

D. — La création d'un Bureau International qui serait chargé d'effectuer les recherches d'antériorités pourrait procurer des avantages partiels et constituer un acheminement vers l'institution d'un brevet international tel qu'il a été envisagé dans le § B à condition que l'examen effectué par ce Bureau aboutisse à une décision sur la nouveauté de l'invention et sur la possibilité d'obtenir un brevet en raison de cette nouveauté.

GEORGES CHABAUD.

Docteur en droit, Avocat à la Cour de Paris.

LA CONFÉRENCE INTERNATIONALE DU TRAVAIL DE GÈNES

(15 JUIN-10 JUILLET 1920)

La deuxième session de la Conférence internationale du travail s'est tenue à Gènes du 15 juin au 10 juillet 1920. Elle a été consacrée au travail des marins.

La convocation en avait été déjà décidée au cours des travaux de la Commission de législation internationale du travail de la Conférence de la Paix, à Paris. Parmi les dix points que le président de cette Commission, M. Samuel Gompers, lui avait soumis comme devant entrer dans la « Charte du Travail » se trouvait celui-ci : « Que les marins de la marine marchande se voient garantir le droit de quitter leur navire quand il est dans un port ». Cette proposition tenait particulièrement à cœur de M. Gompers. Il y a consacré plus d'un discours pathétique ; mais la commission, après une longue discussion, vota, le 22 mars 1919, un vœu ainsi conçu : « La Commission estime que les questions très spéciales relatives au minimum d'avantages à assurer aux marins doivent faire éventuellement l'objet d'une session spéciale de la Conférence de la législation internationale du travail réservée au travail des marins. »

A la Conférence du travail de Washington (novembre 1919) lorsqu'il s'agit de la convention relative à la durée du travail, il fut expressément stipulé, que « les prescriptions relatives au transport par mer et par voie d'eau intérieure seront fixées par une conférence spéciale sur le travail des marins et marinières » (article 1^{er}, alinéa 6).

On sait que le Traité de Versailles fait à l'Organisation permanente du Travail une obligation de tenir au moins une conférence par an (article 389). Quand il s'est agi, au Conseil d'administration réuni à Paris en janvier 1920, de fixer la date de la prochaine conférence, on fut unanimement d'avis qu'il fallait tenir compte des engagements pris à Paris et à Was-

hington, et de fixer au milieu de cette année la Conférence des marins. C'est ainsi que celle-ci est entrée dans le cycle des sessions ordinaires de la Conférence internationale du travail, et s'est tenue exactement dans les formes et les conditions prescrites par le Traité de Paix.

Comme le siège de la Société des Nations et par conséquent de la Conférence du travail n'était pas encore définitivement fixé, on était libre dans le choix du lieu. La lutte s'établit entre Anvers, Venise et Gênes, et ce fut cette dernière ville qui l'emporta.

C'est ainsi que le 15 juin, se trouvaient réunis dans la salle magnifique du Palais Saint-Georges, toute pleine de souvenirs de la grandeur passée de la ville natale de Christophe Colomb, les délégués de vingt-sept Etats, membres de l'Organisation Internationale du Travail : Allemagne, République Argentine, Australie, Belgique, Canada, Chili, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grande-Bretagne, Grèce, Inde, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, Siam, Suède, Suisse, Tchéco-Slovaquie, Uruguay et Vénézuéla.

A la Conférence de Washington, trente-neuf Etats étaient représentés. Il se conçoit que le nombre fut à Gênes plus réduit, étant donné l'objet spécial des délibérations.

On sait que chacun des Etats participants pouvait se faire représenter par quatre délégués, deux « gouvernementaux », un patron et un ouvrier. Mais un certain nombre n'avaient pas une délégation complète, de sorte que le nombre de délégués ayant droit de vote ne dépassa point quatre-vingt.

La conférence étant une conférence régulière du travail, était soumise aux règles de procédure inscrites au traité de paix et au règlement d'ordre intérieur adopté à Washington. Elles étaient familières à un certain nombre de délégués ayant participé à la Commission de Paris et à la Conférence de Washington. Mais beaucoup d'autres n'en avaient pas l'expérience. De là, à plus d'une reprise, des difficultés que le bureau de la Conférence et le Directeur du Bureau International du Travail, M. Albert Thomas, eurent à résoudre pour assurer la continuité de l'œuvre de l'organisation permanente du travail.

