

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2012-2013

4 JUILLET 2013

Projet de loi portant assentiment à la Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence internationale du Travail à sa 94^e session

SOMMAIRE

	Pages
Exposé des motifs	2
Projet de loi	59
Convention du travail maritime, 2006	61
Avant-projet de loi	156
Avis du Conseil d'État	157

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2012-2013

4 JULI 2013

Wetsontwerp houdende instemming met het Verdrag betreffende maritieme arbeid, aangenomen te Genève op 23 februari 2006 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar 94e zitting

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	2
Wetsontwerp	59
Verdrag betreffende maritieme arbeid, 2006	61
Voorontwerp van wet	156
Advies van de Raad van State	157

EXPOSÉ DES MOTIFS

La Convention que le gouvernement a l'honneur de soumettre à votre assentiment concerne le travail maritime.

La Convention du travail maritime a été adoptée le 23 février 2006 par 314 voix pour, aucune voix contre et 4 abstentions lors de la 94^e session de la Conférence internationale du travail organisée à Genève.

Cette Convention reprend et actualise les dispositions provenant de soixante-huit Conventions internationales du travail antérieures, en créant un véritable code du travail mondial pour le transport maritime. En traitant de l'ensemble des conditions de travail et de vie à bord, d'emploi, de santé et sécurité au travail, sans omettre la sécurité sociale, la Convention du travail maritime permet désormais d'intégrer les conditions de travail dans les objectifs des inspections des navires.

Elle contribuera également à l'amélioration de la sécurité maritime en complétant les Conventions fondamentales de l'Organisation maritime internationale (OMI).

La Convention vise ainsi à apporter des réponses concrètes aux défis de la mondialisation en luttant contre le dumping social.

La Convention du travail maritime va pouvoir entrer en vigueur le 20 août 2013, car elle est d'ores et déjà ratifiée par plus de trente pays, représentant plus du tiers du tonnage de la flotte mondiale.

Comme l'indique l'exposé des motifs, la législation belge sera conforme à l'instrument adopté par la Conférence internationale du Travail moyennant toutefois l'adoption d'un projet de loi visant à répondre aux exigences du titre 5 de la Convention du travail maritime 2006, « conformité et mise en application ».

Ce projet de loi, ci-après dénommé projet de loi d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime, vous sera soumis séparément.

Il a pour objectif de créer un système propre à assurer le respect des prescriptions de la Convention du travail maritime et des lois, arrêtés, conventions collectives de travail et toute autre mesure d'application leur donnant effet, notamment par l'instauration d'inspections régulières, par l'introduction d'un système de certification et de déclaration de conformité, par la rédaction de rapports, par des mesures de suivi et par un système efficace de sanctions.

MEMORIE VAN TOELICHTING

Het Verdrag dat de regering de eer heeft u ter goedkeuring voor te leggen, heeft betrekking op de maritieme arbeid.

Het Verdrag betreffende maritieme arbeid werd op 23 februari 2006 aangenomen met 314 stemmen vóór, geen enkele stem tegen en 4 onthoudingen tijdens de 94e zitting van de Internationale Arbeidsconferentie gehouden te Genève.

Dit Verdrag herneemt en actualiseert de bepalingen van achtenzestig vroegere Internationale Arbeidsverdragen door een echte wereldwijde arbeidscode voor het maritiem transport te creëren. Door de arbeids- en levensomstandigheden aan boord van de schepen, de werkgelegenheid en de veiligheid en gezondheidsaspecten op de werkvloer in hun geheel te behandelen, met inbegrip van de sociale zekerheid, laat het Verdrag betreffende maritieme arbeid toe om voortaan ook de arbeidsvoorwaarden in de objectieven van de inspecties op boten op te nemen.

Het Verdrag zal tevens bijdragen tot het verbeteren van de maritieme veiligheid door aanvullingen aan te brengen aan de fundamentele verdragen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

Door sociale dumping te bestrijden, wil het Verdrag concrete antwoorden bieden op de uitdagingen van de mondialisering.

Het Verdrag betreffende maritieme arbeid kan in werking treden vanaf 20 augustus 2013, omdat het nu al, door meer dan dertig landen is bekrachtigd. Deze landen vertegenwoordigen meer dan de helft van de tonnenmaat van de wereldvloot.

Zoals de memorie van toelichting aangeeft, zal de Belgische wetgeving conform zijn aan het door de Internationale Arbeidsconventie aanvaarde instrument mits het aannemen van een wetsvoorstel om te kunnen beantwoorden aan de voorwaarden van titel 5 van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006, « conformiteit en tenuitvoerlegging ».

Dit wetsvoorstel, hierna genoemd wetsvoorstel tot uitvoering en tot controle van de toepassing van het Verdrag betreffende Maritieme Arbeid zal u afzonderlijk worden voorgelegd.

Het beoogt een eigen systeem te creëren dat de voorschriften van het Verdrag betreffende maritieme arbeid en de wetten, besluiten, collectieve verdragen en andere mogelijke toepasselijke maatregelen naleeft, meer bepaald door het invoeren van reguliere inspecties, het introduceren van een systeem tot conformiteits- en echtverklaring, het opstellen van rapporten, het opleggen van opvolgingsmaatregelen en een efficiënt sanctiesysteem.

Il faut également souligner que certains articles relèvent de la compétence des régions et des communautés. Les assemblées de ces dernières doivent donc également donner leur assentiment à la Convention du travail maritime.

1. Contexte de la Convention du travail maritime

La décision de l'OIT (Organisation internationale du travail) d'élaborer la Convention du travail maritime a son origine dans une résolution, nommée « accord de Genève », adoptée en 2001 par les organisations internationales de gens de mer et d'armateurs puis appuyée par les gouvernements. Selon les termes de cette résolution, le secteur maritime est « devenu le premier secteur économique réellement mondialisé », si bien que « les mesures prises, et notamment la réglementation doivent pouvoir s'appliquer à son ensemble ». Elle soulignait que « l'élaboration d'un instrument qui rassemblerait le plus largement possible les instruments existants de l'OIT dans un texte unifié serait une priorité pour le secteur maritime si l'on veut que les normes répondent mieux aux besoins de tous les acteurs de ce secteur ».

Depuis 1920, l'OIT a adopté soixante-huit instruments (conventions et recommandations) dans le domaine du travail maritime abordant des thèmes tels que le recrutement et le placement, l'âge minimum, la durée du travail, la sécurité, la santé et le bien-être, l'inspection du travail et la sécurité sociale.

Ces conventions ont été ratifiées de façon très inégale et n'ont donc pas eu d'incidence réelle et suffisante sur les conditions de travail et de vie des gens de mer. Le faible taux de ratification vient en partie du caractère trop détaillé des dispositions de certaines de ces conventions. Cette situation pénalisait économiquement les armateurs et les gouvernements qui étaient soucieux de garantir aux gens de mer un travail décent.

En outre, une partie des conventions dans le domaine du travail maritime nécessitait une réactualisation de leur contenu afin de mieux répondre aux réalités de ce secteur qui compte plus de 1,2 million de marins dans le monde et concerne 90 % du commerce mondial.

Le renforcement de la sécurité maritime et de l'attractivité de la profession constituaient également un des objectifs de cet exercice. Il est à noter que 80 % des accidents maritimes sont liés à des erreurs humaines. Il était donc nécessaire de créer des normes sociales minimales dans un cadre cohérent, ainsi que de reconsidérer la formation.

Er dient tevens opgemerkt te worden dat enkele artikelen van het Verdrag tot de bevoegdheden van de gewesten en de gemeenschappen behoren. Hun parlementen moeten eveneens hun toestemming geven tot de bekrachtiging van het Verdrag.

1. Context van het Verdrag betreffende Maritieme Arbeid

De beslissing van de IAO (Internationale Arbeidsorganisatie) om het Verdrag betreffende maritieme arbeid uit te werken, vindt haar oorsprong in een resolutie met de naam « akkoord van Genève » die in 2001 werd goedgekeurd door de internationale organisaties van zeevarenden en reders en die daarna werd gesteund door de regeringen. Volgens de bepalingen van deze resolutie is de maritieme sector de « eerste economische sector die echt geglobaliseerd is, zodat « de genomen maatregelen en meer bepaald de reglementering van toepassing moeten kunnen zijn op de hele sector ». De resolutie bepaalde dat « de uitwerking van een instrument dat de bestaande instrumenten van de IAO zo breed mogelijk samenbrengt in één tekst, een prioriteit zou zijn voor de maritieme sector, als men wil dat de normen beter aansluiten bij de behoeften van alle actoren van deze sector ».

Sinds 1920 heeft de IAO 68 verdragen en aanbevelingen goedgekeurd op het vlak van de maritieme arbeid, waarin thema's werden behandeld zoals aanwerving en plaatsing, minimumleeftijd, arbeidsduur, veiligheid, gezondheid en welzijn, de arbeidsinspectie en de sociale zekerheid.

Deze verdragen werden op een zeer ongelijkmatige manier bekrachtigd en hebben dus geen echte of onvoldoende weerslag gehad op de leef- en arbeidsomstandigheden van de zeevarenden. De zwakke mate van bekrachtiging is ten dele te wijten aan de te uitvoerige beschrijving van de bepalingen van een aantal van deze verdragen. Deze situatie kwam neer op een bestraffing op economisch vlak voor de reders en de regeringen die zich ervoor inzetten om de zeevarenden waardig werk te bieden.

Voor een deel van de verdragen op het vlak van maritieme arbeid was een update van de inhoud ervan bovendien noodzakelijk, opdat ze beter zouden inspelen op de realiteit van de sector die meer dan 1,2 miljoen zeelieden over de hele wereld telt en die betrekking heeft op 90 % van de wereldhandel.

De verbetering van de veiligheid op zee en de aantrekkelijkheid van het beroep waren ook één van de doelstellingen van deze oefening. Er dient op gewezen te worden dat 80 % van de maritieme ongevallen te wijten zijn aan menselijke fouten. Het was dus noodzakelijk enerzijds sociale minimumnormen op te richten binnen een coherent kader en anderzijds de opleiding te herzien.

Afin d'appréhender l'évolution rapide du secteur maritime, il était utile de concevoir une convention dotée d'un mécanisme juridique permettant, le cas échéant, de procéder à de rapides modifications, ce qui n'était pas le cas des conventions actuelles.

L'adoption de la Convention du travail maritime de 2006 fut ainsi l'occasion pour les gouvernements, les armateurs et les gens de mer de se mettre d'accord sur un ensemble d'exigences internationales adaptées aux nouveaux besoins du secteur maritime en vue d'assurer des conditions de vie et de travail décentes aux gens de mer quels que soient le lieu et l'État du pavillon.

L'adoption de la nouvelle Convention a permis aussi d'établir des règles du jeu uniformes contre toute concurrence déloyale de la part des navires qui ne respectent pas les normes et donc contre tout dumping social en instaurant un système plus efficace de mise en application et de respect de la nouvelle Convention. Ce système s'appuie sur un mécanisme d'inspection et de certification périodiques des conditions de vie et de travail des gens de mer par les autorités de l'État du pavillon, système lui-même renforcé par des inspections des navires par les autorités de l'État du port.

Cette procédure va pénaliser les navires des États membres qui ne respectent pas les prescriptions minimales de la convention.

L'élaboration de la Convention maritime a obligé à réactualiser la quasi-totalité des instruments du travail maritime qui se trouvent désormais réunis en un seul et même texte dont la structure est nouvelle et qui consolide le droit international applicable.

Cette Convention, dont l'élaboration et l'adoption ont été particulièrement soutenues par la Belgique, constitue ainsi une véritable « charte des droits » des gens de mer qui se traduit par des dispositions sur les conditions d'emploi, le bien-être du marin à bord des navires, les équipements de loisirs, le logement, les heures de travail et de repos, la protection sanitaire, la restauration, les soins médicaux, la protection sociale ou encore le recrutement.

La Convention du travail maritime de 2006 a été conçue pour devenir le « quatrième pilier » de la réglementation internationale du secteur maritime, en complément des conventions fondamentales de l'Organisation maritime internationale (OMI), à savoir la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (SOLAS), la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée

Om de snelle evolutie van de maritieme sector te vatten, was het ook noodzakelijk een verdrag te ontwerpen dat voorziet in een juridisch mechanisme dat, indien nodig, de mogelijkheid biedt om snelle wijzigingen door te voeren, wat niet het geval was voor de huidige verdragen.

De goedkeuring van het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 was dus voor de regeringen, de reders en de zeevarenden de gelegenheid om tot een akkoord te komen over een aantal internationale eisen die zijn aangepast aan de nieuwe noden van de maritieme sector om waardige leef- en werkomstandigheden te waarborgen aan de zeevarenden, ongeacht de plaats en de vlaggenstaat.

De goedkeuring van het nieuwe Verdrag was tevens de gelegenheid om uniforme spelregels op te stellen tegen elke vorm van oneerlijke concurrentie van schepen die de normen niet naleven en dus tegen elke vorm van sociale dumping door de invoering van een efficiënter systeem voor de toepassing en de naleving van het nieuwe verdrag. Dit systeem is gebaseerd op een mechanisme van periodieke inspectie en de keuring van de leef- en werkomstandigheden van de zeevarenden door de autoriteiten van de vlaggenstaat; dit systeem zelf wordt versterkt door inspecties van schepen door de autoriteiten van de havenstaat.

Deze procedure zal de schepen van de lidstaten die de minimumvoorschriften van het verdrag niet naleven, bestraffen.

De goedkeuring van het nieuwe Maritiem Verdrag heeft geleid tot de verplichting om haast alle instrumenten van de maritieme arbeid te updaten; deze worden voortaan ondergebracht in één enkele tekst met een nieuwe structuur die het toepasbaar internationaal recht consolideert.

Het nieuwe verdrag waarvan de uitwerking en de goedkeuring in het bijzonder werden gesteund door België, is een echt « handvest van rechten » van zeevarenden dat bestaat uit bepalingen over de werkomstandigheden, het welzijn van de zeeman aan boord van de schepen, de ontspanningsmogelijkheden, de huisvesting, de werkuren, de rusttijden, de bescherming op gezondheidsvlak, het eten, de medische zorgen, de sociale bescherming en de aanwerving.

Het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 werd ontworpen om de « vierde pijler » te worden van de internationale reglementering van de maritieme sector, ter aanvulling van de fundamentele verdragen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), namelijk het Internationaal Verdrag uit 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, zoals gewijzigd (SOLAS), het Internationaal Verdrag voor zeevarenden van 1978 betreffende opleiding, diplomering en wachtdienst, zoals gewijzigd (STCW), en het Inter-

(STCW), et la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78).

Compte tenu de ce qui précède, la Belgique est amenée à devoir rapidement procéder à la ratification de la Convention du travail maritime. Elle constitue une contribution vitale au renforcement des droits des gens de mer et à la fixation de conditions de concurrence plus équitables pour nos entreprises de transport maritime.

2. Contexte européen

Depuis l'origine, la Commission européenne a appuyé le processus et a joué son rôle de facilitateur dans les négociations en contribuant à la coordination des positions des États membres. Elle compte maintenant soutenir la mise en œuvre effective de la Convention dans l'Union européenne.

En ce qui concerne une série de questions couvertes par la Convention du travail maritime, une grande partie de l'acquis communautaire découle des articles 48, 91, 153 et 154 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). Les conditions de travail, l'égalité et la non-discrimination, la protection de la santé, les soins médicaux, la prévention des accidents, le bien-être, le contrôle par l'État du port et l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports communautaires sont autant de domaines dans lesquels l'Union européenne exerce sa compétence. Il convient de noter que certains domaines couverts par la convention (logement, recrutement, agences de placement, etc.) ne sont régis par aucune législation communautaire particulière.

L'existence de compétences exclusives de l'Union ne permet pas aux États membres de ratifier librement une convention internationale en vertu de la jurisprudence constante de la Cour de Justice. Le Conseil de l'Union européenne a donc adopté une décision encourageant vivement les États membres de l'Union européenne à ratifier la Convention du travail maritime dans l'intérêt de la Communauté européenne avant le 31 décembre 2010.

Par ailleurs, le 12 novembre 2007, les partenaires sociaux européens du secteur de l'industrie maritime ont signé un accord conjoint sur les normes du travail maritime qui vise à introduire dans le droit communautaire certaines dispositions de la Convention du travail maritime. Conscient des enjeux importants de la Convention pour l'avenir du secteur maritime européen et mondial, le Conseil a adopté le 16 février 2009 la Directive 2009/13/CE portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF)

nationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL 73/78).

