op enkele visserijscholen wordt avondonderwijs gegeven in : viskunde en visbehandeling, breien en boeten, schiemannen en Engels.

Dit onderwijs wordt mede gevolgd door personeel van visserijwalbedrijven en aanstaande viswinkeliers.

Als opleiding voor zeevissers zijn zij niet te beschouwen.

- de onder b), c), d) en e) genoemde cursussen leiden op voor de examens ter verkrijging van de Rijksdiploma's. Deze examens ressorteren niet onder het Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen maar onder het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

C. Geschiktheidsbrevet

Na herziening van het visserij-onderwijs zal het geheel van visserij-opleidingen waarschijnlijk het volgende beeld tonen :

1. a) 3-j. primaire visserij-opleiding na lagere school (lto).

In deze opleiding kan na 2 jaar examen worden gedaan voor het diploma S7 = stuurman kustvisserij

en na 3 jaar voor het diploma S6 = stuurman beperkte zeevisvangst

of na 3 jaar voor het diploma W6 = werktuigkundige zeevisvaart (klein machine vermogen).

Na afloop van deze 3-jarige opleiding kunnen de volgende cursussen worden gevolgd.

b) 1-j. cursus voor het diploma S5 = strm. Zeevisvaart (mto)

c) 1-j. " " " " W5 = w.tk. " (mto) (middelgroot machinevermogen)

d) 2-j. " " " " S4 = strm. verre Zeevisvaart (mto)

e) 2-j. " " " " W4 = w.tk. Zeevisvaart (mto) (groot machinevermogen)

2. Buiten normaal Rijkssubsidieverband worden op de meeste visserijscholen cursussen gegeven voor verkrijging van het door de Rijksexamencommissie uitgereikte "Bewijs van bekendheid met de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee".
Bij 2 lessen per week duurt deze opleiding 3 maanden.

3. De Wet op de Zeevisvaartdiploma's kent geen diploma voor schipper. De bevoegdheid om als schipper bij de zeevisvaart dienst te doen verkrijgt men na 2 jaar vaartijd als stuurman in het bezit zijnde van het stuurmansdiploma.
Een overeenkomstige regeling geldt voor het hoofd van de machinekamer op een zeevissersvaartuig met een motor van meer dan 225 P.K. Een diploma als motordrijver en een vaartijd van 2 jaar als zodanig met genoemd diploma is vereist.

D. Aantal leerlingen

Op 31 december 1966 was de totale bezetting der visserijscholen als volgt :

a - primaire opleidingen (2 of 3 jaar)	= 226	leerlingen
b - opleiding stuurman zeevisvaart	= 83	"
c - opleiding motordrijver zeevisvaart	= 184	"
d - opleiding radiotelefonist	= 40	"

e - het aantal leerlingen, dat per jaar wordt opgeleid voor het eerdergenoemde "Bewijs van bekendheid met de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee" kan op ± 150 geraamd worden.

f - het aantal 14-j. leerplichtvrije vissers op de vervolgcursussen bedroeg in 1966 : 40.

Opgemerkt wordt, dat de Nederlandse zeevissersvloot zich in de laatste 15 jaar in aanzienlijke mate heeft uitgebreid met kotters, die mits onder de 50 brutoregisterton metende, niet vallen onder de bepalingen van de Wet op de Zeevisvaartdiploma's.

Dientengevolge is het percentage vissers op deze schepen, dat geen voorafgaande vakopleiding heeft genoten, aanzienlijk.
In de voorstellen tot herziening van het visserij-onderwijs zijn slechts de kotters onder 20 brt. vrijgesteld van de bepalingen in de Zeevisserijdiplomawet. Hierdoor en mede als gevolg van de aanstaande verlenging van de leerplicht kan binnen enkele jaren een toename van de bezetting der visserijscholen verwacht worden.

E. Praktische opleiding

Voor uitreiking van de rijksdiploma's na de onder b) en c) genoemde opleidingen (zie voorgaand antwoord) is vaartijd aan dek op zeevissersvaartuigen c.q. in de motorkamer van motorvaartuigen verplicht.
Ofschoon er een regeling van krachtis, op grond waarvan de vereiste vaartijd na een gedeeltelijk afgelegd examen (stuurlieden) of na het examen (motordrijver), maar in elk geval voor de uitreiking van het diploma, behaald kan worden, zijn de onder b) en c) genoemde opleidingen bezet met reeds actief bij het visserijbedrijf betrokken vissers. De onder d) vermelde opleiding wordt veelal gevolgd door leerlingen die het stuurmansdiploma willen behalen, dus door actieve vissers. Ook zij, die de cursus genoemd onder e) volgen zijn in verband met de voor het betreffende examen vereiste vaartijd, actieve vissers.

1. Toelatingsvoorwaarden

a - Primaire opleiding 2 of 3 jaar
Ten minste de lagere school hebben doorlopen
Lichamelijk geschikt voor de Zeevisvaart
De leerling kan niet op grond van zijn lichamelijke geschiktheid de toegang tot de school ontzegd worden

b - Opleiding stuurman zeevisvaart
Lichamelijke keuring (Schepelingenbesluit)
Keuring voor ogen en oren (Schepenbesluit)
Ten minste 2 jaar dekdienst op Zeevissersvaartuigen (Zeevisserijdiplomawet)
Voor uitreiking van het Rijksdiploma t.m. 18 jaar oud (Zeevisserijdiplomawet)

c - Opleiding motordrijver Zeevisvaart
Lichamelijke keuring (Schepelingenbesluit)
Keuring voor ogen en oren (Schepenbesluit)
Ten minste 1 jaar diensttijd in motorkamer op motorvaartuig (Zeevisserijdiplomawet)
Voor uitreiking van het Rijksdiploma t.m. 18 jaar oud (Zeevisserijdiplomawet)

d - Opleiding radiotelefonist
Leeftijd t.m. 16 jaar bij uitreiking Rijkscertificaat i.v.m. eedsaflegging.

e - Opleiding voor bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee
Lichamelijke keuring (Schepelingenbesluit)
Keuring voor ogen en oren (Schepenbesluit)
Ten minste 1 jaar dekdienst op zeevissersvaartuigen (Zeevisserijdiplomawet)
Voor uitreiking Rijksbewijs t.m. 18 jaar (Zeevisserijdiplomawet)

2. <u>Onderscheidingen die de opleiding staven</u>

a. 2- of 3-jarige primaire opleiding	- schoolgetuigschrift
b. cursus stuurman zeevisvaart na voldoend Rijksexamen	- 1. diploma stuurman Zeevisvaart 2. aanvullingsdiploma stuurman verre zeevisvaart
c. cursus motordrijver Zeevisvaart na voldoend Rijksexamen	- diploma motordrijver Zeevisvaart
d. cursus Radiotelefonist na voldoend Rijksexamen	- beperkt diploma Radiotelefonie
e. cursus Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee na voldoend Rijksexamen	- bewijs van voldoende bekendheid met de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee.

F. Cursussen voor bijscholing

Deze worden momenteel nog niet gegeven.
In de naaste toekomst zullen bijscholingscursussen voor alle varende (gediplomeerde en ongediplomeerde) vissers worden georganiseerd voor
a - stabiliteit van vissersvaartuigen;
b - radar en andere moderne navigatiemiddelen op vissersvaartuigen.
In de plannen tot herziening van het visserij-onderwijs zijn bijscholingscursussen voorzien voor hen, die de rijksdiploma's willen behalen en meer dan 2 jaar tevoren het schooldiploma voor de betreffende rang hebben verkregen.
Tevens is in genoemde plannen een voorstel tot opfrissingscursussen voor gediplomeerden opgenomen met de bedoeling gegadigden op de hoogte te houden van de technische ontwikkelingen in de Zeevisvaart.
Er bestaan geen centra voor herscholing.

G. Bepalingen inzake leertijd

Sedert 1965 is hier te lande een voorwaardelijk arbeidsverbod voor 14-jarige, leerplichtvrije vissers van kracht. Volgens deze regeling mogen bovenbedoelde jeugdige werknemers slechts dienst doen op zeevissersvaartuigen op voorwaarden van welke worden genoemd :
a - het werk moet de gezondheid van de jonge visser ten goede komen. (Keuring door geneeskundige v.d. Scheepvaartinspectie);
b - zij mogen aan boord ten hoogste 32 uur per week werken en geen nachtarbeid verrichten;
c - zij moeten ten minste 2 maanden algemeen vormend en op het beroep gericht vervolgonderwijs volgen op een aangewezen school (visserijschool).

