

## DE SPECIFICITEIT VAN HET SOCIAAL-JURIDISCH STATUUT VAN DE ZEEMAN ONDER BELGISCHE VLAG.

Jean BAEK

De Belgische koopvaardij doet de laatste tijd flink wat stof opwaaien en het is U niet onbekend, dat de benarde economische toestand waarin het zeevervoer zich op wereldvlak bevindt, uiteindelijk helaas ook zijn weerslag kreeg op onze nationale vloot.

De concurrentiële druk van de «flags of convenience» en van de handelsvloot van de COMECON is gewoonweg onhoudbaar geworden en drastische maatregelen dienden genomen ter vrijwaring van hetgeen er nog te redden was. Desondanks zal de Belgische koopvaardij – daar ben ik niet als enige van overtuigd – blijven voortbestaan, zij het voorlopig in een gereduceerde vorm. Alleszins is het zo, dat de werknemers in de koopvaardij, zowel zeevarenden als shoregangers, er in een zelfde mate zullen tewerkgesteld blijven en verder onderworpen aan een bijzondere arbeidswetgeving en sociale zekerheid, volledig verantwoord en begrepen in het aloude concept, in de maritieme middens genoemd: «de specificiteit van de koopvaardij». Het is welbepaald in deze specificiteit of eigenheid, dat het zwakste element op concurrentiële gebied inz. onze koopvaardij zich schuil houdt: de personeelskost. Deze is véél aanzienlijker dan de loutere loonkost. In de Belgische koopvaardij ligt de personeelskost om en om viermaal het basis-maandloon, daar waar hij voor 1987 zich tussen de 165 en 175 % situeert op dezelfde basis voor arbeiders of bedienden in België <sup>1</sup> en voor zeelieden onder goedkope vlag tot de helft minder kan bedragen, dit in vergelijking met onze nationale vloot.

Helaas te laat werd van overheidswege vastgesteld, dat de jarenlange klachten van de reders «au sérieux» dienden genomen. De financiële tussenkomst waartoe dan ten slotte besloten werd – binnen de budgettaire perken – kan onmogelijk nog van aard zijn om de aderlating in extremis nog te stelpen zoals het hoeft <sup>2</sup>.

Is het bovendien niet onthutsend, te moeten vaststellen dat België, dat van zijn export leeft, hiervan amper 5% onder Belgische vlag verscheept, hetgeen bv. voor de BRD meer dan 20% belooft <sup>3</sup>.

Als wij de koopvaardij als arbeidsverstrekking centrum ernstig bekijken, stellen we vooreerst vast dat de hoeksteen waarop ze volledig is gestructureerd en die haar bovendien volledig belichaamt, alleen en uitsluitend het koopvaardijship is. De koopvaardij, de vloot, is er slechts een verzamelaar van, het werktuig, l'outil.

Het is spijtig te moeten vaststellen, dat in een juridisch zó doorwortelde staat, we over geen enkele wettekst beschikken, welke aan het «koopvaardijship» een nauwkeurige omschrijving geeft. Het Wetboek van Koophandel geeft wel bepalingen inz. «zeeschip» en zo is het ook met de E.E.G.-verordeningen en

<sup>1</sup> Bull. V.B.O. 21.11.87.

<sup>2</sup> Nautilus jan. 88, p. 13.

V.B.O.-mededelingen 2/88, p. 129.

<sup>3</sup> Eindejaarsverslag B.R.V. 1986.

de internationale conventies van I.L.O. en I.M.O. Van lieverlede zullen we dan genoeg moeten nemen met de bestaande toestanden en kunnen we dus vaststellen, dat art. 1 van Boek II van het Wetboek van Koophandel stelt dat een «zeeschip» minstens 25 Tonnen hoeft te meten en gewoonlijk aangewend dient te worden op zee voor het vervoer van personen of zaken, de visserij, de sleepdienst of elke andere winstgevende bezigheid. In het daaropvolgend art. 2 wordt bepaald dat schepen roerende goederen zijn. Betreffende de nationaliteit van zeeschepen verwijzen we naar de wet van 2 april 1965 inz. de nationaliteit van de zeeschepen en de immatriculatie. Art. 1 van deze wet stelt in haar 1e par. dat de Belgische nationaliteit bezit: «elk schip zoals bepaald in art. 1 van Boek II van het Wetboek van Koophandel» en bovendien toebehorend voor meer dan de helft in volle of naakte eigendom aan Belgen die in België hun woonplaats of hun gewone verblijfplaats hebben, zoniet aan handelsvennootschappen, welke hun hoofdzetel in België hebben.

In de wet van 30 juli 1926 tot instelling van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart<sup>4</sup>, wordt bepaald in art. 1, 1°, dat voor haar toepassing als zeeschepen worden beschouwd: «de schepen voorzien van een zeebrief».

Bij volledige ontstentenis van bepalingen inz. het koopvaardijship (hetgeen van uiterst belang is inz. arbeidsrecht en maatschappelijke veiligheid voor haar bemanningen), kunnen wij ons slechts verlaten op een beslissing van het Bestuur van het Zeewezen, getroffen in 1966, waarbij gesteld wordt dat telkens een zeebrief voor een zeeschip uitgegeven wordt, dit zelfde Bestuur dan eigenhandig zal beslissen, of het al dan niet een koopvaardijship betreft. Het zijn inderdaad koopvaardijshipen welke doorgaans onderworpen zijn aan de arbeidswetgeving voor zeelieden en de rijksmaatschappelijke zekerheid, welke hieruit evident voortvloeit<sup>5</sup>.

Naarmate aldus de zeebrieven uitgereikt worden aan schepen onder Belgische vlag geplaatst (nieuwe, aangekochte of overgevlagde), bericht het Bestuur van het Zeewezen hiervan de Raad van bestuur van de Hulp- en Voorzorgskas voor Zeevarenden onder Belgische vlag (gelast met de maatschappelijke veiligheid van de zeevarenden onder Belgische vlag), telkenmale wanneer het volgens dit Bestuur wel degelijk een koopvaardijship betreft. Vervolgens inspireert zich de H.V.K. van art. 2 van de Besluitwet van 7 februari 1945 (waarin grotendeels haar statuten besloten liggen) om ten slotte te oordelen of dit koopvaardijship dan uiteindelijk al dan niet dient onderworpen aan het sociale stelsel van de koopvaardij. Ter verduidelijking hiervan citeer ik art. 2:

«Onderhavige besluitwet is van toepassing op de door een contract van dienstverhuring verbonden reders en zeelieden. Voor de toepassing van de huidige besluitwet worden geacht te zijn:

1° Reder: ieder natuurlijk- of rechtspersoon die, onder Belgische vlag en met het oog op een onderneming met winst oogmerken, een schip bestemd voor het vervoer van personen of zaken uitrust, onafgezien de rechtstitel welke hij op dit laatste bezit;

2° Zeeman: a) iedere persoon ingeschreven in het algemeen stamboek der zeelieden ter koopvaardij, voorzien bij de wet van 5 juni 1928, voor zover hij onder

<sup>4</sup> Wet van 30/7/1926 tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart (B.S. 11/8).

<sup>5</sup> Besluitwet betreffende de maatschappelijke veiligheid der zeelieden ter koopvaardij van 7/2/1945 (B.S. 17/2).

