

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2002-2003

9 JANUARI 2003

Wetsontwerp houdende instemming met de volgende Internationale Akten:

1. Het Verdrag nr. 180 betreffende de werktijden van de zeevarenden en de bemanning van schepen aangenomen te Genève op 22 oktober 1996 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar vierentachtigste zitting;
2. Het Protocol van 1996 betreffende de koopvaardij schepen (minimumnormen) van 1976, aangenomen te Genève op 22 oktober 1996 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar vierentachtigste zitting

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	2
Wetsontwerp	8
Verdrag betreffende de werktijden van zeevarenden en de personeelsbezetting, 1996	10
Protocol van 1996 bij het Verdrag betreffende de koopvaardij (minimumnormen) aangenomen door de Conferentie in haar vierentachtigste zitting, Genève, 22 oktober 1996	18
Voorontwerp van wet	22
Advies van de Raad van State	23

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2002-2003

9 JANVIER 2003

Projet de loi portant assentiment aux Actes internationaux suivants:

1. La Convention n° 180 concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, adoptée par la Conférence internationale du travail à sa quatre-vingt-quatrième session tenue à Genève le 22 octobre 1996;
2. Le Protocole de 1996 relatif à la Convention sur la marine marchande (normes minima) de 1976 adopté par la Conférence internationale du travail à sa quatre-vingt-quatrième session tenue à Genève le 22 octobre 1996

SOMMAIRE

	Pages
Exposé des motifs	2
Projet de loi	8
Convention sur la durée du travail des gens de mer et des effectifs des navires, 1996	10
Protocole de 1996 relatif à la Convention sur la marine marchande (normes minima) adopté par la Conférence internationale du travail lors de sa quatre-vingt-quatrième session à Genève, le 22 octobre 1996	18
Avant-projet de loi	22
Avis du Conseil d'État	23

MEMORIE VAN TOELICHTING

Het Verdrag dat de Regering de eer heeft u ter goedkeuring voor te leggen geeft de grenzen aan van de werk- en rusttijden van de zeevarenden die aan boord van zeeschepen werken. Dit verdrag werd op de 84ste maritieme zitting van de Internationale Arbeidsconferentie (IAO) van 22 oktober 1996 aangenomen met 202 stemmen vóór, 1 tegen en 3 onthoudingen. België stemde vóór. Het Protocol, u eveneens ter goedkeuring voorgelegd, werd aangenomen op dezelfde zitting en heeft tot doel de IAO-lidstaten die het Verdrag nr. 180 bekrachtigen in de mogelijkheid te stellen alle zeeschepen die hun havens aandoen te onderwerpen aan de havenstaatcontrole wat betreft de naleving van de bepalingen vervat in het Verdrag.

1. Internationaal verdragsrechtelijke context

Het maritiem vervoer, waarbij zonder oponthoud of verwijl, bij nacht en ontij, wekenlang wordt gevaren, met een noodzakelijkerwijze beperkte bemanning, kent een algemene eigen problematiek die uiteraard ook geldt voor wat betreft zijn sociale aspecten. Deze sector vereist dan ook een bijzondere arbeidswetgeving met specifieke werk- en rusttijden.

Het is immers niet mogelijk dat bij de taakverrichtingen aan boord de aan land geldende werktijden de norm uitmaken.

Inderdaad, voor de zeevarenden is het schip gedurende meerdere weken zowel de plaats van het werk als de tijdelijke woonplaats. Bovendien wordt vierentwintig uur op vierentwintig gevaren en kan het werk ook niet worden stopgezet op zon- en feestdagen. Voor en door de zeevarenden werd dan ook geopteerd voor een stelsel met maximale werktijden aan boord gecompenseerd door navenant lange perioden van rust aan wal.

Al te langdurige werkprestaties kunnen evenwel oorzaak zijn van schadelijke effecten voor de gezondheid en de veiligheid van de werknemers. In het geval van de zeevarenden kan hierdoor de veiligheid op zee en het behoud van het mariene milieu in het gedrang worden gebracht.

Tegen deze gang van zaken werd door de EU-lidstaten evenals door sommige derde landen opgetreden door middel van een passende nationale sociale wetgeving.

De Belgische sociale partners sloten in die zin reeds in 1997 een CAO af die verder gaat dan de minimumnorm die door het Verdrag wordt bepaald en die zelfs

EXPOSÉ DES MOTIFS

La Convention que le Gouvernement a l'honneur de soumettre à votre approbation fixe les limites de la durée de travail et de repos des gens de mer travaillant à bord des navires. Cette convention a été adoptée avec 202 voix pour, 1 voix contre et 3 abstentions au cours de la quatre-vingt-quatrième session maritime de la Conférence internationale du Travail (OIT) qui s'est tenue le 22 octobre 1996. La Belgique a voté pour son adoption. Le Protocole, qui vous est également soumis pour approbation, a été adopté en cette même session et vise à permettre aux États membres de l'OIT qui ont ratifié la Convention n° 180, de soumettre tous les navires qui font escale dans leurs ports au contrôle par l'Etat du port pour vérifier si les dispositions de la Convention sont respectées.

1. Contexte conventionnel international

Le transport maritime qui se poursuit sans répit ni délai, de jour comme de nuit, par tous les temps et sur plusieurs semaines alors que la main d'œuvre à bord est forcément réduite, connaît une problématique générale spécifique, qui couvre évidemment aussi les aspects sociaux du secteur. D'où la nécessité pour ce secteur de disposer d'une législation du travail particulière spécifiant la durée de travail et de repos à bord.

Il n'est pas possible, en effet, d'appliquer pour le travail à bord les mêmes normes que celles réglant le travail à terre.

Pour les gens de mer, le navire est en effet, pendant plusieurs semaines, non seulement leur lieu de travail mais aussi leur domicile temporaire. De plus, la navigation se poursuit vingt-quatre heures sur vingt-quatre et le travail ne peut pas être interrompu les dimanches et les jours fériés. Aussi a-t-il été opté aussi bien par que pour les gens de mer pour un système où la durée de travail maximale à bord est compensée, à l'avenant, par de longues périodes de repos à terre.

De trop longues prestations de travail peuvent toutefois avoir une incidence néfaste sur la santé et la sécurité des travailleurs. Dans le cas des gens de mer, elles peuvent compromettre la sécurité en mer et l'environnement marin.

Pour éviter ces dangers, les États membres de l'UE ainsi que quelques pays tiers ont réagi en adaptant leur législation sociale nationale.

Les partenaires sociaux belges avaient déjà conclu en ce sens une CCT en 1997 dont les normes minima étaient plus strictes que celles de la Convention et qui

meer voordelen verleent dan de ECSA/ETF-overeenkomst die de communautaire norm uitmaakt en waarover verder wordt uitgeweid.

Evenwel opereert het maritiem vervoer niet op één enkel grondgebied en evenmin ressorteert het onder de jurisdictie van één staat of zelfs één gemeenschap. Het scheepvaartgebeuren grijpt plaats op mondiaal niveau, binnen het raamwerk van het internationaal recht dat als eerste grondregel de historische vrijheid van scheepvaart kent.

Aan deze wereldwijd opererende bedrijfstak nemen reders deel die onder, wat men noemt, goedkope vlaggen varen.

Deze goedkope vlaglanden bieden economisch meer aantrekkelijke exploitatiestructuren dan die geldig in de EU. Sommige van deze goedkope vlaglanden hebben een minder strenge regelgeving wat betreft de veiligheid en het respecteren van de werktijden. Hiervan wordt door een aantal sub-standaard operatoren gebruik gemaakt. Deze sub-standaard operatoren, waartoe in geen geval de Belgische reders behoren, zijn marginaal en staan niet als algemene norm voor de goedkope vlaggen. Toch slagen zij er in een aanzienlijk deel van de markt in te palmen.

De mededinging op wereldvlak heeft uiteraard zijn weerslag op de positie van de reders die onder een EU-vlag varen. Zo daalde in de periode tussen 1985 en 1995 het aandeel van de EU-handelsvloot in de wereldhandelsvloot en de hierbijhorende werkgelegenheid met meer dan 30 %.

Met het IAO-Verdrag nr. 180 betreffende de werktijden van zeevarenden en de bemanning van schepen en met het Protocol van 1996 bij het IAO-Verdrag nr. 147 betreffende de koopvaardij-schepen (minimumnormen) van 1976 kwam in oktober 1996 de noodzakelijke internationale regelgeving tot stand.

*
* *

Het Verdrag is van toepassing op de zeeschepen. Het toepassingsgebied kan, mits aan de vereiste raadplegingen wordt voldaan, door de ratificerende lidstaten worden uitgebreid tot de commerciële zeevisserij. Het is de bedoeling dat dit slechts zal gebeuren ingevolge een communautair initiatief waarvan er voor deze sector vooralsnog geen sprake is. Vooralsnog geldt voor de werknemers aan boord van EU vissersvaartuigen de werktijden vervat in de Richtlijn 2000/34 EG van 22 juni 2000 waaraan op 1 augustus 2003 de EU lidstaten moeten voldoen.

Bij wijze van principe wordt in het Verdrag gesteld dat maximale werktijden en minimale rusttijden zullen gelden. Het maximum aantal werkuren bedraagt 14 uren per periode van 24 uren of 72 uren

offrait même plus d'avantages que l'accord ECSA/FST qui constitue la norme communautaire et sur lequel nous reviendrons plus loin

Le transport maritime n'opère toutefois pas sur un seul territoire et ne relève pas davantage de la juridiction d'un seul Etat ni d'une seule communauté. Il s'effectue sur le plan mondial et s'inscrit dans le cadre du droit international dont la règle de base primordiale est la liberté historique de la navigation.

À cette activité mondiale participent aussi des armateurs qui exploitent leurs navires sous ce que l'on appelle « des pavillons de complaisance ».

Sur le plan économique, les pays de ces « pavillons de complaisance » offrent des structures d'exploitation plus attrayantes que l'UE. Certains de ces pays ont une réglementation moins stricte en ce qui concerne la sécurité et le respect des horaires de travail. Un certain nombre d'opérateurs substandards profitent de cette situation. Ces opérateurs substandards, dont les armateurs belges ne font en aucun cas partie, sont marginaux et ne sont pas représentatifs des pavillons de complaisance. Ils réussissent néanmoins à s'approprier une partie considérable du marché.

La concurrence mondiale se répercute évidemment sur la position des armateurs qui naviguent sous pavillon de l'UE. Par rapport à l'ensemble de la flotte marchande mondiale, la part de la flotte marchande de l'UE et par conséquent de l'emploi correspondant a ainsi baissé de plus de 30 % entre 1985 et 1995.

La législation internationale indispensable en la matière a vu le jour en octobre 1996, avec l'adoption de la Convention de l'OIT n° 180 concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires et du Protocole de 1996 relatif à la Convention de l'OIT n° 147 sur la marine marchande (normes minima) de 1976.