Rekening houdend met wat voorafgaat, moet België het Verdrag betreffende maritieme arbeid snel bekrachtigen; de bekrachtiging is een vitale bijdrage tot de versterking van de rechten van de zeevarenden en de bepaling van eerlijkere concurrentievoorwaarden voor onze ondernemingen voor maritiem transport.

2. Europese context

Sinds haar ontstaan heeft de Europese Commissie het proces gesteund en haar rol van facilitator gespeeld in de onderhandelingen door bij te dragen tot de coördinatie van de standpunten van de lidstaten. Nu wil ze ook de daadwerkelijke uitvoering van het Verdrag in de Europese Unie steunen.

Wat een reeks problemen betreft die aan bod komen in het Verdrag betreffende maritieme arbeid, vloeit een groot deel van de communautaire verworvenheden voort uit de artikelen 48, 91, 153 en 154 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU). De werkomstandigheden, de gelijkheid en de non-discriminatie, de bescherming van de gezondheid, de controle door de havenstaat en de toepassing van de bepalingen inzake de arbeidsduur van de zeevarenden aan boord van de schepen die een tussenstop maken in havens van de Unie zijn allemaal domeinen waarop de Europese Unie haar bevoegdheid uitoefent. Er dient gezegd dat sommige domeinen die aan bod komen in het verdrag (huisvesting, aanwerving, plaatsingsagentschappen, enz.), niet worden geregeld door één bepaalde wetgeving van de Unie.

Het bestaan van exclusieve bevoegdheden van de Unie laat de lidstaten niet toe vrij een internationaal verdrag te bekrachtigen krachtens de constante rechtspraak van het Hof van Justitie. De Raad van de Europese Unie heeft dus een beslissing goedgekeurd die de lidstaten van de Europese Unie ertoe aanspoort het Verdrag betreffende maritieme arbeid in het belang van de Europese Gemeenschap goed te keuren vóór 31 december 2010.

Bovendien, op 12 november 2007, hebben de Europese sociale partners van de sector van de maritieme nijverheid een gezamenlijk akkoord ondertekend over de normen voor maritieme arbeid dat tot doel heeft een aantal bepalingen van het Verdrag betreffende maritieme arbeid op te nemen in het Europees recht. De Raad is zich bewust van de belangrijke uitdagingen van het verdrag voor de toekomst van de Europese en mondiale maritieme nijverheid en heeft op 16 februari 2009 richtlijn 2009/13/EG van de Raad goedgekeurd tot tenuitvoerlegging van de overeenkomst tussen de Associatie van reders

concernant la Convention du travail maritime, 2006, et modifiant 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.

Cet acte législatif qui a notamment pour objectif d'assurer des conditions de concurrence plus équitables aux opérateurs, d'améliorer la sécurité maritime et de revaloriser la profession maritime entrera en vigueur à la date d'entrée en vigueur de la Convention du travail maritime de l'OIT.

3. Examen de la Convention

La structure de la Convention se présente sous une forme très innovante pour un instrument de l'OIT. Elle se compose de trois parties distinctes mais reliées entre elles : les articles, les règles et le code.

Les articles et les règles énoncent les droits et principes fondamentaux, les droits en matière d'emploi et les droits sociaux des gens de mer ainsi que les obligations essentielles des membres qui ratifient la Convention.

Seule la Conférence internationale du travail est habilitée à les modifier en vertu de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du travail (voir article XIV de la Convention).

Le code précise les modalités techniques de la mise en œuvre des règles. Dans le code, on distingue la partie A et la partie B. La partie A, appelée « norme », correspond à la partie contraignante et la partie B, appelée « principe directeur » à une partie non contraignante.

Le code qui constitue la partie de la Convention qu'il faudra sans doute actualiser périodiquement peut être amendé en vertu de l'article 19 précité ou par la procédure simplifiée et accélérée indiquée à l'article XV de la Convention. Toutefois, les amendements dont il pourrait faire l'objet ne doivent pas être de nature à restreindre la portée générale des articles et des règles.

Les dispositions des règles et du code fixent des prescriptions minimales en matière de conditions de travail à bord des navires qui sont regroupés sous cinq titres différents :

Titre 1^{er} : Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire. Ce titre englobe l'âge minimum, le certificat médical, la formation, la qualification, le recrutement et le placement.

van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) inzake het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 en tot wijziging van richtlijn 1999/63/EG van de Raad van 21 juni 1999 inzake de overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden.

Deze wetgevende akte die meer bepaald tot doel heeft eerlijkere voorwaarden inzake concurrentie te waarborgen aan de operatoren, de maritieme veiligheid te waarborgen en de maritieme arbeid te herwaarderen, zal gelijktijdig met het Verdrag betreffende maritieme arbeid van de IAO in werking treden.

3. Onderzoek van het Verdrag

De structuur van het verdrag is zeer vernieuwend voor een instrument van de IAO : ze bestaat uit drie aparte delen die onderling met elkaar verbonden zijn : de artikelen, de regels en de code.

De artikelen en de regels omvatten de rechten en fundamentele beginselen, de rechten inzake werkgelegenheid en de sociale rechten van de zeevarenden alsook de essentiële verplichtingen van de leden die het Verdrag bekrachtigen.

De Internationale Arbeidsconferentie is er als enige toe gemachtigd deze te wijzigen krachtens artikel 19 van de Grondwet van de Internationale Arbeidsorganisatie (zie artikel XIV van het Verdrag).

De code bepaalt de technische voorwaarden van de uitvoering van de regels. In de code maakt men een onderscheid tussen het deel A en het deel B. Het deel A, de « norm » genaamd, komt overeen met het dwingende deel en het deel B, « richtlijnen » genaamd, komt overeen met een niet-dwingend deel.

De code die het deel van het Verdrag vormt dat ongetwijfeld periodiek moet worden bijgewerkt, kan worden geamendeerd krachtens bovengenoemd artikel 19 of door de vereenvoudigde en versnelde procedure die is opgenomen in artikel XV van het verdrag. Evenwel, mogen de amendementen waarvan de code het voorwerp zouden uitmaken, niet van die aard zijn dat ze de algemene draagwijdte van de artikelen en de regels beperken.

De bepalingen van de regels en van de code leggen de minimumvoorschriften vast inzake de werkomstandigheden aan boord van de schepen die worden ondergebracht in vijf verschillende titels :

Titel 1 : Vereiste minimumvoorwaarden voor het werk van zeelieden aan boord van een schip. Deze titel omvat de minimumleeftijd, het medisch getuigschrift, de opleiding, de kwalificatie en de aanwerving.

Titre 2: Conditions d'emploi. Ce titre fixe le contenu d'engagement maritime, les horaires de travail, la protection des salaires, le droit à un congé, au rapatriement et aux indemnités en cas de perte du navire, les effectifs et le développement des carrières et des aptitudes professionnelles et les possibilités d'emploi des gens de mer.

Titre 3: Logement, loisirs, alimentation et service de table.

Titre 4: Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale.

Titre 5: Respect et mise en application des dispositions. Ce titre définit les responsabilités de l'État du pavillon, de l'État du port et du fournisseur de main d'œuvre dans l'application de la Convention. Les annexes à la Convention relatives à ce titre contiennent des modèles de formulaires à utiliser dans le système prévu pour assurer le respect et l'application des dispositions de la Convention et illustrent comment ces formulaires doivent être remplis par les Membres et les armateurs.

Cette nouvelle Convention énonce des obligations strictes en matière de principes et de droits (les articles et les règles), tout en donnant aux Membres qui la ratifient une plus grande latitude que par le passé sur la manière de mettre en œuvre ces principes et droits dans le cadre de leur législation et de leur pratique nationale (les parties A et B du code). La Convention assure également (par le titre 5) que les principes et droits sont correctement respectés et appliqués.

Compte tenu des indications décrites ci-dessus, le présent exposé des motifs portera exclusivement sur la partie A du code de la Convention du travail maritime. La Belgique qui ratifie la Convention ne sera pas liée par les principes directeurs (partie B du code). Les dispositions de cette partie B n'ont effectivement pas un caractère obligatoire et leur application n'est pas susceptible d'un contrôle de la part des inspecteurs de l'État du port (titre 5). Les inspections ne viseront que les prescriptions pertinentes (les articles, les règles et les normes de la partie A du code).

3.1. Examen des articles

Le préambule de la Convention ne crée pas d'obligations juridiques mais fournit des informations sur le contexte global et sur la portée générale de la Convention par rapport aux autres instruments et principes internationaux.

Titel 2: Arbeidsvoorwaarden. Deze titel bepaalt de inhoud van de arbeidsovereenkomst, de werkuren, de bescherming van de lonen, het recht op vakantie, op repatriëring en schadevergoeding in geval van verlies van het schip, het personeel en de ontwikkeling van de loopbanen en de beroepsvaardigheden en de mogelijkheden inzake werkgelegenheid van de zeevarenden.

Titel 3: Huisvesting, vrije tijd, voeding en catering.

Titel 4: Bescherming van de gezondheid, geneeskundige verzorging, welzijn en bescherming inzake sociale zekerheid.

Titel 5: Conformiteit en tenuitvoerlegging van de bepalingen. Deze titel bepaalt de verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat, de havenstaat en de staat die arbeidskrachten levert binnen de toepassing van het Verdrag. De bijlagen bij het Verdrag betreffende deze titel bevatten modelformulieren die moeten worden gebruikt in het voorziene systeem om de naleving en de toepassing te waarborgen van de bepalingen van het verdrag en illustreren hoe deze formulieren moeten worden ingevuld door de Leden en de reders.

Dit nieuwe Verdrag vermeldt strikte verplichtingen inzake beginselen en rechten (de artikelen en de regels), maar geeft de Leden die het bekrachtigen, tegelijk een grotere bewegingsvrijheid dan in het verleden om deze beginselen en rechten uit te voeren in het kader van hun wetgeving en hun nationale praktijk (delen A en B van de code). Het Verdrag biedt (via titel 5) ook de zekerheid dat de beginselen en rechten correct worden nageleefd en toegepast.

Rekening houdend met bovengenoemde aanwijzingen, zal deze memorie van toelichting uitsluitend betrekking hebben op het deel A van de code van het Verdrag betreffende Maritieme Arbeid. België, dat het Verdrag bekrachtigt, zal niet gebonden zijn door de richtlijnen (deel B van code). De bepalingen van dit deel B zijn inderdaad niet verplichtend en de toepassing ervan kan niet worden gecontroleerd door de inspecteurs van de Havenstaat (titel 5). De inspecties zullen alleen betrekking hebben op de relevante bepalingen (de regels, de artikelen en de normen van deel A van de code).

3.1. Onderzoek van de artikelen

Het voorwoord van het verdrag schept geen juridische verplichtingen, maar geeft informatie over de globale context en over de algemene draagwijdte van het verdrag in vergelijking met de andere internationale instrumenten en beginselen.

L'article I^{er} relatif aux obligations générales engage les Membres qui ratifient la Convention à donner «plein effet» aux dispositions de la Convention afin de garantir le droit de tous les gens de mer à un emploi décent et précise qu'il sera donné plein effet à ces dispositions «conformément aux prescriptions de l'article VI». L'article VI est la disposition qui définit les facteurs de souplesse dans l'application de la Convention.

L'article I^{er} énonce aussi l'obligation générale pour les Membres de coopérer entre eux pour assurer l'application effective et le plein respect de la Convention.

L'article II contient une définition générale des termes utilisés à plusieurs reprises dans la Convention ainsi qu'une indication du champ d'application général de la Convention.

Concernant la question du champ d'application, la Convention s'applique, sauf disposition contraire expresse, à tous les «gens de mer ou marins», c'est-à-dire à toutes les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la Convention s'applique.

Le projet de loi d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime prévoit cette définition de «gens de mer ou marins» dans ses dispositions générales.

Le paragraphe 3 de l'article II de la Convention donne aux gouvernements une marge de manœuvre en leur permettant d'exclure certaines catégories de personnes du champ d'application de la Convention si leur appartenance «aux gens de mer» soulève un doute. Cette décision devra faire l'objet de consultations tripartites (gouvernement, armateurs, gens de mer) sur la catégorie particulière à exclure et être communiquée au directeur général du Bureau international du travail.

Pour ce qui concerne les navires battant pavillon belges, le projet de loi d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime entend par «gens de mer ou marin», les marins au sens de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail et de ses arrêtés d'exécution et les marins travaillant sous un autre statut que celui de salarié.

Par ailleurs, conformément à l'article II, paragraphe 3, de la Convention, le projet de loi donne la possibilité au Roi, après consultation des commissions paritaires concernées, de déterminer les catégories de personnes qui ne sont pas des gens de mer.

Artikel I betreffende de algemene verplichtingen verbindt de leden die het verdrag bekrachtigen ertoe om «volledige uitwerking» te geven aan de bepalingen van het verdrag om zo het recht van alle zeevarenden op behoorlijk werk te garanderen en stelt dat er volledige uitwerking aan deze bepalingen zal worden gegeven «conform de voorschriften van artikel VI». Artikel VI is de bepaling die de factoren vastlegt aan de hand waarvan het verdrag soepel kan worden toegepast.

Artikel 1 vermeldt ook de algemene verplichting voor de Leden om onderling samen te werken om te zorgen voor een daadwerkelijke toepassing en de volledige naleving van dit verdrag.

Artikel II bevat een algemene definitie van de termen die verscheidene malen worden gebruikt in het verdrag en een aanduiding van het algemene toepassingsveld van het verdrag.

Wat betreft het probleem van het toepassingsveld, is het verdrag behoudens uitdrukkelijk andersluidende bepaling van toepassing op alle «zeevarenden of zeelieden», dat wil zeggen op alle personen die zijn tewerkgesteld of aangeworven of die in eender welke hoedanigheid werken op een schip waarop het verdrag van toepassing is.

Het wetsontwerp tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid bevat deze definitie van «zeevarenden of zeelieden» in zijn algemene bepalingen.

Paragraaf 3 van artikel II van het Verdrag geeft de regeringen speelruimte door hen de mogelijkheid te bieden bepaalde categorieën van personen uit te sluiten van het toepassingsveld van het Verdrag, als er twijfel bestaat over het feit of ze behoren tot de categorie «zeevarenden». Aan deze beslissing moet tripartiet overleg (overheid, reders, zeevarenden) voorafgaan om de precieze categorie te bepalen die moet worden uitgesloten en de beslissing moet dan worden meegedeeld aan de directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau.

Wat de schepen betreft die onder de Belgische vlag varen, verstaat het wetsontwerp tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid onder «zeevarenden of zeelieden» de zeelieden in de zin van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen en haar uitvoeringsbesluiten en de zeelieden werkende onder een ander statuut dan deze van loontrekkende.

Bovendien biedt het wetsontwerp — conform artikel II, paragraaf 3, van het Verdrag — de Koning de mogelijkheid om, na overleg met de betrokken paritaire comités, de categorieën van personen te bepalen die geen zeevarenden zijn.

Les critères déterminant cette exclusion, tels que précisés dans la Résolution VII concernant l'information sur les groupes professionnels et son Annexe adoptée par la Conférence internationale du travail à sa 94^e session, sont les suivants :

— la durée du séjour à bord des personnes concernées;

— la fréquence des périodes de travail accomplies à bord;

— le lieu de travail principal;

— la raison d'être du travail à bord;

— la protection normalement accordée à ces personnes en ce qui concerne les conditions de travail et en matière sociale; il faut veiller à ce qu'elle soit comparable à celle dont elles jouissent au titre de la convention.

La Convention s'applique à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales.

Sous réserve de dispositions nationales contraires, la Convention ne s'applique pas :

— aux bâtiments qui naviguent exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire;

— aux navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et aux navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques;

— aux navires de guerre et aux navires de guerre auxiliaires.

Comme pour la notion de « gens de mer », le paragraphe 5 donne aux gouvernements une marge de manœuvre en leur permettant d'exclure certaines catégories de navires du champ d'application de la convention si leur appartenance à la notion de « navire » soulève un doute. Cette décision devra faire l'objet de consultations tripartites sur la catégorie particulière à exclure et être communiquée au directeur général du Bureau international du travail.

En cas de doute sur l'applicabilité de la Convention du travail maritime à un navire battant pavillon belge ou à une catégorie de navires battant pavillon belge, le projet de loi d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime confie le soin à la direction générale Transport maritime du SPF Mobilité et Transports de trancher la question à la suite de consultations menées auprès de la Commission paritaire concernée.