Belgische vlag vaart, of door een contract van dienstverhuring met een reder verbonden is.

b) ieder persoon, zelfs niet ingeschreven in het algemeen stamboek, door een contract van dienstverhuring rechtstreeks met een reder of zijn aangestelden verbonden, met het oog op het verrichten van arbeid aan boord, onverschillig of hij aangeworven werd om later, al dan niet, aan de zeetocht deel te nemen (Shoreganger).»

In die context moeten we onthouden, dat het schip een bemanning moet voeren en met winstoogetmerken moet bestemd zijn voor het vervoer van zaken of personen op zee. Dus de koopvaardij schepen zónder bemanning, zoals bakken, zoniet vissers- of baggerschepen komen niet in aanmerking. Schepen toebehorend aan de Staat evenmin, bij ontstentenis van winstbejag. Binnenschepen gaan niet op zee en zeeslepers komen slechts in aanmerking ingeval van het werkelijk vervoeren van een zaak, bv. een boortoren.

In de mate de Belgische koopvaardij haar belang had op internationaal vlak, licht ik uit de tabellen van Lloyd's Register of Shipping 1954, dat wij te dien tijde de 33e plaats innamen met een gezamenlijk draagvermogen van 3,6 miljoen Tonnen. Ons belang in E.E.G.-verband was ook niet te versmaden en wij konden er bovendien fier over zijn, dat onze vloot een van de jongste ter wereld was. De gemiddelde ouderdom van onze schepen lag inderdaad om en om de 8 jaren, hetgeen o.m. betekende dat onze eenheden aan de spits van de technologie stonden en scherp ingesteld om aan de meest moderne behoeften te voldoen.

Preciese statistische gegevens van de hedendaagse toestand van de Belgische koopvaardij bezit ik niet. Informatie uit geloofwaardige bronnen laten echter wel toe te besluiten dat wij op korte termijn zullen terugvallen op iets meer dan een halvering van onze vloot, hetzij nog een zestigtal eenheden aller aard, die vanzelfsprekend nog zullen behoren tot de meest concurrentiële schepen. Qua arbeidsplaatsen zullen wij in een zelfde verhouding reduceren tot een 1.000-tal, waarvoor bovendien een reserve van ongeveer 800 zeevarenden noodzakelijk zal zijn, derwijze dat er nog een tewerkstelling kan overwogen worden van ong. 1.800 zeelieden.

Shoregangers zijn meestal ex-zeevarenden, die echter hun sociaal statuut van zeeman blijven behouden, en alle taken van de bemanning in Belgische havens overnemen. Hun tewerkstelling heeft de laatste jaren reeds flinke deuken gekregen omdat tal van onze eenheden nog slechts sporadisch in een Belgische haven terugkeren. Ik schat hun tewerkstellingsmogelijkheden op max. een honderdtal. Aldus kan gesteld worden dat het aantal zeevarenden onder Belgische vlag zal dalen van 3.000 tot max. 1.800 en de shoregangers van 300 tot max. 100. Deze ruwe schatting slechts om U een idee te geven van de hoegrootheid van de bevolking waarover deze lezing handelt, maar waarbij ik U er toch attent wil op maken dat het uiteindelijk werkpotentiël van deze mensen niet mag onderschat worden. Inderdaad, een vrachtwagenchauffeur vervoert bv. 20 ton gedurende 8 à 10 uren per dag, laden en lossen inbegrepen, hetzij ± 7 ton per etmaal. Een 18-koppige bemanning vervoert doorgaans met onze huidige reuzeschepen 100.000 ton, 24 uren op de 24, laden en lossen inbegrepen, hetzij 5.500 ton per man per dag, dus nagenoeg 800 maal zoveel als onze vrachtwagenchauffeur.

De basis van de arbeidsverhoudingen in de Belgische koopvaardij ligt besloten in de wet van 5 juni 1928 betreffende de arbeidsovereenkomsten wegens scheeps-

dienst. Deze wet staat volledig los van de algemene wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten in het algemeen en het is slechts in uitzonderlijke omstandigheden dat de toepassing ervan op een welbepaald punt kan ingeroepen worden. Dit kan slechts gebeuren bij ontstentenis van specifieke bepalingen in de wet van de zeelieden of door expliciete verwijzing naar de wet van 1978. De meest opvallende verwijzing naar de wet van 1978 is vervat in art. 16 van de wet op de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst, waar het deze arbeidsovereenkomsten betreft, welke in vorm en aard niet te vergelijken zijn met zeeliedenovereenkomsten, m.a.w. waar het langs geen kanten de bedoeling van partijen is te varen of te laten varen.

Art. 15 stelt kortom dat een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst een verbintenis is tussen reder en zeeman om dienst te doen tijdens de zeetocht van een schip.

Ter verduidelijking, zie hier dan de tekst van art. 16: «Elke tussen de reder of zijn vertegenwoordiger en een zeeman gesloten overeenkomst wegens dienstverhuring, welke niet beantwoordt aan de bij het vorig artikel bepaalde voorwaarden, blijft geregeld door de gewone wetten op de arbeidsovereenkomst wegens dienstverhuring, de arbeidsovereenkomst voor handarbeiders of voor bedienden.»

In algemene regel worden arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst afgesloten voor één of meer reizen, voor een bepaalde of onbepaalde duur, maar deze laatste echter beperkt tot max. zes maanden, zoals trouwens paritair vastgelegd<sup>6</sup>. Dit is dus reeds een afwijking op de arbeidsovereenkomsten van onbepaalde duur van het algemeen regime, waar «onbepaalde duur» zijn volle betekenis heeft én slechts een einde kan nemen ingevolge vooropzeg, verbreking, overmacht en dies meer. In principe loopt het dienstverband van de zeeman t.o.v. zijn reder slechts gedurende de periode van één of meer reizen en neemt in normale omstandigheden een eind bij terugkeer van het schip in de thuishaven, zoniet onderweg na verloop van de overeengekomen termijn.

Dit alles geldt alvast voor de zeelieden van ondergeschikte rangen, zoals matrozen, stewards etc. (ook scheepsgezellen genoemd), terwijl er voor de officieren wél een doorlopend dienstverband kan bestaan, dat ofwel bekrachtigd wordt door een aanvullend individueel contract, zoniet kan blijken uit de feitelijke toestand, maar niet uit de wet van 5.6.28. Hier wil ik nogmaals teruggrijpen naar de wet van 3.7.78 op de arbeidsovereenkomsten in het algemeen, omdat zich reeds meerdere malen de vraag gesteld heeft welk het juridisch statuut van een officier in permanente dienst van een reder zou kunnen zijn gedurende de periode gelegen tussen twee overeenkomsten wegens scheepsdienst, m.a.w. tussen twee reizen. Gedurende bewuste periode kan er een feitelijk doorlopend dienstverband blijven bestaan, maar het is m.i. ondenkbaar dat bewuste officier telkens tijdelijk zijn statuut van officier ter koopvaardij zou verliezen om bv. bediende te worden. Gedurende deze periode is hij ofwel in vakantie, eventueel terug op school voor het verwerven van een hoger diploma of brevet, zoniet is hij werkzaam aan boord van zijn laatste schip of van het eerstvolgend schip. Dit probleem herneem ik verderop.

<sup>6</sup> C.A.O. voor scheepsgezellen varende onder Belgische vlag (1980), Art. 5.