L'ordre du jour portait quatre questions : la durée du travail, la question de l'engagement, du placement et du chômage, celle de l'âge de l'admission des enfants à bord, enfin celle de la possibilité d'établir un statut international des marins.

Le bureau du Travail avait préparé, pour chacune d'elles,

un rapport documentaire, établi par les réponses de tous les gouvernements au questionnaire qui leur avait été envoyé à l'avance.

De ces quatre questions, la plus importante à tous les points de vue était la première. Mais, comme on s'attendait à des difficultés que l'événement ne fit que confirmer, elle ne fut abordée par la conférence qu'en dernier lieu.

Tout le début de la conférence fut d'ailleurs quelque peu troublé par l'hostilité que rencontrait, dans le groupe des délégués ouvriers, la présence de certain délégué marin allemand. Le groupe ouvrier allait jusqu'à tenir des séances sans admettre les marins allemands.

La paix ne s'établit que le 21 juin, quand le délégué allemand, M. Wissel, fit une déclaration solennelle par laquelle le Gouvernement allemand prenait l'engagement de « réparer les maux dont ont pu être victimes, du fait de la guerre sous-marine, les marins des différentes nationalités et leurs familles ». M. Havelock Wilson, délégué des marins anglais et président du groupe ouvrier, prit acte de cette déclaration comme une reconnaissance par le peuple allemand de ses torts.

La question qui vint la première en discussion fut celle de l'âge d'admission des enfants. La commission qui l'examina fut unanimement d'avis d'adopter l'âge de quatorze ans, fixé par la Conférence de Washington pour le travail industriel. Elle présenta à la conférence un projet de convention, contenant les articles suivants :

ARTICLE PREMIER. — « Pour l'application de la présente convention, le terme « navire » doit être entendu de tous les bateaux, navires ou bâtiments, quels qu'ils soient, de propriété publique ou privée, effectuant une navigation maritime, à l'exclusion des navires de guerre.

ART. 2. — Les enfants de moins de quatorze ans ne peuvent être employés au travail à bord des navires, autres que ceux sur lesquels sont seuls employés les membres d'une même famille.

ART. 3. — Les dispositions de l'article 2 ne s'appliqueront pas au travail des enfants sur les bateaux-écoles, à la condition que ce travail soit approuvé et surveillé par l'autorité publique.

ART. 4. — Dans le but de permettre le contrôle de l'application des dispositions de la présente convention, tout capitaine ou patron devra tenir un registre d'inscription ou un rôle d'équipage mentionnant toutes les personnes de moins de seize

ans employées à bord, avec l'indication de la date de leur naissance.)

Au vote final ce projet fut adopté par 72 voix contre une abstention, celle d'un représentant du gouvernement de l'Inde.

Un amendement tendant à inscrire au programme d'une future conférence l'interdiction du travail des soutes et des chaufferies aux personnes âgées de moins de 18 ans, ne recueillit pas les deux tiers des voix. Mais par contre, la conférence vota à l'unanimité moins une voix une proposition italienne tendant à inscrire à l'ordre du jour la question de la visite médicale obligatoire préalable de tous les enfants employés à bord des navires.

Les multiples questions soulevées par le problème du chômage et du placement donnèrent lieu à des débats étendus.

Ils aboutirent à une recommandation et à deux projets de convention.

La recommandation est relative à l'assurance-chômage. Elle ne fait qu'étendre aux marins une recommandation de Washington, qui était de portée générale et visait tous les ouvriers. Elle demande que chaque membre de l'Organisation permanente du travail « organise pour les gens de mer un système effectif d'assurance contre le chômage résultant de naufrage ou de toute autre cause, soit au moyen d'un régime d'assurance gouvernementale, soit au moyen de subventions accordées par le gouvernement aux organisations professionnelles dont les statuts prévoient en faveur de leurs membres le paiement d'indemnités de chômage. »

Le premier projet de convention est relatif à l'indemnité de chômage en cas de perte du navire par naufrage.

Il est applicable « à toutes les personnes employées à bord de tout navire effectuant une navigation maritime », et le terme « navire » doit être entendu de tous les bateaux, navires ou bâtiments, quels qu'ils soient, de propriété publique ou privée, effectuant une navigation maritime à l'exclusion des navires de guerre.