De criteria die deze uitsluiting bepalen, zoals vastgelegd in de Resolutie VII betreffende het verstrekken van inlichtingen over professionele groepen en de Bijlage ervan die werd goedgekeurd door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar 94^e zitting, zijn de volgende :

— de duur van het verblijf aan boord van de betrokken personen;

— de frequentie van de arbeidsperiodes uitgevoerd aan boord;

— de voornaamste arbeidsplaats;

— de reden van de aanwezigheid aan boord;

— de bescherming, die normaal aan die personen inzake arbeidsomstandigheden en sociale zaken wordt verleend; men moet erop toezien deze vergelijkbaar is met die waarvan zij in de zin van het verdrag genieten.

Het Verdrag is van toepassing op alle schepen die behoren tot openbare of privé-entiteiten en die normaal worden gebruikt voor commerciële activiteiten.

Onder voorbehoud van tegengestelde nationale bepalingen, is het Verdrag niet van toepassing op :

— schepen die uitsluitend varen op binnenwateren of in water binnen of in de nabije omgeving van beschutte wateren of zones waar een havenreglement van toepassing is;

— schepen die worden ingezet voor visvangst of een gelijkaardige activiteit of schepen die traditioneel gebouwd zijn zoals dhows en jonken;

— oorlogsschepen en hulpoorlogsschepen.

Net zoals voor het begrip « zeevarenden », biedt paragraaf 5 de regeringen de mogelijkheid bepaalde categorieën van schepen uit te sluiten van het toepassingsveld van het verdrag, als er twijfel rijst over het feit of ze behoren tot « de schepen ». Deze beslissing zal het voorwerp uitmaken van overleg tussen drie partijen over de bepaalde categorie die moet worden uitgesloten; deze beslissing moet worden meegedeeld aan de directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau.

In geval van twijfel inzake de toepasbaarheid van het Verdrag betreffende het maritieme werk op een schip dat onder de Belgische vlag vaart of op een categorie van schepen die onder de Belgische vlag varen, laat het wetsontwerp tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende Maritieme Arbeid de taak om een beslissing te nemen na overleg binnen het betrokken paritair comité over aan het directoraat-generaal Maritiem Vervoer (DGMV) van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

La Convention prévoit en outre une certaine souplesse pour tenir compte de la situation des petits navires (les navires d'une jauge brute inférieure à 200) qui n'effectuent pas de voyages internationaux et à bord desquels les gens de mer sont protégés par la législation nationale. Cette question doit être tranchée en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer concernées.

L'article III fait obligation à chaque Membre de «vérifier» que les dispositions de sa législation respectent, dans le contexte de la Convention, les droits et principes fondamentaux suivants :

- la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective;
- l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire;
- l'abolition effective du travail des enfants;
- l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession.

L'article IV demande à chaque Membre de garantir aux gens de mer des conditions de travail décentes dans les limites de sa juridiction et «conformément aux prescriptions de la présente Convention» (c'est-à-dire conformément aux dispositions pertinentes des articles, des règles et de la partie A du code).

L'article V constitue le fondement des dispositions relatives au respect et à l'application de la Convention qui figurent au titre 5.

Les paragraphes 2, 3 et 6 visent à encourager les Membres à exercer effectivement leur juridiction et leur contrôle sur les navires battant leur pavillon par l'adoption d'une approche systématique de la mise en application et du respect des normes légales (inspections régulières, des rapports, des mesures de suivi et l'engagement de poursuites).

Le paragraphe 4 mentionne les inspections volontaires d'un navire battant le pavillon d'un Membre lorsqu'il se trouve dans un port d'un autre Membre (mesures de contrôle par l'État du port), inspections visant à s'assurer qu'il respecte les prescriptions de la Convention.

Le paragraphe 5 demande également aux États Membres d'exercer effectivement leur juridiction et leur contrôle sur les services de recrutement et de placement des gens de mer établis sur leur territoire.

Le paragraphe 6 exige que chaque Membre fasse respecter sa législation en prévoyant des sanctions suffisantes ou d'autres mesures correctives compatibles avec le droit international pour décourager les infractions aux prescriptions de la convention.

Het Verdrag voorziet bovendien in een zekere soepelheid om rekening te houden met de situatie van kleine schepen (schepen met een bruto tonnage lager dan 200) die geen internationale reizen maken en aan boord waarvan de zeevarenden beschermd worden door het nationaal recht. Over dit probleem zal moeten worden beslist in overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden.

Artikel III legt elk Lid de verplichting op «na te gaan» dat de bepalingen van zijn wetgeving de volgende fundamentele rechten en principes naleven in de context van het Verdrag :

- de vrijheid van vereniging en de daadwerkelijke erkenning van het recht op collectief overleg;
- de afschaffing van elke vorm van dwangarbeid of verplichte tewerkstelling;
- de daadwerkelijke afschaffing van kinderarbeid;
- de uitroeiing van de discriminatie inzake werk en beroep.

Artikel IV vraagt elk Lid de zeevarenden billijke arbeidsvoorwaarden aan te bieden binnen de perken van zijn rechtspraak en «overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag» (dat wil zeggen overeenkomstig de relevante bepalingen van de artikelen, de regels en van deel A van de code).

Artikel V is de basis van de bepalingen inzake de naleving en de toepassing van het Verdrag die zijn opgenomen in titel 5.

Paragrafen 2, 3 en 6 zetten de Leden ertoe aan hun rechtspraak en hun controle van de schepen die onder hun vlag varen, daadwerkelijk toe te passen aan de hand van de goedkeuring van een systematische aanpak van de toepassing en de naleving van de wettelijke normen (regelmatige inspecties, verslagen, maatregelen voor de *follow-up* en het overgaan tot vervolging).

Paragraaf 4 vermeldt de -vrijwillige- inspecties van een schip dat onder de vlag van een Lid vaart, wanneer het zich in een haven van een ander Lid bevindt (controlemaatregelen door de havenstaat); deze inspecties hebben tot doel na te gaan of dat schip de voorschriften van het verdrag in acht neemt.

Paragraaf 5 vraagt de lidstaten ook om hun rechtspraak en hun controle op de aanwervings- en plaatsingsdiensten voor zeevarenden die zijn gevestigd op hun territorium, daadwerkelijk uit te voeren.

Paragraaf 6 eist dat elk Lid toeziet op de naleving van zijn wetgeving door voldoende sancties te bepalen of andere maatregelen die verenigbaar zijn met het internationaal recht om de inbreuken op de bepalingen van het verdrag te ontmoedigen.

Le paragraphe 7 établit le principe de l'interdiction d'un traitement plus favorable. La ratification de la Convention du travail maritime par un État ne doit pas entraîner de désavantage pour les navires battant son pavillon. Les dispositions du titre 5 appliquent ce principe via le contrôle par l'État du port. Ce contrôle signifie que tous les pays (qu'ils aient ratifié ou non la Convention) sont passibles d'inspection de leurs navires dans tout pays ayant ratifié la Convention et peuvent y être immobilisés s'ils ne respectent pas les normes minimales de la Convention.

L'article VI a trait à la structure de la Convention du travail maritime, déjà traitée ci-dessus. L'article VI introduit une certaine souplesse d'application qui a pour but de favoriser une large ratification.

Le paragraphe 2 prévoit des interactions entre les deux parties du code : les Membres doivent « dûment envisager » de s'acquitter de leurs obligations au titre de la partie A du code « de la manière prescrite dans la partie B du code ».

Le paragraphe 3 prévoit qu'un membre qui n'est pas en mesure de mettre en œuvre les principes et droits de la manière indiquée à la partie A du code peut « en appliquer les prescriptions par la voie de dispositions législatives, réglementaires ou autres qui sont équivalentes dans l'ensemble aux dispositions de la partie A ».

Le paragraphe 4 inclut la définition du concept « équivalent dans l'ensemble ». Une disposition nationale prescrivant des modalités d'application différentes de celles énoncées dans la partie A du code sera réputée « équivalente dans l'ensemble » si le Membre concerné « vérifie » que la législation pertinente ou une autre mesure d'application « favorise la pleine réalisation de l'objectif et du but général de la disposition ou des dispositions concernées de la partie A du code » et « donne effet à la disposition ou aux dispositions concernées de la partie A du code ».

L'article VII prévoit un mécanisme qui permet aux Membres d'agir dans les cas où il n'y a pas dans un pays donné d'organisations représentatives des armateurs ou des gens de mer susceptibles d'être consultées (ainsi que l'exigent un certain nombre de dispositions).

L'article VIII prévoit l'entrée en vigueur de la Convention douze mois après avoir été ratifiée par trente États Membres de l'OIT représentant au total au moins 33 % du tonnage brut mondial.

Paragraaf 7 legt het beginsel van het verbod op een voordeliger behandeling vast. De bekrachtiging van het Verdrag betreffende maritieme arbeid door een Staat mag geen nadeel berokkenen voor de schepen die onder diens vlag varen. De bepalingen van titel 5 passen dit principe toe via de controle door de havenstaat. Deze controle betekent dat de schepen van alle landen (ongeacht het feit of ze het Verdrag al dan niet hebben bekrachtigd) kunnen worden geïnspecteerd in elk land dat het Verdrag heeft bekrachtigd en dat ze daar aan de ketting kunnen worden gelegd, indien ze de minimumvoorwaarden van het Verdrag niet naleven.

Artikel VI heeft betrekking op de structuur van het Verdrag betreffende maritieme arbeid, die hierboven reeds werd geschetst. Artikel VI voert een zekere soepelheid inzake toepassing in die tot doel heeft een brede bekrachtiging in de hand te werken.

Paragraaf 2 voorziet in interacties tussen de twee delen van de code : de Leden moeten « het voornemen hebben » zich van hun verplichtingen in deel A van de code te kwijten « zoals voorgeschreven in deel B van de code ».

Paragraaf 3 voorziet dat een Lid dat niet in staat is de beginselen en rechten aan te wenden zoals aangeduid in deel A van de code, « de voorschriften ervan kan toepassen via wetsbepalingen, reglementaire bepalingen of andere bepalingen die, over het geheel genomen, gelijkwaardig zijn aan de bepalingen uit deel A ».

Paragraaf 4 bevat de definitie van het concept « over het algemeen genomen gelijkwaardig ». Een nationale bepaling die de toepassingsvoorwaarden voorschrijft die verschillend zijn van de voorschriften die zijn opgenomen in deel A van de code, zal als « over het geheel genomen gelijkwaardig worden beschouwd » als het betrokken Lid « verifieert » dat de relevante wetgeving of een andere toepassingsmaatregel « de volledige verwezenlijking bevordert van het doel en van de algemene doelstelling van de betrokken bepaling of bepalingen uit deel A van de code » en « uitvoering geeft aan de betrokken bepaling of bepalingen uit deel A van de code ».

Artikel VII voorziet in een mechanisme dat de Leden de mogelijkheid biedt te handelen in gevallen waarin er in een bepaald land geen representatieve organisaties van reders en zeevarenden zijn waarmee overleg kan worden gepleegd (zoals een aantal bepalingen vereisen).

Artikel VIII bepaalt dat het verdrag in werking treedt twaalf maanden nadat de bekrachtiging werd geregistreerd van dertig Leden van de IAO die in totaal minstens 33 % van de brutotonnage op wereldvlak vertegenwoordigen.

Par la suite, un Membre qui déposera son instrument de ratification (ultérieurement) devra appliquer la Convention douze mois après l'enregistrement.

L'article IX concerne la procédure de dénonciation qui est une disposition type figurant dans toutes les conventions de l'OIT.

L'article X contient la liste des Conventions adoptées depuis 1920 qui seront révisées par le nouvel instrument. Ces Conventions sont les suivantes :

— Convention (n° 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920 — ratifiée le 4 février 1925 et dénoncée le 19 avril 1988 par la Belgique;

— Convention (n° 8) sur les indemnités de chômage (naufrage), 1920 — ratifiée le 4 février 1925 par la Belgique;

— Convention (n° 9) sur le placement des marins, 1920 — ratifiée le 4 février 1925 par la Belgique;

— Convention (n° 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921 — ratifiée le 19 juillet 1926 par la Belgique;

— Convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926 — ratifiée le 3 octobre 1927 par la Belgique;

— Convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926 — ratifiée le 3 octobre 1927 par la Belgique;

— Convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936 — ratifiée le 11 avril 1938 par la Belgique;

— Convention (n° 54) des congés payés des marins, 1936 — ratifiée le 11 avril 1938 et dénoncée le 14 septembre 1967 par la Belgique;

— Convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936 — ratifiée le 11 avril 1938 par la Belgique;

— Convention (n° 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936 — ratifiée le 3 août 1949 par la Belgique;

— Convention (n° 57) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936 — ratifiée le 11 avril 1938 et dénoncée le 10 juin 2003 par la Belgique;

— Convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936 — ratifiée le 11 avril 1938 et dénoncée le 19 avril 1988 par la Belgique;

Vervolgens wordt dit Verdrag voor ieder Lid van kracht twaalf maanden na de datum waarop zijn bekrachtiging is geregistreerd.

Artikel IX heeft betrekking op de opzeggingsprocedure die een typebepaling is die in alle verdragen van de IAO is opgenomen.

Artikel X bevat de lijst van verdragen die zijn goedgekeurd sinds 1920 en die zullen worden herzien door het nieuwe instrument. Het gaat over de volgende verdragen :

— Verdrag (nr. 7) betreffende de minimumleeftijd (arbeid op zee), 1920 — bekrachtigd op 4 februari 1925 en opgezegd op 19 april 1988 door België;

— Verdrag (nr. 8) betreffende de vergoeding wegens werkloosheid (schipbreuk), 1920 — bekrachtigd op 4 februari 1925 door België;

— Verdrag (nr. 9) betreffende de bezorging van werk aan zeelieden, 1920 — bekrachtigd op 4 februari 1925 door België;

— Verdrag (nr. 16) betreffende het geneeskundig onderzoek der jongelieden (arbeid op zee), 1920 — bekrachtigd op 19 juli 1926 door België;

— Verdrag (nr. 22) betreffende het wervingscontract der zeelieden, 1926 — bekrachtigd op 3 oktober 1927 door België;

— Verdrag (nr. 23) betreffende de repatriëring van zeelieden, 1926 — bekrachtigd op 3 oktober 1927 door België;

— Verdrag (nr. 53) betreffende de bewijzen van bekwaamheid van officieren, 1936 — bekrachtigd op 11 april 1938 door België;

— Verdrag (nr. 54) betreffende de betaalde verlofdagen der zeelieden, 1936 — bekrachtigd op 11 april 1938 en opgezegd op 14 september 1967 door België;

— Verdrag (nr. 55) betreffende de verplichtingen van den reeder in geval van ziekte of ongeval overkomen aan zeelieden, 1936 — bekrachtigd op 11 april 1938 door België;

— Verdrag (nr. 56) betreffende de ziekteverzekering van zeelieden, 1936 — bekrachtigd op 3 augustus 1949 door België;

— Verdrag (nr. 57) betreffende den arbeidsduur aan boord van schepen en de bemanning, 1936 — bekrachtigd op 11 april 1938 en opgezegd op 10 juni 2003 door België;

— Verdrag (nr. 58) betreffende de minimumleeftijd (arbeid op zee), 1936 (herzien) — bekrachtigd op 11 april 1938 en opgezegd op 19 april 1988 door België;

— Convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946 — ratifiée le 5 décembre 1951 par la Belgique;

— Convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946 — ratifiée le 5 décembre 1951 par la Belgique;

— Convention (n° 70) sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946;

— Convention (n° 72) des congés payés des marins, 1946;

— Convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946 — ratifiée le 5 décembre 1951 par la Belgique;

— Convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946 — ratifiée le 5 décembre 1951 par la Belgique;

— Convention (n° 75) sur le logement des équipages, 1946;

— Convention (n° 76) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946;

— Convention (n° 91) sur les congés payés des marins (révisée), 1949 — ratifiée le 30 août 1962 par la Belgique;

— Convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949 — ratifiée le 30 août 1962 par la Belgique;

— Convention (n° 93) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949;

— Convention (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958;

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

— Convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970;

— Convention (n° 145) sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976;

— Convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976;

— Convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976 — ratifiée le 16 septembre 1982 par la Belgique;

— Protocole de 1996 relatif à la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976 — ratifié par la Belgique;

— Verdrag (nr. 68) betreffende de voeding en verzorging (bemanning van schepen), 1946 — bekrachtigd op 5 december 1951 door België;

— Verdrag (nr. 69) betreffende het bekwaamheidsdiploma van scheepskoks, 1946 — bekrachtigd op 5 december 1951 door België;

— Verdrag (nr. 70) betreffende de sociale zekerheid van zeelieden, 1946;

— Verdrag (nr. 72) betreffende de vakantie met behoud van loon van zeelieden, 1946;

— Verdrag (nr. 73) betreffende het geneeskundig onderzoek van zeelieden, 1946 — bekrachtigd op 5 december 1951 door België;

— Verdrag (nr. 74) betreffende de bewijzen van bekwaamheid van volmatroos, 1946 — bekrachtigd op 5 december 1951 door België;

— Verdrag (nr. 75) betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen, 1946;

— Verdrag (nr. 76) betreffende de gages, de arbeidsduur aan boord en de bemanningssterkte, 1946;

— Verdrag (nr. 91) betreffende de vakantie met behoud van loon van zeelieden (herzien), 1949 — bekrachtigd op 30 augustus 1962 door België;

— Verdrag (nr. 92) betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (herzien), 1949 — bekrachtigd op 30 augustus 1962 door België;

— Verdrag (nr. 93) betreffende de gages, de arbeidsduur aan boord en de bemanningssterkte (herzien), 1949;

— Verdrag (nr. 109) betreffende de gages, de arbeidsduur aan boord en de bemanningssterkte (herzien), 1958;

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

— Verdrag (nr. 134) betreffende het voorkomen van arbeidsongevallen (zeevarenden), 1970;

— Verdrag (nr. 145) betreffende de continuering van werkgelegenheid (zeevarenden), 1976;

— Verdrag (nr. 146) betreffende het jaarlijks verlof met behoud van loon (zeevarenden), 1976;

— Verdrag (nr. 147) betreffende de koopvaardij-schepen (minimumnormen), 1976 — bekrachtigd op 16 september 1982 door België;

— Protocol van 1996 met betrekking tot het verdrag (nr. 147) betreffende de koopvaardij-schepen (minimumnormen), 1976;

— Convention (n° 163) sur le bien-être des gens de mer, 1987;

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

— Convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987;

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

— Convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996;

— Convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996;

— Convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996 — ratifiée le 10 juin 2003 par la Belgique.