De tewerkstelling in de Belgische koopvaardij als zeevarende of shoreganger wordt in de eerste plaats geregeld door inschrijving in de Pool van de Zeelieden. Dit orgaan, dat rechtstreeks van de Minister van Arbeid en Tewerkstelling afhangt, vond zijn oorspronkelijke bestemming en naam reeds in Engeland gedurende de laatste wereldoorlog. Inderdaad, al degenen die in aanmerking konden komen voor beschepping aan boord van koopvaardij schepen werden als «vaarplichtigen» geregistreerd in een centrale Pool. Na de oorlog werd met de Besluitwet van 12 mei 1945 te Antwerpen een Pool van de Zeelieden opgericht, waar alle «vaarwilligen» onder Belgische vlag dienden geregistreerd. De oorlog had een geweldige schaarste aan zeevarenden verwekt en dit orgaan – in nieuwe versie – was dus beslist verantwoord. Deze besluitwet van 1945 werd vervangen door de wet van 25 februari 1964, vergezeld van de nodige uitvoeringsbesluiten en opgevat in de sociale actualiteit. Dit gebeurde helaas niet met de goede oude wet van 1928 inz. de arbeidsovereenkomsten voor zeelieden.

De Pool is een instelling van openbaar nut. Alle kandidaat-zeelieden of -shoregangers dienen vooreerst ingeschreven in de Pool om vervolgens tewerkgesteld te worden in de graad overeenstemmend met hun bekwaamheden, waarover de Bestuursraad van de Pool zich uitsprekt en na grondig medisch onderzoek door de Medische Dienst van de Koopvaardij<sup>7</sup> en ten slotte door tussenkomst van het Bureau voor Arbeidsbemiddeling voor Zeelieden<sup>8</sup>, opgericht door de Belgische Redersvereniging en waarop de Pool toezicht uitoefent. Dit alles is in overeenstemming met internationale conventies door België geratificeerd<sup>9</sup>. De algemene arbeidsmarkt wordt, zoals U merkt, uitgesloten.

Nadat dus de man of de vrouw ingeschreven is in de Pool van de Zeelieden, wordt hij beschikbaar gesteld bij het Bureau voor Arbeidsbemiddeling voor Zeelieden<sup>10</sup>, waar de bemanningen samengesteld worden naarmate de schepen aanwerven. Dit gebeurt principiëel (maar alleszins onder de verantwoordelijkheid van de kapitein)<sup>11</sup>, die erover moet waken dat zijn schip voldoende bemand wordt, dat de zeelieden één van de twee landstalen of het Engels kennen en over de nodige diploma's, brevetten of getuigschriften beschikken ten einde hun functie te mogen uitoefenen. Dit alles wordt voorgeschreven door de Belgische Zeevaartinspectie<sup>12</sup>, conform in grote lijnen met internationale zeevaartconventies.

De scheepsgezellen worden volgens graad aangeworven langs een beurtstelsel, terwijl officieren rechtstreeks met een reder mogen afspreken, zoniet door de Pool ambtshalve voor een schip worden aangeduid. Een officier is niet noodzakelijk in permanente dienst bij een reder en in dat geval is hij beschikbaar als

<sup>7</sup> Wet houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst van 5/6/1928 (B.S. 26/6), art. 21. K.B. betreffende de Pool van de Zeelieden ter Koopvaardij van 9/4/1965 (B.S. 19/5), art. 7, 1° lid 3) en art. 8.

<sup>8</sup> K.B. betreffende de Pool van de Zeelieden ter Koopvaardij, o.c., hfdst. II, art. 19 zelfde K.B.

<sup>9</sup> Verdrag nr. 9 I.A.O. (Genua) 1920 betreffende de plaatsing van zeelieden. Wet 6/9/1924 (B.S. 29/3/1925).

<sup>10</sup> K.B. van 9/4/1965 betreffende de Pool, o.c. art. 17.

<sup>11</sup> Wet van 5/6/1928 houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, o.c., art. 10.

<sup>12</sup> Zeevaartinspectiereglement (K.B. 20/7/1973, B.S. 22/11), art. 90, 1° en 2°. Wet van 5/6/1928 houdende regeling arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst, o.c., art. 19, 3° al. Verdrag nr. 53 I.A.O. (Genève) 1936, wet 7/3/1938 (B.S. 15/9), verdrag nr. 69 I.A.O. (Genève) 1946, wet 31/12/1951 (B.S. 14/3) en verdrag nr. 74 I.A.O. (Genève) 1946, wet 31/12/1951 (B.S. 14/3).

werkzoekende op de Pool en kan hij aldus aangeduid worden voor een schip. Dus nogmaals in afwijking met ons landregime heeft de zeeman geen vrije keuze van werkgever en heeft evenmin de reder, als werkgever, geen vrije keuze van zijn werknemers, behoudens wat zijn officieren betreft. U merkt dus wel, dat de tewerkstelling in de koopvaardij in een zeer eng keurslijf zit. Het Bureau voor Arbeidsbemiddeling voor zeelieden werd reeds opgericht in 1928, in onmiddellijke toepassing van een beschikking van de wet van 1928 inz. de arbeidsovereenkomsten voor de zeelieden, meer bepaald in art. 11 ervan. Dit was trouwens reeds (en niet te laat) om de willekeur van het ronselen van zeelieden zoals dat vroeger gebeurde, zoveel mogelijk tekeer te gaan, hetgeen ook vastligt in een conventie van het Internationaal Arbeidsbureau te Genève, met hoofdzakelijk dezelfde doelstellingen<sup>13</sup>. Vanzelfsprekend zijn de verrichtingen van aanwerving gratis.

Ogenschijnlijk lijkt dit alles een artificiële moeilijkheid. Niets is echter minder waar, wanneer men overweegt dat een zeeman aan zeer strenge lichamelijke en zelfs geestelijke vereisten dient te voldoen<sup>14</sup>, meestal in het bezit dient te zijn van diploma's brevetten of bekwaamheidsgetuigschriften, voorgeschreven door de Belgische Zeevaartinspectie, in overeenstemming met internationale normen en onder controle van de Pool en de Waterschout.

Nogmaals, gezien het specifiek karakter van de koopvaardij, dient hetgeen overeengekomen is op de aanwerving op het Bureau voor Arbeidsvoorziening voor Zeelieden, dus in hoofdzaak de afsluiting van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, bovendien nog bekrachtigd door de aanmonstering. Trouwens art. 9 van de wet van 1928 voorziet de onafscheidbaarheid van deze twee operaties heel duidelijk: «Het huren van zeelieden omvat de verrichtingen der aanwerving en de verrichtingen der aanmonstering». Dit belet echter niet dat eenmaal de aanwerving gebeurd, er een volwaardige arbeidsovereenkomst tot stand is gekomen. Hierover is trouwens rechtsspraak, maar dit thema dient hier niet verder uitgediept. De aanmonstering gebeurt op het Waterschoutsambt, dat ressorteert onder het Ministerie van Verkeerswezen, en te welker gelegenheid de ganse bemanning op de monsterrol wordt ingeschreven, nadat de Waterschout – die tevens hoofd van de Zeevaartpolitie is – alle nodige verificaties heeft verricht, en dan door zijn visum op de monsterrol te plaatsen, aan de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst kracht van wet geeft. Overzees gebeurt dit bij de Consul. De Waterschout levert eveneens de zeemansboeken af, kijkt de militietoestand van de betrokkenen na en is gemachtigd een zeeman voor inscheping te weigeren. Vormvereisten van die aard vindt men doorgaans in het algemeen regime niet terug.

