

**SENAT DE BELGIQUE**


---

**SESSION DE 1981-1982**


---



---

31 MARS 1982

---

**Projet de loi portant approbation de la Convention n° 147 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands, adoptée à Genève le 29 octobre 1976 par la Conférence internationale du Travail lors de sa soixante-deuxième session**

---

**RAPPORT**

**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION  
DES RELATIONS EXTERIEURES  
PAR M. GIJS**

---

**I. Résumé succinct de la Convention**

La Convention s'applique à tout navire de mer, y compris les remorqueurs de mer et les navires de propriété publique utilisés à des fins commerciales.

Elle impose certaines obligations à l'Etat de pavillon en matière de législation et de contrôle concernant les normes de sécurité, les normes assurant la compétence de l'équipage, la durée du travail, les conditions de travail à bord et la sécurité sociale.

La Convention attribue également à tout Etat membre l'ayant ratifiée le droit d'inspecter tout navire faisant escale

---

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. Van der Elst, président; Carpels, Chabert, Close, Coppens, Daems, Mme De Backer-Van Ocken, MM. de Bruyne, T. Declercq, De Seranno, du Monceau de Bergendal, Mme Hanquet, MM. Humblot, Lahaye, Mme Pétry, MM. M. Toussaint, Van Herck, Wyninckx et Gijs, rapporteur.

Membres suppléants : MM. Kuylen, Lavens et Vanhaverbeke.

**R. A 12145***Voir :*

Document du Sénat :

181 (1981-1982) : N°1.

**BELGISCHE SENAAT**


---

**ZITTING 1981-1982**


---



---

31 MAART 1982

---

**Ontwerp van wet houdende goedkeuring van het Verdrag nr. 147 betreffende minimumnormen op koopvaardij schepen, aangenomen te Genève op 29 oktober 1976 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar tweeënzestigste zitting**

---

**VERSLAG**

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE  
BUITENLANDSE BETREKKINGEN  
UITGEBRACHT DOOR DE HEER GIJS**

---

**I. Korte inhoud van het Verdrag**

Het Verdrag is van toepassing op elk zeeschip, met inbegrip van de zeesleepboten en van de vaartuigen die door de overheid met commerciële doeleinden worden uitgebaat.

Het legt bepaalde verplichtingen op aan de vlaggestaat inzake wetgeving en toezicht betreffende de veiligheidsnormen, de normen voor vakbekwaamheid van de bemanning, de werktijden, de arbeidsvoorwaarden en de sociale zekerheid.

Het Verdrag bepaalt verder dat iedere Lidstaat, na ratificatie mag overgaan tot de inspectie van elk schip dat in één

---

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Van der Elst, voorzitter; Carpels, Chabert, Close, Coppens, Daems, Mevr. De Backer-Van Ocken, de heren de Bruyne, T. Declercq, De Seranno, du Monceau de Bergendal, Mevr. Hanquet, de heren Humblot, Lahaye, Mevr. Pétry, de heren M. Toussaint, Van Herck, Wyninckx en Gijs, verslaggever.

Plaatsvervangers : de heren Kuylen, Lavens en Vanhaverbeke.

**R. A 12145***Zie :*

Gedr. St. van de Senaat :

181 (1981-1982) : Nr. 1.

dans un de ses ports lorsqu'il reçoit une plainte ou acquiert la preuve que le navire n'est pas conforme aux normes prévues par la Convention.

En fait, la Convention est principalement dirigée contre les navires naviguant sous ce qu'on appelle des « pavillons de complaisance ». En effet, la façon dont certains de ces navires sont exploités est préjudiciable aux marins enrôlés et constitue en outre une forme de concurrence déloyale à l'égard des armateurs de pays qui sont liés par des règles impératives en matière de sécurité, de conditions de travail et de sécurité sociale.

## II. Genèse de la Convention

Cette Convention a été inspirée par la préoccupation d'assurer à l'équipage des navires de la marine marchande une protection adéquate et des conditions d'emploi acceptables.

On a constaté en effet que le nombre et le tonnage des navires immatriculés sous le pavillon d'Etats qui ne sont pas considérés comme traditionnellement maritimes, ont continué à augmenter. On a voulu garantir à l'équipage de ces navires la protection prévue par la Recommandation n° 107 sur l'engagement des gens de mer (navires étrangers) et par la Recommandation n° 108 sur les conditions de vie, de travail et de sécurité des gens de mer, Recommandations adoptées par la Conférence internationale du Travail lors de sa 41<sup>e</sup> session (1958).