*
* *

La Convention s'applique aux navires. Les États membres qui ont ratifié cette convention peuvent, moyennant les consultations obligatoires, en étendre le champ d'application à la pêche maritime commerciale. Ceci ne pourra toutefois se faire que sur une initiative communautaire dont il n'est pas encore question à l'heure actuelle pour ce secteur. Jusqu'à présent, la durée du travail des travailleurs à bord des bateaux de pêche de l'UE est réglée par la Directive 2000/34 CE du 22 juin 2000 à laquelle les États membres de l'UE devront satisfaire au 1^{er} août 2003.

Par principe, la Convention fixe un nombre maximal d'heures de travail et un nombre minimal d'heures de repos. Le nombre maximal d'heures de travail est de 14 heures par période de 24 heures ou

per periode van 7 dagen. De minimale rusttijd bedraagt 6 uren per 24 uren of 77 uren per 7 dagen. Iedere rustperiode moet ten minste 6 uren bedragen doch niet meer dan 14 uren. Ook wordt rust gewaarborgd voor feestdagen.

Uiteraard kan van deze werktijdregeling door de kapitein worden afgeweken indien de veiligheid van het schip, van de personen aan boord of van de lading in het gedrang zou komen.

Het Verdrag voorziet verder in een controlesysteem van de opgelegde werk- en rusttijdenregeling. Door de bevoegde overheid van de ondertekenende lidstaten moet een register worden opgesteld dat conform moet zijn met het model van de IAO zoals gevoegd als bijlage aan het Verdrag. De bevoegde nationale overheden moeten er over waken dat werk- en rusttijden worden nageleefd. Om inbreuken en herhaling ervan te vermijden moeten de ondertekenende lidstaten de geschikte maatregelen treffen en zonodig sancties toepassen. Zij moeten hiervoor beschikken over de aangepaste inspectiediensten en dienen passende procedures uit te werken om de klachten te onderzoeken.

In het Verdrag wordt ook nog de verantwoordelijkheid van reder en kapitein bepaald. Eerstgenoemde dient er zich van te vergewissen of de kapitein wel degelijk beschikt over de nodige middelen met inbegrip van voldoende bemanning. De kapitein moet er op zijn beurt over waken dat de werk- en rusttijden worden geëerbiedigd.

Voor ieder schip geldt een minimale personeelsbezetting. Zeevarenden van minder dan achttien jaar mogen geen nachtarbeid verrichten en dezen minder dan zestien jaar mogen niet op zeeschepen worden tewerkgesteld.

*
* *

De verplichtingen inzake wetgeving en toezicht worden door het Verdrag aan de ondertekenende IAO-lidstaten opgelegd in hun hoedanigheid van vlagstaat.

De exploitatie van zeeschepen geregistreerd onder de vlag van een land zonder nationale regulering van de arbeidstijd maakt een vorm van oneerlijke concurrentie uit ten opzichte van de reders van landen, zoals België, die gebonden zijn door desbetreffende imperatieve nationale bepalingen.

Om aan deze situatie te verhelpen voorziet het Protocol in het toezicht door de bevoegde overheid van de IAO-lidstaten op alle schepen die hun havens aandoen (havenstaatscontrole). Door deze maatregel zullen ook de goedkope vlagschepen kunnen worden gecontroleerd op de leef-, werk- en veiligheidssituatie van de zeevarenden.

72 heures par période de sept jours. Le nombre minimal d'heures de repos est de six heures par période de 24 heures ou 77 heures par période de sept jours. Chaque période de repos doit compter au moins six heures et ne peut dépasser 14 heures. La Convention garantit aussi le repos pendant les jours fériés.

Le capitaine peut évidemment déroger à cette répartition du travail pour garantir la sécurité du navire, des personnes à bord ou de la cargaison.

La Convention prévoit en outre un système de contrôle de la durée imposée de travail et de repos. L'autorité compétente des États membres signataires doit constituer un registre conforme au modèle de l'OIT annexé à la Convention. Les autorités nationales compétentes doivent veiller au respect des heures de travail et de repos. Pour éviter les infractions ou éviter qu'elles ne se reproduisent, les États membres signataires doivent prendre les mesures appropriées et appliquer, au besoin, des sanctions. Ils doivent disposer à cet effet de services d'inspection adéquats et élaborer des procédures appropriées pour examiner les plaintes.

La Convention détermine également les responsabilités de l'armateur et du capitaine. Le premier doit s'assurer que le capitaine dispose effectivement des moyens nécessaires, y compris d'un équipage suffisant. Le capitaine doit, pour sa part, veiller au respect des temps de travail et de repos.

Chaque navire doit disposer d'un effectif minimal. Les marins de moins de 18 ans ne peuvent travailler la nuit et aucune personne âgée de moins de 16 ans ne peut travailler à bord d'un navire.

*
* *

Les obligations en matière de législation et de contrôle sont imposées par la présente Convention aux États membres de l'OIT en leur qualité d'État du pavillon.

L'exploitation de navires enregistrés sous le pavillon d'un pays qui ne dispose pas d'une réglementation nationale de la durée de travail, constitue une forme de concurrence déloyale vis-à-vis des armateurs de pays, qui comme en Belgique sont liés par des dispositions nationales impératives en la matière.

Pour remédier à cette situation, le Protocole prévoit que l'autorité compétente des États membres de l'OIT peut contrôler tous les navires faisant escale dans leurs ports (contrôle par l'État du port). Cette mesure leur permettra donc aussi de contrôler les navires naviguant sous pavillon de complaisance quant à leur conformité avec les normes de sécurité et de conditions de travail et de vie à bord.

Bijgevolg zullen de bekrachtigende landen, van zodra het Verdrag en Protocol in werking treden, toezicht kunnen uitoefenen op de toepassing van de erin vervatte werktijdenregeling en dit op alle schepen die onze havens aandoen.

2. Europese juridische context

De vervoersector was, wegens zijn specifiek karakter, tot dusver uitgesloten van het toepassingsveld van Richtlijn 93/104/EG van de Raad van 23 november 1993 betreffende de duur van arbeidstijd. Er werd door de Europese Commissie gesteld dat de sociale partners zelf een akkoord inzake de werktijd dienden uit te werken. Dit akkoord zou vervolgens worden getransponeerd in de EU-wetgeving. De sociale partners in het maritiem vervoer, namelijk de Associatie van Reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Federatie van de Bonden voor het Vervoerspersoneel in de Europese Unie (ETF) waren de eersten in de vervoersector om tot een dergelijk akkoord te komen. De overeenkomst ECSA/ETF en bijgevolg de EU-regelgeving zijn in grote mate gestoeld op het IAO-verdrag nr. 180.

De bekrachtiging door de EU-lidstaten van het Verdrag en van het Protocol maakt het voorwerp uit van een Aanbeveling van de Commissie van 18 november 1998.

Deze aanbeveling maakt deel uit van een drieluik van specifieke communautaire maatregelen om de EU-zeevarenden, net zoals de andere EU-werknemers, te beschermen tegen de schadelijke effecten voor hun gezondheid en veiligheid als gevolg van excessief lange werktijden.

De twee andere specifieke communautaire maatregelen zijn:

1. de Richtlijn 1999/63/EG van de Raad van 21 juni 1999 inzake de overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden gesloten door de Associatie van Reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Federatie van de Bonden voor het Vervoerspersoneel in de Europese Unie (ETF).

2. de Richtlijn 1999/95/EG van het Parlement en van de Raad van 13 december 1999 betreffende de handhaving van de bepalingen inzake de arbeidstijd van zeevarenden aan boord van schepen die havens in de Gemeenschap aandoen.

De eerstgenoemde richtlijn, ook genoemd de werktijden zeevarenden richtlijn of afgekort de WTZ-richtlijn, beoogt de ten uitvoerlegging door de EU-lidstaten van de Europese ECSA/ETF Overeenkomst van 30 september 1998 betreffende de organisatie van de arbeidstijd voor zeevarenden.

Deze overeenkomst is met uitzondering van gunstiger bepalingen inzake gezondheid van zeevarenden

Les pays qui auront ratifié la Convention et le Protocole pourront donc, dès l'entrée en vigueur de ces actes, vérifier à bord de tout navire faisant escale dans nos ports si le régime prescrit de la durée du travail y est appliqué.

2. Contexte juridique européen

Compte tenu de son caractère spécifique, le secteur des transports était jusqu'à présent exclu du champ d'application de la Directive 93/104/CE du Conseil du 23 novembre 1993 concernant l'aménagement du temps de travail. La Commission européenne avait estimé en effet qu'il appartenait aux partenaires sociaux d'élaborer un accord sur la durée du travail. Cet accord serait ensuite transposé dans la législation de l'UE. Les partenaires sociaux du transport maritime, c'est-à-dire l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST), étaient les premiers du secteur des transports à conclure un tel accord. L'accord ECSA/FST et dès lors aussi la réglementation de l'UE s'appuient dans une large mesure sur la Convention n° 180 de l'OIT.

La ratification de la Convention et du Protocole par les États membres de l'UE fait l'objet d'une Recommandation de la Commission du 18 novembre 1998.

Cette Recommandation fait partie d'un triptyque de mesures communautaires spécifiques destinées à protéger les gens de mer de l'UE, à l'instar de ce qui existe pour les autres travailleurs de l'UE, contre les effets nocifs d'une durée excessive de travail sur leur santé et leur sécurité.

Les deux autres mesures communautaires spécifiques sont:

1. La Directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST);

2. La Directive 1999/95/CE du Parlement et du Conseil du 13 décembre 1999 concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté.

La première de ces deux directives, aussi appelée la «*Maritime Working Time Directive*» ou «*MWT*» en abrégé, vise la mise en œuvre par les États membres de l'Accord européen ECSA/FST du 30 septembre 1998 relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer.

Hormis des dispositions plus favorables relatives à la santé des gens de mer et le congé annuel, fondées

en het jaarlijks verlof — die gebaseerd zijn op Richtlijn Nr 93/104/EG van 23 november 1993 — een replica van voorliggend verdrag. Het is eveneens tot de EU-lidstaten gericht in hun hoedanigheid van vlagstaat.

De tweede richtlijn, ook genoemd de handhavingsrichtlijn, beoogt de toepassing van de op het Verdrag gebaseerde bepalingen van de WTZ-richtlijn ten aanzien van elk schip dat een EU-haven aandoet, ongeacht onder welke vlag het vaart.

De voor de zeevarenden meer voordelige bepalingen van de WTZ-richtlijn die niet zijn opgenomen in het Verdrag zijn uiteraard niet van toepassing aan boord van schepen die niet onder een EU-vlag varen.