De kracht van wet aan de arbeidsovereenkomst van de zeeman toegekend door het visum van de Waterschout op de monsterrol, heeft dan ook tot gevolg dat alle inbreuken op de uitvoering van deze arbeidsovereenkomst, rechtstreekse wetsovertredingen zijn, beteugeld door het Tucht- en Strafwetboek, eveneens van 5 juni 1928. De monsterrol is een officieel en meestal internationaal vereist scheepsdocument. In bepaalde zin geldt het als collectief paspoort voor de bemanning. Eens te meer zult U opmerken in welke stevige banden een zeeman zich bevindt door de afsluiting van een arbeidsovereenkomst.

<sup>13</sup> Wet van 5/6/1928 houdende regeling arbeidsovereenkomst scheepsdienst, o.c., art. 12.

<sup>14</sup> K.B. van 9/4/1965 betreffende de Pool van de Zeelieden, o.c., artn. 7 en 8.

Het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij van 1928 beteugelt o.m. gewone afwezigheden op het werk, dronkenschap gedurende en buiten de diensturen, werkweigering, niet tijdig aan boord zijn bij het vertrek van het schip, handstaaligheden enz., hetgeen kan leiden tot zware boetes en gevangenisstraffen. Deze kunnen gepaard gaan met onmiddellijke terugzending van belanghebbende naar de haven van inscheping. Aan boord kan de kapitein terstond straffen met inhoudingen op het loon. Dit alles is moeilijk voorstelbaar in een walbedrijf.

Deze strenge regels zijn er niet vanzelf gekomen, zonder dat men mag besluiten dat een zeeman als een «hooligan» dient beschouwd, zoals men hem helaas meestal afschildert in lectuur en beeld. Een zeeman is een volwaardige burger, die de moed en de roeping heeft om op de ruwe zee een heel moeilijke taak te vervullen, welke anderen niet aandurven of kunnen. Aan boord van een schip, dat volledig op zichzelf toegewezen is, dient tucht te heersen, zelfs bij de passagiers. De kapitein, hoofd van de reis en verantwoordelijk voor schip, lading en opvarenden, dient over de nodige middelen tot handhaving van de tucht te kunnen beschikken. Dit is niet specifiek Belgisch, maar een traditionele internationale regel, historisch gegroeid en ten gronde evident.

De lonen en arbeidsvoorwaarden van de zeelieden werden vastgelegd in paritaire akkoorden, de C.A.O.'s, afgesloten in een bijzonder paritair comité voor de koopvaardij. Deze akkoorden zijn afzonderlijk voor officieren en scheepsgezellen<sup>15</sup>.

Waar het de veiligheid van het schip betreft, kunnen aan officieren en gezellen taken opgelegd worden op gelijk welk ogenblik van dag of nacht, ter beveiliging van het schip, de lading en/of de opvarenden. Hetzelfde geldt bij hulp aan andere schepen of personen in nood. Deze activiteiten geven doorgaans geen aanleiding tot bezoldiging. Dit in tegenstelling met hetgeen er gebeurt in een fabriek of op een kantoor.

Nog steeds volgens de goede oude wet van 1928, geeft de verbreking van de arbeidsovereenkomst door schuld of toedoen van de reder slechts aanleiding tot een vergoeding van twee weken loon, indien dit gebeurt vóór de aanvang van de reis en tot een maand indien dit gebeurt na de aanvang van de reis.

De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst loopt ten einde door de dood van de zeeman, het verlies of de officieel vastgestelde onzeewaardigheid, het nemen of het opbrengen van het schip, door het in hechtenis nemen van de zeeman als dader of medeplichtige van een misdrijf, door de ontbinding uitgesproken door een vonnis krachtens de bepalingen van art. 1184 van het Burgerlijk Wetboek, door de ontscheping van de zeeman wegens ziekte of verwonding, bij wederzijdse toestemming van partijen, door de afwezigheid van de zeeman bij het vertrek, bij het verstrijken van de termijn, ingevolge de rechtmatige opzegging door één van de partijen of door het niet uitvoeren van de verbintenissen. Uit deze elementen wil ik er slechts één lichten. Vooreerst, waar aan wal bij werkonbekwaamheid de arbeidsovereenkomst wordt geschorst, neemt zij bij een zeeman automatisch een einde van zodra hij ontscheept wordt ingevolge ziekte of verwonding. Deze beëindiging ontslaat de reder niet van alle verplichtingen, vermits dezelfde wet voorziet dat hij zorg moet dragen voor de degelijke verzor-

<sup>15</sup> Cfr. bijl. XVII «Arbeidsrecht en sociale zekerheid in de Belgische koopvaardij» van spreker, 1980, Toulon, Oostende.

ging en repatriëring en hem verder zijn loon dient te betalen tot het einde van de originele duur van de overeenkomst, zoniet tot de dag van zijn repatriëring. Bovendien geniet hij van een paritair bedongen gewaarborgd maandloon dat begint te lopen vanaf de eerste dag van zijn werkonbekwaamheid. Vervolgens komt hij ten laste van de ziekte- en invaliditeitsverzekering, zoniet van het Fonds voor Arbeidsongevallen. De moderne vervoermiddelen laten doorgaans toe redelijk snel tot repatriëring over te gaan, zo nodig zelfs onder medische escorte. Indien de zieke of gekwetste zeeman toch lang gehospitaliseerd blijft in den vreemde, zal de Hulp- en Voorzorgskas (de zeeliedenmutualiteit) zich in de plaats stellen van de reder na uitputting van alle loonrechten en dit ten belope van max. drie maanden<sup>16</sup>. Maar hoe ook, vallen alle hospitaal- en repatriëringskosten ten laste van de reder<sup>17</sup>, hetgeen een niet te onderschatten zware lopende rekening is. Hiervoor verzekert de reder zich nogmaals, spijs hij 365 dagen op de 365 wettelijk verzekeringsplichtige is zowel voor ziekte en invaliditeit als voor arbeidsongevallen (in beide gevallen bedoel ik hier de zorgen en de repatriëring). Slechts in uitzonderlijke gevallen kunnen deze kosten op de zeeman verhaald worden, ingeval van zware schuld of opzet. Hetzelfde geldt voor inbreuken op de tucht welke aanleiding geven tot repatriëring (mits goedkeuring door de Consul) maar waar de reder steeds financieel verantwoordelijk gesteld wordt door de plaatselijke autoriteiten.

Vermits een zeeman, in hoofdzaak een scheepsgezel, regelmatig een einde aan zijn arbeidsovereenkomst ziet komen (een of meer reizen, bepaalde duur of beperkte duur) fungeert o.m. de Pool van de Zeelieden, welke ik reeds vermeldde. Doorgaans na uitputting van alle inhaalrust verworven voor extra-prestaties, geniet hij dan van wachtgeld ten laste van de Pool en waarvan het bedrag hoger ligt dan de werkloosheidsvergoeding van het algemeen regime, dit alles in afwachting van zijn eerstvolgende bescheping, volgens een beurtsysteem. Ten overstaan van de werkloosheidsvergoeding is het wachtgeld voordeliger omdat het in functie staat van de voorzienbare, regelmatige, onafwendbare maar tijdsbeperkte werkloosheid van de zeeman, zoals ze trouwens voortvloeit uit de wet van 1928. Voor een arbeider of een bediende dient de werkloosheid in de optiek gesteld te worden van de onvoorzienbaarheid van deze gebeurtenis en de onmeetbaarheid van die toestand in de toekomst, het geheel vertaald in de solidariteit van ons sociaal stelsel. Daartegenover zit de zeeman in het mechanisme van het beurtstelsel qua tewerkstelling (welke hij met zekerheid op korte termijn kan verwachten), terwijl de Pool waakt over het evenwicht van de maritieme arbeidsmarkt en de zeeman aan wal vaak genoopt is «op logement» te gaan, daar waar een arbeider of bediende met zekerheid een thuis heeft. Op deze overwegingen stoelt de hoegrootheid van het wachtgeld. Gelijkaardige begrippen vindt men ook terug in de ziekteverzekering afdeling vergoedingen voor (in België) werkonbekwame maar niet gehospitaliseerde zeelieden.