Cette liste inclut toutes les Conventions du travail maritime, à l'exception des Conventions n° 108 et n° 185 sur les pièces d'identité des gens de mer qui ont été révisées récemment et de la Convention n° 71 sur les pensions des gens de mer et la Convention n° 15 sur l'âge minimum (soutiers et chauffeurs) qui ne sont plus d'actualité dans ce secteur.

Les Conventions révisées resteront en vigueur pour les Membres qui les ont ratifiées et qui n'ont pas ratifié la nouvelle Convention mais elles seront fermées à toute nouvelle ratification.

Lorsque la nouvelle Convention entrera en vigueur, tout Membre qui l'aura déjà ratifiée ou qui la ratifiera ultérieurement sera réputé avoir dénoncé toute Convention adoptée après 1930 qu'il a ratifiée et qui a été désignée comme une Convention révisée à l'article X de la nouvelle Convention.

Les Conventions internationales du travail adoptées depuis 1930 contiennent en effet un article qui permet à une future Convention portant révision d'éliminer les effets des Conventions qu'elle révisé (mais pas les Conventions elles-mêmes).

Les articles XI et XII traitent, comme pour chaque Convention internationale du travail, des fonctions dépositaires.

L'article XIII invite le Conseil d'administration du BIT à mettre en place une commission tripartite spéciale. Celle-ci sera chargée d'examiner l'application de la nouvelle Convention et sera investie de fonctions déterminées en ce qui concerne la procédure d'amendement accélérée ou simplifiée. Elle se composera de deux représentants désignés par le gouvernement de chacun des membres ayant ratifié la nouvelle Conven-

— Verdrag (nr. 163) betreffende het welzijn van zeevarenden, 1987;

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

— Verdrag (nr. 165) betreffende de sociale zekerheid van zeevarenden (herzien), 1987;

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

— Verdrag (nr. 178) betreffende de arbeidsinspectie (zeevarenden), 1996;

— Verdrag (nr. 179) betreffende de aanwerving van en arbeidsbemiddeling voor zeevarenden, 1996;

— Verdrag (nr. 180) betreffende de arbeidsduur van zeevarenden en de bemanning van schepen, 1996 — bekrachtigd op 10 juni 2003 door België.

Deze lijst omvat alle verdragen betreffende maritieme arbeid met uitzondering van de Verdragen nr. 108 en 185 over de identiteitsdocumenten van de zeevarenden die onlangs werden herzien alsook Verdrag nr. 71 over de pensioenen van de zeevarenden en Verdrag nr. 15 over de minimumleeftijd (trimmers en chauffeurs) die niet actueel meer zijn in deze sector.

De herziene verdragen blijven van kracht voor de Leden die deze hebben bekrachtigd en die het nieuwe verdrag niet hebben bekrachtigd, maar ze zullen niet meer openstaan voor bekrachtiging door landen die deze verdragen nog niet hebben bekrachtigd.

Wanneer het nieuwe verdrag in werking zal treden, zal ervan uitgegaan worden dat elk Lid die het reeds zal hebben bekrachtigd of die het later zal bekrachtigen, alle na 1930 goedgekeurde verdragen die het heeft bekrachtigd en die worden beschouwd als een herzien verdrag in artikel X van het nieuwe verdrag, heeft opgezegd.

De internationale arbeidsverdragen die zijn goedgekeurd sinds 1930 bevatten immers een artikel dat een toekomstig verdrag tot herziening de gelegenheid biedt de gevolgen van de verdragen die het herziet, teniet te doen (maar niet de verdragen zelf).

De artikelen XI en XII behandelen, net zoals voor elk Internationaal Arbeidsverdrag, de functies van depositaris.

Artikel XIII nodigt de Raad van beheer van het Internationaal Arbeidsbureau ertoe uit een speciale tripartiete commissie op te richten. De opdracht van deze commissie zal erin bestaan de toepassing van het nieuwe verdrag te onderzoeken; ze zal een aantal specifieke functies krijgen met betrekking tot de versnelde of vereenvoudigde amendementprocedure. Ze zal bestaan uit twee vertegenwoordigers aange-

tion et de représentants des armateurs et des gens de mer choisis par le Conseil d'administration.

Les représentants gouvernementaux des Membres n'ayant pas ratifié la Convention pourront participer aux travaux de la commission, sans droit de vote.

Les articles XIV et XV portent sur la procédure d'amendement de la nouvelle Convention. L'article XIV dispose que la Convention peut être modifiée par la Conférence internationale du Travail en vertu de l'article 19 de la Constitution de l'OIT.

L'article XV introduit une des innovations de la nouvelle Convention, à savoir la modification de certaines dispositions du code par une procédure « accélérée » (ou procédure par acceptation tacite). Ce mécanisme a été élaboré pour permettre une mise à jour rapide des parties techniques du texte sans qu'on ait besoin de procéder à une révision complète de la Convention. Le code constitue effectivement la partie de la Convention qu'il faudra sans doute actualiser périodiquement.

L'article 3 du projet de loi portant assentiment à la Convention du travail maritime vise l'assentiment des Chambres aux amendements qui seraient apportés au Code de la Convention du travail maritime. Il évite ainsi la nécessité d'une loi d'assentiment particulière pour chaque amendement à l'annexe.

Il faut préciser que le projet de loi ne porte pas atteinte aux prérogatives des Chambres législatives en matière d'assentiment aux conventions et à leurs modifications. Au contraire, le projet de loi part du principe que l'assentiment explicite des Chambres législatives est une condition par rapport à toutes les modifications aux conventions, même celles qui sont adoptées sur la base d'une procédure de modification simplifiée. Il est vrai que l'assentiment à de telles modifications aux conventions, prévu par le projet de loi, a un caractère anticipatif et que les Chambres législatives ne connaissent pas le contenu exact de ces futures modifications, mais en contrepartie cet assentiment est donné seulement dans des limites bien déterminées, connues des Chambres législatives, et il ne concerne que des modifications non essentielles.

Les procédures de modification simplifiées de la Convention du travail maritime prévoient la possibilité pour un État d'exprimer son opposition à une certaine modification afin que celle-ci n'entre pas en vigueur vis-à-vis de cet État. Sur ce point, il convient pourtant de préciser que cette possibilité d'opposition à une modification sert surtout à empêcher qu'une modification adoptée entre en vigueur vis-à-vis de n'importe quel État, dans les cas où l'application de la prescrip-

wezen door de regering van elk van de Leden die het nieuwe verdrag hebben bekrachtigd en uit vertegenwoordigers van de reders en zeevarenden aangewezen door de Raad van Beheer.

De regeringsvertegenwoordigers van de Leden die het verdrag niet hebben bekrachtigd, kunnen deelnemen aan de werkzaamheden van de commissie, maar hebben geen stemrecht.

De artikelen XIV en XV hebben betrekking op de procedure tot wijziging van het nieuwe verdrag. Artikel XIV bepaalt dat het verdrag mag worden gewijzigd door de Internationale Arbeidsconferentie krachtens artikel 19 van de Grondwet van de IAO.

Artikel XV voert één van de nieuwigheden van het nieuwe verdrag in, namelijk de wijzigingen van een aantal bepalingen van de code door een « versnelde » procedure (of procedure van stilzwijgende goedkeuring). Dit mechanisme werd uitgewerkt om een snelle update mogelijk te maken van de technische delen van de tekst, zonder dat een volledige herziening van het verdrag noodzakelijk is. De code is daadwerkelijk het deel van het verdrag dat ongetwijfeld periodiek moet worden bijgewerkt.

Artikel 3 van het wetontwerp houdende instemming met het Verdrag betreffende maritieme arbeid strekt tot de instemming van de Kamers met de wijzigingen die aangebracht zouden worden in de Code van het Verdrag betreffende maritieme arbeid. Aldus wordt vermeden dat voor elke wijziging van de bijlage een aparte instemmingwet nodig is.

Het verdient te worden gepreciseerd dat het wetontwerp geen afbreuk doet aan de prerogatieven van de wetgevende kamers inzake de instemming met de verdragen en hun wijzigingen. Integendeel, het wetontwerp gaat ervan uit dat de uitdrukkelijke instemming van de wetgevende kamers is vereist met betrekking tot alle verdragswijzigingen, zelfs diegene die tot stand komen op basis van een vereenvoudigde wijzigingsprocedure. Weliswaar heeft die instemming met dergelijke verdragswijzigingen in het wetontwerp een voorafgaand karakter zonder dat de wetgevende Kamers op de hoogte zijn van de juiste inhoud van die toekomstige wijzigingen maar daartegenover staat dat de voorafgaande instemming slechts geldt binnen welbepaalde grenzen die gekend zijn door de wetgevende kamers en dat zij uitsluitend niet essentiële wijzigingen betreft.

De vereenvoudigde wijzigingsprocedures van het Verdrag betreffende maritieme arbeid voorzien in de mogelijkheid voor een Staat om verzet aan te tekenen tegen een bepaalde wijziging zodat deze niet voor die Staat in werking treedt. Op dit punt verdient het echter gepreciseerd te worden dat dergelijke mogelijkheid van verzet tegen een wijziging eerder de bedoeling heeft om in gevallen waar het blijkt dat de toepassing van een gewijzigde regel onoverkomelijke praktische

tion modifiée entraînerait des difficultés pratiques insurmontables. Dans ces cas, un nombre prédéfini et substantiel d'États doivent s'opposer à la modification. Dans de telles situations, le Roi peut faire le nécessaire pour exprimer l'opposition à la modification. Un tel acte est compris dans la compétence réservée par la Constitution au Roi de conclure les traités fédéraux, et le refus d'assentiment des Chambres législatives n'est pas nécessaire à cette fin. En dehors de cela, l'opposition par un État isolé a seulement un caractère théorique. Vu le contexte international du transport maritime, il n'est pas souhaitable, sans motifs impérieux, de porter préjudice à l'uniformité juridique internationale, offerte par la Convention du travail maritime. En outre, les navires battant le pavillon d'un État qui n'approuve pas certaines modifications devront malgré tout se conformer, en pratique, à cette prescription modifiée étant donné qu'ils font des voyages internationaux et qu'ils font relâche dans des ports d'autres États qui ont accepté cette modification. Avec cette précision, il paraît excessif de communiquer à l'avenir toutes les modifications aux Chambres législatives. En cas de doute sérieux, le gouvernement peut toujours communiquer une modification déterminée aux Chambres législatives si cela s'avère nécessaire.

De plus, la jurisprudence du Conseil d'État ne requiert pas que toutes les futures modifications soient communiquées aux Chambres législatives pour assurer la conformité de l'assentiment anticipatif avec l'article 167 de la Constitution tant qu'il est satisfait à deux autres conditions, en l'occurrence que les Chambres législatives connaissent les limites des futurs amendements et qu'ils indiquent expressément qu'ils donnent leur assentiment à ces amendements.

De plus, la procédure proposée avec le présent projet s'allie mieux avec l'exercice par le Roi de sa compétence réservée par la Constitution de conclure les traités fédéraux, y compris l'acceptation ou le refus explicite ou tacite de modifications en application d'une procédure de modification simplifiée.

Il faut également maintenir une certaine uniformité par rapport à d'autres lois portant assentiment aux traités dans lesquels se posaient des problèmes semblables et dans lesquels aucune disposition complémentaire n'a été ajoutée en matière de communication aux Chambres législatives des modifications apportées aux conventions et bénéficiant de la procédure d'assentiment anticipé dans un délai déterminé, afin de permettre auxdites Chambres de notifier en temps utile au gouvernement qu'elles n'approuvent pas une modification. Le Conseil d'État n'avait d'ailleurs pas de remarques à formuler concernant certains de ces projets de loi (voir avis n° 37.834/3 concernant un avant-projet de loi portant assentiment

problemen met zich mee zou brengen, alsnog te beletten dat de aangenomen wijziging in werking zou treden voor om het even welke Staat. In zulke gevallen moet een vooraf bepaald substantieel aantal Staten zich verzetten tegen de wijziging. In zulke gevallen kan de Koning het nodige doen om een verzet uit te drukken. Een dergelijke handeling is immers inbegrepen in de grondwettelijk voorbehouden bevoegdheid van de Koning om de federale verdragen te sluiten en een eventuele weigering van de instemming door de Wetgevende Kamers is daarvoor niet vereist. Daarbuiten heeft het verzet door een afzonderlijke Staat enkel een theoretische aard. Gezien het internationale karakter van het maritiem vervoer is het niet wenselijk om zonder zeer gegronde redenen afbreuk te doen aan de internationale juridische uniformiteit die door het Verdrag betreffende maritieme arbeid wordt geboden. Bovendien zouden in de praktijk de schepen die de vlag voeren van een Staat die bepaalde wijzigingen niet aanvaardt toch dat gewijzigde voorschrift moeten naleven omdat ze internationale reizen maken en havens aandoen van andere Staten die de betrokken wijziging wel hebben aanvaard. Met die verduidelijking schijnt het overdreven om voor de toekomst alle wijzigingen aan de wetgevende kamers mee te delen. In geval van ernstige twijfel kan de regering overigens indien nodig alsnog een bepaalde wijziging aan de Wetgevende Kamers voorleggen.

Daarnaast vereist de rechtspraak van de Raad van State niet dat alle toekomstige wijzigingen aan de Wetgevende Kamers worden meegedeeld, om de conformiteit van de voorafgaande instemming met artikel 167 van de Grondwet te verzekeren, zolang maar voldaan is aan twee andere voorwaarden, namelijk dat de Wetgevende Kamers de grenzen van de toekomstige wijzigingen kennen en dat ze uitdrukkelijk aangeven dat ze met die wijzigingen instemmen.

De met het ontwerp voorgestelde werkwijze sluit tevens ook beter aan bij de uitoefening door de Koning van zijn grondwettelijk voorbehouden bevoegdheid om de federale verdragen te sluiten, met inbegrip van het uitdrukkelijk of stilzwijgend aanvaarden of weigeren van wijzigingen onder de vereenvoudigde wijzigingsprocedures.

Er dient tevens een zekere uniformiteit bewaard te blijven ten aanzien van andere wetten houdende instemming met verdragen waarbij zich gelijkaardige problemen stelden en waarbij er geen bijkomende bepaling in de wet werd opgenomen met betrekking tot de mededeling aan de wetgevende Kamers van de verdragswijzigingen die genieten van de voorafgaandelijk instemming binnen een bepaalde termijn zodat zij aan de regering te bekwamer tijd kenbaar zouden kunnen maken dat ze een bepaalde wijziging niet goedkeuren. Met betrekking tot sommige van die wetsontwerpen had de Raad Van State overigens geen opmerkingen te formuleren (Cf. advies nr. 37.834/3 betreffende een voorontwerp van wet houdende in-

au protocole à la convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, de 1979, relatif aux métaux lourds, et aux Annexes, faits à Aarhus le 24 juin 1998; avis n° 38.031/3 concernant un avant-projet de loi «portant assentiment à la Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants, et aux annexes A, B, C, D, E et F, faites à Stockholm le 22 mai 2001; Avis n° 45.583/4 sur un avant-projet de loi portant assentiment au Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, fait à Londres le 2 mai 1996).