De havenarbeidsinspectie is belast met het toezicht op de naleving der wettelijke bepalingen.

X. PRAKTIJKSITUATIE OP HET GEBIED VAN ARBEIDS- EN RUSTDUUR

Daar er in het Nederlandse visserijwezen geen wettelijke of contractuele regeling van de arbeidsuren bestaat, is uitsluitend de rustduur tussen twee visreizen bij contract geregeld. Dit laatste bestaat trouwens slechts in de visserij ter zoute.
Wat de samenstelling van de bemanning betreft, kan worden gesteld dat het bij contract voorgeschreven aantal opvarenden de laatste jaren dikwijls niet volledig was ten gevolge van de situatie op de arbeidsmarkt. Het aantal opvarenden bereikte evenwel vrijwel altijd het door de wet voorgeschreven peil. In aansluiting op de ontwikkeling van de arbeidsmarkt scheen het aantal aangemonsterde bemanningsleden onlangs het contractueel voorgeschreven peil te hebben bereikt.

Met betrekking tot de naleving van de wettelijke voorschriften ten aanzien van de omvang en samenstelling van de bemanning kan worden opgemerkt, dat vooral in de sector van de kottervisserij op dit punt herhaaldelijk overtredingen kunnen worden geconstateerd. Bij constatering van overtredingen, wordt door ambtenaren van de Scheepvaartinspectie procesverbaal opgemaakt, dat wordt toegezonden aan de Officier van Justitie.

XI. CONTROLE

Om te kunnen aanmonsteren dient men in het bezit te zijn van een monsterboekje, afgegeven door de waterschout. De aangemonsterde zeelieden worden ingeschreven op de monsterrol. De waterschout is dus belast met de "administratieve" controle. Harerzijds is de Scheepvaartinspectie, zoals haar naam al zegt, belast met het toezicht op de scheepvaart. De Arbeidsinspectie treedt niet op in de sector zeevaart en visserij. De Havenarbeidsinspectie is in het bijzonder belast met de controle op het laden en lossen.

Het logboek, waarin de schipper de volgens hem vermeldenswaardige feiten opschrijft, is belangrijk, daar het als bewijs kan dienen.

In weerwil van het voorgaande is er geen rechtstreeks toezicht van de overheid op de arbeidsomstandigheden in de visserijsector. De vakbond oefent een andere vorm van controle uit, die hoofdzakelijk betrekking heeft op de contractueel bepaalde arbeidsvoorwaarden. De Scheepvaartinspectie is onder meer belast met het toezicht op de naleving van de lichamelijke en beroepsgeschiktheid, van de omvang en samenstelling van de bemanning. De lichamelijke geschiktheid, blijkende uit de geneeskundige verklaring van geschikheid voor de zeevaart en voorzover vereist, uit de geneeskundige verklaringen voor het gehoor- en gezichtsorgaan en de omvang en samenstelling van de bemanning worden bij de aanmonstering gecontroleerd door de ambtenaren van aanmonstering. Ambtenaren van de Scheepvaartinspectie controleren tussentijds en steekproefsgewijze deze zaken aan de hand van de zich aan boord bevindende monsterboekjes en de monsterrol.

GRONDBEGINSELEN VOOR EEN GEMEENSCHAPPELIJK BELEID

Het sociale beleid

1. Algemene opmerkingen

Het sociale beleid in de visserij is evenals het structuur- en marktbeleid een onmisbaar onderdeel van de gemeenschappelijke visserijpolitiek. Het is gericht op verbetering van de levens- en arbeidsomstandigheden van de werknemers, parallel met de stijging van de inkomens als gevolg van de economische en structurele maatregelen en het brengt op menselijk vlak tot stand wat monetair in de toeneming van de koopkracht tot uitdrukking komt.

Door verbetering van de vakbekwaamheid, verspreiding van algemeen economische kennis, beroepsopleiding en -herscholing, verbetering van de arbeidsvoorwaarden en dergelijke maatregelen wordt bij de werknemers een werkelijk gevoel van "deelneming" aan het economisch leven van de Gemeenschap gekweekt, wordt de arbeidsproduktiviteit verhoogd en een optimaal gebruik der produktiefaktoren verzekerd.

Uit het nauwe verband dat bestaat tussen de structurele, economische en sociale aspecten van het gemeenschappelijk beleid op dit gebied blijkt zeer duidelijk, dat aan de sociale vraagstukken bij het streven naar een definitieve oplossing van het algemene vraagstuk van een evenwichtige expansie van de visserij onvoorwaardelijk de plaats moet worden toegekend die daaraan toekomt.

Zo zullen de in het kader van het sociale beleid getroffen maatregelen bijdragen tot de verwezenlijking van de op andere gebieden van het gemeenschappelijk visserijbedrijf gestelde doeleinden en van de basisdoelstellingen van het Verdrag met betrekking tot het sociale beleid.

2. Doelstellingen

De sociale doelstellingen van het gemeenschappelijk visserijbeleid stemmen overeen met de in de artikelen 117 en volgende van het Verdrag omschreven algemene doelstellingen alsmede met die welke worden nagestreefd op het gebied van de landbouw, waartoe de visserij als een der sectoren van bedrijvigheid moet worden gerekend.

Zij hebben echter een bijzondere vorm die samenhangt met het eigen karakter van de vissersbevolking en met de bijzondere omstandigheden waaronder het beroep van visser wordt uitgeoefend. Om deze doelstellingen te verwezenlijken, is het noodzakelijk dat meer nauwkeurige en meer tot in bijzonderheden afdalende maatregelen worden getroffen dan die welke worden genomen in het kader van de landbouweconomie meer in het algemeen.

De voornaamste doelstellingen van dit beleid zijn de volgende :

- inhalen van de achterstand die in het visserijbedrijf ten opzichte van andere meer begunstigde sectoren van bedrijvigheid is ontstaan;
- een zodanig inkomen en niveau van sociale bescherming aan de werknemers verzekeren als vergelijkbaar zijn met die in andere beroepen, alsmede het totstandbrengen van een zekere stabiliteit in de werkgelegenheid;
- het verbeteren van de arbeidsvoorwaarden, met inachtneming van de speciale eisen die door de zeevaart en de visserij worden gesteld;
- het verwezenlijken van een doeltreffende bescherming van de zeelieden tegen de aan de uitoefening van het beroep inherente gevaren en met name tegen "zee-ongevallen";
- het aan jonge werkkrachten die zelfstandig een bedrijf willen voeren verstrekken van de voor de oprichting daarvan noodzakelijke middelen voor zover deze bedrijven verenigbaar zijn met de structurele doelstellingen;
- het verbeteren van de sociale omstandigheden in het algemeen door individuele en collectieve voorzieningen op cultureel gebied en op andere gebieden die onmisbaar zijn om de verheffing van het sociale leven in de kuststreken te ontwikkelen;
- het vergemakkelijken van de sociale promotie van de werknemers in deze tak van bedrijvigheid, alsmede van de integratie in andere sectoren van bedrijvigheid van hen die het beroep moeten verlaten ;
- het aanpassen van de pensioenvoorwaarden aan de algemene toelatingsvoorwaarden voor de andere categorieën werknemers enerzijds en aan de bijzondere aspecten van het beroep van zeevarende anderzijds.

3. Voorstellen

Of de visserijsector daadwerkelijk met succes kan worden geïntegreerd in de economie van de Gemeenschap, hangt voor een groot deel af van hetgeen wordt gedaan om verbetering te brengen in de ongunstige sociale omstandigheden die een schadelijke invloed hebben op de ontwikkeling van het handelsverkeer en die het natuurlijke proces tot structuurverbetering belemmeren.

Om de eerder vastgestelde doeleinden te bereiken, dient derhalve een reeks van specifieke maatregelen in overweging genomen te worden, met name op het gebied van de voorwaarden voor opleiding en leven en werk aan boord van de vaartuigen, om te komen tot de technische aanpassingen die noodzakelijk zijn voor de toepassing van de economische en sociale grondbeginselen van het Verdrag.