De regelmatige opzegging door een der partijen betekend is in tegenstelling met het algemeen regime van veel kortere duur. De wet van 1928 voorziet terzake

<sup>16</sup> Verdrag nr. 55 I.A.O. (Genève) 1936, wet 7/3/1938 (B.S. 14/9). K.B. van 7/1/1958 tot wijziging van het K.B. van 24/10/1936 houdende wijzigingen en samenordeningen van de statuten van de Hulp- en Voorzorgskas voor Zeevarenden onder Belgische Vlag (B.S. 22/1/1958), art. 27.

<sup>17</sup> Wet van 5/6/1928 houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, o.c., art. 80. Verdrag nr. 55 I.A.O. (Genève) 1936, wet 7/3/1938 (B.S. 14/9).

meestal slechts 48 uren. Hij kan volgens de omstandigheden oplopen tot twee weken of een maand. Zonder dit alles te willen voorstaan, wil ik er toch de aandacht op vestigen, dat de gevolgen van een afdanking voor een zeeman doorgaans niet tot dezelfde catastrofale gevolgen leiden zoals voor een arbeider of een bediende, dit ingevolge het mechanisme van de Pool, waarin hij steeds terug opgevangen wordt.

Ter vervollediging dient ook melding gemaakt van het feit dat zeelieden aan boord gratis logies en voeding verstrekt krijgen. Internationale conventies regelen dit alles en zijn door België geratificeerd en verwerkt in de wet van 1928, haar uitvoeringsbesluiten en paritaire akkoorden <sup>18</sup>.

De praktische onmogelijkheid en zelfs juridische onhaalbaarheid om Comité's voor Veiligheid en Hygiëne of Ondernemingsraden aan boord van schepen op te richten, heeft er toe geleid dat in paritair verband overeen gekomen werd beperkte comité's op te richten, bevoegd inzake toezicht op veiligheid, hygiëne en voeding. Laat me toch toe te verklappen dat de wetgeving op de sociale verkiezingen bij de telling van de getalsterkte van de werknemers van een onderneming, de zeelieden mee inrekent <sup>19</sup>. Men mag ook niet uit het oog verliezen dat moderne koopvaardij schepen waarvan de lengte de 300 meter benadert of zelfs overschrijdt, slechts bemand worden door 16 à 18 zeelieden. Dit alles is thans mogelijk dank zij de toepassing van de moderne technologieën. De genoemde beperkte comité's zijn er dus heel evident gekomen, ter voldoening van alle betrokkenen.

De wet van 1928 voorziet eveneens een medisch onderzoek voorafgaandelijk aan elke aanwerving, terwijl de Zeevaartinspectie en de Pool op hun beurt ook een ganse reeks fysieke eisen stellen. De wetgeving terzake schrijft trouwens attesten van algemene en/of bijzondere lichamelijke geschiktheid voor en deze diverse taken worden uitgevoerd door de Geneeskundige Dienst van de Koopvaardij, v.z.w., functionerend als interbedrijfsmedische dienst en erkend te dien einde door alle betrokken instanties <sup>20</sup>.

Wat de medische verzorging aan boord betreft, is het wel zo (en België maakt geen uitzondering) dat er meestal geen geneesheer aan boord is. Internationale conventies voorzien op dit punt de inscheping van een geneesheer bijgestaan door één of meerdere verplegers of verpleegsters van zodra het schip meer dan honderd zielen telt <sup>21</sup>. De kapitein en zijn dekokfficiëren zijn verantwoordelijk voor het verstrekken van eerste hulp en hebben hiervoor trouwens een opleiding gekregen. Nogmaals internationale conventies bepalen de inhoud van de verbandkast en de normen waaraan de medische handleiding dient te beantwoorden <sup>22</sup>. Bovendien kan telegrafisch medisch advies ingewonnen bij een officieel orgaan te Rome, hiervoor bijzonder ingericht. In ernstige gevallen dient uit de

<sup>18</sup> Verdrag nr. 68 I.A.O. (Genève) 1946, wet 31/12/1951 (B.S. 14/3). Wet 5/6/1928 arbeidsovereenkomst scheepsdienst, o.c., artn. 41, 42 en 43.

<sup>19</sup> K.B. betreffende de ondernemingsraden en de comité's voor veiligheid, gezondheid en verfraaiing der werkplaatsen van 31/7/1986 (B.S. 20/8) art. 4, par. 1. Guide Social Permanent (Service Brussel) p. 573-33.

<sup>20</sup> Zeevaartinspectiereglement, o.c., bijl. XX, art. 2. Ministerieel besluit 8/5/1972. Overeenkomst Pool 12/9/1969 met uitwerking op 1/6/1969.

<sup>21</sup> K.B. van 20/7/1973 (B.S. 22/11), art. 99.

<sup>22</sup> «Arbeidsrecht en sociale zekerheid in de Belgische koopvaardij» o.c., pp. 323, 324.

koers gevaren ten einde een haven te bereiken en/of hulp ingeroepen van een schip met geneesheer aan boord.

Op deze hoogte kunnen we dus in essentie besluiten dat een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, in tegenstelling met de wet van 3 juli 1978 op de arbeidsovereenkomsten in het algemeen, niets voorziet inzake proefperiode of schorsing, evenmin mogelijkheden biedt tot tijdelijk lichter of aangepast werk waarvoor de arbeidsgeneesheer zou kunnen tussenkomen en sterk afwijkt van het algemeen regime inz. vooropzeg en vergoeding bij verbreking en ten slotte dat het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij het merendeel van de inbreuken op de uitvoering van de arbeidsovereenkomst heel streng beteugelt. Dit laatste geldt trouwens ook voor kapiteins en reders, in bepaalde gevallen. Tewerkstelling en werkloosheid wijken ook sterk af van de landregeling.

Waar sedert altijd het zeemansberoep als een mannenstiel werd beschouwd, is hierin kentering gekomen. Aan boord van onze voormalige passagiersschepen voeren echter wel stewardessen. Dit werd later uitgebreid tot alle koopvaardij-schepen. Ingevolge de toelating van vrouwelijke leerlingen op de Hogere Radio-navigatieschool te Brussel, diende dan de minimum ouderdom van 21 jaar voor vrouwelijke zeelui in de wet van 1928 geschrapt. Acties op Europees vlak om aan vrouwen gelijke kansen op toelating tot de beroepen te geven en de ontwikkeling van hun loopbaan te bewerkstelligen<sup>23</sup>, hebben er uiteindelijk toe geleid dat vrouwen toegelaten worden tot nagenoeg alle functies aan boord en ingeschakeld in het wachtenstelsel, noodwendig om alle navigatie- en mechanische ver-eisten dag en nacht te verzekeren. Aan het fysisch aspect van deze kentering werd echter niet al te zwaar getild. Bijvoorbeeld: wat doen we met een zwangere «zeevrouw»? Wordt dit vastgesteld bij de aanwervingsformaliteiten, dan wordt zij medisch ongeschikt verklaard voor dienst op zee. Wordt deze toestand vast-gesteld gedurende de reis, wordt ze ontscheept (op medisch advies) en gerepa-trieerd waardoor een einde komt aan haar arbeidsovereenkomst wegens scheeps-dienst. Wetsaanpassingen terzake kwamen niet ter sprake. Bescherming van de zwangerschap, de bevallingsrust, de beschermperiode of de schorsing van de uitvoering van de arbeidsovereenkomst hebben blijkbaar niemand bekommerd. Het is gebleven bij administratieve beslissingen gezien doorheen het begrip van de «passende dienstbetrekking» waarvoor een zwangere zeevarende vrouw niet of niet langer in aanmerking kan komen. Wat haar sociale zekerheid betreft is echter alles wel in de wettelijke voorzieningen opgevangen. Hierover uitwijden gaat me te ver buiten het kader van deze lezing brengen.

