

DE MAATSCHAPPELIJKE ZEKERHEID VAN DE ZEEMAN TER KOOPVAARDIJ.

Door de **H. SIAENS**,
Directeur bij het Zeewezen

Algemeenheden.

Alhoewel de Maatschappelijke Zekerheid, in de vorm en de omvang zoals wij ze thans in België kennen, van eerder recenten datum is — zij werd tijdens de oorlog in de clandestiniteit ontworpen in overleg tussen patronale en werknemers-middens en tot stand gebracht met besluitwet van 28 December 1944 — toch wortelt zij in een ver verleden. België is het land geweest waar de Ziektekassen (of mutualiteiten) het weligst bloeiden en de Openbare Machten hebben deze vorm van Maatschappelijke Zekerheid steeds aangemoedigd en daadwerkelijk gesteund. De verzekering tegen ouderdom en vroege dood werd voor de kleine mens vergemakkelijkt door de wet van 16 Maart 1865 welke de Spaaren Lijfrentekas toeliet deze tak van verzekering te beoefenen onder het toezicht en met de waarborg van de Staat. Het jaar 1903 zag onze eerste Wet op de vergoeding der schade gesproken uit werkongevallen. Na de eerste wereldoorlog kwamen vooreerst de werklozensteun, daarna, in 1924 en 1925, de verplichte verzekering van handarbeiders en bedienden tegen ouderdom en vroege dood. Zodat België, in 1940 reeds, kon bogen op een geheel van instellingen van maatschappelijke zekerheid dat gunstig de vergelijking met de soortgelijke verwezenlijkingen in de meest vooruitstrevende nabuurlanden kon doorstaan. De besluitwet van 28 December 1944 bracht een samenordering van het vooroorlogs bestaande, verbeterde dit en breidde het uit. Onder meer werd de tot dan vrije verzekering tegen ziekte en invaliditeit verplicht gemaakt en het toekennen van jaarlijkse verloven wettelijk geregeld.

Oorsprong en geschiedenis.

Men zal zich wellicht de vraag stellen waarom de zeeman

is onderworpen geweest in het verleden en het evenmin ten huidige dage is. Achteruitstelling tegenover de gewone arbeider? Op verre na niet, wel integendeel!

De bijzondere toestanden en noden van de zeeman hebben steeds de aandacht van de wetgever weerhouden.

Op 21 Juli 1844 werd de Wet op de differentiële rechten gestemd, wet welke dank verminderde rechten op de onder belgische vlag ingevoerde goederen, een zekere bescherming der belgische koopvaardij tot stand bracht. De toenmalige wetgever oordeelde dat de bescherming der belgische koopvaardij moest gepaard gaan met een bescherming harer bemanningen; artikel 11 der Wet voorzag dan ook dat, door toedoen van de Regering, Hulp- en Voorzorgskassen voor Zeevarenden onder Belgische vlag zouden tot stand gebracht worden en dat deze kassen zouden gevoed worden door afhoudingen op de gages der zeelieden, bijdragen van de reders en Staatssubsidies. Niet nieuws onder de zon! Het zijn steeds de zelfde principes van drieledige bijdragen die heden nog gelden in de meeste sectoren der Maatschappelijke Zekerheid.

Bij toepassing van het artikel 11 der Wet van 21 Juli 1844 werden verscheidene Hulp- en Voorzorgskassen in het leven geroepen, éne ten voordele van de zeelieden ter Koopvaardij, andere ten voordele van de vissers uit de bijzonderste havens. De kassen voor de vissers hebben in de loop der tijden niet de uitbreiding en de bloei gekend van deze der zeelieden ter Koopvaardij; integendeel verkwijnden zij geleidelijk en zijn ze thans gelijkwideerd of in likwidatie. Het onderwerp van onze voordracht beperkt zijnde tot de Maatschappelijke Zekerheid van de Zeelieden ter Koopvaardij; zullen wij dus niet verder uitweiden over de Kassen der Visserij.

De Hulp- en Voorzorgskas voor Zeelieden onder Belgische Vlag werd ingesteld met Koninklijk besluit van 19 September 1845. Van haar stichting af verzekerde zij de zeeman én tegen ongevallen, én tegen ziekte en invaliditeit, én tegen werkloosheid bij schipbreuk, wel verstaan ook, tegen ouderdom en vroege dood. De aansluiting bij de Kas was verplichtend. Zoals men ziet was het arbeidsveld der Hulp- en Voorzorgskas, honderd jaar geleden, meer uitgebreid dan dat bestreken in 1940 door de algemene maatschappelijke wet-

geving, bijna zo uitgestrekt als dat van de Maatschappelijke Zekerheid in zijn huidige vorm.