Het is een absolute vereiste dat de EU-lidstaten alle schepen mogen onderzoeken ongeacht de Staat waar zij zijn geregistreerd. Zoniet kan de veiligheid niet worden vergroot en zal onvermijdelijk concurrentievervalsing optreden waardoor de reders die onder een EU-vlag hun schepen uitbaten worden benadeeld.

De niet-begunstigingsclausule die in de handhavingsrichtlijn is opgenomen heeft voor gevolg dat ook de schepen die varen onder de vlag van een land dat geen partij is bij het Verdrag en het Protocol, worden onderworpen aan de bepalingen ervan.

De EU-lidstaten zullen er op toezien dat aan boord van de schepen die een EU-haven aandoen de bepalingen inzake de werk- en rusttijden worden nageleefd door middel van *ad hoc* havenstaatcontrole inspecties.

Een uitvaarverbod kan zelfs worden opgelegd totdat aan de tekortkomingen werd verholpen en de bemanning voldoende is uitgerust.

3. Inwerkingtredingen

Het Verdrag en protocol treden in werking zes maanden na de bekrachtiging ervan door vijf lidstaten waarvan er drie over een koopvaardijvloot van ten minste 1 miljoen brutoton moeten beschikken.

De EU-lidstaten moeten uiterlijk op 30 juni 2002 voldoen aan de bepalingen van de handhavingsrichtlijn.

Echter zijn deze bepalingen van deze laatste richtlijn pas op datum van de inwerkingtreding van het Verdrag en het Protocol van toepassing op de schepen die niet in een EU-lidstaat zijn geregistreerd of die niet varen onder de vlag van een EU-lidstaat.

Het is dan ook van bijzonder groot belang dat het Verdrag en het Protocol ten spoedigste worden bekrachtigd.

sur la Directive 93/104/CE du 23 novembre 1993, l'accord est une réplique de la présente Convention et s'adresse également aux États membres de l'UE en leur qualité d'État du pavillon.

La seconde directive vise l'application des dispositions de la directive MWT basées sur la Convention, à tout navire faisant escale dans un port de l'Union européenne, quel que soit son pavillon.

Les dispositions plus favorables pour les gens de mer de la directive MWT qui ne sont pas reprises dans la Convention ne sont évidemment pas applicables à bord des navires ne battant pas pavillon d'un État membre de l'UE.

Il est absolument indispensable que les États membres de l'UE puissent contrôler tous les navires, quel que soit l'État dans lequel ils sont enregistrés, sans quoi il sera impossible d'augmenter la sécurité et d'éviter les distorsions de concurrence inévitables qui porteront préjudice aux armateurs dont les navires battent pavillon d'un État membre de l'UE.

La clause de traitement «pas plus favorable» figurant dans la seconde directive fait que les navires battant pavillon d'un État qui n'est pas partie à la Convention et au Protocole sont également soumis aux dispositions de cette directive.

Les États membres de l'UE veilleront au respect des heures de travail et de repos à bord des navires faisant escale dans un port de l'UE en effectuant des inspections *ad hoc* de contrôle par l'État du port.

Il leur est même permis d'interdire à un navire de quitter le port jusqu'à ce qu'il ait été remédié aux anomalies où jusqu'à ce que l'équipage ait pu suffisamment se reposer.

3. Entrée en vigueur

La Convention et le protocole entrent en vigueur six mois après leur ratification par cinq États membres dont trois doivent disposer chacun d'une flotte marchande d'un tonnage brut au moins égal ou supérieur à un million de tonnes.

Les États membres de l'UE doivent satisfaire au plus tard le 30 juin 2002 aux dispositions de la directive 1999/95/CE.

Les dispositions de cette directive ne seront toutefois applicables aux navires non enregistrés dans un État membre de l'UE ou ne battant pas pavillon d'un État membre de l'UE qu'à la date d'entrée en vigueur de la Convention et du Protocole.

Il est donc très important de ratifier au plus vite la Convention et le Protocole.

Voor de bescherming van de Communautaire en Belgische belangen wordt door de sociale partners gevraagd om het Verdrag en het Protocol zo spoedig als mogelijk te bekrachtigen.

Met de Europese Commissie werden afspraken gemaakt dat België nog dit jaar het Verdrag en het Protocol zal bekrachtigen.

In het licht van deze gegevens is een onmiddellijke bekrachtiging van het Verdrag en het Protocol vereist.

De minister van Buitenlandse Zaken,

Louis MICHEL.

De minister van Mobiliteit en Vervoer,

Isabelle DURANT.

De minister van Werkgelegenheid,

Laurette ONKELINX.

De minister van Justitie,

Marc VERWILGHEN.

Les partenaires sociaux insistent sur ce point pour protéger aussi bien les intérêts communautaires que belges.

Il a été convenu avec la Commission européenne que la Belgique ratifiera encore cette année la Convention et le Protocole.

À la lumière de ce qui précède, il s'impose donc de ratifier immédiatement tant la Convention que le Protocole.

Le ministre des Affaires étrangères,

Louis MICHEL.

La ministre de la Mobilité et des Transports,

Isabelle DURANT.

La ministre de l'Emploi,

Laurette ONKELINX.

Le ministre de la Justice,

Marc VERWILGHEN.

WETSONTWERP

ALBERT II,

Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze minister van Buitenlandse Zaken, van Onze minister van Mobiliteit en Vervoer, van Onze minister van Werkgelegenheid en van Onze Minister van Justitie,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

Onze minister van Buitenlandse Zaken, Onze minister van Mobiliteit en Vervoer, Onze minister van Werkgelegenheid en Onze minister van Justitie zijn gelast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Senaat in te dienen:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

Het Verdrag nr. 180 betreffende de werktijden van de zeevarenden en de bemanning van schepen aangenomen te Genève op 22 oktober 1996 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar vierentachtigste zitting, zal volkomen uitwerking hebben.

Art. 3

Het Protocol van 1996 betreffende de koopvaardij schepen (minimumnormen) van 1976, aangenomen te Genève op 22 oktober 1996 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar vierentachtigste zitting, zal volkomen uitwerking hebben.

PROJET DE LOI

ALBERT II,

Roi des Belges,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition de Notre ministre des Affaires étrangères, de Notre ministre de la Mobilité et des Transports, de Notre ministre de l'Emploi et de Notre Ministre de la Justice,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Notre ministre des Affaires étrangères, notre ministre de la Mobilité et des Transports, Notre ministre de l'Emploi et Notre ministre de la Justice sont chargés de présenter, en notre nom, aux Chambres législatives et de déposer au Sénat le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

La Convention n° 180 concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, adoptée par la Conférence internationale du travail à sa quatre-vingt-quatrième session tenue à Genève le 22 octobre 1996, sortira son plein et entier effet.

Art. 3

Le Protocole de 1996 relatif à la Convention sur la maritime marchande (normes minima) de 1976, adopté par la Conférence internationale du travail à sa quatre-vingt-quatrième session tenue à Genève le 22 octobre 1996, sortira son plein et entier effet.

Gegeven te Brussel, 17 december 2002.

ALBERT

Van Koningswege:

De minister van Buitenlandse Zaken,

Louis MICHEL.

De minister van Mobiliteit en Vervoer,

Isabelle DURANT.

De minister van Werkgelegenheid,

Laurette ONKELINX.

De minister van Justitie,

Marc VERWILGHEN.

Donné à Bruxelles, le 17 décembre 2002.

ALBERT

Par le Roi:

Le ministre des Affaires étrangères,

Louis MICHEL.

La ministre de la Mobilité et des Transports,

Isabelle DURANT.

La ministre de l'Emploi,

Laurette ONKELINX.

Le ministre de la Justice,

Marc VERWILGHEN.

VERDRAG**betreffende de werktijden van zeevarenden en de personeelsbezetting, 1996**

De Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie,

BIJEENGEROEPEN te Genève door de Raad van Bestuur van het Internationaal Arbeidsbureau en aldaar bijeengekomen in haar vierentachtigste zitting op 8 oktober 1996;

GELET op de bepalingen van het koopvaardijverdrag (minimumnormen), 1976, het daarbij behorende Protocol van 1996 en het Arbeidsinspectieverdrag (zeevarenden) 1996;

HERINNEREND aan de terzake dienende bepalingen van de volgende instrumenten van de Internationale Maritieme Organisatie: Het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, zoals gewijzigd, het Internationaal verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978, zoals gewijzigd in 1995, Resolutie A.481 (XII) inzake de beginselen van veilige bemanning, 1981, Resolutie A.741 (18) inzake de internationale code voor de veilige exploitatie van schepen en voor de voorkoming van vervuiling (International Safety Management (ISM Code), 1993 en Resolutie A.772 (18) inzake vermoeidheidsfactoren bij bemanningen en veiligheid, 1993;

HERINNEREND aan de inwerkingtreding op 16 november 1994, van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het zee-recht, 1982;

NA BESLOTEN te hebben tot het aannemen om bepaalde voorstellen aan te passen met betrekking tot de herziening van het Verdrag betreffende het loon van het scheepsvolk, de arbeidsduur aan boord en de bemanning (herzien), 1958, en de aanbeveling betreffende de gages, de arbeidsduur aan boord en de bemanning, 1958, onderwerp dat als tweede punt op de agenda van de zitting voorkomt.

NA VASTGESTELD te hebben dat deze voorstellen de vorm dienen te krijgen van een internationaal verdrag;

AANVAARDT, de tweeëntwintigste oktober van het jaar negentienhonderd zessenegentig, het volgende verdrag, dat kan worden aangehaald als het «Verdrag betreffende de werktijden van zeevarenden en de bemanning van schepen, 1996» :

DEEL I**Toepassingsveld****Artikel 1**

1. Het huidig verdrag is van toepassing op elk zeeschip, hetzij in openbaar hetzij in private eigendom, dat is geregistreerd op het grondgebied van een Lidstaat waarvoor het Verdrag van kracht is en dat doorgaans wordt gebruikt voor commerciële maritieme activiteiten. Voor de toepassing van het Verdrag wordt een schip dat bij twee Lidstaten geregistreerd is, geacht geregistreerd te zijn op het grondgebied van de lidstaat waarvan het schip de vlag voert.

2. In die mate dat de bevoegde overheid dit uitvoerbaar acht, en na overleg met de representatieve organisaties van reders in de

CONVENTION**sur la durée du travail des gens de mer et des effectifs des navires, 1996**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

CONVOQUÉE à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 8 octobre 1996, en sa quatre-vingt-quatrième session;

NOTANT les dispositions de la convention sur la marine marchande (normes minima), 1976, le Protocole de 1996 s'y rapportant et la convention sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996

RAPPELANT les dispositions pertinentes des instruments ci-après de l'organisation maritime internationale: la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974, telle qu'amendée; la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1978, telle qu'amendée en 1995; la résolution A 481 (XII) (1981) de l'Assemblée de cette organisation sur les principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité; sa résolution A 741 (18) (1993) sur le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM), et sa résolution A 772 (18) (1993) sur les facteurs de fatigue des effectifs et la sécurité;

RAPPELANT l'entrée en vigueur, le 16 novembre 1994, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982;

APRÈS AVOIR DÉCIDÉ d'adopter diverses propositions relatives à la révision de la convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958, et de la recommandation sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1958, question qui constitue le deuxième point à l'ordre du jour de la session;

APRÈS AVOIR DÉCIDÉ que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale,

ADOpte, ce vingt-deuxième jour d'octobre mil neuf cent quatre-vingt-seize, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996.