Deze communautaire maatregelen moeten tot doel hebben de maatregelen en de initiatieven van de betrokken nationale instanties te coördineren; zij moeten het kader vormen van al hetgeen op dit gebied wordt verricht. Daartoe moet de Gemeenschap een overzicht van de sociale toestand opstellen, de gevolgen van sociaal-economische aard die uit deze toestand voortvloeien bestuderen en voor zover nodig, hieruit richtlijnen afleiden voor een harmonische vooruitgang. Met het oog hierop wordt een aantal van de belangrijkste problemen hierna uiteengezet om duidelijk te maken, dat het van belang is gezamenlijk overleg en gezamenlijke onderhandelingen in de verschillende lid-staten te bevorderen en om de fundamentele betekenis van onderling afgestemde gemeenschappelijke maatregelen in het licht te stellen.

a) De beroepsopleiding

Gezien de rechtstreekse invloed ervan op de produktiviteit vormt de beroepsopleiding een structurele faktor van de eerste orde en de vraagstukken die hiermee samenhangen worden derhalve behandeld in het hoofdstuk, dat is gewijd aan het structuurbeleid; de beroepsopleiding heeft echter ook een sociaal aspect, dat samenhangt met de vraagstukken op het gebied van de aanwerving van arbeidskrachten.

Gezien de stijgende behoefte aan geschoolde arbeidskrachten van de industrie aan de wal en de meer normale omstandigheden op menselijk vlak in de andere takken van bedrijvigheid, ondervinden de lid-staten sedert verscheidene jaren moeilijkheden bij de aanwerving van arbeidskrachten voor de scheepvaart, welke moeilijkheden moeten worden overwonnen opdat de structurele maatregelen een duurzaam succes kunnen opleveren.

De bijzondere en moeilijke arbeidsvoorwaarden en levensomstandigheden aan boord van de vissersvaartuigen lijken moeilijk te compenseren met een dienovereenkomstig hoog loonpeil, gezien de lage rentabiliteit in het visserijbedrijf vergeleken met andere, meer ontwikkelde sectoren van bedrijvigheid.

De oplossing van dit moeilijke vraagstuk lijkt, zonder daarbij aan het aspect van de bezoldiging voorbij te gaan, te liggen in de aanpassing van de beroepsloopbaan van de zeelieden, en wel door :

- de duur van de loopbaan "op zee" te beperken naar gelang van de vorm van visserij en de aard van de scheepvaart die door de betrokkene wordt beoefend;
- het mogelijk te maken, dat de zeelieden aan het einde daarvan worden tewerkgesteld in andere sectoren van bedrijvigheid aan de wal of in een minder veeleisende vorm van zeevaart.

Deze opvatting van het beroep van zeevarende biedt, met name voor de industriële of grote visserij, talrijke voordelen; daardoor kan een permanente aanwerving van jongeren worden verzekerd, waarbij periodiek nieuwe krachten worden aangetrokken die opgewassen zijn tegen de zware werkzaamheden en ontvankelijk voor moderne technieken op het gebied van de visserij en de navigatie. Daardoor worden tevens de bezwaren van de verouderingen van gewoonten en methoden vermeden die thans zeer sterk in deze tak van bedrijvigheid worden gevoeld.

De praktische toepassing hiervan vereist een aanpassing van de verschillende pensioenstelsels van de lid-staten en een voortdurende zorg voor de beroepsopleiding, hetzij aan het begin van de loopbaan of tijdens deze ter vergemakkelijking van de overgang naar een ander beroep aan het einde ervan.

In het kader van de op dit gebied krachtens het Verdrag aan de Commissie toegekende taken tot stimulering en coördinatie zal de Commissie in nauwe samenwerking met de Staten en de betrokken organisaties onderzoekingen verrichten inzake dit algemene vraagstuk van aanwerving ten einde te komen tot een bepaling van :

- het werkgelegenheidsbeleid dat moet worden gevoerd om in de komende tien jaar te voorzien in de behoeften aan arbeidskrachten, rekening houdend met de mogelijkheden van omscholing;
- de maatregelen die moeten worden genomen om te komen tot een beroepsopleiding die is afgestemd op de produktieve technische methoden, waarvan de resultaten door specialisten op het gebied van wetenschappelijk en technisch onderzoek werden beproefd (leerlingenstelsel in de zeevaart, sociale promotie, herscholingscursussen, overgang naar een ander beroep ...);
- de financiële middelen die nodig zijn voor de verwezenlijking van deze doelstellingen en de bij de aanwending van deze middelen te volgen procedure, hetzij met inschakeling van het Europees Sociaal Fonds, hetzij op enige andere wijze.

b) Regeling van het werk aan boord

De werkzaamheden aan boord van vissersvaartuigen lenen zich vrij slecht tot een regeling en bij de pogingen om hiertoe te komen zal rekening moeten worden gehouden met het eigen karakter van het vissersbedrijf. Daar de aktiviteiten zich echter op steeds verder afgelegen visgronden richten en daar in eenzelfde gebied steeds omvangrijkere vloten opereren, wordt van de bemanningen een hoger peil van scheepvaartkundige kennis vereist, alsmede grotere aandacht bij de navigatie, waardoor het noodzakelijk wordt de duur van de arbeidstijd per dag te beperken, op dezelfde wijze als zulks geschiedt in de koopvaardij.

De regeling moet gericht zijn op :

- de beperking van het aantal arbeidsuren per dag op zodanige wijze, dat de veiligheid van het vaartuig en de gezondheid van de bemanning niet in gevaar worden gebracht;
- de toekenning aan de zeelieden van een wekelijkse of halfmaandelijkse rustperiode aan wal, alsmede van een jaarlijks verlof dat wordt berekend op basis van de tijd dat zij gevaren hebben, waarbij iedere mogelijkheid moet worden uitgesloten dat zij weer voortijdig uitvaren en hun bezoldiging wordt verhoogd met die waar zij recht op hebben in de wettelijk voorgeschreven verlofperiode;
- gelijkheid in de ontwikkeling van de in elk van de lid-staten toegepaste arbeidsregelingen;
- gelijkheid van bezoldiging van alle werknemers, zonder enige discriminatie.

De verwezenlijking van deze doelstellingen is afhankelijk van de oplossing die wordt getroffen ten aanzien van de samenstelling van het personeel aan boord van de vaartuigen, zowel kwantitatief als kwalitatief.

Het zal de taak van de Commissie zijn in nauwe samenwerking met de lidstaten enerzijds een overzicht op te stellen van de wettelijke en bestuursrechtelijke voorschriften die in de lid-staten gelden met in het bijzonder betrekking tot :

- de samenstelling van het personeel
- en anderzijds, maatregelen te bestuderen die haar passend lijken om de verschillende bestaande regelingen nader tot elkaar te brengen, zodat zowel de sociale als de economische gevolgen ervan kunnen worden vergeleken.

Deze werkzaamheden zullen haar in staat stellen na raadpleging van het Economisch en Sociaal Comité adviezen of aanbevelingen op te stellen die betrekking hebben op het opheffen van de op dit gebied bestaande verschillen tussen de verschillende lid-staten en tussen zeevarenden en andere categorieën van werknemers.

c) De verhoudingen tussen bedrijfshoofden-eigenaren en bezoldigde of zelfstandige arbeidskrachten

De contractuele verhoudingen tussen werkgevers en werknemers zijn van groot belang want daarbij worden ondubbelzinnig de rechten en verplichtingen van de verdragsluitende partijen vastgelegd en daarin komt het evenwicht tussen vraag en aanbod van arbeid tot uiting.

Het opstellen van standaardcontracten voor iedere tak van scheepvaart, vorm van visserij of categorie van bedrijven, maakt het mogelijk de sociale verhoudingen tussen de verschillende deelnemers aan het produktieproces te normaliseren en een duurzaam en billijk evenwicht tussen hen te vergemakkelijken; dit evenwicht is moeilijk te verwezenlijken, wanneer elk van de partijen geïsoleerd optreedt, hetzij op het vlak van een beroepsgroepering, hetzij individueel.

Het arbeidscontract in de scheepvaart is niet alleen een indirect middel tot stabilisatie van de prijzen, maar vooral dient het als een faktor tot stabilisatie van de werkgelegenheid en vervult het een regulerende functie bij de verdeling van de bruto-opbrengst van het bedrijf.

De toepassing ervan voor de aanmonstering van schepelingen voor grotere vaartuigen is zeer algemeen en verdient te worden uitgebreid tot andere categorieën van aanmonsteringen, met name voor kleine vaartuigen die alleen in een bepaald seizoen uitvaren in het kader van een geheel ambachtelijke bedrijfsvoering.