Zeker, het dient erkend dat het begrip « maatschappelijke zekerheid » over honderd jaar niet de zelfde inhoud had als thans, dat de voordelen door de Hulp- en Voorzorgskas verleend niet zo gemakkelijk verworven werden als thans het geval is in de verscheidene sectoren der Maatschappelijke Zekerheid en doorgaans ook niet de zelfde belangrijkheid vertoonden. Deze vaststelling neemt nochtans niet weg dat de zeelieden ter Koopvaardij reeds over honderd jaar bezaten wat de arbeiders een eeuw gezet hebben om geleidelijk, en soms langs moeilijke wegen, te verkrijgen.

Men mag ook niet gaan denken dat de oorspronkelijke statuten der Hulp- en Voorzorgskas van 1845 in een strakke verstarung zijn blijven voortbestaan door de tijden heen. Zij evolueerden met de gewijzigde toestanden en opvattingen en ondergingen menigvuldige wijzigingen.

Het zou ons te ver brengen hieromtrent in details te treden. Toch menen wij een ogenblik te moeten stilstaan bij de sector der verzekeringen tegen ongevallen, omdat er desaan gaande in sommige middens wanbegrip heerst over de ontwikkeling der wetgeving betreffende de zeelieden en de draagwijdte dezer wetgeving.

Vooreerst dient er aan herinnerd dat het recht op ver goeding langs de Kas, verzekerd sedert 1845, de door een arbeidsongeval getroffen zeeman of zijn rechthebbenden in generlei mate beletten de reder burgerlijk aansprakelijk te stellen, schadevergoeding te eisen wanneer de oorzaak van het ongeval te wijten was aan de reder of zijn aangestelden. Dit laatste recht werd de zeeman maar ontnomen bij het in werking treden der wet van 30 December 1929 over de ver goeding der schade gesproten uit arbeidsongevallen, zoals — en in de zelfde maat — het werd ontnomen aan de andere arbeiders door de algemene wet van 1903.

De Wet van 1929 (arbeidsongevallen der zeelieden), bij afwijking van de principes der Wet van 1903, stelt gelijk met een arbeidsongeval de ongevallen gesproten uit de uiteraard met de zeevaart verbonden gevaren : de schipbreuk bv. Deze verruiming van het begrip « werkongeval » is ten volle gerechtvaardigd; de maatschappelijke noodzakelijkheid ervan is er een bewijs te meer van dat de algemene wetgeving op dit

gebied — en ook op vele andere gebieden — niet steeds aangepast is aan de bijzondere noden van de zeeman en de uitzonderlijke toestanden in de Koopvaardij.

Statuut van de zeeman in oorlogstijd.

Een fel omstreden punt in zake ongevallen is dat van het regime der vergoeding van de zeeman die slachtoffer wordt van een ongeval op zee overkomen door oorlogshandelingen : beschieten van zijn schip, torpederen ervan, enz. In sommige middens wordt wel eens beweerd dat de door een oorlogsfeit getroffen zeeman dient vergoed op de zelfde basis als een militair; deze stelling steunt op de onomstootbare vaststelling dat de zeeman der Koopvaardij niet minder — eerder meer — dan de strijder te lande al de gevaren van de oorlog trotseert, dat hij dus recht heeft op een zelfde behandeling.

Een andere mening, niet minder verspreid, is dat de zeeman, welke ook de menigvuldigheid en de zwaarte der gevaren wezen aan welke hij zich vrijwillig in oorlogstijd blootstelt, toch steeds zijn hoedanigheid van burgerlijk varende bewaart; dat hij dus niet als militair hoeft beschouwd, doch dat de offervaardigheid waarvan hij blijk heeft gegeven hem — of zijn nabestaanden — recht geeft op een ruime vergoeding bij ongeval,

De wetgeving ter zake is eerder op deze laatste beginselen — behoorlijke vergoeding als burgerlijk oorlogsslachtoffer — afgestemd.

Zo werd er in de loop van de oorlog 1914-1918, met een Koninklijk besluit van 20 Mei 1915 bepaald dat de pensioenen der slachtoffers van een oorlogsongeval en deze van hun rechthebbenden zouden gebracht worden op het dubbele van het gewone bedrag.