« En cas de perte par naufrage d'un navire quelconque, dit l'article 2, l'armateur ou la personne avec laquelle le marin a passé un contrat pour servir à bord du navire, devra payer à chacun des marins employés sur ce navire une indemnité pour faire face au chômage résultant de la perte par naufrage du navire. Cette indemnité sera payée pour tous les jours de la période effective de chômage des marins au taux du salaire

payable en vertu du contrat, mais le montant total de l'indemnité payable à chaque marin en vertu de la présente convention pourra être limité à deux mois de salaire. »

L'article 3 stipule que « ces indemnités jouiront des mêmes privilèges que les arrérages de salaires gagnés pendant le service, et les marins pourront avoir recours pour les recouvrer aux mêmes procédés que pour ces arrérages. » Ce projet est dû à M. Réaud, délégué des marins français, qui s'est inspiré d'une proposition faite par M. Grunebaum-Ballin, président de la Commission du Code du travail maritime français, et tendant à inscrire des clauses de ce genre dans toute police d'assurance sur le corps d'un navire.

Le second projet de convention concerne le placement des marins. Il fut discuté longuement et sérieusement étudié. On sait qu'il y a peu de professions où le placement des travailleurs donne lieu à plus d'abus que chez les marins. Ils sont affreusement exploités, dans tous les ports, par des tenanciers de bureaux de placement privés.

L'article 1^{er} limite l'application de la convention aux marins, c'est à dire à toutes les personnes employées à bord de navires effectuant une navigation maritime, « à l'exclusion des officiers. » Cette dernière restriction — qui n'empêche d'ailleurs pas les Etats de faire des règlements pour les officiers ainsi que le rappelle l'article 9 — fut la cause de la seule opposition que rencontra le projet, celle du capitaine Giulietti délégué des marins italiens.

L'article 2 porte : « Le placement des marins ne peut faire l'objet d'un commerce exercé dans un but lucratif par aucune personne, société ou établissement. Aucune opération de placement ne peut donner lieu, de la part des marins d'aucun navire, au paiement d'une rémunération quelconque, directe ou indirecte, à une personne, société ou établissement. Dans chaque pays, la loi comportera des sanctions pénales pour toutes violations des dispositions du présent article. »

Par disposition transitoire, l'article 3 permet cependant aux bureaux de placement existants de continuer leur commerce « à condition que leurs opérations soient soumises à un contrôle du gouvernement sauvegardant les droits de toutes les parties intéressées. » Chaque Etat s'engage, en outre, à prendre toutes les mesures nécessaires pour abolir le plus rapidement possible le commerce du placement des marins dans un but lucratif.

Ces deux articles ne font que consacrer l'interdiction du placement payant qui avait fait l'objet d'une *recommandation*

de la conférence de Washington pour tous les travailleurs. En l'inscrivant dans un projet de convention, la Conférence de Gênes en a donc fait une obligation plus stricte des parties contractantes.

Par quoi remplacer les bureaux actuels? C'est ce qu'indique l'article 4 : « Chaque membre ratifiant la présente convention devra veiller à ce qu'il soit organisé et entretenu un système efficace et répondant aux besoins, d'offices gratuits de placement pour les marins. Ce système pourra être organisé et maintenu :

1° soit par des associations représentatives des armateurs et des marins agissant en commun sous le contrôle d'une autorité centrale;

2° soit, en l'absence d'une action continue de cette nature, par l'Etat lui-même.

Les opérations de ces offices de placement seront conduites par des personnes possédant une expérience pratique.

Lorsqu'il coexiste des offices de placement de types divers, des mesures doivent être prises pour coordonner leur action sur une base nationale. »

Cette disposition est un compromis entre deux systèmes opposés qui ont été soutenus à la conférence : les Anglais étaient contre le placement par l'Etat, les Français pour.

L'article suivant place les offices de placement sous la surveillance de comités composés d'un nombre égal de représentants des armateurs et des marins, en laissant au Gouvernement la faculté de leur adjoindre un président en dehors de leurs membres et des « personnes s'intéressant au sort des marins. » Cette dernière disposition a été insérée à la demande des délégués du Japon.

L'article 6 consacre le principe du libre choix des marins et de l'armateur : « au cours des opérations de placement, le marin doit conserver le droit de choisir son navire et l'armateur, le droit de choisir son équipage. »

Il fut voté malgré l'opposition de M. Giulietti et de quelques uns de ses amis, qui préconisaient le système du tour de rôle, qui existe dans un règlement de l'office paritaire de Gênes.