In dit verband zou de Commissie, in samenwerking met de lid-staten, kunnen overgaan tot het uitwerken van een passende standaardomschrijving die als basis kan dienen voor de afzonderlijke arbeidscontracten en voor de verschillende regelingen op het gebied van de sociale bescherming die daarmee samenhangen.

De verbetering van de wijze van verdeling van de bruto- of netto-bedrijfsresultaten en met name van die welke het hoofdbestanddeel vormen van het inkomen van de bezoldigde werknemers, moet tot stand worden gebracht met inachtneming van de inspanningen en risico's van elke groep aan het produktieproces deelnemende economische subjecten.

Op zeer grote schaal wordt in de lid-staten het stelsel van een "gegarandeerd minimumloon" toegepast. In dit stelsel bestaat het inkomen van de bezoldigde opvarende uit een vast gedeelte, dat wordt berekend op basis van het referentieloon, dat is opgenomen in de collectieve arbeidsovereenkomsten en uit een variabel gedeelte waarvan de hoogte rechtstreeks afhankelijk is van de hoogte van de marktprijs en derhalve van de variaties daarin. Dit arbeidscontract brengt een band tussen kapitaal en arbeid tot stand en de algemene verbreiding daarvan dient te worden aangemoedigd.

Deze belangengemeenschappen zullen hun doel echter missen, wanneer de verhouding tussen beide partijen niet overeenkomt met een juiste verdeling van inspanningen en risico's en er in tegendeel toe bijdragen, dat het inkomen van de zeevarende afhankelijk wordt van de prijsschommelingen waarop hij zelf praktisch geen invloed kan uitoefenen.

Het vaststellen van de betekenis die aan elk van deze twee elementen toekomt, dient in de eerste plaats te geschieden in het beroep zelf en door de lid-staten wier nationaal inkomensbeleid hier een bijzondere toepassing vindt. De Commissie moet er echter voor zorgen, dat de op dit gebied op regionaal en nationaal vlak gevolgde handelwijze geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van het gemeenschappelijke structuurbeleid door

faktoren in te voeren die onverenigbaar zijn met de met name in artikel 9 van het Verdrag omschreven algemene doelstellingen. Daartoe dienen verscheidene maatregelen te worden overwogen :

- het vaststellen en analyseren van de ontwikkeling van het beschikbaar looninkomen ten opzichte van de ontwikkeling van de bruto- en nettobedrijfsresultaten enerzijds en ten opzichte van de ontwikkeling van het vaste kapitaal in het visserijbedrijf anderzijds;
- het bevorderen van een harmonisatie van de grondslagen en de methoden van berekening van de vaste en variabele delen, ten einde op grond van homogene gegevens een vergelijking te kunnen maken tussen het inkomen van de werknemers, zoals dat voortvloeit uit verschillende regelingen, alsmede tussen de inkomens in de visserij en die in andere categorieën van bedrijvigheid.

d) De levensomstandigheden aan boord

Het schip is niet alleen een produktiemiddel, maar ook verblijf- en werkplaats. Het is van belang aandacht te schenken aan de technische eisen die vastgesteld moeten worden op het gebied van veiligheid en bewoonbaarheid ten einde voor de zeeman te komen tot behoorlijke bestaansvoorwaarden op zee.

Reeds lang hebben de lid-staten zich beziggehouden met de vaststelling van normen op het gebied van de veiligheid van de scheepvaart en van het voorkomen van arbeidsongevallen aan boord; alomvattende uitvoerige nationale voorschriften bestaan er ten aanzien van de technische voorwaarden die in acht moeten worden genomen bij de scheepsbouw. Vaartuigen kunnen niet in gebruik worden genomen zonder dat een vaarvergunning is afgegeven waarin wordt verklaard, dat zij beantwoorden aan de wettelijke voorschriften terzake.

Op internationaal vlak kwamen hiervoor internationale overeenkomsten inzake de bescherming van het menselijk leven op zee tot stand, waarbij de lid-staten zijn aangesloten.

De voorschriften op het gebied van de gezondheid en de bewoonbaarheid van de verblijven van de bemanningen van vissersvaartuigen zijn minder streng en soms zelfs afwezig. In deze tekortkoming, die eerder het gevolg is van een verwaarlozing van deze vraagstukken bij de bouw van het schip dan van een bewuste houding van de eigenaar of van de architect van het schip, dient te worden voorzien.

Bij de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk beleid lijkt het noodzakelijk ten aanzien van de bouwprogramma's voor visserijvaartuigen waarvoor een financiële bijdrage van de Gemeenschap wordt toegekend, over te gaan tot het vaststellen van normen die in acht moeten worden genomen ten aanzien van gezondheid, hygiëne en veiligheid. Deze maatregelen hebben tot doel een stimulans te vormen voor de modernisering van visserijvaartuigen die in de toekomst moeten worden gebouwd en voor zover mogelijk van die welke reeds in dienst zijn.

e) Technische bijstand en reddingswezen

De technische bijstand en het reddingswezen vallen grotendeels buiten het Europese kader en de reeds op dit gebied getroffen maatregelen vinden hun plaats in het traditionele raam van de internationale solidariteit van de zeevarenden.

De concentratie van visserijvloten van de EEG, met name in de Noordzee en de Atlantische Oceaan, de technische gecompliceerdheid van de vaartuigen en het meer ingewikkelde bedrijfsbeheer alsmede de ernstigere en grotere gevaren van aanvaring en ongevallen die met deze verschijnselen gepaard gaan, vereisen een bescherming van de gezondheid van de zeelieden welke zowel beantwoordt aan de economische eisen van hun werkzaamheden aan boord als aan de meest elementaire eisen op menselijk vlak.

De toepassing van communautaire maatregelen ter verzekering van een betere concentratie van de nationale inspanningen die op dit gebied worden verricht tot coördinatie van de uitrustingsprogramma's en tot harmonisatie van de uitvoering ervan, leiden juist tot een grotere doeltreffendheid van deze bijstand en reddingsdiensten.

Deze maatregelen werden voor een groot deel behandeld in het hoofdstuk, dat is gewijd aan de structuur en dienen aangevuld te worden met gemeenschappelijke bepalingen op het gebied van de organisatie van het reddingswezen.

Ter versterking van de doeltreffendheid van de huidige en toekomstige middelen acht de Commissie het noodzakelijk dat een overzicht wordt opgesteld van de beschikbare middelen, dat wordt vastgesteld wat voor de uitvoering van deze taken nodig is, dat het aandeel van elke lid-staat in de gemeenschappelijke financiering wordt vastgesteld en dat de wijze waarop wordt opgetreden in geval van scheepsrampen, zowel langs de kust als in volle zee, wordt geharmoniseerd.

Tegelijk met deze algemene maatregelen acht de Commissie het noodzakelijk dat de opleiding van zeelieden met het oog op reddingsoperaties wordt verbeterd, opdat de opvarenden aan alle eventuele gebeurtenissen het hoofd kunnen bieden met de middelen die aan boord zijn, hetzij indien de ernst van de verwondingen van een bemanningslid niet zodanig is, dat hij niet aan boord kan blijven, hetzij bij wijze van eerste medische hulp in afwachting van hulp van buitenaf.

In nauwe samenwerking met de lid-staten en meer in het bijzonder met de betrokken gezondheidsdiensten, zal de Commissie de nodige maatregelen in studie nemen en aanbevelen ten einde :

- te verzekeren dat aan boord inderdaad de nodige middelen aanwezig zijn om eerste hulp aan gewonden en zieken te bieden;
- de voorzieningen op het gebied van de radio-telecommunicatie te verbeteren en te ontwikkelen.

f) Harmonisatie van bepaalde specifieke aspecten van de regelingen voor sociale zekerheid en pensioenen

Het sociale beleid moet gericht zijn op een geleidelijke onderlinge aanpassing van de thans in de lid-staten geldende stelsels van sociale zekerheid en pensioenregelingen, waarbij in bepaalde lid-staten een eventuele leemte of achterstand met betrekking tot de dekking van de risico's van ongeval of ziekte en de pensioenen wordt opgeheven.

Deze onderlinge aanpassing dient te geschieden door harmonisatie van de nationale wetgevingen en door coördinatie van de werkzaamheden van de sociale beheersorganen die autonoom moeten blijven, zulks in verband met de lokale en regionale eigenaardigheden van de produktie.