In de loop van de tweede wereldoorlog werden er in Londen verscheidene besluitwetten uitgevaardigd tot verhoging der percentages van de vergoedingen bij arbeidsongeval toegekend aan de zeelieden of aan hun rechthebbenen. Deze vergoeding werd — ten voordele van het slachtoffer zelf — gelijk gesteld met het volle loon wanneer een oorlogsfeit de aanleiding tot het arbeidsongeval was. De weduwe ontving 60 % van het gemiddeld loon voorzien voor de rang in welke de zeeman diende.

De Londense wetgeving werd nog verbeterd met besluitwetten van 23 October 1946 en 28 Februari 1947 in deze zin: a) dat de meest gunstige der opvolgentlijk in Londen getroffen bepalingen werden toepasselijk gemaakt op al de ongevallen overkomen na 9 Mei 1940 en vóór het terug op vredesvoet brengen van het leger, b) dat de vergoedingen werden berekend op basis der gemiddelde lonen in voege einde 1944 zelfs wanneer het slachtoffer nooit op basis dezer lonen was bezoldigd geworden.

Het is niet van belang ontbloomt de vergoedingen toegekend aan onze zeelieden slachtoffers van een ongeval in oorlogstijd, en aan hun nabestaanden te vergelijken met deze toegekend aan burgerlijke slachtoffers van de oorlog.

Een gewoon zeeman (matroos) slachtoffer van een ongeval, dat een werkonbekwaamheid van 100 % voor gevolg had, geniet een jaarlijkse vergoeding van fr. 42.000, en dit van de dag van het ongeval af, welke ook zijn andere inkomsten mochten zijn. Voor een burgerlijk oorlogsslachtoffer met een zelfde invaliditeit wordt thans voorgesteld (wetsontwerp n^r 411) de jaarlijkse vergoeding te brengen op fr. 18.000, fr. 23.500 of fr. 28.800 naar gelang de belangrijkheid der andere inkomsten van de genieter.

Wat betreft de nabestaanden zijn de cijfers: ongeveer 24.000 frank 's jaars voor de weduwe van een lager zeeman, bedrag dat niet beïnvloed wordt door de belangrijkheid van eventueel andere inkomsten en onverminderd blijft behouden in geval de weduwe een ander huwelijk aangaat; van fr. 11.430 of fr. 18.280, volgens hare ander inkomsten, voor de weduwe van een burgerlijk oorlogsslachtoffer met dien verstande dat het pensioen wordt ingetrokken wanneer zij hertrouwt.

De vergelijking valt niet uit in het nadeel van de zeeman en zijn nabestaanden. Misschien wel terecht, wordt er niettemin over geklaagd dat er te weinig verschil bestaat tussen de vergoedingen toegekend aan de gewone zeeman en zijn nabestaanden en deze uitgekeerd aan de officieren en hun rechthebbenden; het absoluut maximum bedrag is inderdaad fr. 60.000 voor de getroffene, fr. 36.000 voor zijn weduwe. Maar anderzijds, mag er toch op gewezen dat ook bij de burgerlijke slachtoffers de vergoedingen voor allen gelijk zijn en er geen rekening wordt gehouden met de vroegere ver-

diensten — w.z. met de werkelijk geleden schade — dat de meer gegoede slachtoffers en hun rechthebbenden zelfs benadeeld worden vermits de bedragen der vergoedingen schommelen met de algemene inkomsten.

Om te komen tot het huidig statuut der Maatschappelijke Zekerheid van de Zeeman ter Koopvaardij, welke zijn dan de verschillen, voor- of nadelen, ervan in vergelijking met het algemeen statuut van de arbeider te lande?

Arbeidsongevallen.

In de sector der vergoedingen voor arbeidsongevallen, zijn beide wetten, de algemene en deze over zeeongevallen, ongeveer gelijklopend. Een dubbel verschil, ten gunste van de zeeman, kan toch worden waargenomen. Vooreerst wordt de schade vergoed die voortspuit uit ongevallen welke behoren tot de uiteraard met de zeevaart verbonden gevaren, en dat niettegenstaande zij niet zouden overkomen zijn in de loop van een voor den dienst ondernomen werk; zulk slag ongevallen is niet gedekt door de algemene wetgeving. Tweedens worden de ongevallen overkomen door oorlogsrisico gedekt; zelfs wordt er voorzien dat in soortgelijke gevallen, bij onderlinge overeenkomst tussen werknemer en werkgever, de vergoedingen op hogere cijfers dan in gewone ongevallen kunnen worden gesteld.