L'article 7 est d'une portée générale et ne se rapporte plus seulement au placement. Il porte : « le contrat d'engagement des marins doit contenir toutes les garanties nécessaires pour la protection de toute les parties intéressées et il sera donné aux marins toutes facilités pour examiner ce contrat avant et après signature. » Il donne ainsi virtuellement aux offices de

placement un droit de contrôle sur le contrat d'engagement même.

L'article 8 prépare l'organisation internationale du placement, en faisant aux Gouvernements une obligation d'ouvrir aux marins de toutes les puissances signataires les offices de placement public.

Enfin le dernier article oblige les Etats à communiquer au Bureau International du Travail toutes informations utiles, et charge le Bureau de préparer la coordination internationale des divers systèmes de placement des marins.

Ce projet de convention, qui marque un progrès important et peut avoir une portée pratique très efficace, a été voté à l'unanimité moins une voix, celle du délégué marin Italien.

Une « résolution » de la Conférence charge en outre la Commission paritaire maritime dont nous parlerons plus bas, d'étudier l'assurance-chômage des marins, d'accord avec la Commission internationale du chômage constituée auprès du Bureau du Travail.

Le quatrième point à l'ordre du jour était l'examen de la possibilité d'établir un statut international des marins. Il ne fallut pas beaucoup de temps à la commission de la conférence chargée d'examiner ce point pour se rendre compte qu'il était impossible d'accomplir à Gênes un aussi vaste travail. Aussi, on ne vota qu'une recommandation, priant chacun des Membres de l'Organisation Internationale du Travail « de procéder à l'incorporation, dans un statut des marins, de toutes ses lois et réglementations relatives aux marins considérés comme tels. » C'est la condition préalable à toute tentative de coordination internationale.

Arrivons enfin à la question des heures de travail, qui figurait en tête de l'ordre du jour.

La conférence, en présence des difficultés d'entente qui s'annonçaient, décida de diviser la question.

Elle traita d'abord la durée du travail dans l'industrie de la pêche. Il ne fut pas possible d'arriver à un projet de convention, et on se borna à une recommandation. Après avoir rappelé les termes de la déclaration contenue aux traités de paix demandant d'adopter la journée de huit heures ou la semaine de quarante huit heures comme but à atteindre partout où il n'a pas encore été obtenu, la conférence recommande aux Etats membres d'adopter « une législation limitant en ce sens les heures de travail de tous les travailleurs employés dans l'industrie de la pêche, avec les clauses spéciales nécessaires pour faire face aux

conditions particulières à cette industrie en chaque pays » et elle ajoute « que pour la préparation de cette législation, chaque Gouvernement consulte les organisations patronales et les organisations ouvrières intéressées. »

Cette recommandation fut adoptée le 30 juin, par 67 voix contre 2, celles des délégués suisses.

La conférence aborda ensuite la question de la durée du travail dans la navigation intérieure. Là non plus, il ne fut pas possible de formuler un projet de convention; mais on parvint à voter, après de longs débats, une recommandation en cinq articles.

Le premier invite les Etats à adopter une législation nationale concernant la journée de huit heures dans la navigation intérieure, tout en tenant compte des conditions de chaque pays. Par le second article, la conférence recommande des ententes entre pays riverains de cours d'eau utilisés en commun, en vue de limiter les heures de travail du personnel employé dans la navigation intérieure sur ces cours d'eaux. Le troisième article engage les Etats à se conformer autant que possible aux principes du projet de convention sur les heures de travail de Washington. On demande enfin à chaque Etat Membre d'établir, en ce qui le concerne, et après consultation des organisations patronales et ouvrières, la distinction entre navigation intérieure et navigation maritime, et de communiquer ses décisions au Bureau International du Travail. Un rapport doit être en outre adressé dans le délai de deux ans par chaque Etat au Bureau sur les mesures prises en exécution de cette recommandation.

Telles sont les résolutions de la Conférence qui purent être coulées en actes définitifs.

Quant au projet principal de convention, celui sur la journée de huit heures, il ne recueillit pas les deux tiers des voix exigés par le Traité.