PARTIE I**Champ d'application et définitions****Article 1**

1. La présente convention s'applique à tout navire de mer, de propriété publique ou privée, qui est immatriculé dans le territoire d'un Membre pour lequel la convention est en vigueur et qui est normalement affecté à des opérations maritimes commerciales. Aux fins de la convention, un navire qui est immatriculé dans le territoire de deux Membres est considéré comme étant immatriculé dans le territoire de celui dont il bat le pavillon.

2. Dans la mesure où, après consultation des organisations représentatives des armateurs à la pêche et des pêcheurs, l'autorité

visserij en van vissers, past deze bevoegde overheid de bepalingen van dit Verdrag toe op de commerciële zeevisserij.

3. In geval van twijfel of een schip voor de toepassing van dit Verdrag dient te worden beschouwd als zeeschip of als aangevend voor commerciële maritieme gebruik dan wel voor de commerciële zeevisserij, wordt de zaak beslecht door de bevoegde overheid na overleg met de betrokken organisaties van reders, zeevarenden en van vissers.

4. Dit Verdrag is niet van toepassing op houten schepen van traditionele bouw zoals dhows en jonken.

Artikel 2

Voor de toepassing van dit Verdrag :

a) wordt onder de «bevoegde overheid» verstaan de minister, het overheidsbestuur of andere overheid bevoegd rechtsgeldig reglementen, besluiten of andere richtlijnen van dwingend recht uit te vaardigen met betrekking tot de werktijden of de rusttijden van zeevarenden of de bemanning van schepen;

b) wordt onder «arbeidsduur» verstaan de tijd gedurende een zeevarende wordt geacht werkzaamheden te verrichten ten bate van het schip.

c) wordt onder de «rusttijd» verstaan de tijd die buiten de arbeidstijd valt; hieronder worden korte onderbrekingen niet begrepen;

d) wordt onder «zeevarende» verstaan een persoon die als zodanig wordt gedefinieerd in de nationale wetgeving of collectieve overeenkomsten en die, in welke hoedanigheid dan ook, in dienst of tewerkgesteld is aan boord van een zeeschip waarop dit Verdrag van toepassing is;

e) wordt onder «reder» verstaan de eigenaar van het schip of elke andere instelling of persoon, zoals de scheepsuitbater of de naakte rompbevrachter, die verantwoordelijk is voor de uitbating van het schip en die bij het opnemen van die verantwoordelijkheid aanvaard heeft zich te kwijten van alle daarmee gepaard gaande taken en verplichtingen.

DEEL II

Werktijden en rusttijden van zeevarenden

Artikel 3

Binnen de in artikel 5 genoemde grenzen dient te worden vastgesteld hetzij het maximumaantal uren arbeid binnen een bepaalde periode niet mag worden overschreden, hetzij het minimumaantal uren rust binnen een bepaalde periode moet worden verschaft.

Artikel 4

Elk lid dat dit Verdrag bekrachtigt, erkent dat de standaardnorm voor de werktijden voor zeevarenden, zoals voor andere werknemers, acht uur per dag bedraagt, met één rustdag per week en rust op feestdagen. Dit weerhoudt het Lid er echter niet van schikkingen te aanvaarden of te registreren of het afsluiten van een collectieve overeenkomst waarin de normale werktijden voor zeevarenden worden bepaald op basis van een maatstaf die niet minder gunstig is dan genoemde standaardnorm.

compétente considère que cela est réalisable, elle appliquera les dispositions de la convention à la pêche maritime commerciale.

3. En cas de doute sur la question de savoir si un navire doit être considéré aux fins de la convention comme un navire de mer, ou comme un navire affecté à des opérations maritimes commerciales ou à la pêche maritime commerciale, la question sera réglée par l'autorité compétente après consultation des organisations d'armateurs, de marins et de pêcheurs intéressés.

4. La convention ne s'applique pas aux bateaux en bois de construction traditionnelle, tels que les boutres (*dhows*) ou les jonques.

Article 2

Aux fins de la présente convention :

a) l'expression «autorité compétente» désigne le ministre, le service gouvernemental ou toute autre autorité habilitée à édicter des règlements, arrêtés ou autres instructions ayant force obligatoire en matière de durée du travail ou d'heures de repos des gens de mer, ou d'effectifs des navires;

b) l'expression «durée du travail» désigne le temps durant lequel un marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire;

c) l'expression «heures de repos» désigne le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail; cette expression n'inclut pas les interruptions de courte durée;

d) l'expression «gens de mer» ou (marins) désignent les personnes définies comme tels par la législation nationale ou par les conventions collectives qui sont employées ou engagées, à quelque titre que ce soit, à bord d'un navire de mer auquel la convention s'applique;

e) le terme «armateur» désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affrètement coque nue, à laquelle l'armateur a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter de toutes les tâches et obligations afférentes.

PARTIE II

Durée de travail et de repos des gens de mer

Article 3

Dans les limites indiquées à l'article 5, on fixera soit le nombre maximum d'heures de travail qui ne devra pas être dépassé dans une période donnée, soit le nombre minimum d'heures de repos qui devra être accordé dans une période donnée.

Article 4

Tout Membre qui ratifie cette convention reconnaît que la norme de durée du travail pour les gens de mer, comme pour les autres travailleurs, est de huit heures avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés. Cependant rien n'empêche le Membre d'adopter des dispositions visant à autoriser ou à enregistrer une convention collective qui fixe les horaires normaux de travail pour les gens de mer sur une base qui ne soit pas moins favorable que ladite norme.

Artikel 5

1. De werk- en rusttijden dienen binnen de volgende grenzen te worden vastgesteld:

a) het maximaal aantal arbeidsuren mag niet meer bedragen dan:

- i. 14 uren in iedere periode van 24 uur; en
- ii. 72 uren in iedere periode van zeven dagen;

ou

b) het minimaal aantal uren rust mag niet minder bedragen dan:

- i. tien uren in iedere periode van 24 uur; en
- ii. 77 uren in iedere periode van zeven dagen.

2. Het aantal uren rust mag worden verdeeld in niet meer dan twee perioden, waarvan één ten minste 6 uren dient te bedragen. Het interval tussen de opeenvolgende rustperioden mag niet meer bedragen dan 14 uren.

3. Monsteringen, brandweer- en ontruimingsoefeningen en oefeningen voorgeschreven door de nationale wetgeving en door internationale instrumenten dienen dermate gehouden te worden op een wijze dat hierdoor de rustperioden minimaal worden verstoord en er geen onnodige vermoeidheid wordt veroorzaakt.

4. In situaties waarin een zeevarende onmiddellijk beschikbaar is, bijvoorbeeld wanneer een machinekamer onbemand is, dient de zeevarende een behoorlijke compensatierust te krijgen indien de normale rustperiode wordt verstoord ingevolge deze werkroepen.

5. Indien er geen collectieve overeenkomsten noch een scheidsrechterlijke beslissing bestaat of indien de bevoegde overheid oordeelt dat de bepalingen in de collectieve overeenkomst of scheidsrechterlijke beslissing ten aanzien van het in het derde of vierde lid gestelde ontoereikend is, dient de bevoegde overheid tot de nodige schikkingen te besluiten teneinde te waarborgen dat de betrokken zeevarenden voldoende rust genieten.

6. Niets in het eerste en tweede lid weerhoudt het lid ervan door middel van nationale wetgeving of een procedure voor de bevoegde overheid collectieve overeenkomsten goed te keuren of te registreren die uitzonderingen toestaan binnen de vastgestelde grenzen.

Deze uitzonderingen dienen zo veel mogelijk in overeenstemming te zijn met de vastgestelde normen en kunnen rekening houden met frequentere of langere verlofperioden, of met het toekennen van compensatieverlof voor zeevarenden met wacht-dienst of zeevarende werkzaam aan boord van schepen op reizen van korte duur.

7. Elk lid moet eisen dat op een gemakkelijk toegankelijke plaats een lijst van de organisatie van de werkzaamheden aan boord voor elke functie ten minste de volgende gegevens dienen te vermelden:

- a) het dienstrooster ter zee en in de haven;
- b) het maximum aantal arbeidsuren of het minimum aantal rusturen dat door de in de vlaggestaat van kracht zijnde wetgeving of collectieve overeenkomsten wordt voorgeschreven.

8. Het in het zevende lid bedoelde lijst dient te worden opgesteld in een standaardmodel in de werktal of -talen van het schip alsook in het Engels.

Article 5

1. Les limites des heures de travail ou de repos doivent être établies comme suit:

a) le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser:

- i) 14 heures par période de 24 heures; et
- ii) 72 heures par période de sept jours;

ou

b) le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à:

- i) dix heures par période de 24 heures; et
- ii) 77 heures par période de sept jours.

2. Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser 14 heures.

3. Les appels, exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux doivent se dérouler de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos et à ne pas provoquer de fatigue.

4. Dans les situations où un marin est en période d'astreinte, par exemple, lorsqu'un local de machines est sans présence humaine, le marin doit bénéficier d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale de son repos est perturbée par des appels.

5. S'il n'existe ni convention collective ni sentence arbitrale ou si l'autorité compétente décide que les dispositions de la convention collective ou de la sentence arbitrale sont insuffisantes en ce qui concerne les paragraphes 3 et 4 ci-dessus, l'autorité compétente doit fixer les dispositions visant à assurer aux marins en question un repos suffisant.

6. Rien dans les paragraphes 1 et 2 ci-dessus ne saurait empêcher le Membre d'adopter une législation nationale ou une procédure permettant à l'autorité compétente d'autoriser ou d'enregistrer des conventions collectives prévoyant des dérogations aux limites fixées.

Ces dérogations doivent, dans la mesure du possible, être conformes aux normes fixées mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou de l'octroi de congé compensatoire aux marins de quart ou aux marins travaillant à bord de navires affectés à des voyages de courte durée.

7. Le Membre doit exiger que soit affiché à un endroit facilement accessible un tableau précisant l'organisation du travail à bord qui doit indiquer pour chaque fonction au moins:

- a) le programme du service à la mer et au port;
- b) Le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos prescrit par la législation, la réglementation ou les conventions collectives en vigueur dans l'État du pavillon.