Vermelden we terloops dat er qua bezoldiging geen verschil is tussen dag- en nachttarieven en dat allen een maandloon hebben in overeenstemming met graad, anciënniteit en diploma. Evenmin bestaat er onderscheid inz. bezoldiging tussen mannen en vrouwen.

De maatschappelijke veiligheid van de koopvaardij is volledig apart. De Hulp-en Voorzorgskas voor Zeevarenden onder Belgische vlag, oudste sociale instantie van België<sup>5</sup> ontvangt alle sociale bijdragen en aangiften zoals bepaald in o.m.

<sup>23</sup> Wet van 4/8/1978 tot economische heroriëntering, titel V. Wet 16/2/1977 houdende goedkeuring van verdrag nr. 111 van 25/6/1958 betreffende de discriminatie inzake tewerkstelling en beroepsuitoefening van I.A.O. (B.S. 23/9).

<sup>5</sup> Besluitwet betreffende de maatschappelijke veiligheid der zeelieden ter koopvaardij van 7/2/45 (B.S. 17/2).

de Besluitwet van 7 februari 1945. Deze kas die alle taken van de R.S.Z. voor de zeelieden vervult, beheert zelf de sector ziekte-invaliditeit (dus de mutualiteit waarbij alle zeelieden verplicht aangesloten zijn), de rentedienst en de dienst voor vergoedingen voor oorlogsvaart. Zij ontvangt ook alle buitenwettelijke sociale bijdragen en beheert de Sociale Dienst van de Koopvaardij. De globaal ontvangen bijdragen worden verdeeld over de verschillende sectoren, zoals bv. de Rijksdienst voor pensioenen, het Fonds voor Arbeidsongevallen etc.

De Pool van de Zeelieden, zoals ik U reeds zegde, is het orgaan dat alle kandidaturen voor een zeevaartfunctie onderzoekt en goedkeurt voor zover de betrokkenen voldoen aan de vereriste normen en de maritieme arbeidsmarkt het toelaat. Tegen getroffen beslissingen kan men desgevallend beroep aantekenen bij de Arbeidsrechtbank. De Pool zorgt eveneens voor aangepaste verwelkoming, vooropleiding en opleiding in de ondergeschikte graden. Op het huidig zeeliedenbestand, waarvan een groot gedeelte buitenlanders, wordt door de Pool langs alle wegen controle uitgeoefend. Het Bureau voor Arbeidsbemiddeling voor Zeelieden fungeert onder toezicht van de Pool. Vanaf inschrijving in de Pool, heeft men het juridisch statuut van zeevarende onder Belgische vlag. Dit geldt voor buitenlanders automatisch als werkvergunning, in afwijking met het algemeen regime, dat terzake veel ingewikkelder is. De Pool past eveneens sancties toe, zoals in het stelsel van de R.V.A., maar kan bovendien bij monde van zijn Bestuursraad beslissen een zeeman uit de Pool te sluiten wegens herhaaldelijk wangedrag bv. In dat geval komt betrokkene in het algemeen regime terecht en kan volstrekt niet meer varen onder Belgische vlag. Iemand de uitoefening van zijn beroep definitief ontzegen is niet alleen een heel zware straf maar ook eerder zeldzaam elders.

Men is automatisch onderworpen aan de maatschappelijke veiligheid van de koopvaardij door het louter feit van de inschrijving in de Pool. De pensioenge-rechtigde leeftijd voor zeelieden is 60 jaar voor mannen en vrouwen en dit van houdsher. Hiervoor betalen weliswaar zeelieden en reders een flink hogere bijdrage. Door de invoering van het K.B. nr. 50 in 1967 werd het pensioenstelsel van de zeelieden, dat beheerd werd door de Hulp- en Voorzorgskas, opgenomen in het algemeen regime. Dit belet niet dat de 60-jarige leeftijd behouden blijft, alsmede het voordeel van het vermoeden van een volledige loopbaan, als betrokkene minstens 14 jaar vaart onder Belgische vlag kan bewijzen. In dat geval wordt zijn pensioen berekend op de lonen van de 14 gunstigste jaren, in plaats van veertigsten over de lonen van de ganse loopbaan. Het voordeel van deze preferentiële formule kan oplopen tot 60% meer dan het maximum pensioenbedrag voor een bediende of voor een zeeman die deze veertien jaren vaart onder Belgische vlag niet bereikte. Het begrip «vermoeden» komt vaak voor in het Belgische pensioenstelsel ten einde tegemoet te komen aan toestanden waar bij ontstentenis van bewijs redelijk kan verondersteld worden dat betrokkene wel degelijk hoofdzakelijk een rechtgevende activiteit uitoefende gedurende die periode. Voor wat de zeelieden betreft was het origineel niet de bedoeling wegens het feit van de 14 jaren vaart een hoger pensioen toe te kennen, maar uitsluitend het voordeel van het vermoeden van een volledige loopbaan. Dit aanmerkelijk economisch eindresultaat is gegroeid uit de evolutie van de barema's en het pensioensysteem zelf.

Inzake ziekte en invaliditeit fungeert de Hulp- en Voorzorgskas als mutualiteit. Zolang zieke of of gekwetste zeelieden niet gerepatrieerd zijn vallen de verzor-

gingskosten ten laste van de reder. De verzorging overzees, de repatriëring en het opzenden van een vervanger zijn niet te onderschatten lasten voor de reder, daar waar – in België alleszins – deze laatste 365 dagen op de 365 voor de ziektezorgen van zijn zeeman de wettelijke bijdragen stort en zich bovendien nogmaals elders verzekert voor al hetgeen hem desondanks nog ten laste valt. Bovendien blijft hij het loon verschuldigd tot de repatriëring, waarvoor hij ook permanent cotiseert aan de ziekteverzekering, afdeling vergoedingen. Voor deze schandalige penalitatie van de reders, sedert jaar en dag aan de kaak gesteld, werd van overheidswege nooit begrip opgebracht.