Deze maatregelen tot harmonisatie en coördinatie maken het mogelijk de economische gevolgen zowel als de sociale betekenis van de lasten die op de ondernemingen drukken alsmede de uitkeringen die aan de begunstigden worden verstrekt te vergelijken; zij moeten bovendien gericht zijn op een algemene, op de algemene stijging van het werknemersinkomen afgestemde verbetering van het niveau van sociale bescherming tot op het peil in de andere beroepscategorieën.

De stelsels van ouderdomsverzekering moeten erop gericht zijn de zeelieden aan het einde van hun loopbaan behoorlijke levensomstandigheden vergeleken met die van andere werknemers te waarborgen; gezien echter de bijzondere kenmerken van de loopbaan ter zee zullen deze stelsels bijzondere voorzieningen moeten bevatten ten aanzien van de pensioengerechtigde leeftijd, al naar gelang de vorm van zeevaart die door de betrokkene wordt beoefend.

Bovendien zal in deze geharmoniseerde stelsels rekening moeten worden gehouden met de eerder genoemde vraagstukken op het gebied van de aanwerving en wel door het in het leven roepen van een stelsel van proportionele, aanvullende of gedifferentieerde pensioenen die bedoeld zijn om de integratie van de arbeidskrachten in werkzaamheden aan de wal te vergemakkelijken, hun een extra inkomen te verschaffen, dat weliswaar gering is maar vast en verzekerd.

+

+ +

Om de haar toevallende taken tot een goed einde te brengen zal de Commissie een reeks onderzoekingen verrichten en advies inwinnen met het oog op :

- het opstellen van een overzicht van de bestaande stelsels en het bepalen van de invloed daarvan op de resultaten van de visserij en op het inkomen van de werknemer in elke lid-staat;
- het bestuderen van maatregelen tot harmonisatie van de verschillende stelsels met het oog op de algemene doelstellingen van het gemeenschappelijk beleid;
- bij de Raad in te dienen voorstellen voor gemeenschappelijke maatregelen ten behoeve van migrerende werknemers;
- het bijdragen, ten aanzien van de sociale vraagstukken, aan het opstellen van het jaarrapport dat is gewijd aan de ontwikkeling van het visserijbedrijf in zijn geheel in de verschillende lid-staten, zoals bedoeld in de hoofdstukken betreffende het structuurbeleid en het marktbeleid.

4. Uitvoeringsorganen

Om de Commissie in staat te stellen tot de naar haar mening noodzakelijke raadplegingen en om haar bij te staan in haar taak tot stimulering en coördinatie van de werkzaamheden, dient gebruik te worden gemaakt van de volgende organen :

a) een raadgevend paritair comité dat aan de Commissie advies moet uitbrengen over alle sociale vraagstukken waarbij de werkgevers en werknemers in het visserijbedrijf zijn betrokken;

b) een raadgevend comité voor het visserijbedrijf, dat alle sociale vraagstukken met uitzondering van de onder a) bedoelde zal onderzoeken, waarbij vooral de bijzondere aspecten ervan en de invloed op het visserijbedrijf als geheel in beschouwing genomen moeten worden;

c) een permanent comité voor de visserijstructuur, met name ten aanzien van de uitvoering van maatregelen op het gebied van de sociale structuur.

UITTREKSELS BETREFFENDE DE SOCIALE POLITIEK

UIT DE RESOLUTIE

nopens de grondbeginselen van een gemeenschappelijk visserijbeleid, aangenomen door het Europees Parlement tijdens haar vergadering van 26 januari 1968

.....

"Is ervan overtuigd, dat voor de visserij op dezelfde gronden ordenende maatregelen nodig zijn als die welke voor de ontwikkeling in het kader van het gemeenschappelijk landbouwbeleid beslissend waren. Deze maatregelen zijn gelijkelijk noodzakelijk in de sectoren markt-, structuur-, sociaal en handelsbeleid en moeten op elkaar afgestemd zijn respectievelijk elkaar wederzijds aanvullen;"

"Wijst erop, dat een zeer groot deel van de vissersbevolking werkt en leeft onder omstandigheden die niet in overeenstemming zijn met de huidige sociale opvattingen. Velen van deze mensen moeten met gebrekkige middelen proberen in de visserij hun bestaan te vinden, omdat andere mogelijkheden eenvoudig niet aanwezig zijn. Bij de uitwerking van een gemeenschappelijk visserijbeleid, dat tevens - overeenkomstig het Verdrag - de sociale zekerheid van degenen die in deze sector werkzaam zijn bevordert, dient men te beseffen, dat vele sociale vraagstukken niet alleen door middel van het visserijbeleid kunnen worden geregeld, maar dat daarvoor geheel andere oplossingen in het kader van een regionaal ontwikkelingsbeleid worden gevonden, vooral door bevordering van het streven om nieuwe werkgelegenheid te scheppen;"

.....

"Stemt in met het voorstel van de EEG-Commissie inzake de inschakeling van een paritair raadgevend comité dat haar advies moet uitbrengen over alle vraagstukken waarvoor de werkgevers en werknemers in de visserijsector zich geplaatst zien;"

"Verzoekt de Europese Commissie met klem dit comité terstond op te richten, te meer daar de sociale partners in de visserijsector het hierover eens zijn en wijst erop, dat de executieve niet alleen bevoegd is een dergelijk comité op te richten, maar op dit punt ook verantwoordelijkheid draagt, wat de Raad niet betwisten kan;"

"Stelt overigens met waardering vast, dat de EEG-Commissie grote aandacht schenkt aan de problemen die de in de visserij werkzame personen rechtstreeks raken, zoals bijvoorbeeld beroepsopleiding, herscholing, bedrijfsveiligheid en sociale zekerheid;"

Toelichting

Sociale vraagstukken

Voor de verhoging van de produktiviteit en bijgevolg de verbetering van de sociale toestanden, zijn in het overgrote deel van de Gemeenschap grondige structurele wijzigingen in het visserijbedrijf vereist. Met deze wijzigingen is reeds bijna overal een begin gemaakt ofwel zij zijn vanzelf op gang gekomen. De produktie van echte specialiteiten daargelaten, waaraan in de regel geen sociale problemen verbonden zijn, valt ook in de visserijsector waar te nemen dat de verbetering van de structuur en van de produktiviteit meestal met het streven naar vergroting van de onderneming gepaard gaat. Dit geldt vanzelfsprekend in het bijzonder voor de kapitaalintensieve grote visserij-ondernemingen, maar daarnaast ook in toenemende mate voor de kleine familiebedrijven. De ontwikkeling van passende ondernemingsvormen die de samenwerking tussen zelfstandigen mogelijk maken, verdient bijzondere aandacht en dient eventueel ook matérieel te worden bevorderd.

Deze ontwikkeling veroorzaakt, tezamen met de technische vooruitgang, ook in de visserijsector een daling van het aantal werknemers, zodat het duidelijk is dat er een nauw verband bestaat tussen een op de toekomst gerichte visserijpolitiek en het regionale beleid, waarbij de maatregelen tot het scheppen van nieuwe arbeidsplaatsen een bijzondere rol spelen."

"Het verdient echter de aandacht, dat een aanzienlijk deel van de sociale problemen niet door het visserijbeleid kunnen worden opgelost. Dit geldt met name wanneer de visserij niet om economische redenen wordt bedreven, maar slechts een noodoplossing vormt waartoe men zijn toevlucht heeft genomen bij gebrek aan andere vormen van bedrijvigheid. Pogingen om dergelijke sociale en structurele vraagstukken met behulp van het visserijbeleid uit de weg te ruimen, hebben onafzienbare financiële consequenties en zullen de perspectieven die voor een moderne visserij in de Gemeenschap nog rijkelijk aanwezig zijn, uiteindelijk alleen maar verkleinen."

"De Commissie voor de landbouw laat de uitvoerige behandeling van het door de Europese Commissie aangekondigde sociale rapport over de visserij aan de daartoe bevoegde sociale commissie over. Zij zal daarover dan haar oordeel vanuit economisch standpunt geven."

"Zij stemt echter van harte in met het voorstel van de EEG-Commissie een raadgevend paritair comité in het leven te roepen, waarin zowel de werkgevers als de werknemers vertegenwoordigd zijn. Zij herinnert eraan, dat de executieve daarvoor geen opdracht van de Raad behoeft af te wachten, daar zij zonder meer bevoegd is een dergelijk comité zelf in te stellen."