8. Le tableau visé au paragraphe 7 ci-dessus doit être établi selon un modèle normalisé dans la ou les langues du travail du navire ainsi qu'en langue anglaise.

Artikel 6

Geen enkele zeevarende onder de achttien jaar mag nachtarbeid verrichten. Voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder «nacht» een tijdvak van ten minste negen achtereenvolgende uren, welke tijdsverloop de periode van middernacht tot vijf uur's ochtends dient te omvatten. Deze bepaling dient niet te worden toegepast indien hierdoor de daadwerkelijke opleiding van zeevarenden in de leeftijd tussen 16 en 18 jaar, overeenkomstig de vastgestelde programma's en roosters, zou worden gehinderd.

Artikel 7

1. Geen enkele bepaling in dit verdrag wordt verondersteld afbreuk te doen aan het recht van de kapitein om van een zeevarende te verlangen dat hij de nodige uren arbeid dient te verrichten in het belang van de onmiddellijke veiligheid van het schip, van personen aan boord of van de lading, of voor het verlenen van hulp aan andere op zee in nood verkerende schepen of personen.

2. Overeenkomstig het in het eerste lid bepaalde kan de kapitein de normale werk- of rusttijden opschorten en van een zeevarende eisen dat hij de nodige uren arbeid verricht tot op het ogenblik dat de normale situatie is hersteld.

3. Bij normalisatie van de toestand en, indien praktisch mogelijk, dient de kapitein er zorg voor te dragen dat zeevarenden die arbeid hebben verricht in een periode waarin zij volgens de lijst rust hebben, een behoorlijke rustperiode wordt verschaft.

Artikel 8

1. Het lid dient te verlangen dat lijsten van de dagelijkse werken rusttijden van zeevarenden worden bijgehouden ten behoeve van de controle van de naleving van de in artikel 5 genoemde bepalingen. De zeevarende dient een afschrift te ontvangen van de op hem betrekking hebbende overzichten, welke door de kapitein of een door hem gemachtigde persoon, alsmede door de zeevarende dient te worden medeondertekend.

2. De bevoegde overheid dient de procedures voor het bijhouden van deze overzichtslijsten vast te leggen, met inbegrip van het interval tussen de registraties. De bevoegde overheid dient, rekening houdend met eventuele richtlijnen van de Internationale Arbeidsorganisatie, een model op te stellen van de overzichten van de werktijden en rusttijden van zeevarenden, of dient gebruik te maken van een door deze Organisatie opgesteld standaardformulier. Het model dient te worden opgesteld in de in artikel 5, 8^{ste} lid, bedoelde taal of talen.

3. Een afschrift van de desbetreffende bepalingen van de nationale wetgeving die betrekking hebben op dit Verdrag alsmede van de desbetreffende collectieve overeenkomsten dient aan boord van het schip te worden bewaard op een voor de bemanning gemakkelijk toegankelijke plaats.

Artikel 9

De bevoegde overheid dient de in artikel 8 bedoelde lijsten op vastgestelde tijdstippen na te kijken en te ondertekenen, teneinde zich er van te verzekeren dat de schikkingen betreffende de werken rusturen die het voorwerp van dit verdrag uitmaken, worden nageleefd.

Artikel 10

Indien uit de lijsten of uit andere bewijsstukken zou blijken dat inbreuk wordt gepleegd op de bepalingen betreffende de werk- of

Article 6

Aucun marin âgé de moins de 18 ans ne doit travailler la nuit. Aux fins de cet article, le terme nuit signifie neuf heures consécutives au moins, y compris une période se situant entre minuit et cinq heures du matin. La présente disposition pourra ne pas s'appliquer lorsque la formation effective des jeunes marins âgés de 16 à 18 ans, conformément aux programmes et calendriers établis, s'en trouverait affectée.

Article 7

1. Rien dans cette convention n'est censé affecter le droit du capitaine d'un navire d'exiger d'un marin les heures de travail nécessaires à la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison, ou en vue de porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer.

2. Conformément aux dispositions du paragraphe 1, le capitaine pourra suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et exiger qu'un marin accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale.

3. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Article 8

1. Le Membre doit prévoir que des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des marins soient tenus pour veiller au respect des dispositions énoncées à l'article 5. Le marin doit recevoir un exemplaire des registres le concernant qui doit être émargé par le capitaine, ou par une personne autorisée par ce dernier, ainsi que par le marin.

2. L'autorité compétente doit fixer les modalités de tenue de ces registres à bord, y compris les intervalles auxquels les informations doivent être consignées. Elle doit établir pour les registres des heures de travail ou des heures de repos des marins un modèle en tenant compte des éventuelles directives de l'Organisation internationale du Travail ou utiliser le modèle normalisé éventuellement fourni par cette dernière. Ce modèle sera établi dans la ou les langues prévues à l'article 5, paragraphe 8.

3. Un exemplaire des dispositions pertinentes de la législation nationale se rapportant à la présente convention ainsi qu'un exemplaire des conventions collectives applicables doivent être conservés à bord et à un endroit facilement accessible à l'équipage.

Article 9

L'autorité compétente doit vérifier et viser, à des intervalles appropriés, les registres prévus à l'article 8 afin de s'assurer que les dispositions relatives aux heures de travail et aux heures de repos donnant effet à la convention sont respectées.

Article 10

S'il résulte des registres ou d'autres faits établis que les dispositions relatives aux heures de travail et aux heures de repos ne sont

rusttijden, dient de bevoegde overheid maatregelen te treffen, waaronder, indien nodig, het wijzigen van de samenstelling van de bemanning van het schip, teneinde nieuwe overtredingen te voorkomen.

DEEL III

De bemanning van schepen

Artikel 11

1. Teneinde de veiligheid te waarborgen zal ieder schip waarop dit Verdrag van toepassing is voldoende bemand zijn in aantal en hoedangheid in overeenstemming met het document inzake de minimumbemanning of een gelijkwaardig document afgeleverd door de bevoegde overheid.

2. Bij de vaststelling, goedkeuring of herziening van de bemanningssterkte dient de bevoegde overheid rekening te houden met:

a) de noodzaak, voor zover praktisch uitvoerbaar, langdurige werktijden te vermijden of de duur ervan tot een minimum te beperken en zodoende voldoende rust te verzekeren en de vermoeidheid te beperken;

b) de in de preambule genoemde internationale instrumenten,

Artikel 12

Geen enkel persoon onder de zestien jaar mag op een schip werk verrichten.

DEEL IV

Verantwoordelijkheden van reder en kapitein

Artikel 13

Met het oog op de eerbiediging van de verplichtingen voortvloeiend uit dit Verdrag dient de reder er zich van te vergewissen dat de kapitein de beschikking heeft over alle nodige middelen met inbegrip van voldoende bemanning. De kapitein dient alle nodige maatregelen te treffen om er zorg voor te dragen dat alle uit dit verdrag voortvloeiende vereisten betreffende de werktijden en rusttijden van zeevarenden worden geëerbiedigd.

DEEL V

Toepassing

Artikel 14

Elk Lid dat het Verdrag bekrachtigt verbindt er zich toe om de daarin vervatte bepalingen in de vorm van nationale wetten en reglementen, behoudens in de gevallen waarin hieraan uitvoering wordt gegeven door middel van collectieve overeenkomsten, scheidsrechterlijke beslissingen of rechterlijke uitspraken, toe te passen.

Artikel 15

Het Lid dient:

a) alle nodige maatregelen te treffen, teneinde de effectieve toepassing van de beschikkingen van dit verdrag te verzekeren en te voorzien in gepaste sancties en corrigerende maatregelen;

pas respectées, l'autorité compétente doit s'assurer que des mesures sont prises, y compris, s'il y a lieu, la révision des effectifs du navire, afin d'éviter que les infractions ne se renouvellent.

PARTIE III

Effectifs des navires

Article 11

1. Tout navire auquel s'applique cette convention doit avoir à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité pour garantir la sécurité, conformément au document spécifiant les effectifs minima de sécurité, ou à tout autre document équivalent, établi par l'autorité compétente.

2. Pour déterminer, approuver ou réviser les effectifs d'un navire, l'autorité compétente doit tenir compte:

a) de la nécessité d'éviter ou de restreindre, dans toute la mesure possible, une durée du travail excessive, d'assurer un repos suffisant et de limiter la fatigue;

b) des instruments internationaux cités dans le préambule.

Article 12

Aucune personne âgée de moins de 16 ans ne doit travailler à bord d'un navire.

PARTIE IV

Responsabilités de l'armateur et du capitaine

Article 13

L'armateur doit s'assurer, aux fins du respect des obligations résultant de cette convention, que le capitaine dispose des ressources nécessaires, y compris des effectifs suffisants. Le capitaine doit prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer que les conditions en matière d'heures de travail et d'heures de repos des marins résultant de cette convention soient respectées.

PARTIE V

APPLICATION

Article 14

Tout Membre qui ratifie la convention s'engage à en appliquer les dispositions par voie de législation nationale, à moins qu'il ne leur soit donné effet par voie de conventions collectives, de sentences arbitrales ou de décisions judiciaires.

Article 15

Le Membre doit:

a) prendre toutes les mesures propres à garantir l'application effective des dispositions de cette convention et prévoir notamment des sanctions et mesures correctrices appropriées;

b) te beschikken over de nodige inspectiediensten voor het toezicht op de toepassing van de ingevolge dit Verdrag getroffen maatregelen en deze voor dit doel de nodige middelen ter beschikking te stellen;

c) na raadpleging van de organisaties van reders- en zeevarenden, procedures op te stellen teneinde klachten te onderzoeken welke betrekking hebben op elke aangelegenheid voorzien in dit Verdrag.

DEEL VI

Slotbepalingen

Artikel 16

Het huidig Verdrag herziet het Verdrag op de lonen, de arbeidsduur aan boord en de bemanning (herzien), 1958, het verdrag op de lonen, de arbeidsduur aan boord en de bemanning, 1946 en het Verdrag op de arbeidsduur aan boord en de bemanning, 1936.

Vanaf de datum van in werkingtreding van het huidig Verdrag, zullen de hoger vermelde verdragen niet meer openstaan voor ratificatie.

Artikel 17

De uitdrukkelijke ratificaties van het huidig verdrag zullen aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau medegedeeld worden en door deze geregistreerd worden.

Artikel 18

1. Het huidig Verdrag zal uitsluitend bindend zijn voor deze leden van de Internationale Arbeidsorganisatie waarvan de ratificatie zal geregistreerd zijn door de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau.

2. Het Verdrag zal in werking treden zes maanden nadat de ratificatie van vijf leden, met inbegrip van drie leden waarvan hun afzonderlijke handelsvloot een bruto-tonnenmaat gelijk aan of hoger dan één miljoen bedraagt, zal geregistreerd zijn bij de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau.