3.2. Examen des règles et du code

Les règles et le code sont précédés d'une « note explicative » destinée à aider les Membres à appliquer la Convention. Cette note porte sur la conception et la structure de la nouvelle Convention ainsi que sur les rapports entre les articles, les règles et le code et entre la partie A et la partie B de ce dernier. Elle est incluse dans la Convention mais ne doit pas être considérée comme faisant partie intégrante de celle-ci d'un point de vue juridique.

3.2.1. Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire — Titre 1^{er}

Le titre 1^{er} énonce les normes minimales devant être respectées avant qu'un marin puisse travailler à bord d'un navire.

La règle 1.1 prévoit qu'il doit avoir un âge minimum pour tout type de travail en mer qui ne peut être inférieur à seize ans. Un âge minimum supérieur est exigé dans certains cas.

La norme A1.1 prévoit l'interdiction du travail de nuit aux gens de mer de moins de dix-huit ans. Une dérogation au principe d'interdiction de travail de nuit des mineurs peut être accordée dans les cas restreint prévus par la Convention.

L'emploi de jeunes de moins de dix-huit ans est interdit lorsque le travail risque de compromettre leur santé ou leur sécurité.

En Belgique, ces matières sont régies par les réglementations suivantes :

— la loi du 16 mars 1971 sur le travail — articles 2, 6, 7, 9, 10 et 34*bis*;

— la convention collective de travail du 2 septembre 2009 fixant l'âge minimum de travail pour les marins;

stemming met het Protocol bij het Verdrag van 1979 betreffende grensoverschrijdende luchtverontreiniging over lange afstand, inzake zware metalen, en met de Bijlagen, gedaan te Aarhus op 24 juni 1998; advies nr. 38.031/3 betreffende een voorontwerp van wet houdende instemming met het Verdrag van Stockholm inzake persistente organische verontreinigende stoffen, en met de bijlagen A, B, C, D, E en F, gedaan te Stockholm op 22 mei 2001; Advies nr. 45.583/4 betreffende een voorontwerp van wet houdend instemming met het Protocol van 1996 tot wijziging van het Verdrag van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, gedaan te Londen op 2 mei 1996).

3.2. Onderzoek van de regels en van de code

De regels en de code worden voorafgegaan door een « verklarende nota » die de leden moet helpen het Verdrag toe te passen. Deze nota heeft betrekking op het ontwerp en de structuur van het nieuwe verdrag en op de verbanden tussen de artikelen, de regels en de code en tussen deel A en deel B van deze code. Ze is vervat in het verdrag, maar moet vanuit juridisch standpunt niet beschouwd worden als een onderdeel hiervan.

3.2.1. Vereiste minimumvoorwaarden voor het werk van zeelieden aan boord van een schip — Titel 1

Titel 1 vermeldt de minimumvoorwaarden die moeten worden nageleefd vooraleer een zeeman aan boord van een schip mag werken.

Regel 1.1 bepaalt dat er een minimumleeftijd moet zijn voor alle soorten maritieme arbeid; deze minimumleeftijd bedraagt zestien jaar. Een hogere minimumleeftijd is vereist in sommige gevallen.

De norm A1.1 voorziet in een verbod op nachtwerk voor zeevarenden jonger dan achttien jaar. Een afwijking van het beginsel van het verbod op nachtwerk kan worden toegekend in de strikte gevallen die worden bepaald door het Verdrag.

De tewerkstelling van min achttien-jarigen is verboden, wanneer het werk hun gezondheid of hun veiligheid kan schaden.

In België wordt deze materie geregeld door de volgende reglementeringen :

— de Arbeidswet van 16 maart 1971 — artikelen 2, 6, 7, 9, 10 en 34*bis*;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 2 september 2009 tot vaststelling van de minimumarbeidsleeftijd voor de zeevarenden;

— la convention collective de travail du 13 octobre 2011 fixant des dispositions s'appliquant aux ouvriers occupés par des entreprises dont l'activité habituelle est l'exécution de travaux de dragage;

— l'arrêté royal du 20 mai 1998 autorisant le travail de nuit pour l'exécution de certains travaux dans les entreprises ressortissant à la commission paritaire de la construction;

— l'arrêté royal du 3 mai 1999 relatif à la protection des jeunes au travail — article 8 et annexe B;

— l'arrêté royal du 12 mars 2003 concernant l'application des dispositions relatives au maintien de la durée du travail obligatoire des gens de mer à bord des navires faisant escale dans des ports belges;

— l'arrêté royal du 26 août 2003 autorisant les entreprises ressortissant à la Commission paritaire pour la marine marchande (CP 316) à occuper certains élèves-stagiaires la nuit et/ou le dimanche;

— l'arrêté royal du 11 avril 2012 autorisant les entreprises ressortissant à la Commission paritaire de la construction (CP 124) et dont l'activité habituelle consiste en l'exécution de travaux de dragage, à occuper certains jeunes travailleurs pendant la nuit.

La règle 1.2. stipule que le marin doit également être en possession d'un certificat médical attestant son aptitude à exercer ses fonctions en mer.

La norme A1.2 précise que la nature de l'examen médical et du certificat correspondant doit être déterminé par l'autorité compétente après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer.

Les certificats médicaux doivent être délivrés par un médecin dûment qualifié et être fournis en anglais pour les gens de mer travaillant à bord de navires effectuant normalement des voyages internationaux.

La durée de validité d'un certificat, déterminé par la loi du pays, est la suivante :

— de deux ans au maximum à moins que le marin n'ait moins de dix-huit ans, auquel cas elle est d'un an;

— de six ans au maximum pour un certificat se rapportant à la perception des couleurs.

Lorsque la validité d'un certificat vient à expiration dans le courant d'un voyage, cette validité sera prolongée jusqu'au prochain port d'escale où le marin

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 13 oktober 2011 tot vaststelling van specifieke bepalingen met betrekking tot de tewerkstelling van arbeiders in de ondernemingen waarvan de gewone activiteit bestaat in het uitvoeren van baggerwerken;

— het koninklijk besluit van 20 mei 1998 betreffende de nachtarbeid voor het uitvoeren van bepaalde werken in ondernemingen die onder het Paritair Comité voor het Bouwbedrijf ressorteren;

— het koninklijk besluit van 3 mei 1999 betreffende de bescherming van de jongeren op het werk — artikel 8 en annexe B;

— het koninklijk besluit van 12 maart 2003 houdende handhaving van de verplichte arbeidstijd voor zeevarenden aan boord van schepen die Belgische havens aandoen;

— het koninklijk besluit van 26 augustus 2003 waarbij aan de ondernemingen die ressorteren onder het Paritair Comité voor de koopvaardij (PC 316) de toelating wordt verleend om sommige leerling-stagiairs 's nachts en/of op zondag tewerk te stellen;

— het koninklijk besluit van 11 april 2012 waarbij de toelating wordt verleend aan de ondernemingen die onder het Paritair Comité voor het bouwbedrijf (PC 124) ressorteren en waarvan de gewone activiteit bestaat in het uitvoeren van baggerwerken, om sommige jeugdige werknemers 's nachts tewerk te stellen.

Regel 1.2. bepaalt dat de zeeman ook in het bezit moet zijn van een geneeskundig getuigschrift, waaruit blijkt dat hij geschikt is om zijn taken op zee uit te voeren.

De norm A1.2 bepaalt dat de aard van het geneeskundig onderzoek en het overeenstemmende getuigschrift moet worden bepaald door de bevoegde overheid na overleg met de organisaties van reders en zeevarenden.

De geneeskundige getuigschriften moeten worden verstrekt door een gekwalificeerde arts en opgesteld zijn in het Engels voor de zeevarenden die aan boord van schepen werken die normaal internationale reizen maken.

De geldigheidsduur van een getuigschrift, die wordt bepaald door de wet van het land, bedraagt :

— maximum twee jaar tenzij de zeeman jonger is dan achttien jaar; in dit geval is de geldigheidsduur één jaar;

— maximum zes jaar voor een getuigschrift dat betrekking heeft op de waarneming van kleuren.

Wanneer de geldigheidsduur van een getuigschrift verstrijkt tijdens een reis, blijft het getuigschrift geldig tot de volgende aanleghaven, waar de zeeman een

pourra se faire délivrer un certificat médical par un médecin qualifié, à condition que cette période n'excède pas trois mois.

Les certificats délivrés conformément aux prescriptions de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW), ou conformes en substance à ces prescriptions, sont considérés comme répondant à ces prescriptions et sont donc acceptables.

La réglementation belge est conforme aux prescriptions de la règle 1.2 relative au certificat médical et à la norme y afférente.

Les dispositions de la règle 1.2. sont reprises dans :

— la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail, titre VI — Contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer — article 31;

— la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation — article 4;

— l'arrêté ministériel du 17 janvier 1980 déterminant les aptitudes physiques et mentales requises pour être inscrit comme marin (homme ou femme), ou shoreganger (homme ou femme) au Pool des marins de la marine marchande;

— l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime;

— l'arrêté royal du 12 mars 2003 concernant l'application des dispositions relatives au maintien de la durée du travail obligatoire des gens de mer à bord des navires faisant escale dans des ports belges;

— l'arrêté royal du 28 mai 2003 relatif à la surveillance de la santé des travailleurs;

— l'arrêté royal du 24 mai 2006 concernant des brevets pour des gens de mer.

La règle 1.3. exige que le marin soit en possession de la formation et des qualifications nécessaires pour pouvoir exercer ses fonctions à bord des navires. La Convention contient une disposition garantissant que tous les gens de mer posséderont une formation de base à la sécurité individuelle à bord des navires.

La Convention dispose également que les formations et brevets conformes aux instruments adoptés par l'OMI seront considérés comme répondant aux prescriptions de la règle.

Les obligations découlant de la Convention n° 74 sur les certificats de capacité de matelot qualifié, ratifiée par la Belgique le 5 décembre 1951, doivent toujours être respectées.

gekwalficeerd arts een geneeskundig getuigschrift kan laten opmaken, op voorwaarde dat die periode niet meer dan drie maanden bedraagt.

De getuigschriften die worden afgeleverd overeenkomstig de bepalingen van het Internationaal Verdrag van 1978 inzake opleiding, diplomering en wacht-dienst, zoals gewijzigd (STCW), of die in hoofdzaak conform deze bepalingen zijn, worden beschouwd als getuigschriften die tegemoetkomen aan deze bepalingen en dus aanvaardbaar zijn.

De Belgische reglementering is conform de voorschriften van regel 1.2 betreffende het geneeskundig getuigschrift en de bijhorende norm.

De bepalingen van regel 1.2. zijn opgenomen in :

— de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen, titel VI — Arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen — artikel 31;

— de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen — artikel 4;

— het ministerieel besluit van 17 januari 1980 waarbij de lichamelijke en geestelijke vereisten worden bepaald die gevergd worden om als zeeman (man of vrouw), of shoreganger (man of vrouw) te kunnen ingeschreven worden in de Pool van de zeelieden ter koopvaardij;

— het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement;

— het Koninklijk besluit van 12 maart 2003 houdende handhaving van de verplichte arbeidstijd voor zeevarenden aan boord van schepen die Belgische havens aandoen;

— het Koninklijk besluit van 28 mei 2003 betreffende het gezondheidstoezicht op de werknemers;

— het koninklijk besluit van 24 mei 2006 inzake vaarbevoegdheidsbewijzen voor zeevarenden.

Regel 1.3. eist dat de zeeman beschikt over de nodige opleiding en kwalificaties om zijn functie aan boord van het schip te kunnen uitvoeren. Het Verdrag bevat een bepaling die waarborgt dat alle zeevarenden een basisopleiding individuele veiligheid aan boord van schepen moeten volgen.

Het Verdrag bepaalt eveneens dat de opleidingen en getuigschriften die conform de instrumenten zijn die zijn goedgekeurd de IMO, zullen worden beschouwd als instrumenten die beantwoorden aan de voorschriften van de regel.

De verplichtingen die voortvloeien uit het Verdrag nr. 74 betreffende de bewijzen van bekwaamheid van volmatroos, dat door België werd bekrachtigd op 5 december 1951, moeten altijd worden nageleefd.

La réglementation belge est conforme aux dispositions de la règle 1.3. reprises dans les textes suivants :

— la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation — article 4; et

— l'arrêté royal du 24 mai 2006 concernant les brevets pour les gens de mer.

La règle 1.4. sur le recrutement et le placement stipule que le marin est en droit d'avoir accès à un système efficient, adéquat et transparent pour trouver gratuitement un emploi à bord d'un navire.

La Convention indique que tout Membre doit veiller à ce que les services de recrutement et de placement opérant sur son territoire se conforment aux normes énoncées dans le code.

La Convention fait obligation aux États du pavillon d'exiger des armateurs ayant recours à des services de recrutement et de placement établis dans des pays où la Convention n'est pas applicable de veiller à ce que ces services soient conformes aux prescriptions énoncées dans le code. À ce sujet, le paragraphe 9 de la norme A1.4 prescrit que les armateurs doivent s'acquitter de leur obligation à cet égard « dans la mesure du possible ».

La norme A1.4 établit une distinction entre services publics et services privés. Le paragraphe 1^{er} dispose que les services publics doivent être gérés de façon à protéger et promouvoir les droits des gens de mer en matière d'emploi.

Le paragraphe 2 de la norme prévoit la mise en place obligatoire d'un système normalisé de licence ou d'agrément ou d'une autre forme de réglementation applicable aux services privés de recrutement qui sont établis sur le territoire du Membre.

Si un service de recrutement et de placement de gens de mer, destiné aux ressortissants nationaux souhaitant travailler à bord de navires battant pavillon national, est géré par des organisations de gens de mer sur le territoire du Membre, sa gestion doit être conforme à la norme de la Convention (paragraphe 3).

Le paragraphe 5 énonce les prescriptions minimales applicables aux systèmes de réglementation des services privés.

Le paragraphe 7 exige que des mécanismes et procédures soient mis en place en vue de permettre d'instruire des plaintes sur les activités exercées par les services publics ou privés de recrutement ou de placement opérant dans l'État membre.

De Belgische reglementering is conform de bepalingen van regel 1.3 die zijn opgenomen in de volgende teksten :

— de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen — artikel 4;

— het koninklijk besluit van 24 mei 2006 inzake vaarbevoegdheidsbewijzen voor zeevarenden.

Regel 1.4. betreffende aanwerving en arbeidsbemiddeling bepaalt dat de zeeman toegang moet hebben tot een efficiënt, bruikbaar en doorzichtig systeem om zonder kosten een baan aan boord van een schip te vinden.

Het Verdrag stelt dat elk Lid erop moet toezien dat de aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten op diens grondgebied zich houden aan de normen uit de code.

Het Verdrag verplicht de vlaggenstaten dat ze van de reders die een beroep doen op de aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten die gevestigd zijn in landen waar het verdrag niet van toepassing is, eisen dat dezen erop toezien dat deze diensten overeenkomstig de voorschriften van de code zijn. Hiertoe bepaalt paragraaf 9 van de norm A1.4 dat de reders zich in dit opzicht « in de mate van het mogelijke » van hun verplichting moeten kwijten.

De norm A1.4 legt een onderscheid vast tussen overheidsdiensten en privédiensten. Paragraaf 1 bepaalt dat de overheidsdiensten zodanig moeten worden beheerd dat de rechten van zeevarenden inzake werkgelegenheid beschermd en ondersteund worden.

Paragraaf 2 van de norm voorziet in de verplichte invoering van een genormaliseerd systeem voor vergunning of toestemming of een andere vorm van reglementering die van toepassing is op de privé-aanwervingsdiensten die zijn gevestigd op het grondgebied van het Lid.

Als een aanwervings- of arbeidsbemiddelingsdienst voor zeevarenden, bestemd voor nationale onderdanen die wensen te werken aan boord van schepen die onder de nationale vlag varen, beheerd wordt door organisaties van zeevarenden op het grondgebied van het Lid, moet het beheer ervan beantwoorden aan de norm van het verdrag (paragraaf 3).

Paragraaf 5 vermeldt de minimumvoorschriften die van toepassing zijn op de reglementeringssystemen van de privédiensten.