La conférence avait nommé, au début de sa session, une grande commission de trente membres, pour préparer le projet. De sérieux dissentiments se manifestèrent dès le début. Le principe de la journée de huit heures ou de la semaine de quarante huit heures fut combattu par les armateurs notamment les armateurs anglais. On soutint également que la Conférence de Gênes n'était pas liée par les résolutions de Washington, et il fut visible, dès le début, que le Gouvernement anglais ne voterait pas la convention. Un amendement d'un délégué ouvrier anglais qui tendait à introduire la semaine de quarante quatre heures

ayant été rejeté, par 16 voix contre 14, la Commission eut l'impression de se trouver dans une impasse. Elle constitua alors une sous-commission de six membres, deux de chaque groupe, dans l'espoir que ce collège réduit arriverait à une entente. L'unanimité s'est faite, en effet, sur certains articles du court projet de convention qui fut discuté. Mais sur d'autres, et notamment sur le principe même de la journée de huit heures, l'accord ne put s'établir. La Commission reprit alors le projet, et finalement, le vota, à la simple majorité. Il comprenait dix articles et un préambule.

Il consacrait le principe de la journée de huit heures ou de la semaine de quarante huit heures, ou « une limitation équivalente sur une période de temps autre que la semaine. » Il organisait le régime des trois équipes pour les navires à propulsion mécanique de 2,000 tonnes de jauge brute et au dessus, assurait le repos du dimanche soit par l'équipage, qui recevrait un repos compensateur, soit par un effectif supplémentaire spécialement engagé; limitait à quatorze par semaine, ou soixante par mois, le nombre d'heures supplémentaires autorisées, et instituait la semaine anglaise dans les ports. Il laissait à des accords entre armateurs et ouvriers le soin de régler la durée du travail pour les autres catégories de navires.

Il prévoyait la prolongation de la journée « en cas de sauvetage, brume, échouage, incendie ou tous autres cas intéressant la sécurité du navire et dont le capitaine est seul juge » et dans le cas aussi où un homme malade ayant été débarqué n'a pu être remplacé immédiatement.

Telles étaient les dispositions principales qui vinrent en discussion le 7 juillet. Les débats furent animés et mouvementés.

Au vote final, auquel 73 délégués prirent part, 48 votèrent pour, et 25 contre. La majorité des deux tiers exigeait 49 voix. Le projet de convention n'a donc pas été adopté par la Conférence « faute d'une fraction de voix » comme dit le président.

Parmi les opposants on compte, outre un certain nombre d'armateurs — pas tous — des délégués gouvernementaux d'Angleterre, d'Espagne, du Japon, de Danemark, de Norvège et de Portugal.

L'émotion fut considérable dans le monde des marins.

Un Congrès international des gens de mer se tint à Bruxelles, du 5 août au 12 août 1920, et vota une résolution par laquelle les marins demandaient au Directeur du Bureau international du travail « d'organiser un arbitrage où les délégués des armateurs et des gens de mer seraient entendus. » Ils annonçaient,

pour le cas où cet arbitrage n'aurait pas lieu, une « manifestation » internationale consistant en une grève de 48 heures, et si, après cela, les armateurs et les gouvernements persistaient dans leur intransigeance, un Comité de grève eût été nommé, avec pouvoir de décréter la grève internationale.

M. Albert Thomas se mit en rapport avec les Fédérations internationales des marins et des armateurs, et reçut le 6 novembre, l'assurance que les parties étaient prêtes à se rencontrer et à chercher un terrain d'entente.

Entre temps, s'était constituée une Commission internationale prévue depuis la session de janvier du Conseil d'administration du travail, dans le but de préparer et étudier les questions maritimes relevant du Bureau ou de la Conférence. Composée de cinq marins, de cinq armateurs et de deux délégués du Conseil d'administration, un armateur et un marin, elle s'est réunie sous la présidence de M. Arthur Fontaine, le 8 novembre à Genève.

C'était une occasion excellente pour les intéressés de nouer des négociations. Elle en fut saisie et les dernières nouvelles étaient que l'on avait l'espoir d'aboutir à une entente.

La Commission a examiné la question du statut international des marins, celle de l'assurance-chômage, celle de la protection de la santé des marins, et celle de l'enseignement professionnel.

La Conférence de Gênes, en effet, a voté deux résolutions, l'une au sujet des maladies vénériennes, l'autre au sujet de la création dans les ports d'écoles professionnelles et complémentaires à l'usage des marins.

On voit que les travaux de la Conférence ne sont pas abandonnés, une fois celle-ci terminée. Tel est d'ailleurs l'esprit de l'Organisation permanente du travail qui entend faire œuvre utile, efficace et continue.

ERNEST MAHAIM.

Professeur à l'Université de Liège.