L'initiative est venue de la Conférence elle-même, laquelle a adopté, lors de sa 55<sup>e</sup> session en 1970, une résolution invitant le Conseil d'administration à demander aux gouvernements des Etats membres de faire rapport sur les mesures prises en application des Recommandations susmentionnées et chargeant le Bureau international du Travail de soumettre les réponses des Etats membres à la prochaine session de la Commission paritaire maritime.

Celle-ci a relevé qu'il y a de nombreux navires où règnent des conditions inférieures aux normes, en particulier pour les navires immatriculés sous des « pavillons de complaisance ». Elle a souhaité l'adoption d'un instrument international qui mette fin à cette situation.

Après examen par la Conférence technique maritime préparatoire, le problème a été mis à l'ordre du jour de la 62<sup>e</sup> session (maritime) de la Conférence.

Lors de sa discussion au sein de celle-ci, il n'y a pas eu de difficultés particulières à faire adopter la Convention.

Le texte du projet de loi a été complété par un article 2, conformément à l'avis du Conseil d'Etat.

## III. Votes

Le projet de loi a été adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Le présent rapport a été approuvé à la même unanimité.

*Le Rapporteur,*  
R. GIJS.

*Le Président,*  
F. VAN DER ELST.

van zijn havens binnenloopt, wanneer hij een klacht ontvangt of over bewijsmateriaal beschikt dat het schip niet beantwoordt aan de in het Verdrag vervatte normen.

In feite is het Verdrag hoofdzakelijk gericht tegen schepen die varen onder zgn. « goedkope vlaggen ». Sommige van die schepen worden immers uitgebaat op een voor de bemanning schadelijke manier die bovendien een vorm van oneerlijke mededinging uitmaakt voor de reders van landen, die gebonden zijn door dwingende bepalingen inzake veiligheid, arbeidsvoorwaarden en sociale zekerheid.

## II. Achtergrond van het Verdrag

Dit Verdrag is gegroeid uit de bekommernis om aan de bemanning van koopvaardischepen een adequate bescherming en aanvaardbare arbeidsnormen te waarborgen.

Vastgesteld werd immers dat het aantal en de tonnenmaat van schepen varend onder de vlag van traditioneel niet als maritiem beschouwde landen, steeds toenam. Men wilde aan de bemanning van deze schepen de bescherming verzekeren van Aanbeveling nr. 107 betreffende de aanwerving van zeelieden (buitenlandse schepen) en van Aanbeveling nr. 108 betreffende de levens- en arbeids- en veiligheidsvoorwaarden van zeelieden, beide aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar 41<sup>ste</sup> zitting (1958).

Het initiatief ging uit van de Conferentie zelf die in haar 55<sup>ste</sup> zitting in 1970, een resolutie aannam, waarbij de Raad van Beheer werd verzocht de Lidstaten een verslag te vragen over de maatregelen getroffen in uitvoering van voornoemde Aanbevelingen, en het Internationaal Arbeidsbureau belast werd met de antwoorden van de Lidstaten voor te leggen aan de e.k. vergadering van de Paritaire Maritieme Commissie.

Deze Commissie wees erop dat op talrijke schepen de minimumnormen niet werden geëerbiedigd en voornamelijk op die schepen varend onder zgn. « goedkope vlaggen ». Ze drong erop aan dat een internationaal instrument zou worden aangenomen, om aan deze praktijk een einde te stellen.

Na voorlegging van het probleem aan de voorbereidende Technische Maritieme Conferentie, werd het dan op de dagorde geplaatst van de 62<sup>ste</sup> (maritieme) Conferentie.

Bij de bespreking aldaar rezen geen bijzondere moeilijkheden om het Verdrag goed te keuren.

De tekst van het ontwerp van wet werd aangepast, door toevoeging van een artikel 2, naar aanleiding van het advies van de Raad van State.

## III. Stemmingen

Het ontwerp van wet werd eenparig door de 14 aanwezige leden aangenomen.

Dit verslag is met dezelfde eenparigheid goedgekeurd.

*De Verslaggever,*  
R. GIJS.

*De Voorzitter,*  
F. VAN DER ELST.

dans un de ses ports lorsqu'il reçoit une plainte ou acquiert la preuve que le navire n'est pas conforme aux normes prévues par la Convention.

En fait, la Convention est principalement dirigée contre les navires naviguant sous ce qu'on appelle des « pavillons de complaisance ». En effet, la façon dont certains de ces navires sont exploités est préjudiciable aux marins enrôlés et constitue en outre une forme de concurrence déloyale à l'égard des armateurs de pays qui sont liés par des règles impératives en matière de sécurité, de conditions de travail et de sécurité sociale.

## II. Genèse de la Convention

Cette Convention a été inspirée par la préoccupation d'assurer à l'équipage des navires de la marine marchande une protection adéquate et des conditions d'emploi acceptables.