Paragraaf 7 vereist dat er procedures en technieken worden ingevoerd om klachten te kunnen onderzoeken over de activiteiten van de privé- of openbare aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten die actief zijn in de Lidstaat.

Le paragraphe 8 de la norme A1.4 demande au Membre d'informer ses ressortissants sur les problèmes pouvant résulter d'un engagement sur un navire d'un État n'ayant pas ratifié la convention.

La réglementation belge est conforme aux dispositions de la règle 1.4.

Le recrutement et le placement des gens de mer sont régis principalement par :

— la loi-programme du 17 juin 2009 (le Pool des marins de la marine marchande est dorénavant intégré à la Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins);

— la loi de 24 juillet 1987 sur le travail temporaire, le travail intérimaire et la mise de travailleurs à la disposition d'utilisateurs;

— l'arrêté-loi du 7 février 1945 concernant la sécurité sociale des marins de la marine marchande;

— l'arrêté royal du 9 avril 1965 relatif au Pool des marins de la marine marchande;

— l'arrêté ministériel du 4 février 1980 déterminant les règles suivant lesquelles sont établies les listes des marins (hommes ou femmes), inscrits au Pool des marins de la marine marchande, disponibles pour un engagement ainsi que l'ordre selon lequel ils doivent être engagés;

— la convention collective de travail n° 38 du 6 décembre 1983 concernant le recrutement et la sélection de travailleurs;

— la convention collective de travail du 24 juin 2005 fixant les conditions et les modalités du travail intérimaire dans la Construction;

— la convention collective de travail du 24 juin 2005 sur la mise à disposition de personnel;

— la convention collective de travail du 13 octobre 2011 fixant des dispositions s'appliquant aux ouvriers occupés par des entreprises dont l'activité habituelle est l'exécution de travaux de dragage.

Les régions et les communautés sont compétentes pour le placement des marins et l'organisation des bureaux privés pour le placement spécialisés dans le secteur nautique (paragraphe 1^{er}, 2, 3, 5 et 7 de la norme A1.4).

Paragraaf 8 van de norm A1.4 vraagt elk Lid zijn onderdanen in kennis te stellen van de problemen die zich kunnen voordoen bij indiensttreding op een schip dat onder de vlag vaart van een Staat die het verdrag niet heeft bekrachtigd.

De Belgische reglementering is conform de bepalingen van regel 1.4.

De aanwerving en de plaatsing van zeevarenden wordt voornamelijk geregeld door :

— de programmawet van 17 juni 2009 (de Pool van de Zeelieden ter Koopvaardij geïntegreerd in de Hulp- en Voorzorgskas voor zeevarenden);

— de wet van 24 juli 1987 betreffende de tijdelijke arbeid, de uitzendarbeid en het ter beschikking stellen van werknemers ten behoeve van gebruikers;

— de Besluitwet van 7 februari 1945 betreffende de maatschappelijke veiligheid van de zeelieden ter koopvaardij;

— het koninklijk besluit van 9 april 1965 betreffende de Pool van de zeelieden ter koopvaardij;

— het ministerieel besluit van 4 februari 1980 tot vaststelling van de regels voor het opstellen van de lijsten van de voor aanwerving beschikbare zeelieden (mannen of vrouwen), die ingeschreven zijn in de Pool van de zeelieden ter koopvaardij, alsmede voor de rangorde bij hun aanwerving;

— de collectieve arbeidsovereenkomst n° 38 van 6 december 1983 betreffende de werving en selectie van werknemers;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 24 juni 2005 betreffende vaststelling van de voorwaarden en modaliteiten van de uitzendarbeid in het Bouwbedrijf;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 24 juni 2005 betreffende ter beschikking stellen van personeel;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 13 oktober 2011 tot vaststelling van specifieke bepalingen met betrekking tot de tewerkstelling van arbeiders in de ondernemingen waarvan de gewone activiteit bestaat in het uitvoeren van baggerwerken.

De gewesten en de gemeenschappen zijn bevoegd voor de plaatsing van de zeelieden en de organisatie van de privé-plaatsingsdiensten die zijn gespecialiseerd in de zeevaartsector (paragrafen 1, 2, 3, 5 et 7 van de norm A1.4).

3.2.2. Conditions d'emploi — Titre 2

Le titre 2 porte sur les conditions d'emploi c'est-à-dire les conditions dans lesquelles le contrat est conclu, les salaires, les congés annuels, le rapatriement, l'obligation que le navire dispose d'effectifs qualifiés en nombre suffisant pour garantir la sécurité du milieu du travail, etc.

La règle 2.1. porte sur les conditions dans lesquelles un marin conclut un contrat d'engagement maritime. Elle a pour objet de garantir que le marin signe son contrat d'engagement en toute connaissance de cause.

La norme A2.1, dans son paragraphe 1^{er}, fait obligation aux Membres de réglementer différents aspects des contrats dont sont titulaires les gens de mer sur les navires qui battent leur pavillon. L'une des conditions est que les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime « signé par le marin et l'armateur ou son représentant, ou, lorsqu'ils ne sont pas salariés, d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable ». Les gens de mer doivent pouvoir l'examiner et demander conseil avant de le signer.

Le paragraphe 1^{er} stipule également que les gens de mer doivent facilement avoir accès à des informations sur leurs conditions d'emploi lorsqu'ils sont à bord du navire, et celles-ci doivent être disponibles pour le capitaine du navire ainsi que pour les fonctionnaires de l'autorité compétente.

D'autre part, tout marin doit recevoir un document mentionnant ses états de service à bord du navire (celui-ci ne doit contenir aucune indication quant à la qualité de son travail ou son salaire).

Lorsque le contrat d'engagement est constitué pour tout ou partie par une convention collective, un exemplaire de cette convention doit être tenu à disposition à bord, les dispositions pertinentes étant en anglais (paragraphe 2), sauf sur les navires n'effectuant que des trajets domestiques.

Le paragraphe 4 de la norme exige des Membres qu'ils adoptent une législation indiquant les mentions à inclure dans tous les contrats d'engagement maritime régis par le droit national, notamment l'identité du marin et de l'armateur signataires du contrat, la fonction à laquelle le marin doit être affecté, le montant du salaire du marin, les conditions de la cessation du contrat ainsi que les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur.

Les paragraphes 5 et 6 de la norme ont trait à la question de la durée minimale du préavis devant être

3.2.2. Arbeidsvoorwaarden — Titel 2

Titel 2 betreft de arbeidsvoorwaarden, dit wil zeggen de voorwaarden waaronder de overeenkomst wordt gesloten, de lonen, het jaarlijks verlof, de repatriëring, de verplichting dat elk schip over een voldoende aantal gekwalificeerde zeevarenden aan boord moet beschikken om de veiligheid van het werkmilieu te garanderen, enz.

Regel 2.1. betreft de voorwaarden waaronder de zeeman een maritieme arbeidsovereenkomst sluit. De regel heeft tot doel te garanderen dat de zeeman zijn arbeidsovereenkomst met volle kennis van zaken ondertekent.

Norm A2.1, paragraaf 1, verplicht er de Leden toe een regelgeving uit te werken met betrekking tot de verschillende aspecten van de overeenkomsten van de zeevarenden op de schepen die onder hun vlag varen. Een van de voorwaarden is dat de zeevarenden in het bezit moeten zijn van een maritieme arbeidsovereenkomst ondertekend door de zeeman, de reder of zijn afgevaardigde of wanneer ze niet bezoldigd zijn van een document dat het bewijs levert van een contractuele of vergelijkbare afspraak. Alvorens te tekenen moeten de zeevarenden het document kunnen onderzoeken en advies vragen.

Paragraaf 1 bepaalt bovendien dat de zeevarenden zonder problemen toegang moeten hebben tot informatie over de werkomstandigheden wanneer ze zich aan boord bevinden en dat die informatie beschikbaar moet zijn voor de kapitein van het schip en voor de ambtenaren van de bevoegde overheid.

Anderzijds moet elke zeeman een document krijgen met daarop zijn dienststaten aan boord van het schip (dit document mag geen enkele verwijzing bevatten in verband met de kwaliteit van zijn werk of zijn loon).

Wanneer de maritieme arbeidsovereenkomst geheel of gedeeltelijk gevormd wordt door een collectieve overeenkomst, wordt een exemplaar van die collectieve overeenkomst aan boord ter beschikking gehouden waarbij de relevante bepalingen in het Engels zijn opgesteld (paragraaf 2), behalve op schepen die enkel thuistrajecten doen.

Paragraaf 4 van de norm verplicht de Leden ertoe een wetgeving aan te nemen met de vermeldingen die moeten worden opgenomen in alle maritieme arbeidsovereenkomsten geregeld door het nationaal recht met name de identiteit van de zeeman en de reder die de overeenkomst ondertekenen, het bedrag van het loon van de zeeman, de voorwaarden met betrekking tot de beëindiging van de overeenkomst alsook de prestaties inzake gezondheidsbescherming en sociale zekerheid die de reder aan de zeeman moet leveren.

Paragrafen 5 en 6 van de norm betreffen de minimumduur van de opzegging die wordt gegeven

donné en cas de résiliation anticipée du contrat d'engagement par le marin ou l'armateur. Le délai de préavis ne peut être inférieur à sept jours. Les circonstances pouvant justifier la cessation immédiate et sans préavis du contrat ou moyennant un préavis d'une durée inférieure au minimum en vertu de la législation nationale ou d'une convention collective y sont notamment indiquées.

En Belgique, ces matières sont régies par :

— la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail (Titre VI sur le contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer — chapitre II — De l'engagement des marins : articles 31, 32, 33, 34, 37, 40, 41 et 42 et chapitre VIII — De la fin et de la rupture du contrat d'engagement);

— la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires — articles 11 et 19;

— la convention collective de travail du 1^{er} février 2006 pour les capitaines et officiers inscrits au Pool belge des marins de la marine marchande, occupés par une société belge;

— la convention collective de travail du 14 décembre 2005 pour le personnel marin inscrit au Pool des marins et qui sont employés à bord des navires shortsea battant le pavillon belge;

— la convention collective de travail du 2 février 2005 sur les conditions de travail et de rémunération pour les employeurs et travailleurs des entreprises qui exploitent des remorqueurs, dont l'activité de remorquage consiste en du « transport maritime » et;

— la convention collective de travail du 8 mai 2003 pour marins subalternes inscrits au Pool belge des marins de la marine marchande, occupés par une société belge;

— la convention collective de travail du 13 octobre 2011 fixant des dispositions spécifiques s'appliquant aux ouvriers occupés par des entreprises dont l'activité habituelle est l'exécution de travaux de dragage.

La tenue en anglais des documents mentionnés à la norme A2.1, paragraphe 2, n'est pas explicitement prévue par la réglementation belge. En pratique, les contrats d'engagement et les conventions collectives applicables sont traduits en anglais et tenus à bord. Néanmoins, une telle obligation pourrait être envisagée par une convention collective de travail rendue obligatoire.

voor de vervroegde beëindiging van de maritieme overeenkomst door de zeeman of de reder waarbij die duur niet minder dan zeven dagen mag bedragen. Er wordt ook melding gemaakt van de omstandigheden die de onmiddellijke stopzetting van de overeenkomst rechtvaardigen zonder opzegging of mits een opzegging onder het minimum op basis van de nationale wetgeving of een collectieve overeenkomst.

De Belgische wetgeving terzake wordt geregeld door :

— de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen (Titel VI betreffende de Arbeids-overeenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen — hoofdstuk II — Aanwerving van zeelieden : artikelen 31, 32, 33, 34, 37, 40, 41 et 42 en hoofdstuk VIII — Einde en verbreking van de arbeidsovereenkomst);

— de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités — artikelen 11 en 19;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 1 februari 2006 voor kapiteins en officieren ingeschreven in de Belgische pool der zeelieden ter koopvaardij tewerkgesteld door een Belgische maatschappij;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 14 december 2005 voor Zeevarenden ingeschreven in de Pool der Zeelieden en die worden tewerkgesteld op shortsea schepen die de Belgische vlag voeren;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 2 februari 2005 betreffende de loon- en arbeidsvoorwaarden voor de werkgevers en de werknemers van de ondernemingen die sleepboten exploiteren, waarvan de verrichte sleepactiviteit « zeevervoer » is en;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 8 mei 2003 voor scheepsgezellen ingeschreven in de Belgische pool der zeelieden ter koopvaardij tewerkgesteld door een Belgische maatschappij;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 13 oktober 2011 tot vaststelling van specifieke bepalingen met betrekking tot de tewerkstelling van arbeiders in de ondernemingen waarvan de gewone activiteit bestaat in het uitvoeren van baggerwerken.

Het bijhouden van de documenten bedoeld in norm A2.1, paragraaf 2, is niet uitdrukkelijk voorzien in de Belgische regelgeving. In de praktijk worden de maritieme arbeidsovereenkomst en de van toepassing zijnde collectieve overeenkomsten in het Engels vertaald en bijgehouden aan boord. Een dergelijke verplichting zou evenwel in uitzicht kunnen worden gesteld door middel van een algemeen verbindend verklaarde collectieve arbeidsovereenkomst.

La Convention prévoit également de mentionner, dans le contrat d'engagement, la date et le lieu de naissance du marin et le congé payé annuel.

Dans la législation belge, la date et le lieu de naissance du marin sont mentionnés dans le livret du marin et non dans le contrat d'engagement. Quant au congé annuel, ce dernier est réglé par des conventions collectives qui sont traduites en anglais et tenues à bord du navire.

Ces dispositions nationales prescrivent des modalités d'application différentes de celles énoncées dans la norme A2.1, paragraphe 4, a et f. Ces dispositions peuvent toutefois être considérées comme étant «équivalentes dans l'ensemble». Elles favorisent effectivement la pleine réalisation de l'objectif et du but général de la règle A2.1 en question et donnent effet aux dispositions de la norme A2.1, paragraphe 4, a et f.

La Convention mentionne aussi que le contrat d'engagement maritime doit comprendre les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale devant être assurées au marin par l'armateur ainsi que le droit du marin au rapatriement (Norme A2.1, paragraphe 4, h) et i).

Pour que la Belgique puisse être conforme aux dispositions décrites ci-dessus, le texte des chapitre V (des soins médicaux, des frais de déplacement et de la rémunération garantie en cas de maladie ou d'accident) et VI (du rapatriement au lieu d'engagement) de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail devra être intégré en annexe des conventions collectives applicables.

La règle 2.2 traite des salaires et énonce la prescription fondamentale selon laquelle les gens de mer doivent être rétribués pour leur travail régulièrement et intégralement conformément à leur contrat d'engagement.

Il est demandé, au paragraphe 1 de la norme A2.2, que les sommes dues aux gens de mer soient versées à des intervalles n'excédant pas un mois. Concernant les modes de paiement, la norme contient des prescriptions obligatoires.

Les gens de mer ont le droit de recevoir un relevé mensuel de leur salaire, sur lequel doivent figurer toutes les déductions autorisées (paragraphe 2).

À leur demande, une partie du salaire des gens de mer peut être régulièrement envoyée, lorsqu'ils sont en mer, à leur famille, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit (paragraphe 3 et 4).

Les frais retenus pour effectuer les virements requis (paragraphe 3 et 4) doivent être raisonnables et les

Het Verdrag bepaalt tevens dat er in de maritieme arbeidsovereenkomst melding moet worden gemaakt van de datum en plaats van geboorte van de zeeman en het jaarlijks verlof.

In de Belgische wetgeving worden de datum en plaats van geboorte van de zeeman vermeld in het zeemansboekje en niet in de arbeidsovereenkomst. Het jaarlijks verlof wordt geregeld bij collectieve arbeidsovereenkomsten die in het Engels worden vertaald en aan boord worden bewaard.

Deze nationale bepalingen voorzien in toepassingsmodaliteiten die verschillen van deze vermeld in de norm A2.1, paragraaf 4, a en f. Deze bepalingen kunnen evenwel worden beschouwd als «over het geheel gelijkwaardig». Zij bevorderen effectief de volledige realisatie van de doelstelling en van het algemeen doel van de betreffende regel A2.1 en geven uitwerking aan de bepalingen van norm A2.1, paragraaf 4, a en f.

Het Verdrag bepaalt ook dat de overeenkomst melding moet maken van de prestaties inzake gezondheidsbescherming en sociale zekerheid die de reder aan de zeeman moet leveren alsook van het recht van de zeeman op repatriëring (Norm A2.1, par. 4, h) en i).

Opdat België zich kan conformeren aan de bovenvermelde voorschriften, moet de tekst van de hoofdstukken V (gezondheidszorgen, vervoerskosten en gewaarborgd loon in geval van ziekte of ongeval) en VI (repatriëring naar de plaats van indienstneming) van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen worden geïntegreerd als bijlage van de van toepassing zijnde collectieve overeenkomsten.