"De Commissie voor de landbouw is bij de bestudering van de talrijke en zeer uiteenlopende vraagstukken van de visserij tot de overtuiging gekomen, dat sommige fundamentele aspecten nog uitvoeriger moeten worden bestudeerd aangezien zij de kern van een gemeenschappelijk visserijbeleid raken. Zij is evenwel van mening, dat de visserij onmiddellijk bij de gemeenschappelijke markt moet worden betrokken.

Zij heeft de voornaamste overwegingen, waartoe het document van de Commissie haar aanleiding geeft in een ontwerp-resolutie samengevat en verzoekt het Europees Parlement deze aan te nemen."

ADVIES VAN DE COMMISSIE VOOR SOCIALE ZAKEN EN GEZONDHEIDSZORG

van het Europees Parlement over de sociale politiek
in de visserijsector, Den Haag - 9 november 1967
opgesteld door de heer Vredeling

Het Bureau van het Europees Parlement heeft de Commissie voor sociale zaken en gezondheidszorg in zijn vergadering van 4 oktober 1967 opgedragen een advies op te stellen ten behoeve van de Commissie voor de landbouw, commissie ten principale, inzake de visserijvraagstukken.

De sociale commissie heeft in haar vergadering van 28 september 1967 de heer Vredeling tot rapporteur voor advies benoemd.

Zij heeft het advies van de heer Vredeling in haar vergadering van 7 november 1967 behandeld en met algemene stemmen goedgekeurd.

Aanwezig : de heren Müller, voorzitter, Vredeling, rapporteur voor advies, Bergmann, Berkhouwer, Berthoin, Dittrich, Gerlach, van Hulst, La Combe, Laudrin, Lucius, Merchiers, Pêtre, van der Ploeg, Sabatini.

1. De sociale commissie heeft reeds geruime tijd geleden het voornemen te kennen gegeven een diepgaande studie te verrichten over de sociale aspecten van de visserijsector. Eind 1962 - begin 1963 vond hierover een briefwisseling plaats tussen de voorzitter van de sociale commissie en de toenmalige voorzitter van het Europees Parlement, de heer Gaetano Martino.

Bij schrijven van 29 oktober 1962 richtte de sociale commissie tot het Bureau het verzoek aan dit onderwerp een verslag te mogen wijden. Het Bureau antwoordde hierop, dat het naar zijn mening beter was met de bestudering van het vraagstuk te wachten totdat met medewerking van alle ter zake bevoegde commissies een verslag zou zijn opgesteld over alle aspecten van het probleem.

De sociale commissie gaf hierop in een brief te kennen, dat zij er absoluut niet voor voelde als commissie voor advies daartoe haar medewerking te verlenen en weigerde tot een soort subcommissie te worden gedegradeerd die slechts haar standpunt te kennen geeft over diverse onderdelen van de kwestie.

De sociale commissie is nog steeds van mening, dat een dynamisch sociaal beleid slechts dan mogelijk is, wanneer in de eerste plaats het Parlement hieraan zijn medewerking verleent met inschakeling van zijn bevoegde commissie.

Om deze reden geeft de sociale commissie voorlopig een beknopt advies aan de Commissie voor de landbouw om de institutionele gang van zaken niet te vertragen en de commissie ten principale in staat te stellen haar verslag tijdens de plenaire vergaderingen van november a.s. in te dienen, hetgeen naar alle waarschijnlijkheid mogelijk is. De urgentie houdt verband met de noodzaak de executieve en de Raad op deze wijze de mogelijkheid te bieden tot de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk visserijbeleid over te gaan.

De sociale commissie behoudt zich echter voor de grondbeginselen (1) voor een gemeenschappelijk beleid in de visserijsector te zijner tijd aan een grondig onderzoek te onderwerpen. Zij zal hiertoe gebruik maken van alle documentatie waarop zij beslag kan leggen, contact opnemen met het georganiseerde bedrijfsleven en zich mede baseren op het binnenkort te publiceren document van de executieve over de sociale toestand in de zeevisserij van de landen der Gemeenschap.

2. Bij de bestudering van het rapport en de "grondbeginselen" voor een gemeenschappelijk beleid in de visserijsector, blijkt dat het thans meer dan ooit noodzakelijk is een uitvoerig verslag te wijden aan deze materie. In het document van de executieve is weliswaar een hoofdstuk aan de sociale politiek gewijd, maar in feite vertonen alle onderwerpen, ook degene die in de andere hoofdstukken ter sprake komen, sociale aspecten. Het is immers duidelijk, dat het structuurbeleid dat door de executieve kennelijk als de hoeksteen van het gemeenschappelijk visserijbeleid wordt beschouwd, wat de praktische toepassingsmodaliteiten betreft, ten nauwste verband houdt met de maatregelen op sociaal terrein en gebonden is aan vooruitzichten die behalve op economische tevens op sociale criteria gebaseerd moeten zijn.

Het feit dat aan de beroepsopleiding in het kader van het structuurbeleid grote betekenis wordt gehecht, kan deze opvatting van de sociale commissie slechts ondersteunen. Bij het marktbeleid en met name bij het prijsbeleid, mag evenmin aan de gevolgen op sociaal terrein worden voorbijgegaan, daar wegens het in alle lid-staten bestaande loonsysteem de werknemers in de visserijsector sterker dan in welke andere sector van de economie ook direct bij de bedrijfsuitkomsten van de visserij zijn betrokken.

---

(1) Zie P.B. no. 58 van 29 maart 1967.

3. Ofschoon de sociale commissie zich dus voorbehoudt te zijner tijd nader op deze kwestie in te gaan, acht zij het nodig thans reeds enkele opmerkingen te maken.

Over het geheel genomen is het oordeel van de sociale commissie over het initiatief van de EEG-Commissie positief. De executieve heeft het visserijvraagstuk in algemene zin aangepakt. Dit is op zichzelf reeds een grote stap vooruit, omdat hieruit haar politieke wil blijkt bij te dragen tot de oplossing van de moeilijkheden in de visserijsector. In het bijzonder wil de sociale commissie haar voldoening erover uitspreken, dat de Europese executieve in haar eerste globale voorstellen reeds direct een centrale plaats heeft toegekend aan de sociale aspecten van het gemeenschappelijk visserijbeleid.

Uit de eerste ingewonnen informatie blijkt, dat het op 22 juni 1966 ingediende rapport - dat overigens in belanghebbende kringen reeds als de "bijbel" van de visserijsector der Gemeenschap wordt beschouwd - gunstig is ontvangen.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft zich, afgezien van enkele opmerkingen, eveneens in positieve zin over de "grondbeginselen" uitgelaten (1).

4. De sociale commissie stemt in met het voorstel van de executieve om aan de vissers de mogelijkheid te bieden na een bepaald aantal jaren in een ander beroep te worden tewerkgesteld (2). Dit voorstel vertoont bijzonder veel overeenkomst met het voorstel dat destijds in de E.G.K.S. werd gedaan en toen de goedkeuring van het Europees Parlement wegdroeg, over de "loopbaan van de mijnwerker". Dit voorstel beoogde de mijnwerker gedurende een beperkt aantal jaren in de mijn te doen werken (bijvoorbeeld 15 jaar), hem daarna vervroegd pensioen te verlenen en hem vervolgens in een andere tak van bedrijvigheid te werk te stellen. Een dergelijke oplossing biedt voor de visserij het voordeel, dat de visserijsector jonge werkkrachten in dienst zou kunnen houden en de garantie dat voldoende arbeidskrachten ter beschikking zouden staan. Een eerste voorwaarde is dan echter, dat er een programma voor de beroepsopleiding op alle niveaus wordt opgesteld om te beginnen met het doel de werknemers een degelijke vakkennis betreffende de visserijsector bij te brengen en vervolgens om hun tewerkstelling in andere sectoren van bedrijvigheid mogelijk te maken. Een tweede voorwaarde is

---

(1) Zie P.B. no. 58 van 29 maart 1967.

(2) Zie P.B. no. 58 van 29 maart 1967, blz. 879.

de harmonisatie van de wetten op het gebied van de sociale zekerheid en een zodanige aanpassing van deze wetten dat bijvoorbeeld het verlenen van een vervroegd pensioen tot de mogelijkheden gaat behoren.