On a constaté en effet que le nombre et le tonnage des navires immatriculés sous le pavillon d'Etats qui ne sont pas considérés comme traditionnellement maritimes, ont continué à augmenter. On a voulu garantir à l'équipage de ces navires la protection prévue par la Recommandation n° 107 sur l'engagement des gens de mer (navires étrangers) et par la Recommandation n° 108 sur les conditions de vie, de travail et de sécurité des gens de mer, Recommandations adoptées par la Conférence internationale du Travail lors de sa 41<sup>e</sup> session (1958).

L'initiative est venue de la Conférence elle-même, laquelle a adopté, lors de sa 55<sup>e</sup> session en 1970, une résolution invitant le Conseil d'administration à demander aux gouvernements des Etats membres de faire rapport sur les mesures prises en application des Recommandations susmentionnées et chargeant le Bureau international du Travail de soumettre les réponses des Etats membres à la prochaine session de la Commission paritaire maritime.

Celle-ci a relevé qu'il y a de nombreux navires où règnent des conditions inférieures aux normes, en particulier pour les navires immatriculés sous des « pavillons de complaisance ». Elle a souhaité l'adoption d'un instrument international qui mette fin à cette situation.

Après examen par la Conférence technique maritime préparatoire, le problème a été mis à l'ordre du jour de la 62<sup>e</sup> session (maritime) de la Conférence.

Lors de sa discussion au sein de celle-ci, il n'y a pas eu de difficultés particulières à faire adopter la Convention.

Le texte du projet de loi a été complété par un article 2, conformément à l'avis du Conseil d'Etat.

## III. Votes

Le projet de loi a été adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Le présent rapport a été approuvé à la même unanimité.

*Le Rapporteur,*  
R. GIJS.

*Le Président,*  
F. VAN DER ELST.

van zijn havens binnenloopt, wanneer hij een klacht ontvangt of over bewijsmateriaal beschikt dat het schip niet beantwoordt aan de in het Verdrag vervatte normen.

In feite is het Verdrag hoofdzakelijk gericht tegen schepen die varen onder zgn. « goedkope vlaggen ». Sommige van die schepen worden immers uitgebaat op een voor de bemanning schadelijke manier die bovendien een vorm van oneerlijke mededinging uitmaakt voor de reders van landen, die gebonden zijn door dwingende bepalingen inzake veiligheid, arbeidsvoorwaarden en sociale zekerheid.

## II. Achtergrond van het Verdrag

Dit Verdrag is gegroeid uit de bekommernis om aan de bemanning van koopvaardischepen een adequate bescherming en aanvaardbare arbeidsnormen te waarborgen.

Vastgesteld werd immers dat het aantal en de tonnenmaat van schepen varende onder de vlag van traditioneel niet als maritiem beschouwde landen, steeds toenam. Men wilde aan de bemanning van deze schepen de bescherming verzekeren van Aanbeveling nr. 107 betreffende de aanwerving van zeelieden (buitenlandse schepen) en van Aanbeveling nr. 108 betreffende de levens- en arbeids- en veiligheidsvoorwaarden van zeelieden, beide aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar 41<sup>ste</sup> zitting (1958).

Het initiatief ging uit van de Conferentie zelf die in haar 55<sup>ste</sup> zitting in 1970, een resolutie aannam, waarbij de Raad van Beheer werd verzocht de Lidstaten een verslag te vragen over de maatregelen getroffen in uitvoering van voornoemde Aanbevelingen, en het Internationaal Arbeidsbureau belast werd met de antwoorden van de Lidstaten voor te leggen aan de e.k. vergadering van de Paritaire Maritieme Commissie.

Deze Commissie wees erop dat op talrijke schepen de minimumnormen niet werden geëerbiedigd en voornamelijk op die schepen varende onder zgn. « goedkope vlaggen ». Ze drong erop aan dat een internationaal instrument zou worden aangenomen, om aan deze praktijk een einde te stellen.

Na voorlegging van het probleem aan de voorbereidende Technische Maritieme Conferentie, werd het dan op de dagorde geplaatst van de 62<sup>ste</sup> (maritieme) Conferentie.

Bij de bespreking aldaar rezen geen bijzondere moeilijkheden om het Verdrag goed te keuren.

De tekst van het ontwerp van wet werd aangepast, door toevoeging van een artikel 2, naar aanleiding van het advies van de Raad van State.

## III. Stemmingen

Het ontwerp van wet werd eenparig door de 14 aanwezige leden aangenomen.

Dit verslag is met dezelfde eenparigheid goedgekeurd.

*De Verslaggever,*  
R. GIJS.

*De Voorzitter,*  
F. VAN DER ELST.