Regel 2.2 betreft de lonen en vermeldt het fundamentele voorschrift dat de zeevarenden overeenkomstig hun arbeidsovereenkomst regelmatig en volledig bezoldigd worden voor hun werk.

Paragraaf 1 van norm A2.2 bepaalt dat de verschuldigde bedragen aan de zeemannen worden betaald met tussenpozen die niet meer dan een maand bedragen. De norm omvat verplichte voorschriften met betrekking tot de betalingsmodaliteiten.

Zeevarenden hebben recht op een maandelijks overzicht van hun loon waarop alle toegestane inhoudingen moeten worden vermeld (paragraaf 2).

Op hun verzoek kan een deel van het loon van de zeevarenden, wanneer ze zich op zee bevinden, op regelmatige basis worden overgemaakt aan hun familie, de personen te hunnen laste of hun rechthebbers (paragrafen 3 en 4).

De kosten voor de uitvoering van de vereiste stortingen (paragrafen 3 en 4) moeten van een redelijk

taux de change conformes aux prescriptions nationales (paragraphe 5).

Le paragraphe 6 fait ressortir que les États membre qui réglementent les salaires des gens de mer par voie législative ou par règlement doivent « dûment envisager d'appliquer les principes directeurs énoncés dans la partie B du code ». Les principes directeurs visent les méthodes de calcul des salaires minima.

La réglementation de la Belgique est conforme aux prescriptions de la règle 2.2. qui sont reprises dans :

— la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail (titre VI sur le contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer — articles 50, 54 à 61);

— la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs — articles 3, 4, 5, 9, 15 et 42;

— l'arrêté royal n° 5 du 23 octobre 1978 relatif à la tenue des documents sociaux — article 4;

— l'arrêté royal du 8 août 1980 relatif à la tenue des documents sociaux — articles 13 à 21;

— la convention collective de travail n° 43 conclue le 2 mai 1988 au sein du Conseil national du travail, portant modification et coordination des Conventions collectives de travail n° 21 du 15 mai 1975 et n° 23 du 25 juillet 1975 relatives à la garantie d'un revenu minimum mensuel moyen;

— la convention collective de travail du 1^{er} février 2006 pour les capitaines et officiers inscrits au Pool belge des marins de la marine marchande, occupés par une société belge;

— la convention collective de travail du 14 décembre 2005 pour le personnel marin inscrit au Pool des marins et qui sont employés à bord des navires shortsea battant le pavillon belge;

— la convention collective de travail du 12 octobre 2009 sur les conditions de travail et de rémunération pour les employeurs et travailleurs des entreprises qui exploitent des remorqueurs, dont l'activité de remorquage consiste en du « transport maritime »;

— la convention collective de travail du 8 mai 2003 pour marins subalternes inscrits au Pool belge des marins de la marine marchande, occupés par une société belge;

— la convention collective de travail du 13 octobre 2011 fixant des dispositions s'appliquant aux ouvriers occupés par des entreprises dont l'activité habituelle est l'exécution de travaux de dragage.

bedrag zijn en de wisselkoers moet conform de nationale wetgeving zijn (paragraaf 5).

Uit paragraaf 6 blijkt dat de Leden die wetten of reglementen betreffende de lonen van zeevarenden aannemen de richtlijnen vermeld in deel B van de code naar behoren moeten toepassen. De richtlijnen houden verband met de berekeningsmethode van de minimumlonen.

De Belgische regelgeving is conform de voorschriften van regel 2.2. die worden vermeld in :

— de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen (titel VI betreffende de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen — artikelen 50, 54 à 61);

— de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers — artikelen 3, 4, 5, 9, 15 et 42;

— het koninklijk besluit nr. 5 van 23 oktober 1978 betreffende het bijhouden van sociale documenten — artikel 4;

— het koninklijk besluit van 8 augustus 1980 betreffende het bijhouden van sociale documenten — artikelen 13 tot 21;

— de collectieve arbeidsovereenkomst nr. 43 van 2 mei 1988 houdende wijziging en coördinatie van de collectieve arbeidsovereenkomsten nr. 21 van 15 mei 1975 en nr. 23 van 25 juli 1975 betreffende de waarborg van een gemiddeld minimum maandinkomen;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 1 februari 2006 voor kapiteins en officieren ingeschreven in de Belgische pool der zeelieden ter koopvaardij tewerkgesteld door een Belgische maatschappij;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 14 december 2005 voor Zeevarenden ingeschreven in de Pool der Zeelieden en die worden tewerkgesteld op shortsea schepen die de Belgische vlag voeren;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 12 oktober 2009 betreffende de loon- en arbeidsvoorwaarden voor de werkgevers en de werknemers van de ondernemingen die sleepboten exploiteren, waarvan de verrichte sleepactiviteit « zeevervoer » is;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 8 mei 2003 voor scheepsgezellen ingeschreven in de Belgische pool der zeelieden ter koopvaardij tewerkgesteld door een Belgische maatschappij;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 13 oktober 2011 tot vaststelling van specifieke bepalingen met betrekking tot de tewerkstelling van arbeiders in de ondernemingen waarvan de gewone activiteit bestaat in het uitvoeren van baggerwerken.

La règle 2.3 traite de la durée du travail et du repos des gens de mer. Les États membres doivent fixer « un nombre maximal d'heures de travail ou un nombre minimal d'heures de repos sur une période donnée conformément aux dispositions du code ».

La norme générale de la durée de travail est de 8 heures par jour, avec un jour de repos par semaine et un temps de repos correspondant aux jours fériés (paragraphe 3).

Le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à dix heures par période de vingt-quatre heures et à septante-sept heures par période de sept jours; ou le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser quatorze heures par période de vingt-quatre heures et septante-deux heures par période de sept jours (paragraphe 5).

Il doit être tenu compte des dangers qu'entraîne une fatigue excessive des gens de mer (paragraphe 4).

Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures; l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser quatorze heures (paragraphe 6).

Les rassemblements ou exercices obligatoires doivent se dérouler de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos et à ne pas provoquer de fatigue (paragraphe 7).

Lorsqu'un marin est sur appel, il doit bénéficier d'une période de repos compensatoire si la durée normale de son repos est perturbée par des appels (paragraphe 8).

Un tableau établi selon un modèle normalisé dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en anglais, indiquant le programme du service en mer et au port pour chaque fonction, doit être affiché à un endroit facilement accessible à bord et indiquer les limites applicables prescrites par la législation ou une convention collective (paragraphe 10).

Les heures quotidiennes de travail ou de repos des gens de mer doivent être consignées dans un registre normalisé dans la ou les langues de travail du navire, ainsi qu'en anglais, chaque marin recevant une copie des inscriptions le concernant, qui doit être émarginée par lui-même et par le capitaine (paragraphe 12).

Notre réglementation est conforme aux prescriptions de la règle 2.3. qui sont reprises dans :

— la loi du 16 mars 1971 sur le travail — articles 19, 21 à 27, 31, 32, 34 et 38;

Regel 2.3. betreft de arbeids- of rustduur van de zeevarenden. De lidstaten moeten een maximaal aantal arbeidsuren of een minimum aantal rusturen bepalen over een conform de bepalingen van de code bepaalde periode.

De algemene norm inzake arbeidsduur is 8 uur per dag, met een rustdag per week en rusttijd die overeenstemt met de feestdagen (paragraaf 3).

Het minimum aantal rusturen mag niet lager zijn dan tien uren per periode van vierentwintig uren en zeventenzeventig uren per periode van zeven dagen; of het maximaal aantal arbeidsuren mag niet meer zijn dan veertien uren per periode van vierentwintig uren en tweeënzeventig uren per periode van zeven dagen (paragraaf 5).

Er dient rekening te worden gehouden met de gevaren die een extreme vermoeidheid van de zeevarenden teweegbrengt (paragraaf 4).

De rusturen kunnen niet worden opgesplitst in meer dan twee periodes, waarvan één de duur heeft van minstens zes uren, en de tijd tussen twee opeenvolgende rustperiodes mag niet meer dan veertien uren bedragen (paragraaf 6).

Samenkomsten of voorgeschreven oefeningen moeten zo verlopen dat zoveel mogelijk wordt vermeden dat de rustperiodes verstoord worden en dat er geen vermoeidheid wordt veroorzaakt (paragraaf 7).

Wanneer een zeeman op appel is dient hij een gepaste compenserende rustperiode te krijgen indien de normale duur van zijn rust verstoord is door appels (paragraaf 8).

Een tabel opgesteld volgens een standaardmodel in de werktal of werktalen van het schip alsook in het Engels met vermelding van het programma van de dienst op zee en in de haven voor elke functie, dient op een makkelijk bereikbare plaats aan boord te worden geplaatst en de van toepassing zijnde grenzen voorgeschreven door de nationale wetgeving of een collectieve arbeidsovereenkomst vermelden (paragraaf 10).

De dagelijkse arbeids- of rusttijden van de zeevarenden moeten worden opgenomen in een standaardmodel register opgesteld in de werktal of werktalen van het schip alsook in het Engels, waarbij elke zeeman een exemplaar ontvangt van de inschrijvingen die op hem betrekking hebben en dat moet worden afgetekend door de zeeman zelf en door de kapitein (paragraaf 12).

De Belgische regelgeving is conform de voorschriften van regel 2.3. die worden vermeld in :

— de arbeidswet van 16 maart 1971 — artikelen 19, 21 tot 27, 31, 32, 34 en 38;

— la convention collective de travail du 15 octobre 2003 sur les heures minimums de repos des marins et shoregangers — article 2;

— la convention collective de travail du 1^{er} février 2006 pour les capitaines et officiers inscrits au Pool belge des marins de la marine marchande, occupés par une société belge — articles 4 et 7 à 14;

— la convention collective de travail du 14 décembre 2005 pour le personnel marin inscrit au Pool des marins et qui sont employés à bord des navires shortsea battant le pavillon belge — article 6;

— la convention collective de travail du 12 octobre 2009 sur les conditions de travail et de rémunération pour les employeurs et travailleurs des entreprises qui exploitent des remorqueurs, dont l'activité de remorquage consiste en du « transport maritime »;

— la convention collective de travail du 8 mai 2003 pour marins subalternes inscrits au Pool belge des marins de la marine marchande, occupés par une société belge — articles 7 à 16;

— l'arrêté royal du 12 mars 2003 concernant l'application des dispositions relatives au maintien de la durée du travail obligatoire des gens de mer à bord des navires faisant escale dans des ports belges;

— la convention collective de travail du 13 octobre 2011 fixant des dispositions s'appliquant aux ouvriers occupés par des entreprises dont l'activité habituelle est l'exécution de travaux de dragage;

— la convention collective de travail du 22 décembre 2005 sur l'organisation du temps de travail.

La règle 2.4 traite des congés annuels rémunérés auxquels ont droit les gens de mer et pose aussi (paragraphe 2) le principe selon lequel les permissions à terre doivent être considérées comme un élément important pour garantir la santé et le bien-être des gens de mer.

Le congé annuel rémunéré minimal doit être déterminé par la législation.

Le paragraphe 2 de la norme A2.4 mentionne que, sous réserve des dispositions de toute convention collective ou législation nationale prévoyant un mode de calcul différent, les congés payés annuels sont calculés sur la base d'un minimum de 2,5 jours civils par mois d'emploi.

Sauf dans les cas prévus par l'autorité compétente, tout accord portant sur la renonciation aux droits aux congés payés annuels minimums doit être interdit (paragraphe 3).

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 15 oktober 2003 betreffende de minimumrusturen van zeelieden en shoregangers — artikel 2;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 1 februari 2006 voor kapiteins en officieren ingeschreven in de Belgische pool der zeelieden ter koopvaardij tewerkgesteld door een Belgische maatschappij — artikelen 4 en 7 tot 14;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 14 december 2005 voor Zeevarenden ingeschreven in de Pool der Zeelieden en die worden tewerkgesteld op shortsea schepen die de Belgische vlag voeren — artikel 6;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 12 oktober 2009 betreffende de loon- en arbeidsvoorwaarden voor de werkgevers en de werknemers van de ondernemingen die sleepboten exploiteren, waarvan de verrichte sleepactiviteit « zeevervoer » is;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 8 mei 2003 voor scheepsgezellen ingeschreven in de Belgische pool der zeelieden ter koopvaardij tewerkgesteld door een Belgische maatschappij — artikelen 7 tot 16;

— het koninklijk besluit van 12 maart 2003 houdende handhaving van de verplichte arbeidstijd voor zeevarenden aan boord van schepen die Belgische havens aandoen;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 13 oktober 2011 tot vaststelling van specifieke bepalingen met betrekking tot de tewerkstelling van arbeiders in de ondernemingen waarvan de gewone activiteit bestaat in het uitvoeren van baggerwerken.

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 22 december 2005 betreffende de arbeidstijdorganisatie.

Regel 2.4 betreft het jaarlijks betaald verlof waarop de zeelieden recht hebben en gaat ervan uit (paragraaf 2) dat de toelatingen op het vasteland dienen te worden beschouwd als een belangrijk element om de gezondheid en het welzijn van de zeevarenden te waarborgen.

Het jaarlijks betaald minimumverlof moet door de wetgeving worden bepaald.

Paragraaf 2 van norm A2.4 vermeldt dat, onder voorbehoud van de bepalingen van om het even welke collectieve overeenkomst of nationale wetgeving die in een andere berekeningswijze voorziet, het jaarlijks verlof wordt berekend op basis van een minimum van 2,5 kalenderdagen per dienstmaand.

Elke overeenkomst met betrekking tot het afzien van het recht op het jaarlijks betaald minimumverlof is, behalve in de gevallen voorzien door de bevoegde overheid, verboden (paragraaf 3).

Notre réglementation est conforme aux dispositions de la règle 2.4. qui sont reprises dans :

— l'arrêté royal du 28 juin 1971 adaptant et coordonnant les dispositions légales relatives aux vacances annuelles des travailleurs salariés;

— la convention collective de travail du 1^{er} février 2006 pour les capitaines et officiers inscrits au Pool belge des marins de la marine marchande, occupés par une société belge — articles 19 à 26;

— la convention collective de travail du 14 décembre 2005 pour le personnel marin inscrit au Pool des marins et qui sont employés à bord des navires shortsea battant le pavillon belge — article 8;

— la convention collective de travail du 12 octobre 2009 sur les conditions de travail et de rémunération pour les employeurs et travailleurs des entreprises qui exploitent des remorqueurs, dont l'activité de remorquage consiste en du « transport maritime » et;

— la convention collective de travail du 8 mai 2003 pour marins subalternes inscrits au Pool belge des marins de la marine marchande, occupés par une société belge — articles 18 à 24;

— la convention collective de travail du 13 octobre 2011 fixant des dispositions s'appliquant aux ouvriers occupés par des entreprises dont l'activité habituelle est l'exécution de travaux de dragage.

La règle 2.5 traite du rapatriement des gens de mer.

La règle garantit aux gens de mer « d'être rapatriés sans frais pour eux-mêmes dans les cas et dans les conditions spécifiés dans le code ». La règle fait obligation à chaque Membre d'exiger que les navires battant son pavillon « fournissent une garantie financière en vue d'assurer que les gens de mer sont dûment rapatriés, conformément au code ».

Le paragraphe 1^{er} de la norme A2.5 énonce les cas pour lesquels les gens de mer ont le droit d'être rapatriés sans frais.

Ces cas sont les suivants :

— si leur contrat d'engagement maritime expire alors qu'ils sont à l'étranger;

— si le contrat d'engagement maritime est dénoncé par l'armateur ou par le marin pour des raisons justifiées;

— lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues dans son contrat d'engagement

De Belgische regelgeving is conform de voorschriften van regel 2.4. die worden vermeld in :

— het koninklijk besluit van 28 juni 1971 houdende aanpassing en coördinatie van de wetsbepalingen betreffende de jaarlijkse vakantie van de werknemers;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 1 februari 2006 voor kapiteins en officieren ingeschreven in de Belgische pool der zeelieden ter koopvaardij tewerkgesteld door een Belgische maatschappij — artikelen 19 tot 26;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 14 december 2005 voor Zeevarenden ingeschreven in de Pool der Zeelieden en die worden tewerkgesteld op shortsea schepen die de Belgische vlag voeren — artikel 8;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 12 oktober 2009 betreffende de loon- en arbeidsvoorwaarden voor de werkgevers en de werknemers van de ondernemingen die sleepboten exploiteren, waarvan de verrichte sleepactiviteit « zeevervoer » is en;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 8 mei 2003 voor scheepsgezellen ingeschreven in de Belgische pool der zeelieden ter koopvaardij tewerkgesteld door een Belgische maatschappij — artikelen 18 tot 24;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 13 oktober 2011 tot vaststelling van specifieke bepalingen met betrekking tot de tewerkstelling van arbeiders in de ondernemingen waarvan de gewone activiteit bestaat in het uitvoeren van baggerwerken.