5. Zeer bijzondere aandacht verdienen ook de vraagstukken samenhangende met de arbeidsveiligheid, de ongevallenpreventie en in het algemeen gesproken de arbeidsomstandigheden aan boord van de schepen. Het beroep van visser kan men rangschikken onder de gevaarlijkste beroepen. De ongunstige weersomstandigheden en de daaraan verbonden gevaren zijn zeer specifiek voor deze bedrijfstak.

6. De sociale commissie stemt in met het voorstel om de algemene verbreiding aan te moedigen van de arbeidsovereenkomsten waarbij naast een variabel gedeelte van de beloning dat rechtstreeks van de marktprijs en dus van de prijsschommelingen afhankelijk is, een "gegarandeerd minimumloon" wordt vastgesteld, dat het vaste gedeelte vormt (1).

Zij acht het in dit verband volstrekt noodzakelijk, dat een passend minimumloon wordt gegarandeerd om te vermijden, dat de werknemer te zeer onder de prijsschommelingen op de markt zou lijden. Tegenover deze eis kan de hieronder geciteerde bewering van de executieve niet standhouden : "De bijzondere en moeilijke arbeidsvoorwaarden en levensomstandigheden aan boord van de vissersvaartuigen lijken moeilijk te compenseren met een dienovereenkomstig hoog loonpeil, gezien de lage rentabiliteit in het visserijbedrijf vergeleken met andere, meer ontwikkelde sectoren van bedrijvigheid" (2). Wanneer men prijs stelt op een verbetering van de toestand in de visserijsector kan dat natuurlijk nimmer worden bereikt door een laag loonpeil, daar de werknemers dan van een dergelijke verbetering niet zouden profiteren en tot schade van de visserijsector naar andere beroepen zouden afvloeien.

De eerste opmerking is van algemene aard en heeft betrekking op het gemeenschappelijk visserijbeleid in het algemeen, dat in nauwe relatie moet worden gezien met het regionaal beleid. Bij alle maatregelen, zowel die van structurele aard als die welke de ordening van de markten of de commercialisatie betreffen, moet men bedenken wat hiervan de regionale gevolgen zullen zijn. In bepaalde streken van de Gemeenschap waar de

---

(1) Zie P.B. no. 58 van 29 maart 1967, blz. 880.

(2) Zie P.B. no. 58 van 29 maart 1967, blz. 879.

visserij een belangrijke bron van inkomsten vormt en waar de economische structuur bepaalde zwakke plekken vertoont (men denke hierbij vooral aan vissersplaatsen waar het achterland een sterk agrarisch karakter heeft) zou het gemeenschappelijk visserijbeleid kunnen leiden tot de noodzaak van saneringsmaatregelen. Hierdoor zou het aantal gevallen van ontslag in versneld tempo kunnen toenemen.

In dit verband verdient de volgende passage uit het onlangs door de heer Pêtre opgestelde verslag over de voorstellen voor het vrije verkeer der werknemers de aandacht : "Dit is niet verantwoord zonder het scheppen van alternatieve werkgelegenheid voor de betrokkenen. Aldus ontstaat hier een rechtstreekse verantwoordelijkheid voor een communautair werkgelegenheidsbeleid in het kader van een regionaal ontwikkelingsbeleid. Mutatis mutandis geldt hetzelfde voor die gebieden waarin industrieën zijn geconcentreerd die structurele moeilijkheden ondervinden, zoals de mijnen, de zwavelindustrie, de scheepsbouw en de textiel. Aldus wordt de verantwoordelijkheid voor een communautair werkgelegenheidsbeleid steeds groter".

7. Wel heeft de sociale commissie zich afgevraagd waarom de executieve voor de regeling van het werk aan boord alleen adviezen en aanbevelingen wil formuleren (1) en niet overweegt richtlijnen te geven en in sommige gevallen verordeningen uit te vaardigen. Hierbij zij met name gedacht aan de veiligheidsvoorschriften aan boord die thans in de zes landen onderling verschillend zijn. Voor de harmonisatie van deze voorschriften is het juridisch wellicht noodzakelijk om richtlijnen en verordeningen op te stellen.

8. Met grote instemming heeft de sociale commissie kennis genomen van de opvatting van de Europese Commissie aangaande de wenselijkheid over te gaan tot de oprichting van een raadgevend paritair comité dat aan de Commissie advies moet uitbrengen over alle sociale vraagstukken waarbij de werkgevers en werknemers in het visserijbedrijf zijn betrokken. De sociale commissie dringt erop aan om onverwijld over te gaan tot de oprichting van dit comité daar het haar bekend is dat men in de betrokken kringen van het georganiseerde bedrijfsleven reeds volledige overeenstemming heeft bereikt over de wenselijkheid daarvan.

---

(1) Zie P.B. no. 58 van 29 maart 1967, blz. 879.

Het behoort tot de bevoegdheid en de verantwoordelijkheid van de executieve om bij een dergelijke gebleken wilsovereenstemming tot de oprichting van een dergelijk comité over te gaan. Zij mag dit nimmer afhankelijk maken van een voorafgaande toestemming van de zijde van de Raad van Ministers.

9. Tot besluit legt de sociale commissie de nadruk op het belang van het document van de executieve. Zij hecht in het algemeen, onder voorbehoud ten aanzien van enkele punten, haar goedkeuring aan de "grondbeginselen voor een gemeenschappelijk beleid in de visserijsector".

In ieder geval neemt de commissie zich voor in een later stadium een afzonderlijk verslag te wijden aan de sociale aspecten van het gemeenschappelijk visserijbeleid.

UITTREKSELS
betreffende de sociale politiek
uit het ADVIES VAN HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITE
inzake het
"Rapport over de toestand in de visserijsector in de lid-staten van de E.E.G. en grondbeginselen voor een gemeenschappelijk beleid" - Brussel, 26 januari 1967

.....

Overwegende de raadpleging door de Commissie van de sociale partners in de betrokken sector inzake de sociale aspecten der gemeenschappelijke visserijpolitiek,

Overwegende dat in de visserijsector met bijzondere nadruk naar de bij de invoering van de gemeenschappelijke politiek vereiste sociale harmonisatie dient te worden gestreefd,

.....

De sociale politiek

Het Comité verzoekt alle nodige maatregelen te nemen en gewenste aanbevelingen op te stellen ten einde de sociale partners in staat te stellen op het communautaire vlak een harmonisatie op sociaal gebied te bereiken in het bijzonder in het kader van collectieve onderhandelingen tussen werkgevers en werknemers en hierbij volgens de meest geschikte modaliteiten te werk te gaan.

Met deze sociale harmonisatie zou een begin kunnen worden gemaakt door overleg van de representatieve sociale partners van de Gemeenschap op basis van een overzicht van de verschillende nationale arbeidswetgevingen, ten einde :

- op het communautaire vlak te komen tot een akkoord over de vraag welke gebieden van de sociale politiek voorrang dienen te hebben bij de uitvoering van de harmonisatie;

- bij het sluiten van collectieve overeenkomsten op het nationale vlak alles na te laten waardoor de nog bestaande verschillen zouden kunnen worden vergroot en daartegenover, in de geest van artikel 117 van het Verdrag, alles in het werk te stellen om deze verschillen te verkleinen.

In dit verband spreekt het Economisch en Sociaal Comité de wens uit dat het door de Commissie voorziene raadgevend paritair comité, waarin de representatieve werkgevers- en werknemersorganisaties vertegenwoordigd zullen zijn, nauw bij de verwezenlijking van de sociale politiek wordt betrokken.

Ten aanzien van de beroepsopleiding herinnert het Comité aan zijn vroegere standpunten op dit gebied en aan zijn studie betreffende het "Actieprogramma inzake een gemeenschappelijk beleid met betrekking tot de beroepsopleiding in de landbouw". Het suggereert dat de Commissie bij haar optreden rekening houdt met de in 1966 door de Internationale Arbeidsorganisatie goedgekeurde aanbeveling.

Het Comité is van oordeel dat men dient te overwegen de vissers de mogelijkheid te bieden, met een voldoende inkomen hun beroepswerkzaamheden vervroegd te beëindigen.

Het Comité verzoekt de Commissie bij het opstellen van de bepalingen met betekkking tot de organisatie der werkzaamheden, tot de levensomstandigheden aan boord alsmede de veiligheid rekening te houden met de richtlijnen (code of practices) welke thans door de Voedsel- en Landbouworganisatie (F.A.O.), de Internationale Arbeidsorganisatie (I.A.O.) en de "Intergovernmental Maritime Consultative Organisation" (I.M.C.O.) worden opgesteld.