3. Vervolgens zal dit verdrag voor elk Lid in werking treden zes maanden na de datum waarop zijn ratificatie zal geregistreerd zijn.

Artikel 19

1. Elk lid dat het bestaande Verdrag geratificeerd heeft, kan dit opzeggen na het verloop van een periode van tien jaar te rekenen vanaf de datum van het in werking treden van dit Verdrag, bij middel van een akte medegedeeld aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau en door deze geregistreerd. De opzegging zal slechts uitwerking hebben één jaar na de registratie ervan.

2. Elk lid dat het huidig verdrag geratificeerd heeft en, in de tijdsperiode van één jaar na het verloop van de periode van tien jaar zoals voorzien in de voorgaande paragraaf, geen gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid tot opzegging voorzien in het voorgaande artikel, zal opnieuw gebonden zijn voor een nieuwe

b) disposer des services d'inspection appropriés pour contrôler l'application des mesures prises en vue de donner effet à cette convention et les doter des ressources nécessaires à cet effet;

c) après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer, établir des procédures pour instruire les plaintes relatives à toute question couverte par cette convention.

PARTIE VI

Dispositions finales

Article 16

La présente convention révisé la convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958, la convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949, la convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946, et la convention sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936.

À compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention, les conventions susmentionnées cesseront d'être ouvertes à la ratification.

Article 17

Les ratifications formelles de la présente convention seront communiquées au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistrées.

Article 18

1. La présente convention ne liera que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification aura été enregistrée par le Directeur général du Bureau international du Travail.

2. La convention entrera en vigueur six mois après que les ratifications de cinq Membres, y compris trois dont les flottes marchandes atteignent chacune un tonnage brut égal ou supérieur à un million, auront été enregistrées auprès du Directeur général du Bureau international du Travail.

3. Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque Membre six mois après la date ou sa ratification aura été enregistrée.

Article 19

1. Tout Membre ayant ratifié la présente convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale de la convention, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistré. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée.

2. Tout Membre ayant ratifié la présente convention qui, dans le délai d'une année après l'expiration de la période de dix années mentionnée au paragraphe précédent, ne fera pas usage de la faculté de dénonciation prévue par le présent article sera lié pour une nouvelle période de dix années et, par la suite, pourra dénon-

periode van tien jaar en zal, voor de toekomst, het huidige Verdrag kunnen opzeggen na het beëindigen van elke periode van tien jaar onder de voorwaarden voorzien in het huidige artikel.

Artikel 20

1. De Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau zal aan alle leden van de Internationale Arbeidsorganisatie de registraties van alle ratificaties en opzeggingen betekenen die hem door de leden van de Organisatie zullen worden medege-deeld.

2. Wanneer de voorwaarden vervat in hogervermeld artikel 18, paragraaf 2, zullen verzameld zijn, zal de Directeur-generaal de aandacht van alle leden van de Organisatie vestigen op de datum waarop het huidige Verdrag zal in werking treden.

Artikel 21

De Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau zal aan de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties, ter registratie overeenkomstig artikel 102 van het charter van de Verenigde Naties, de volledige inlichtingen betreffende alle ratificaties en alle opzeggingsakten die hij zal hebben geregistreerd conform voorgaande artikelen, mededelen.

Artikel 22

Telkenmale zij het nodig acht zal de Raad van Bestuur van het Internationaal Arbeidsbureau aan de Algemene Conferentie een rapport voorleggen over de toepassing van het bestaande verdrag en zal zij onderzoeken of het al dan niet nodig is om het probleem van de gehele of gedeeltelijke herziening van het verdrag op de dagorde van de Conferentie in te schrijven.

Artikel 23

1. Voor het geval zal de Conferentie een nieuw Verdrag zou aanvaarden houdende de gehele of gedeeltelijke herziening van het bestaande verdrag en voor zover dat het nieuwe verdrag er anders mocht over beschikken:

a) de ratificatie door een Lid van het nieuwe verdrag houdende herziening volledig rechtsgeldig zal zijn, ondanks het hoger vermeld artikel 19, bij de onmiddellijke opzegging van het bestaande verdrag onder voorbehoud evenwel dat het nieuwe verdrag houdende herziening zou uitwerking hebben;

b) vanaf de datum van het in werking treden van het nieuwe verdrag houdende herziening, het bestaande verdrag niet meer zou opstaan voor ratificatie door de leden.

2. Het bestaande Verdrag zal in ieder geval naar vorm en inhoud van kracht blijven voor die Leden die het zouden geratificeerd hebben en die het nieuwe verdrag houdende herziening niet zouden ratificeren.

Artikel 24

De franstalige en nederlansstalige versies van het huidige verdrag zijn gelijkkelijk rechtsgeldig.

CROSS REFERENCE

Verdragen: (C109) Verdrag betreffende de lonen, de arbeidsduur aan boord en de bemanning (herzien), 1958.

cer la présente convention à l'expiration de chaque période de dix années dans les conditions prévues au présent article.

Article 20

1. Le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail l'enregistrement de toutes les ratifications et dénonciations qui lui seront communiqués par les Membres de l'Organisation.

2. Quand les conditions énoncées à l'article 18, paragraphe 2, ci-dessus, auront été réunies, le Directeur général appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur.

Article 21

Le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général des Nations Unies, aux fins d'enregistrement, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, des renseignements complets au sujet de toutes ratifications et de tous actes de dénonciation qu'il aura enregistrés conformément aux articles précédents.

Article 22

Chaque fois qu'il le jugera nécessaire, le Conseil d'administration du Bureau international du Travail présentera à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente convention et examinera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de sa révision totale ou partielle.

Article 23

1. Au cas où la Conférence adopterait une nouvelle convention portant révision totale ou partielle de la présente convention, et à moins que la nouvelle convention ne dispose autrement:

a) la ratification par un Membre de la nouvelle convention portant révision entraînerait de plein droit, nonobstant l'article 19 ci-dessus, dénonciation immédiate de la présente convention, sous réserve que la nouvelle convention portant révision soit entrée en vigueur;

b) à partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant révision, la présente convention cesserait d'être ouverte à la ratification des Membres

2. La présente convention demeurerait en tout cas en vigueur dans sa forme et teneur pour les Membres qui l'auraient ratifiée et qui ne ratifieraient pas la convention portant révision.

Article 24

Les versions française et néerlandaise du texte de la présente convention font également foi.

CROSS REFERENCE

Conventions: (C109) Convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958

Verdragen: (P147) Protocol van 1996 betreffende het koopvaardijverdrag, (minimumnormen) 1976

Verdragen: (C147) Koopvaardijverdrag (minimumnormen) 1976.

Verdragen: C 178) Arbeidsinspectieverdrag (zeevarenden) 1996.

Verdragen: (C 76) Verdrag betreffende het loon, de arbeidsduur aan boord en de bemanning, 146.

Verdragen: (C93) Verdrag betreffende het loon, de arbeidsduur aan boord en de bemanning (herzien) 1949

Aanbevelingen (R109): aanbeveling betreffende de lonen, de arbeidsduur aan boord en de bemanning, 1958.

Conventions:(P147) Protocole de 1996 relatif à la convention sur la marine marchande (normes minima), 1976

Conventions: (C147) Convention sur la marine marchande (normes minima), 1976

Conventions: (C178) Convention sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996

Conventions:(C76) Convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946

Conventions (C93) Convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946

Recommandations: (R109) Recommandation sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1958

PROTOCOL

van 1996 bij het Verdrag betreffende de koopvaardij (minimumnormen) aangenomen door de Conferentie in haar vierentachtigste zitting, Genève, 22 oktober 1996

Protocol van 1996 bij het Verdrag betreffende de koopvaardij (minimumnormen), 1976

De algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie.

BIJEENGEROEPEN te Genève door de Raad van Beheer van het Internationaal Arbeidsbureau en aldaar bijeengekomen op 8 oktober 1996 in haar vierentachtigste zitting;

GELET op de bepalingen van artikel 2 van het verdrag betreffende de koopvaardij (minimumnormen), 1976 (hierna «het hoofdverdrag» te noemen), waarin ondermeer is bepaald dat:

«Ieder Lid dat dit verdrag bekrachtigt neemt de verplichting op zich om:

a) ten aanzien van schepen die te boek gesteld zijn binnen zijn grondgebied een wetgeving uit te vaardigen met betrekking tot:

i) veiligheidsnormen met inbegrip van normen voor de vakbekwaamheid, werktijden en de samenstelling van de bemanning van het schip, teneinde de veiligheid van mensenlevens aan boord van het schip te waarborgen;

ii) passende maatregelen op het gebied van de sociale zekerheid;

iii) werk- en levensomstandigheden aan boord, voor zover deze, naar de mening van dat Lid, niet vallen onder de collectieve arbeidsovereenkomsten of zijn vastgesteld door bevoegde rechterlijke colleges op een wijze die de betrokken reders en zeevarenden gelijkelijk bindt;

en zich ervan te vergewissen, dat de bepalingen van deze wetgeving wezenlijk gelijkwaardig zijn aan de Verdragen of artikelen van Verdragen waarnaar verwezen wordt in de Bijlage bij dit Verdrag, voor zover dat Lid niet anderszins gehouden is uitvoering te geven aan de betrokken Verdragen»;

GELET ook op de bepalingen van artikel 4, lid 1, van het hoofdverdrag, waarin is bepaald dat:

«Indien een Lid dat dit Verdrag heeft bekrachtigd en in wiens haven een schip binnenloopt in de gewone uitoefening van zijn dienst of om bedrijfstechnische redenen, een klacht ontvangt of bewijsmateriaal in handen krijgt dat het schip niet voldoet aan de normen van het Verdrag, nadat het van kracht is geworden, kan het een rapport opstellen, gericht aan de regering van het land waarin het schip is te boek gesteld, met een afschrift aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau, en kan de maatregelen nemen die nodig zijn ter verbetering van alle omstandigheden aan boord die duidelijk gevaar opleveren voor de veiligheid of gezondheid».

IN HERINNERING BRENGENDE het verdrag betreffende discriminatie (beroep en beroepsuitoefening). 1958, waarvan in artikel 1, 1^{ste} lid is bepaald dat:

«Voor de toepassing van dit Verdrag omvat de term «discriminatie»:

a) elk onderscheid en elke uitsluiting of voorkeur op grond van ras, huidskleur, geslacht, godsdienst, politieke inzichten, nationale afstamming of sociale afkomst, waardoor de gelijkheid van kansen of van behandeling in beroep of in beroepsuitoefening opgeheven of geschaad wordt;

PROTOCOLE

de 1996 relatif à la Convention sur la marine marchande (normes minima) adopté par la Conférence internationale du travail lors de sa quatre-vingt-quatrième session à Genève le 22 octobre 1996

Protocole de 1996 relatif à la Convention sur la marine marchande (normes minima), 1976

La conférence générale de l'Organisation internationale du Travail.