Voor het geval dat België opnieuw in een oorlog op zee moest gewikkeld geraken, zouden opnieuw de zelfde vraagstukken rijzen als deze welke in 1914-1918 en 1940-1945 dienden opgelost. Men kan van mening verschillen over de meest gepast oplossing dezer vraagstukken. De vroeger opgedane ondervinding zal voorzeker de Overheid leiden bij het treffen harer beslissingen, zo wel als de verlangens welke de zeelieden zullen te kennen geven wanneer er opnieuw beroep wordt gedaan op hun varensbereidheid.

Ouderdoms- en overlevingspensioenen.

Over het regime der pensioenen van de zeelieden en de technische structuur ervan kan in het bestek dezer verhandeling niet voldoende worden uitgeweid. Wij zullen ons beperken tot het aanstippen der meest markante verschillen tussen het statuut der zeelieden en dat der arbeiders of bedienden.

De normale ouderdom van pensioenning is 65 jaar voor de arbeider en de bediende, 60 jaar voor de zeeman.

De arbeider en de bediende ontvangen nog steeds hun pensioen op basis der vooroorlogse wetgeving; dit pensioen wordt weliswaar volledig met een aanvullend pensioen getrokken uit een gemeenschappelijk Fonds dat gevoed wordt door een aanzienlijk percentage der huidige bijdragen. Voor de zeeman gaat het anders. De stortingen op zijn persoonlijke rekening geboekt voor de periode welke 1 Februari 1945 voorafgaat worden geperekwateerd (een forfaitair bedrag dat door de band minstens vijfmaal het onmiddellijk vooroorlogse daarstelt). Van de stortingen gedaan na 1 Februari 1945 wordt een eerder klein gedeelte afgenomen voor een algemeen fonds, terwijl het overige en grootste deel ervan op de persoonlijke rekening van de zeeman wordt geboekt. Het pensioen van de zeeman wordt dan berekend volgens actuariële barema's en op basis der fictieve (voor 1 Februari 1945) en werkelijke (na 1 Februari 1945) stortingen geboekt op zijn persoonlijke rekening. Dit « actuariel » pensioen wordt aanschouwd als een verworven recht. Voor de zeeman die een volle, wel gevulde loopbaan, onder belgische vlag telt, zal dit « actuariel » pensioen doorgaans hoger belopen dan het geheel der voordelen welke een gewoon arbeider bij zijn pensioenning op 65 jaar kan genieten.

Deze gevallen zijn tot heden eerder zeldzaam en kunnen het nog een tijdje blijven. Ook wordt er een aanvulling van het actuariel pensioen voorzien. Bij het berekenen van dit aanvullend gedeelte wordt er onderscheid gemaakt tussen de zeelieden die minder en deze die meer dan 15 jaar vaart onder belgische vlag (met bijdrage tot de Hulp- en Voorzorgskas) tellen. De eersten, die ondersteld worden gedurende een groot gedeelte hunner werknemers-loopbaan onderworpen te zijn geweest aan de algemene wetgeving, zullen — en dit volgens de regelen dezer algemene wetgeving — het aanvullend pensioen ontvangen wanneer zij daartoe gerechtigd zijn (o.m. de ouderdom van 65 jaar hebben bereikt). De zeeman die meer dan 15 jaar vaart onder belgische vlag telt — en als volle zeeman wordt aanschouwd — ontvangt, doch slechts bij ingenottreding van zijn pensioen op **60 jaar** of op hogeren ouderdom, een gewaarborgd minimum van pensioen dat ongeveer gelijk staat met het geheel der pensioensvoordelen welke door de algemene wet worden gewaarborgd op **65 jaar**. Wanneer deze zeeman meer dan 20 jaar vaart telt wordt het gegarandeerd minimum-pensioen nog verhoogd

met een kleine snede voor elk jaar vaart boven de 20. De gewaarborgde minima verschillen volgens de rang bekleed in de Koopvaardij.

De zeeman ter koopvaardij ontvangt bovendien, van af zijn oppensioenstelling of ten laatste van zijn 60 jaar af, een bijkomend pensioen waarvan het jaarlijks bedrag berekend wordt op grond van 50 frank voor elke maand vaart onder belgische vlag in de loop van beide wereldoorlogen (1 April 1915 tot 11 November 1918 en 10 Mei 1940 tot 15 Augustus 1945). Het gaat hier eerder over zee-strepen; ook wordt deze toeslag door de Staat te zijnen laste genomen.