De algemene vakantiewetgeving vindt haar toepassing op de zeelieden<sup>25</sup>. Paritair werd heel evident het stelsel aan de eigenheid van het zeemansberoep aangepast. Voor de scheepsgezel, die regelmatig van schip en reder verandert, wordt de vakantiebezoldiging behandeld door een bijzondere compensatiekas<sup>26</sup>, gespijsd door redersbijdragen (ook geïnd door de Hulp- en Voorzorgskas). Voor de officieren wordt de vakantiebezoldiging rechtstreeks door de reder bij wie ze verworven is, betaald. De tewerkstelling van officieren is, zoals reeds gezegd, veel minder mobiel. Zeelieden verwerven uiteraard flink wat inhaalrustdagen wegens nogmaals het specifiek karakter van hun beroep. Inderdaad, alle werkzaamheden zijn doorlopend en er wordt dus o.m. voor zaterdag-, zondag- en feestdagprestaties inhaalrust toegekend. Voor de scheepsgezellen wordt deze uitgekeerd op het einde van de reis. Na uitputting ervan kunnen ze van wachtgeld genieten bij de Pool, in afwachting van hun volgende beschepping. Voor de officieren daartegenover, wordt de inhaalrust bij de reder op een wachtrekening geplaatst en toegekend naarmate de mogelijkheden of desgevallend toegevoegd aan de jaarlijkse vakantie. Vakantie en inhaalrust worden in de koopvaardij over het ganse jaar gespreid volgens de mogelijkheden. Een werkelijke vakantieperiode kent men daar dus niet en van jaarlijkse sluiting wegens vakantie is er alvast geen sprake.

Inzake gezinsvergoedingen is nagenoeg alles afgestemd op het algemeen regime<sup>27</sup> maar vergt wel een heel bijzondere administratie wegens de mobiliteit van tewerkstelling van de zeeman. Waar ik wel de aandacht wil op vestigen is het demografisch feit dat de zeeliedenbevolking eerder kinderarm is. Weinig huisvaders blijven zeevarende. Sedert jaar en dag wordt vastgesteld dat de reders bijna tweemaal zoveel bijdragen storten als nodig voor de uitkering van gezinsvergoedingen aan hun zeelieden. Traditie-getrouw blijven alle protesten zonder gehoor.

Het is opmerkenswaardig dat nooit begrip opgebracht werd voor de bijdrageplicht van de reders aan het stelsel van de kredieturen, zoals origineel genoemd, daar waar een zeeman er nooit kan van genieten. Het is toch heel evident dat hij nooit avondcursussen of weekendlessen kan volgen. Opleiding of beroepsvervolmaking van scheepsgezellen wordt door de Pool ingericht of in de hand gewerkt. Gedurende die periodes genieten ze van wachtgeld. Officieren welke voor een hoger diploma of brevet naar de Hogere Zeevaartschool hoeven terug te keren voor één, twee of drie trimesters of elders een bijzondere cursus dienen

<sup>25</sup> Wetgeving inz. jaarlijkse vakantie voor gesalarieerde werknemers, gecoördineerd op 28/6/1971 (B.S. 30/9).

<sup>26</sup> Uitvoering art. 44 wet 28/6/1971, o.c.

<sup>27</sup> Gecoördineerde wetten betreffende de gezinsvergoedingen voor gesalarieerde werknemers, K.B. van 19/12/1939 (B.S. 22/12).

te volgen, genieten doorgaans ook van wachtgelden van de Pool, maar slechts bij wijze van lening, tenzij ze de koopvaardij niet verlaten gedurende een vastgelegde periode. Verdienstelijke officieren genieten van financiële steun van hun reder, die bovendien nogmaals – ingevolge paritaire akkoorden – een deel van de opleidingskosten te zijnen laste neemt. Maar desondanks moet hij ook de kredieturen mee financieren. U merkt dus wel dat de specificiteit van de koopvaardij in veel gevallen niet met billijkheid wordt bejegend. Gelukkig worden het merendeel van de periodes van opleiding en vervolmaking thans onder de sociale couverture genomen.

Qua beroepsziekten behoort de koopvaardij niet tot een gevaarlijke of particulier ongezonde sector en wordt er slechts een solidariteitsbijdrage gestort. Trouwens, specifieke gevallen van beroepsziekten in de koopvaardij zijn niet gekend.

Daartegenover behoort de koopvaardij tot geen enkele bevoordeligde groep inzake sluiting van bedrijven, zoals havenarbeiders of vissers bv. en dient de volledige bijdrage gestort. De vraag blijft nog altijd open wanneer een reder al dan niet zijn bedrijf sluit. Is een schip een bedrijfseenheid of is het de ganse vloot bij een welbepaalde reder? Quid voor een reder die slechts één schip heeft?

Waar de koopvaardij altijd verstoken is gebleven van het toepassingsgebied van het leerlingenwezen, is hierin onlangs verandering gekomen. Inderdaad, het industrieel leerwezen kreeg uitbreiding tot de koopvaardij<sup>28</sup> hetgeen een niet te verwaarlozen verbetering betekent. Bovendien worden regelmatig kandidaat-zeelieden die vooreerst een stage op zee dienen door te maken, alsmede buitenlandse stagiaires aan boord van onze schepen getraind.

Een van de laatste particulariteiten van de koopvaardij is beslist het Tucht- en Strafwetboek. Beschikkingen ervan bepalen dat in bepaalde gevallen de kapitein gemachtigd is inbreuken te bestraffen door inhouding op loon. Deze inhoudingen worden gestort aan de Hulp- en Voorzorgskas om de Sociale Dienst van de Koopvaardij<sup>29</sup> te spijzen, door de H.V.K. beheerd. Deze gelden worden aangewend voor sociaal dienstbetoon ten behoeve van zeelieden of hun familie in behartenswaardige toestand.

Wat de militiedienst betreft, genieten de zeelieden van een aangepast stelsel. Hij die zeeman is, ofwel ingeschreven in de Pool van de Zeelieden, zoniet student op de Hogere Zeevaartschool of de Hogere Radio-navigatieschool, geniet van zeven achtereenvolgende uitstellen om vervolgens volledig vrijgesteld te worden, in de mate hij zolang zeeman blijft. Deze uitstellen worden aangevraagd door het Waterschoutsambt.<sup>30</sup>

Het stemrecht voor zeelieden (op zee) kwam slechts in voege in 1970 door de wet van 8 juli 1970 ter aanvulling van het Kieswetboek. Deze vorm van stemming gebeurt d.m.v. volmacht verleend aan een stemgerechtigde van hetzelfde kieskanton.

<sup>28</sup> K.B. van 20/5/1986 houdende regeling van het leerlingenwezen voor beroepen uitgeoefend door arbeiders in loondienst bij de koopvaardij (B.S. 17/6).

<sup>29</sup> K.B. van 11/12/1962 (B.S. 8/1/1963) en K.B. van 20/10/1983 (B.S. 29/10) en K.B. 20/05/1976 tot inrichting van de sociale dienst voor de aangeslotenen bij de H.V.K. voor Zeevarenden onder Belgische vlag (B.S. 25/5).

<sup>30</sup> Gecoördineerde dienstplichtwetten van 30/4/1962.

Ook is de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart vernoemenswaard. Het betreft een volwaardig rechtscollege, een specificiteit o.m. voor de koopvaardij, en dat als taak heeft na aanklacht, zoniet op eigen initiatief alle ongevallen of incidenten te onderzoeken waarbij een kapitein of een officier zich beroepshalve zou schuldig hebben gemaakt aan een fout of zelfs zich onwaardig van zijn graad zou gedragen hebben. De Onderzoeksraad neemt ambtshalve kennis van alle aanvragen van Belgische schepen en alle ongevallen waarbij zware lichamelijke letsels of de dood het gevolg zijn. De getroffen sancties worden gewezen bij arrest en zijn doorgaans niet vatbaar voor hoger beroep<sup>31</sup>. Hier sta ik als democraat wel even onthutst bij.