CONVOQUÉE à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 8 octobre 1996, en sa quatre-vingt-quatrième session;

NOTANT les dispositions de l'article 2 de la convention sur la marine marchande (normes *minima*), 1976 (ci-après dénommée «la convention principale»), qui prévoit notamment que:

«Tout Membre qui ratifie la présente convention s'engage:

a) à édicter une législation à l'égard des navires immatriculés sur son territoire en ce qui concerne:

i) les normes de sécurité, y compris celles ayant trait à la compétence de l'équipage, à la durée du travail et à son effectif, afin d'assurer la sauvegarde de la vie humaine à bord des navires;

ii) un régime approprié de sécurité sociale;

iii) les conditions d'emploi à bord et les arrangements relatifs à la vie à bord, dans la mesure où, à son avis, ils ne sont pas couverts par des conventions collectives ou déterminés par des tribunaux compétents d'une façon qui lie de la même manière les armateurs et les gens de mer intéressés;

et à vérifier que les dispositions d'une telle législation équivalent, dans l'ensemble, aux conventions ou aux articles de conventions auxquels il est fait référence dans l'annexe à la présente convention, pour autant que le Membre ne soit pas autrement tenu de donner effect aux conventions en question»;

NOTANT aussi les dispositions de l'article 4, paragraphe 1, de la convention principale, qui prévoit que:

«Si un Membre qui a ratifié la présente convention et dans le port duquel un navire fait escale dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation reçoit une plainte ou acquiert la preuve que ce navire n'est pas conforme aux normes figurant dans la présente convention, après que celle-ci sera entrée en vigueur, il peut adresser un rapport au gouvernement du pays dans lequel est immatriculé le navire, avec copie au Directeur général du Bureau international du Travail, et prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue clairement un danger pour la sécurité ou la santé»;

RAPPELANT la convention concernant la discrimination (emploi et profession) 1958, dont l'article 1, paragraphe 1, dispose:

«Aux fins de la présente convention, le terme discrimination comprend:

a) toute distinction, exclusion ou préférence fondée sur la race, la couleur, le sexe, la religion, l'opinion politique, l'ascendance nationale ou l'origine sociale, qui a pour effet de détruire ou d'altérer l'égalité de chances ou de traitement en matière d'emploi ou de profession;

b) elk ander onderscheid en elke andere uitsluiting of voorkeur, waardoor de gelijkheid van kansen of van behandeling in beroep of beroepsuitoefening geschaad wordt, als zodanig aange merkt door het betrokken Lid na overleg met de representatieve organisaties van werkgevers en van werknemers, indien deze bestaan, en met andere in aanmerking komende instanties »;

IN HERINNERING BRENGENDE de inwerkingtreding, op 16 november 1994, van het Verdrag van de Verenigde Naties over het zeerecht, 1982;

IN HERINNERING BRENGENDE het internationaal Verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie betreffende de normen voor zeevarenden voor wat betreft opleiding, diplomering en wachtdiensten, zoals dit werd in 1995 geamendeerd.

BESLOTEN HEBBENDE tot het aannemen van bepaalde voorstellen met betrekking tot de gedeeltelijke herziening van het hoofdverdrag, kwestie die als vierde punt op de agenda van de zitting staat;

BESLOTEN HEBBENDE dat die voorstellen de vorm zouden krijgen van een protocol bij het hoofdverdrag.

AANVAARDT heden, de tweeëntwintigste oktober negentienhonderd zesennegentig, het volgende protocol, hierna te noemen Protocol van 1996 bij het verdrag betreffende de koopvaardij (minimumnormen), 1976.

Artikel 1

1. Elk Lid dat dit protocol bekrachtigt, dient de lijst uit te breiden van de verdragen die als bijlage bij het hoofdverdrag zijn opgenomen om er de verdragen uit deel A van de aanvullende bijlage evenals, bij voorkomend geval, die van de in deel B van die bijlage opgesomde verdragen in te voegen, verdragen die het Lid, conform onderstaand artikel 3, aanvaardt.

2. De nog niet van kracht zijnde uitbreiding van het verdrag vermeld in deel A van de aanvullende bijlage heeft pas uitwerking wanneer voornoemd verdrag van kracht wordt.

Artikel 2

Een Lid kan dit protocol gelijktijdig met het hoofdverdrag of op gelijk welk ander tijdstip na de bekrachtiging van dit hoofdverdrag bekrachtigen door de formele bekrachtiging ervan voor registratie mede te delen aan de Directeur-generaal van de Internationale Arbeidsorganisatie.

Artikel 3

1. Elk Lid dat dit protocol bekrachtigt moet, bij voorkomend geval, in een bij zijn bekrachtigingsinstrument gevoegde verklaring preciseren welk verdrag of welke verdragen die in deel B van de aanvullende bijlage zijn opgesomd door het Lid worden aanvaard.

2. Een Lid dat niet alle in deel B van de aanvullende bijlage opgesomde verdragen heeft aanvaard, kan in een latere aan de Directeur-generaal van de Internationale Arbeidsorganisatie medegedeelde verklaring preciseren welk ander verdrag of welke andere verdragen door het Lid worden aanvaard.

Artikel 4

1. Voor de toepassing van de artikelen 1, paragraaf 1, en 3 van dit protocol moet de bevoegde autoriteit de representatieve organisaties van reders en van zeevarenden voorafgaandelijk raadplegen.

b) toute autre distinction, exclusion ou préférence ayant pour effet de détruire ou d'altérer l'égalité de chances ou de traitement en matière d'emploi ou de profession, qui pourra être spécifiée par le Membre intéressé après consultation des organisations représentatives d'employeurs et de travailleurs, s'il en existe, et d'autres organismes appropriés »;

RAPPELANT l'entrée en vigueur, le 16 novembre 1994, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer 1982;

RAPPELANT la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1978, telle qu'amendée en 1995, de l'Organisation maritime internationale;

APRES AVOIR DECIDE d'adopter diverses propositions relatives à la révision partielle de la convention principale, question qui constitue le quatrième point à l'ordre du jour de la session;

APRES AVOIR DECIDE que ces propositions prendraient la forme d'un protocole relatif à la convention principale,

ADOPTE, ce vingt-deuxième jour d'octobre mille neuf cent quatre-vingt-seize, le protocole ci-après, qui sera dénommé Protocole de 1996 relatif à la convention sur la marine marchande (normes minima), 1976.

Article 1

1. Tout Membre qui ratifie le présent protocole étendra la liste des conventions figurant en annexe à la convention principale pour y inclure les conventions de la partie A de l'annexe supplémentaire ainsi que, le cas échéant, celles des conventions énumérées dans la partie B de cette annexe qu'il accepte en conformité avec l'article 3 ci-après.

2. En ce qui concerne la convention de la partie A de l'annexe supplémentaire qui n'est pas encore en vigueur, cette extension ne prendra effet que lorsque ladite convention entrera en vigueur.

Article 2

Un Membre peut ratifier le présent protocole en même temps qu'il ratifie la convention principale, ou à tout moment après la ratification de celle-ci, en communiquant sa ratification formelle du protocole au Directeur général du Bureau international du Travail aux fins d'enregistrement.

Article 3

1. Tout Membre qui ratifie le présent protocole doit, le cas échéant, préciser, dans une déclaration accompagnant son instrument de ratification, laquelle des conventions énumérées dans la partie B de l'annexe supplémentaire il accepte.

2. Un Membre qui n'a pas accepté toutes les conventions énumérées dans la partie B de l'annexe supplémentaire peut, par une déclaration ultérieure communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail, spécifier la ou les autres conventions qu'il accepte.

Article 4

1. Aux fins de l'application des articles 1, paragraphe 1, et 3 du présent protocole, l'autorité compétente consultera préalablement les organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer.

2. De bevoegde autoriteit moet, zodra dit praktisch uitvoerbaar is, alle bijzonderheden betreffende de bekrachtigingen, verklaringen en opzeggingen waarvan door de Directeur-generaal. Overeenkomstig de bepalingen van onderstaand artikel 8. paragraaf 1, kennis werd gegeven, ter beschikking stellen van de representatieve organisaties van reders en van zeevarenden.

Artikel 5

Voor de toepassing van dit protocol moet het verdrag betreffende de repatriëring van zeevarenden (herzien), 1987. in het geval van een Lid dat dit verdrag heeft aanvaard, worden beschouwd als zijnde de vervanging van het verdrag betreffende de repatriëring van zeevarenden, 1926.

Artikel 6

1. Dit protocol is slechts bindend voor de Leden van de Internationale Arbeidsorganisatie waarvan de bekrachtiging door de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau werd geregistreerd.

2. Dit protocol treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop de bekrachtigingen zijn geregistreerd van vijf Leden, waarvan er drie zijn met koopvaardijvloten die elk een bruto tonnage van ten minste 1 miljoen hebben.

3. Vervolgens treedt dit protocol voor elk Lid in werking twaalf maanden na de datum waarop de bekrachtiging ervan is geregistreerd.

Artikel 7

Ieder Lid dat dit protocol heeft bekrachtigd, kan het op elk ogenblik opzeggen wanneer het hoofdverdrag zelf in overeenstemming met artikel 7 ervan voor opzegging vatbaar is, door middel van een aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau gerichte en door hem geregistreerde verklaring. De opzegging van dit protocol wordt pas van kracht één jaar nadat zij is geregistreerd.

Artikel 8

1. De Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau zal alle Leden van de Internationale Arbeidsorganisatie in kennis stellen van de registratie van alle bekrachtigingen, verklaringen en opzeggingen die hem door de Leden van de Organisatie zijn medegedeeld.

2. Wanneer de in bovenstaand artikel 6. Tweede lid opgesomde voorwaarden zijn vervuld, zal de Directeur-generaal de aandacht van de Leden van de Organisatie vestigen op de datum waarop dit protocol in werking zal treden.

Artikel 9

De Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau doet aan de Secretaris-generaal. van de Verenigde Naties mededeling, ter registratie, overeenkomstig artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties, van de volledige bijzonderheden omtrent alle bekrachtigingen en opzeggingen die hij overeenkomstig de voorgaande artikelen heeft geregistreerd.

Artikel 10

De Raad van Beheer van het Internationaal Arbeidsbureau brengt, telkens wanneer hij dit nodig acht, aan de Algemene Con-

2. L'autorité compétente devra, dès que cela est réalisable, mettre à la disposition des organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer toutes informations relatives aux informations, déclarations et dénonciations notifiées par le Directeur général du Bureau international du Travail conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1, ci-dessous.

Article 5

Aux fins de l'application du présent protocole, la convention sur le rapatriement des marins (révisée), 1987, doit, dans le cas d'un Membre qui l'a acceptée, être considérée comme se substituant à la convention sur le rapatriement des marins, 1926.