Voor de weduwen der zeelieden is het overlevingspensioen insgelijks verschillend naar gelang het gaat over weduwen van zeelieden die ofwel als « toevallig » ofwel als « vol » zeeman zijn te aanschouwen. De eersten (weduwen van z.g. toevallige zeelieden) ontvangen het hoofdzakelijk pensioen langs de algemene wetgeving om en een bijkomend pensioen langs de Hulp- en Voorzorgskas der Zeelieden. Het gaat juist andersom voor de weduwen van « volle » zeelieden.

De statuten der Hulp- en Voorzorgskas werden ontworpen met de dubbele bekommernis aan de zeelieden, ten laatste op hun 60^e jaar, een ouderdompensioen te verzekeren minstens gelijk aan dat welke de industriearbeider op 65 jarigen ouderdom verwerft, en bovendien, deze pensioenen te laten schommelen met de rang in zijn actief leven door de zeeman bezet en met de duur zijner vaart onder belgische vlag. De beoogde voordelen overtreffen deze gewaarborgd door de algemene wetgeving ter zake. Het is dan ook vanzelfsprekend dat het pensioenstelsel der zeelieden veel duurder komt te staan dan het algemeen stelsel — mijnwerkers uitgezonderd — en dat noodzakelijkerwijze de bijdragen van reders en zeelieden deze van de gewone werkgevers en werknemers overtreffen. Er dient nochtans gezegd dat de Staat, door het storten ener bijdrage gelijk aan deze van de werknemer of van de werkgever, de lasten dezer laatste gevoelig verlicht.

Ziekte en invaliditeit.

In de sector « ziekten en invaliditeit » van de Maatschappelijke Zekerheid genieten de zeelieden en hun families gelijkwaardige voordelen als deze voorzien bij de algemene wetgeving.

Onder de bijzonderheden van het zeeliedenregime dient nochtans vermeld dat de zeeman die ziek valt — en werkonbekwaam — in de loop van de reis, zijn volle loon blijft behouden tot de dag van zijn terugkeer in het vaderland of tot de terugkeer van zijn schip indien deze gebeurtenis de eerst vernoemde voorafgaat. Dit volle loon tijdens ziekte wordt gedragen door de reder en deze bijkomende lasten, welke de industrieel te lande niet kent en welke in de plaats komen van de gewone verplichtingen der ziektekassen, rechtvaardigen dan ook een mindere bijdrage van de reder (2 % in plaats van 3 %) tot de sector ziekte en invaliditeit.

Gezinsvergoedingen.

Het algemeen regime wordt, ongewijzigd, den zeeman toegepast. Waar dit zich ten volle rechtvaardigt wat het bedrag der vergoedingen en de voorwaarden van verkrijging ervan betreft, blijft het nochtans een open vraag wat aangaat de spijzing der bijzondere verrekenkas voor gezinsvergoedingen aan de zeelieden. Het is een feit — en uitleg hiervoor ligt voor de hand: jongere werkkrachten en minder gehuwden — dat door de band, de gezinslasten bij de bemanningen onzer koopvaardij minder groot zijn dan in de landelijke nijverheid. Om het hoofd te bieden aan de last der gezinsvergoedingen in het zeevaartbedrijf zelf zou de bijdrage dus minder mogen zijn dan de algemene. De wetgever heeft het anders gewild; hij oordeelt dat inzake gezinsvergoeding de belgische reders, zowel als alle industriebazen, onderworpen zijn aan de nationale compensatie. En nochtans wordt deze nationale compensatie niet toegepast in deze sectoren der maatschappelijke zekerheid (pensioenen — verloven) waar onze reders er voordeel zouden bij vinden.

Jaarlijkse verloven.

De zeelieden genieten een gans bijzonder — en eerder gunstig — stelsel van jaarlijkse verloven. De gewone zeeman heeft recht op één dag verlof per maand vaart (de gewone arbeider heeft recht op 6 dagen's jaars) terwijl de officier één dag per 20 dagen dienst bekomt (de bediende, doorgaans 15 dagen 's jaars). De ene en de andere ontvangen bovendien nog een halve dag verlof als compensatie voor elke zon- of feestdag doorgebracht op zee.

Dit stelsel leidt tot het toekennen aan de zeeman van een geheel van jaarlijks verlof dat hem toelaat zich geregeld in de huiselijke kring te vermeien. Sociaal en moreel is het ongetwijfeld een weldaad. De kosten ervan wegen nochtans zwaar op het rederijbedrijf. Op dit punt komen wij later nog terug.

Werklozensteun — Pool.