Met het oog hierop is het Comité in het bijzonder van oordeel, dat de Commissie zo spoedig mogelijk na raadpleging van de sociale partners in de visserijsector voorstellen dient voor te leggen voor de harmonisatie van de regels betreffende de samenstelling der bemanningen, waarbij rekening dient te worden gehouden met de scheepstypes en de aard der visserij, voor zover dit nodig is voor de veiligheid, voor behoorlijke bestaansvoorwaarden op zee en voor de goede werking van de concurrentie.

Het Comité verzoekt in de toekomst een politiek te volgen welke de werknemers een behoorlijk minimuminkomen waarborgt.

Het spreekt de wens uit, dat sommige uitkeringen van sociale zekerheid, waarvan het bedrag duidelijk onvoldoende is, worden verhoogd eventueel onder gebruikmaking van overheidsmiddelen.

Met betrekking hiertoe zou tevens het vraagstuk inzake de oprichting van een Europees Fonds voor de bestaanszekerheid kunnen worden bestudeerd.

Voorts wenst het Comité dat er een communautaire dienst voor bijstand en reddingswerk in het leven wordt geroepen die zelf, tezamen met derde landen, de coördinatie tot stand kan brengen van de nationale diensten en geleidelijk specifieke taken kan verrichten.

NOTULEN VAN DE RAADPLEGING

van de werkgevers- en werknemersorganisaties
over de sociale aspecten van het gemeenschappelijk beleid
inzake de visserij

Voorzitter : de heer Crijns
Aanvang van de vergadering : 3 november 1966 te 10.30 uur.

De heer Crijns opent de vergadering en herinnert eraan, dat de Commissie in haar vergadering van 22 juni 1966 heeft besloten over te gaan tot een raadpleging van de werkgevers- en werknemersorganisaties over de sociale aspecten van het gemeenschappelijk beleid inzake de visserij. Ter toelichting van de agenda van de raadpleging deelt hij mede, dat de heer Simonet eerst een algemeen overzicht zal geven over het gemeenschappelijk beleid inzake de visserij en dat vervolgens een discussie zal worden geopend over het sociaal beleid in deze sector aan de hand van het schema dat aan de deelnemers is toegezonden.

De heer Simonet verklaart, dat de toepassing van het gemeenschappelijk beleid inzake de visserij van zeer groot belang is voor de bevolking van de zeekust, omdat het leven van deze bevolkingsgroep en hun lot ten nauwste samenhangen met de maritieme beroepen en met de toekomst van de ondernemingen die zich op dit gebied bewegen. Hij wijst erop, dat de sector van de visserij een sector is die zeer speciale kenmerkende eigenschappen heeft als gevolg van het internationaal karakter van de wateren (territoriale wateren van rechtswege en gereserveerde wateren) ten gevolge van de geneigdheid van de derde oeverstaten om zich het profijt van de natuurlijke hulpbronnen van de volle zee voor te behouden door middel van uitbreiding van de territoriale wateren of de gereserveerde wateren en ten gevolge van de achteruitgang van de traditionele visgronden van de vissers der zes lidstaten.

Gezien deze verschijnselen tezamen met de precaire situatie van de economische structuur van de visserij in de lid-staten van de EEG zijn de diensten van de Commissie ertoe gekomen voorstellen te doen uit het oogpunt van structuurbeleid, van organisatie van de markt en van sociaal beleid.

Het gemeenschappelijk structuurbeleid heeft enerzijds ten doel te bewerkstelligen dat de lid-staten het eens worden over de territoriale

wateren en over de besluiten die tegenover derde staten moeten worden genomen, anderzijds om de communautaire uitrustingen, de structurele organisatie van de ondernemingen en de beroepsopleiding van de bemanningen te verbeteren.

Wat de marktpolitiek betreft, deze heeft stabilisatie van de voorziening en van de kwaliteit der produkten en stabilisatie van de prijzen ten doel.

Het derde punt van het gemeenschappelijk beleid dat de sociale politiek betreft zal thans besproken worden.

De heer Crijns herinnert eraan dat de raadpleging betrekking heeft op de sociale aspecten van het gemeenschappelijk beleid in de visserijsector. Hij nodigt de sociale partners uit om zich eerst uit te spreken over de sociale doelstellingen van het gemeenschappelijk visserijbeleid, vervolgens sociale vraagstukken die voorrang moeten hebben, rekening houdende met de ernst ervan en de mate waarin een spoedige oplossing noodzakelijk is, te bespreken en om ten slotte hun mening te geven over de voorstellen die door de Commissie in het rapport COM/66/250, hoofdstuk X, sub F, blz. 85 e.v. zijn gedaan.

In aansluiting op de bespreking van het werkdocument (V/VI/12.826/66) dat als basis heeft gediend voor deze raadpleging, zijn de sociale partners tot de volgende conclusies gekomen :

1. het gemeenschappelijk beleid inzake de visserij moet een sociale politiek omvatten. Deze moet passen in het kader van het algemene gemeenschappelijke sociale beleid.

2. De verbetering van de levensomstandigheden en arbeidsvoorwaarden van hen die in de visserij werkzaam zijn, kan niet alleen door een sociale politiek in het kader van het gemeenschappelijk beleid inzake de visserij worden verwezenlijkt; hiervoor is eveneens een gemeenschappelijk beleid op andere gebieden van deze sector, zoals structuur, markten enz. noodzakelijk.

3. Rekening dient te worden gehouden met de tussen de soorten visserij bestaande verschillen. Van de diverse soorten visserij zijn de drie belangrijkste de industriële visserij, de ambachtelijke visserij en de kustvisserij.

4. De sociale partners, de regeringen van de zes lid-staten en de communautaire instanties dragen een specifieke verantwoordelijkheid. De bestaande problemen kunnen het best worden opgelost in een geest van samenwerking tussen deze drie groepen.

5. De sociale partners gaan akkoord met de algemene context van de door de Commissie gedane voorstellen welke zijn vervat in het rapport COM(66) 250, hoofdstuk 10, sub F, blz. 85 e.v.

6. Met het oog op een aanvulling van de voorstellen van de Commissie, achten de sociale partners het dienstig zo spoedig mogelijk te kunnen beschikken over een bijgewerkte lijst van de voornaamste in de EEG-landen bestaande sociale problemen, met name wat de beloningen (met inbegrip van de sociale lasten) en de overige arbeidsvoorwaarden (bijvoorbeeld arbeidsduur, rusttijden en verloven) betreft.

7. Op het gebied van de werkgelegenheid moet de Gemeenschap streven naar betere sociale toestanden voor het beroep van visser, waardoor het mogelijk wordt grotere vakbekwaamheid te eisen, passende wervingsvoorwaarden te stellen, stabiliteit te brengen in de werkgelegenheid, faciliteiten te verlenen voor omschakeling, enz.

8. De sociale partners willen bij de besprekingen uitgaan van de aanbeveling van het I.A.B. van 1966 betreffende de beroepsopleiding in ruime zin en van de aanbevelingen over de akten van bekwaamheid en over de huisvesting aan boord. Deze documenten vormen een uitgangspunt voor de onderzoekingen van de communautaire minimumnormen op dit gebied.

9. De sociale partners dringen er sterk op aan dat er communautaire maatregelen worden vastgesteld - in overleg met derde landen -, ten einde voldoende medische hulp, technische bijstand en reddingsvoorzieningen te verzekeren.

10. De sociale partners wijzen op de noodzakelijkheid zo spoedig mogelijk, op basis van een vergelijkende tabel, de punten te behandelen waarvoor harmonisatie op het gebied van de sociale voorzieningen en de sociale zekerheid mogelijk is, met name wat betreft de pensioengerechtigde leeftijd, ziekten, ongevallen, invaliditeit en werkloosheid.

11. De sociale partners wijzen op het belang van voldoende controle om de naleving van de communautaire normen op sociaal gebied te verzekeren.

12. De sociale partners hebben de wens uitgesproken dat op korte termijn het paritaire raadgevend comité van de sociale partners, als bedoeld in het rapport COM(66) 250, wordt ingesteld.

De zitting wordt op 4 november 1966 te 12.30 uur opgeheven.