Article 6

1. Le présent protocole ne liera que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification aura été enregistrée par le Directeur général du Bureau international du Travail.

2. Le présent protocole entrera en vigueur douze mois après que les ratifications de cinq Membres, y compris trois dont les flottes marchandes atteignent chacune un tonnage brut égal ou supérieur à un million, auront été enregistrées.

3. Par la suite, ce protocole entrera en vigueur pour chaque Membre douze mois après la date où sa ratification aura été enregistrée.

Article 7

Tout Membre ayant ratifié le présent Protocole peut le dénoncer à tout moment où la convention principale est elle-même ouverte à dénonciation, conformément à son article 7, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistré. La dénonciation de ce protocole ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée.

Article 8

1. Le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail l'enregistrement de toutes les ratifications, déclarations ainsi que de tous actes de dénonciation qui lui seront communiqués par les Membres de l'Organisation.

2. Quand les conditions énoncées à l'article 6, paragraphe 2, ci-dessus auront été remplies, le Directeur général appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle le présent protocole entrera en vigueur.

Article 9

Le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général des Nations Unies, aux fins d'enregistrement, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, des renseignements complets au sujet de toutes ratifications et de tous actes de dénonciation qu'il aura enregistrés conformément aux articles précédents.

Article 10

Chaque fois qu'il le jugera nécessaire, le Conseil d'administration du Bureau international du Travail présentera à la Confé-

ferentie verslag uit over de toepassing van dit protocol en onderzoek of het wenselijk is de gehele of gedeeltelijke herziening van dit protocol op de agenda van de Conferentie te plaatsen.

Artikel 11

Voor de herziening van dit protocol en de sluiting ervan met het oog op bekrachtiging, zijn de bepalingen van artikel 11 van het hoofdverdrag *mutatis mutandis* van toepassing.

Artikel 12

De Nederlandse en de Franse tekst van dit verdrag zijn gelijkwaardig gezaghebbend.

Aanvullende bijlage

DEEL A

Verdrag (nr. 133) betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (aanvullende bepalingen), 1970 en

Verdrag (nr. 180) betreffende de arbeidsduur van zeevarenden en de numerieke sterkte van bemanning van schepen, 1996.

DEEL B

Verdrag (nr. 108) betreffende de identiteitsbewijzen voor zeevarenden, 1958;

Verdrag (nr. 135) betreffende de werknemersvertegenwoordigers, 1971;

Verdrag (nr. 164) betreffende de gezondheidsbescherming en de medische zorg (zeevarenden), 1987;

Verdrag (nr. 166) betreffende de repatriëring van zeevarenden (herzien), 1987.

rence générale un rapport sur l'application du présent protocole et examinera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de sa révision totale ou partielle.

Article 11

Aux fins de la révision du présent protocole et de sa fermeture à ratification, les dispositions de l'article 11 de la convention principale s'appliqueront *mutatis mutandis*.

Article 12

Les versions française et néerlandaise du texte du présent protocole font également foi.

Annexe supplémentaire

PARTIE A

Convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970 et

Convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996.

PARTIE B

Convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958;

Convention (n° 135) concernant les représentants des travailleurs, 1971;

Convention (n° 164) sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer), 1987;

Convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987.

**VOORONTWERP VAN WET VOOR ADVIES
VOORGELEGD AAN DE RAAD VAN STATE**

Voorontwerp van wet houdende instemming met de volgende Internationale Akten:

1. Verdrag nr. 180 betreffende de werktijden van de zeevarenden en de bemanning van schepen aangenomen te Genève op 22 oktober 1996 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar vierentachtigste zitting;

2. Protocol van 1996 betreffende de koopvaardij schepen (minimumnormen) van 1976, aangenomen te Genève op 22 oktober 1996 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar vierentachtigste zitting

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Artikel 2

De volgende Internationale Akten zullen volkomen uitwerking hebben:

1. Verdrag nr. 180 betreffende de werktijden van de zeevarenden en de bemanning van schepen aangenomen te Genève op 22 oktober 1996 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar vierentachtigste zitting;

2. Protocol van 1996 betreffende de koopvaardij schepen (minimumnormen) van 1976, aangenomen te Genève op 22 oktober 1996 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar vierentachtigste zitting.

**AVANT-PROJET DE LOI SOUMIS
À L'AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT**

Avant-projet de loi portant assentiment aux Actes internationaux suivants:

1. Convention n° 180 concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires adoptée par la Conférence internationale du travail à sa quatre-vingt-quatrième session tenue à Genève le 22 octobre 1996;

2. Protocole de 1996 relative à la Convention sur la marine marchande (normes minima) de 1976, adopté par la Conférence internationale du travail à sa quatre-vingt-quatrième session tenue à Genève le 22 octobre 1996

Article 1

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Article 2

Les Actes internationaux suivants sortiront leur plein et entier effet:

1. Convention n° 180 concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, adoptées par la Conférence internationale du travail à sa quatre-vingtième session tenue à Genève le 22 octobre 1996;

2. Protocole de 1996 relatif à la Convention sur la marine marchande (normes minima) de 1976, adopté par la Conférence internationale du travail à sa quatre-vingtième session tenue à Genève le 22 octobre 1996.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

32.231/4

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 13 september 2001 door de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste een maand, van advies te dienen over een voorontwerp van wet «houdende instemming met de volgende Internationale Akten:

1. Verdrag nr. 180 betreffende de werktijden van de zeevarenden en de bemanning van schepen aangenomen te Genève op 22 oktober 1996 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar vierentachtigste zitting;

2. Protocol van 1996 betreffende de koopvaardij schepen (minimumnormen) van 1976, aangenomen te Genève op 22 oktober 1996 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar vierentachtigste zitting»;

heeft op 23 januari 2002 het volgende advies gegeven:

ONDERZOEK VAN HET ONTWERP

1. Het juiste opschrift van verdrag nr. 180 luidt als volgt:

«Verdrag betreffende de werktijden van zeevarenden en de bemanning van schepen».

Het voorontwerp van wet houdende instemming met het verdrag en de memorie van toelichting ervan behoren dienovereenkomstig te worden verbeterd.

2. De afdeling wetgeving van de Raad van State vestigt de aandacht op artikel 3, eerste lid, van het protocol van 1996, waarnaar artikel 1 van hetzelfde protocol verwijst, dat luidt als volgt:

«Elk Lid dat dit protocol bekrachtigt moet, bij voorkomend geval, in een bij zijn bekrachtigingsinstrument gevoegde verklaring preciseren welk verdrag of welke verdragen die in deel B van de aanvullende bijlage zijn opgesomd door het Lid worden aanvaard.»

Artikel 4, eerste lid, voegt er het volgende aan toe:

«Voor de toepassing van de artikelen 1, paragraaf 1, en 3 van dit protocol moet de bevoegde autoriteit de representatieve organisaties van reders en van zeevarenden voorafgaandelijk raadplegen.»

Welnu, geen van de vier verdragen die opgesomd worden in deel B van die aanvullende bijlage is door België bekrachtigd. België moet dus in een bij zijn bekrachtigingsinstrument gevoegde verklaring preciseren welk van die verdragen het aanvaardt, nadat het in dat verband de in artikel 4 van het protocol vermelde representatieve organisaties heeft geraadpleegd.

De gemachtigde ambtenaar heeft daarmee ingestemd en heeft verklaard dat met het oog daarop de minister van Mobiliteit en Vervoer een brief zou richten aan haar collega van Buitenlandse Zaken.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

32.231/4

Le CONSEIL d'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, le 13 septembre 2001, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas un mois, sur un avant-projet de loi «portant assentiment aux Actes internationaux suivants:

1. Convention n° 180 concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, adoptée par la Conférence internationale du travail à sa quatre-vingt-quatrième session tenue à Genève le 22 octobre 1996;

2. Protocole de 1996 relatif à la Convention sur la marine marchande (normes minima) de 1976, adopté par la Conférence internationale du travail à sa quatre-vingt-troisième session tenue à Genève le 22 octobre 1996».

a donné le 23 janvier 2002 l'avis suivant:

EXAMEN DU PROJET

1. L'intitulé exact de la convention n° 180 est le suivant:

«Convention sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires».

L'avant-projet de loi d'assentiment et son exposé des motifs seront corrigés en conséquence.

2. La section de législation du Conseil d'État attire l'attention sur l'article 3, alinéa 1^{er}, du protocole de 1996, auquel se réfère l'article 1^{er} du même protocole qui prévoit que:

«Tout membre qui ratifie le présent protocole doit, le cas échéant, préciser, dans une déclaration accompagnant son instrument de ratification, laquelle des conventions énumérées dans la partie B de l'annexe supplémentaire il accepte.»

L'article 4, alinéa 1^{er}, ajoute qu'

«Aux fins de l'application des articles 1, paragraphe 1, et 3 du présent protocole, l'autorité compétente consultera préalablement les organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer.»

Or aucune des quatre conventions énumérées dans la partie B de cette annexe supplémentaire n'a été ratifiée par la Belgique. La Belgique doit donc préciser dans une déclaration accompagnant son instrument de ratification laquelle de ces conventions elle accepte, après avoir consulté à ce sujet les organisations représentatives mentionnées à l'article 4 du protocole.

Le fonctionnaire délégué en a convenu et a affirmé qu'un courrier serait adressé dans ce but par la ministre de la Mobilité et des Transports à son Collègue des Affaires étrangères.

De kamer was samengesteld uit:

Mevrouw M.-L. WILLOT-THOMAS, kamervoorzitter;

De heren P. LIÉNARDY en P. VANDERNOOT, staatsraden;

De heer F. DELPÉRIÉE, assessor van de afdeling wetgeving;

Mevrouw C. GIGOT, griffier.

Het verslag werd opgesteld door de heer J. REGNIER, eerste auditeur-afdelingshoofd. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld door mevrouw V. FRANCK en toegelicht door mevrouw A. VAGMAN, adjunct-referendarissen.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. LIÉNARDY.

De griffier,

C. GIGOT.

De voorzitter,

M.-L. WILLOT-THOMAS.

La chambre était composée de:

Mme M.-L. WILLOT-THOMAS, président de chambre;

MM. P. LIÉNARDY et P. VANDERNOOT, conseillers d'État;

M. F. DELPÉRIÉE, assesseur de la section de législation;

Mme C. GIGOT, greffier.

Le rapport a été rédigé par M. J. REGNIER, premier auditeur chef de section. La note du Bureau de coordination a été rédigée par Mme V. FRANCK et exposée par Mme A. VAGMAN, référendaires adjoints.

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M. P. LIÉNARDY.

Le greffier,

C. GIGOT.

Le président,

M.-L. WILLOT-THOMAS.