Zoals in vervlogen tijden en op andere gebieden werd er in het zeevaartbedrijf baanbrekend en vooruitstrevend gerelementeerd inzake werklozensteun.

De omstandigheden der uitwijking hebben met zich gebracht dat er voor onze zeelieden, tijdelijk buiten de vaart in de loop der oorlogsjaren, in Engeland een Pool werd gesticht, Pool langs welke redelijke wachtvergoedingen werden uitgekeerd tijdens beschikbaarheid. Sociaal gezien een uitstekende maatregel en, erkentelijkheidshalve, de inlossing van een nationale schuld tegenover hen die hun leven veil hadden voor 's lands verdediging.

Deze Pool is, als een verworven recht, blijven voortbestaan na de terugkeer van de vloot en de manschap in België, alhoewel dan onder enigszins andere vormen.

De kenmerken van zijn huidig statuut zijn : a) dat de bemanningen der belgische koopvaardij verplicht onder de leden van de Pool dienen gekozen; b) dat de opneming als lid afhankelijk wordt gesteld van het bewijs van professionele en morele hoedanigheden; c) dat elk lid zich te allen tijde beschikbaar houdt voor het aanvaarden van elk ambt verenigbaar met zijn graad en zijn bekwaamheden; en d) dat in de loop der beschikbaarheid een wachtgeld, hoger dan de gewone werklozensteun, wordt uitgekeerd.

Het mag gezegd : bij haar ontstaan werd de nieuwe schepping met gemengde gevoelens ontvangen en bejegend zó van links als van rechts, zó van de werkgever als van de werknemer. De Pool is echter zijn kinderziekten flink te boven gekomen en men is zich thans meer bewust van zijn nut en van de voordeelen die hij biedt : reguleren van de beschikbare arbeidsreserves, bevordering der professionele en morele gaafheid der manschap, bestaanszekerheid voor de zeeman en zijn gezin.

De Pool heeft trouwens onmiddellijk navolgers gekend, en wel het eerst in het antwerps havenbedrijf, onder de vorm van patronale instellingen van bestaanszekerheid.

In het rederijbedrijf onzer nabuurlanden vindt men insgelijks instellingen gelijkaardig aan onze Pool — bv. Koopvaardijstichting in Nederland —; een constante verschijning in deze buurlanden is nochtans dat de bestaanszekerheid van de zeeman ten laste valt van de reder, terwijl in België de zeeman zelf er insgelijks toe bijdraagt en de Staat bovendien tussenkomt om de mali's van de Pool te dekken.

Slotbeschouwingen.

Uit de vorengaande vaststellingen mag — en niet zonder enige fierheid — de conclusie worden getrokken dat op sociaal gebied de belgische zeeman niet minder goed bedeed is dan de andere belgische werknemers, wel integendeel! En dat mag wel zo zijn; de zeeman verdient ten volle deze compensatie als tegemoetkoming voor de zwaarte van zijn bedrijfsleven.

Het is anderzijds voldoende geweten dat in de meeste andere maritieme landen, ook niet in de sociaal gevorderde van het Westen, de zeeman niet een bijzonder sociaal regime geniet zoals in België en dat zelfs het gewone sociaal regime dezer landen meestal achteruit ligt tegenover het onze.

Wat dan betekent dat de sociale lasten welke op het rederijbedrijf in België wegen deze overtreffen — en meestal aanzienlijk — welke de concurrerende koopvaardijvloten hebben te dragen. En waar deze procentsgewijze hogere sociale lasten bovendien nog berekend worden op hogere, in België vigerende lonen, blijkt overduidelijk voor welke zware handicap onze belgische reders zich geplaatst vinden in de internationale concurrentie.

Ten huidigen dage zijn de vrachten voldoende lonend opdat het vraagstuk zich niet acuut zou stellen. De dag echter dat de vrachten zullen dalen tot een meer bescheiden peil, zal zich opnieuw — en met een beklemmende scherpte — de vraag stellen: hoe te blijven varen tegen concurrentievrachten en tevens het hoge loonpeil en de verworven maatschappelijke zekerheid te blijven waarborgen. Deze vraag mag in geen geval het dilemma worden: ofwel blijven varen dank

het beknootten van lonen en sociale zekerheid, ofwel de verworven lonen en sociale voordelen in principieel behouden doch de schepen moeten opleggen. Noch de werkgevers, noch de werknemers, noch de nationale economie, zijn gediend met de ene of de andere der oplossingen van dit dilemma. Er moet dus, ten allen prijze, een derde, alle belangen bevredigende oplossing worden gevonden.