Ten slotte wil ik benadrukken dat de Arbeidsrechtbanken ten volle bevoegd zijn voor de zeelieden<sup>32</sup>. Arbeidsbetwistingen worden berecht door de Arbeidsrechtbank van de thuishaven van het schip (waar meestal de zetel van de rederij gevestigd is en doorgaans ook de arbeidsovereenkomst gesloten werd of er ten einde loopt). Inzake kapiteins heeft zich meermalen de vraag gesteld of de Arbeidsrechtbank wel bevoegd is, omdat enkele weemoedigen halsstarrig blijven beweren dat de kapitein uitsluitend mandataris van zijn reder is. Vóór de oprichting van de Arbeidsrechtbanken in 1970 was de Werkrechtensraad voor Zeelieden bevoegd. Ten einde de kapitein niet te laten berechten door zijn eigen ondergeschikten, was het dan de regel de Rechtbank van Koophandel voor hem als bevoegd te beschouwen. Als heden ten dage de Arbeidsrechtbank bevoegd is voor de Directeur generaal van die kapitein, kan men moeilijk blijven weerhouden dat hijzelf niet onder die bevoegdheid zou ressorteren, om welke redenen dan ook. Volharden dat hij uitsluitend of overwegend handelsmandataris is, kan door de Arbeidsrechtbank niet meer aanvaard worden. Inderdaad, wanneer een kapitein een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voorlegt – en daar situeert zich doorgaans de betwisting – kan ze zich onmogelijk onbevoegd verklaren.

Sedert nagenoeg 60 jaar bestaat er een polemiek over het onderwerp of een kapitein of een koopvaardij-officier, wanneer hij niet aangemonsterd is, al dan niet als bediende dient beschouwd. Dit alles is ontstaan uit de verouderde en onduidelijke tekst van de wet van 5.6.28 inz. de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst. Art. 15 van deze wet stelt dat de arbeidsovereenkomst tussen een reder en een zeeman om te varen aan boord van een schip, een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst is. Art. 16 daartegenover bepaalt dat elke andere overeenkomst tussen een reder en een zeeman, welke niet beantwoordt aan het gestelde in art. 15, (dus om niet te varen) een overeenkomst voor bedienden of handarbeiders is. Uit dit laatste wordt door sommigen steeds maar besloten dat een kapitein of een koopvaardij-officier gedurende de periode van af- tot aanmonstering het statuut van bediende zou hebben. Hierachter schuilt wel het feit dat de opzegvergoeding voor een bediende aanzienlijk hoger ligt dan voor een officier.

Voor de officieren wordt het doorlopend dienstverband gehuldigd in hun C.A.O. en zijn de opzegvergoedingen na een of drie jaren doorlopende dienst erin bepaald. Daartegenover is er geen C.A.O. voor de kapiteins, ondanks het feit

<sup>31</sup> Wet van 30/7/1926 tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart (B.S. 11/8).

<sup>32</sup> Wet van 5/6/1928 houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, o.c., art. 108.

dat zij wel behoren tot het toepassingsgebied van het Paritair Comité van de Koopvaardij. Wanneer ter zake niets afgesproken is en de kapitein wordt ontslagen, kent de Rechter meestal een vergoeding toe (indien verschuldigd) in de zin van deze toegekend aan een hoger bediende. Hieruit wordt dan nogmaals verkeerdelijk afgeleid, dat de kapitein zonder meer het bediendenstatuut heeft.

Wij hebben deze theorieën steeds bestreden. Zolang het de bedoeling van zeeman en reder is om te varen en te laten varen, ligt deze relatie volledig begrepen in de geest en de letter van art. 15. Is het daartegenover de bedoeling van partijen om niet meer te varen en niet meer te laten varen, dan wordt betrokkene eventueel shoreganger, walkapitein, walmachinist etc., verliest hij het statuut van zeevarende en wordt hij uit de wet van 5.6.28 geweerd door art. 16. Dan is hij arbeider of bediende, maar dan alleen.

Het moet inderdaad expliciet of impliciet uit de bedoelingen van partijen – zoniet uit de feitelijke uitvoering van de arbeidsovereenkomst – blijken dat er geen arbeid meer zal geleverd worden als zeevarende aan boord van schepen tijdens hun zeereizen. Vanaf dat ogenblik vindt art. 16 van de wet van 5.6.28 zijn toepassing.

Dit principe wordt vooreerst onderschreven in het arrest van 8.11.84 van het Arbeidshof te Antwerpen inz. Belgian Fruit Lines tegen zes kapiteins. Hier dient echter opgemerkt dat de reder zijn vloot verkocht had en dus niet meer kon laten varen en bovendien betrokken kapiteins reeds tien à twaalf maanden aan wal waren, steeds in zijn dienst. Het Hof heeft dus moeten besluiten dat in deze omstandigheden de arbeidsrelatie veeleer dient gezien in het licht van art. 16. Het principe van de driehoek reder-zeeman-schip wordt in dit arrest voor de eerste maal gehuldigd. Desondanks geeft deze uitspraak nog steeds aanleiding tot tendensieuze interpretaties.

Inzake officieren verwijs ik naar een stichtend vonnis van de Arbeidsrechtbank te Antwerpen van 30.5.86 betreffende D., koopvaardij-officier, tegen Nedlloyd Bulk. Hij wordt afgedankt op een ogenblik dat hij niet aangemonsterd is en hij roept het bediendenstatuut in. De Rechtbank wijst dit af en stelt dat de C.A.O. voorziet in het doorlopend dienstverband en dat de arbeidsrelatie niets gemeens heeft met een bediendenkontraat.

Ten slotte heeft het Arbeidshof van Antwerpen met zijn arrest van 19.2.87 inz. Nedlloyd Bulk tegen M., kapitein, nogmaals heel duidelijk gesteld dat er geen sprake is hem te beschouwen als bediende, zelfs al nam de arbeidsrelatie een einde na de laatste afmonstering. De bedoeling van partijen is steeds geweest: varen en laten varen en art. 16 kan er onmogelijk bijgehaald worden. Volledigheidshalve vermeld ik dat M. zich in Cassatie voorzag. De uitspraak van dit hoogste Hof zal dan in de éne of andere zin een eind hoeven te stellen aan een polemiek die juristen en anderen gedurende ettelijke tientallen jaren heel wat koorts heeft bezorgd. Wellicht kom ik hierop terug bij een latere gelegenheid.

Er kan dus besloten worden dat een zeeman inzake arbeid en sociale zekerheid op slechts weinig punten behandeld kan worden zoals een handarbeider of bediende, dit in hoofdzaak wegens de eigenheid van zijn beroep: de bijzondere opleiding, de plaats van de arbeid, de eigen beroepsrisico's, de afwezigheid van contracten van onbepaalde duur, de beëindiging ervan ingevolge ziekte, verwonding of zwangerschap, geen mogelijkheid tot schorsing of tijdelijk aangepast werk, strenge fysische en professionele eisen, toekenning van kracht van wet

aan de arbeidsovereenkomst, geen vrije keuze van mutualiteit of ongevallenverzekering, de correctionele beteugeling van inbreuken, de staat van werkloosheid bij alle vormen van beroepsvervolmaking, de afwezigheid van verhaalmogelijkheden tegen beslissingen van de Onderzoeksraad, de praktische uitsluiting van de sociale verkiezingen, geen vrije keuze van schip of reder, ontstentenis van een proefperiode, de uiterst korte opzegperiode en een volledig uit de tijd geraakte arbeidswetgeving.

maart 1988.