Regel 2.5 betreft de repatriëring van zeevarenden.

De regel geeft de zeevarenden het recht om kosteloos gerepatriëerd te worden in de gevallen en op de voorwaarden zoals beschreven in de code. De regel verplicht er alle Leden toe om te eisen van de schepen die onder hun vlag varen dat ze een financiële waarborg bieden met de bedoeling om zeevarenden behoorlijk te repatriëren, conform de code.

Paragraaf 1 van de norm A2.5 somt de gevallen op waarin de zeevarenden het recht hebben om kosteloos gerepatriëerd te worden.

Het gaat hierbij om de volgende gevallen :

— wanneer de maritieme arbeidsovereenkomst afloopt terwijl de betrokken personen zich in het buitenland bevinden;

— wanneer de maritieme arbeidsovereenkomst wordt opgezegd door de reder of door de zeeman om gerechtvaardigde redenen;

— wanneer de zeeman niet meer in staat is de in de maritieme arbeidsovereenkomst voorziene functies uit

ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières.

Les paragraphes 3 et 5 de la norme A2.5 indiquent clairement que, sauf dans le petit nombre de cas précisés au paragraphe 3, les frais de rapatriement ne doivent en aucun cas être à la charge du marin.

Les frais de rapatriement de tous les gens de mer à bord de leurs navires sont à la charge des armateurs, mais le paragraphe 4 de la norme reconnaît leur droit de recouvrer ces frais auprès d'autres parties contractuellement responsables à cet égard.

Les paragraphes 5 et 6 indiquent que les Membres qui sont obligés de rapatrier eux-mêmes des marins ont le droit de recouvrer les coûts correspondants auprès de l'armateur ou auprès de l'État du pavillon concernés.

Le rapatriement d'un marin ne doit pas être refusé en raison de la situation financière de l'armateur ou du refus de ce dernier de remplacer un marin (paragraphe 8).

Le texte des dispositions nationales applicables concernant le rapatriement des gens de mer doit se trouver à bord des navires et mis à leur disposition dans la langue qui convient (paragraphe 9).

Notre réglementation est conforme aux dispositions de la règle 2.5. qui sont reprises dans :

— la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail (titre VI sur le contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer — chapitre VI — Du rapatriement au lieu d'engagement — articles 68 et 69);

— la convention collective de travail du 1^{er} février 2006 pour les capitaines et officiers inscrits au Pool belge des marins de la marine marchande, occupés par une société belge — article 27;

— la convention collective de travail du 14 décembre 2005 pour le personnel marin inscrit au Pool des marins et qui sont employés à bord des navires shortsea battant le pavillon belge — article 12;

— la convention collective de travail du 8 mai 2003 pour marins subalternes inscrits au Pool belge des marins de la marine marchande, occupés par une société belge — article 25;

— la convention collective de travail du 13 octobre 2011 fixant des dispositions s'appliquant aux ouvriers occupés par des entreprises dont l'activité habituelle est l'exécution de travaux de dragage.

te oefenen of wanneer hem niet gevraagd kan worden ze uit te oefenen rekening houdend met bijzondere omstandigheden.

De paragrafen 3 en 5 van de norm A2.5 stellen duidelijk dat behalve in een klein aantal gevallen bedoeld in paragraaf 3, de kosten voor de repatriëring geenszins ten laste van de zeeman mogen vallen.

De kosten voor de repatriëring van alle zeevarenden vallen ten laste van de reders maar paragraaf 4 van de norm kent hen het recht toe om de kosten ervan terug te vorderen bij andere partijen die daartoe contractueel aansprakelijk zijn.

De paragrafen 5 en 6 bepalen dat de Leden die verplicht zijn om zelf zeevarenden te repatriëren het recht hebben om de kosten ervan terug te vorderen bij de betrokken reder of Vlaggenstaat.

De repatriëring van een zeeman mag niet worden geweigerd omwille van de financiële situatie van de reder of om de reden dat die weigert om een zeeman te vervangen (paragraaf 8).

De tekst van de van toepassing zijnde nationale bepalingen voor de repatriëring van zeevarenden dient op de schepen te worden bijgehouden en ter beschikking van de zeevarenden te worden gesteld in de gepaste taal (paragraaf 9).

De Belgische regelgeving is conform de voorschriften van regel 2.5. die worden vermeld in :

— de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen (titel VI betreffende de Arbeids-overeenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen — hoofdstuk VI — Terugzending naar de plaats van aanwerving — artikelen 68 en 69);

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 1 februari 2006 voor kapiteins en officieren ingeschreven in de Belgische pool der zeelieden ter koopvaardij tewerkgesteld door een Belgische maatschappij — artikel 27;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 14 december 2005 voor Zeevarenden ingeschreven in de Pool der Zeelieden en die worden tewerkgesteld op shortsea schepen die de Belgische vlag voeren — artikel 12;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 8 mei 2003 voor scheepsgezellen ingeschreven in de Belgische pool der zeelieden ter koopvaardij tewerkgesteld door een Belgische maatschappij — artikel 25;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 13 oktober 2011 tot vaststelling van specifieke bepalingen met betrekking tot de tewerkstelling van arbeiders in de ondernemingen waarvan de gewone activiteit bestaat in het uitvoeren van baggerwerken.

La règle 2.6 traite de l'indemnisation des gens de mer en cas de lésions, perte ou chômage découlant de la perte du navire ou du naufrage.

La norme A2.6 indique que les marins ont le droit d'être indemnisés par l'armateur en cas de chômage résultant de la perte du navire ou d'un naufrage.

Le paragraphe 2 de la norme précise que l'indemnité de chômage n'est pas le seul remède auquel les gens de mer peuvent avoir recours en vertu de la législation nationale en cas de pertes ou de lésions découlant d'un naufrage.

Notre réglementation est conforme aux dispositions de la règle 2.6. qui sont reprises dans :

— la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail (titre VI sur le contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer — chapitre IV — De la rémunération du marin — article 55);

— la convention collective de travail du 1^{er} février 2006 pour les capitaines et officiers inscrits au Pool belge des marins de la marine marchande, occupés par une société belge — article 41;

— la convention collective de travail du 14 décembre 2005 pour le personnel marin inscrit au Pool des marins et qui sont employés à bord des navires shortsea battant le pavillon belge — article 16;

— la convention collective de travail du 12 octobre 2009 sur les conditions de travail et de rémunération pour les employeurs et travailleurs des entreprises qui exploitent des remorqueurs, dont l'activité de remorquage consiste en du « transport maritime » et;

— la convention collective de travail du 8 mai 2003 pour marins subalternes inscrits au Pool belge des marins de la marine marchande, occupés par une société belge — article 35.

La règle 2.7 porte sur les effectifs.

Tout navire auquel s'applique la convention doit avoir à son bord un équipage suffisant en nombre et en qualité pour garantir la sécurité, l'efficacité et la sûreté de son exploitation. Les effectifs des navires seront déterminés en tenant compte de la nécessité d'éviter une durée de travail excessive, d'assurer un repos suffisant et de limiter la fatigue des gens de mer.

Le paragraphe 1^{er} de la norme A 2.7. précise que tout navire doit se conformer au document spécifiant les effectifs minima de sécurité ou à tout autre document équivalent établi par l'autorité.

Regel 2.6 betreft de schadeloosstelling voor zeevarenden bij schade, verlies of werkloosheid die het gevolg is van het verlies van het schip of schipbreuk.

Norm A2.6 bepaalt dat de zeevarenden door de reder moeten worden schadeloos gesteld bij werkloosheid die voortvloeit uit verlies van het schip of schipbreuk.

Paragraaf 2 van de norm preciseert dat de werkloosheidsuitkering niet het enige recht is waarop de zeevarenden op grond van de nationale wetgeving aanspraak kunnen maken in geval van verlies of schade die het gevolg is van een schipbreuk.

De Belgische regelgeving is conform de voorschriften van regel 2.6. die worden vermeld in :

— wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen (titel VI betreffende de Arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen — hoofdstuk VI — Terugzending naar de plaats van aanwerving — artikelen 68 en 69);

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 1 februari 2006 voor kapiteins en officieren ingeschreven in de Belgische pool der zeelieden ter koopvaardij tewerkgesteld door een Belgische maatschappij — artikel 41;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 14 december 2005 voor Zeevarenden ingeschreven in de Pool der Zeelieden en die worden tewerkgesteld op shortsea schepen die de Belgische vlag voeren — artikel 16;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 12 oktober 2009 betreffende de loon- en arbeidsvoorwaarden voor de werkgevers en de werknemers van de ondernemingen die sleepboten exploiteren, waarvan de verrichte sleepactiviteit « zeevervoer » is en;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 8 mei 2003 voor scheepsgezellen ingeschreven in de Belgische pool der zeelieden ter koopvaardij tewerkgesteld door een Belgische maatschappij — artikel 35.

Regel 2.7 betreft de bemanning.

Elk schip waarop het verdrag van toepassing is moet over een bemanning beschikken die groot genoeg is om de veiligheid, doeltreffendheid en beveiliging van de exploitatie te garanderen. De bemanning van schepen moeten worden vastgelegd waarbij er moet worden voor gewaakt excessieve arbeidstijden te vermijden, voldoende rust te garanderen en vermoeidheid te vermijden.

Paragraaf 1 van norm A 2.7. dat alle schepen zich moeten conformeren aan het document dat melding maakt van de minimale bemanningssterkte of elk ander gelijkwaardig document opgesteld door de bevoegde overheid.

Le paragraphe 3 de la norme A 2.7. demande également que les besoins de personnel pour l'alimentation et le service de table soient pris en compte lorsqu'il s'agit de déterminer le nombre minimum de marins devant servir à bord.

Notre réglementation est conforme aux dispositions de la règle 2.7. qui sont reprises dans :

— la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation — article 4;

— la Convention SOLAS (Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ainsi que les protocoles et modifications y afférents, dans sa version actualisée), chapitre V, règle 14 « Effectifs des navires »;

— l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime.

La règle 2.8 traite du développement des carrières et des aptitudes professionnelles ainsi que des possibilités d'emploi des gens de mer.

La norme A2.8 vise à promouvoir l'insertion des gens de mer dans les politiques nationales qui encouragent la promotion de l'emploi dans le secteur, le développement des carrières et des aptitudes professionnelles ainsi que l'amélioration de leurs compétences.

Des objectifs clairs doivent être établis en matière d'orientation, d'éducation et de formation professionnelle, y compris de formation continue, des gens de mer dont les fonctions à bord du navire ont essentiellement trait à la sécurité de son exploitation et de sa navigation.

Notre réglementation est conforme aux dispositions de la règle 2.8. qui sont reprises dans :

— la Convention collective de travail du 21 janvier 2004 sur les indemnités payées aux marins qui suivent une formation à charge de l'armateur;

— la Convention collective de travail du 24 juillet 2007 relative à l'introduction d'initiatives de formation supplémentaires;

— la Convention collective de travail du 24 juillet 2007 concernant la formation et l'emploi des groupes à risque;

— la convention collective de travail du 13 octobre 2011 fixant des dispositions s'appliquant aux ouvriers occupés par des entreprises dont l'activité habituelle est l'exécution de travaux de dragage.

Paragraaf 3 van de norm A2.7 bepaalt bovendien dat er bij de vastlegging van het minimumaantal zeevarenden dat aan boord dienst doet ook rekening moet worden gehouden met de personeelsbehoeften op gebied van voeding en catering.

De Belgische regelgeving is conform de voorschriften van regel 2.7. die worden vermeld in :

— de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen — artikel 4;

— het SOLAS Verdrag (Internationaal Verdrag uit 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee alsook de betreffende protocollen en wijzigingen in zijn huidige versie), hoofdstuk V, regel 14 « Bemannings van de schepen »;

— het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement.

Regel 2.8 betreft de uitbouw van de loopbaan en de beroepsbekwaamheden en van de mogelijkheden inzake tewerkstelling van zeevarenden.

Norm A2.8 doelt op de bevordering van de inschakeling van de zeevarenden in de nationale beleidsmaatregelen ter bevordering van de tewerkstelling in de maritieme sector, de ontwikkeling van de loopbanen en de beroepsbekwaamheden alsook van de verbetering van hun competenties.

Er moeten duidelijke doelstellingen worden bepaald met betrekking tot beroepsvoorlichting, theoretische en praktische opleiding van zeevarenden wier taken aan boord van het schip voornamelijk te maken hebben met veiligheid van de exploitatie en besturing van het schip.

De Belgische regelgeving is conform de voorschriften van regel 2.8. die worden vermeld in :

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 21 januari 2004 betreffende de vergoedingen uitbetaald aan zeevarenden die opleiding volgen in opdracht van de reder;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 24 juli 2007 betreffende de invoering van bijkomende vormingsinitiatieven;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 24 juli 2007 betreffende de vorming en de tewerkstelling van risicogroepen;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 13 oktober 2011 tot vaststelling van specifieke bepalingen met betrekking tot de tewerkstelling van arbeiders in de ondernemingen waarvan de gewone activiteit bestaat in het uitvoeren van baggerwerken.

3.2.3. Logement, loisirs, alimentation et service de table — Titre 3

Le titre 3 concerne le logement des équipages ainsi que l'alimentation et le service de table.

Les dispositions de la règle 3.1 relative au logement et aux loisirs sont des dispositions très détaillées et très techniques contenant de nombreuses prescriptions concernant la conception technique ou structurelle des navires.

Le paragraphe 1^{er} de la règle énonce le droit fondamental des gens de mer de disposer à bord d'installations décentes pour leur logement et leurs loisirs, de nature à promouvoir leur santé et leur bien-être.

Étant donné que les prescriptions énoncées au titre 3 peuvent avoir des conséquences importantes sur la conception et la construction des navires, les paragraphes 2 et 3 de la règle 3.1 contiennent des dispositions transitoires excluant du champ d'application de certaines dispositions du code les navires construits avant une certaine date.

L'exclusion mentionnée au paragraphe 2 vise les navires autres que ceux « construits à la date ou après la date d'entrée en vigueur de la présente convention pour le Membre concerné ». Cette exclusion concerne les prescriptions du code ayant trait à « la construction et à l'équipement des navires ». Pour ces navires, la convention n° 92 sur le logement des équipages (révisée), 1949, et la Convention n° 133 sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, continueront à s'appliquer lorsqu'elles étaient applicables avant l'entrée en vigueur de la Convention maritime. Les autres dispositions du code appliquant la règle 3.1 continueront à s'appliquer à ces navires.

La Belgique a ratifié la Convention n° 92 mais pas la Convention n° 133.

L'exclusion au paragraphe 3 de la règle 3.1 vise les navires autres que ceux construits à la date ou après la date à laquelle un amendement au code relatif aux dispositions ayant trait aux installations destinées au logement et aux loisirs des gens de mer prend effet pour le Membre concerné. Toutefois, cette exclusion s'appliquera « sauf disposition contraire expresse ».

D'autres dispositions figurant dans le titre 3 ne s'appliquent pas à l'ensemble des navires.

La norme A3.1 mentionne que les logements des gens de mer doivent être sûrs, décents et conformes aux prescriptions nationales donnant effet à la Convention du travail maritime.

Des inspections prescrites par la règle 5.1.4. de la présente Convention doivent avoir lieu lors de la

3.2.3. Huisvesting, vrije tijd, voeding en catering — Titel 3

Titel 3 houdt verband met de huisvesting van de bemanningen alsook met de catering.

De bepalingen van regel 3.1 betreffende huisvesting en vrije tijd zijn zeer gedetailleerd en uiterst technisch en omvatten tal van voorschriften met betrekking tot het technische of structurele ontwerp van schepen.

Paragraaf 1 van de regel vermeldt het fundamenteel recht van de zeevarenden om aan boord te beschikken over behoorlijke installaties voor huisvesting en vrije tijd met het oog op de bevordering van hun gezondheid en welzijn.

Aangezien de voorschriften opgesomd in titel 3 grote invloed kunnen hebben op het ontwerp en de constructie van schepen, bevatten de paragrafen 2 en 3 van regel 3.1. overgangsbepalingen waarbij de schepen die vóór een bepaalde datum gebouwd zijn, worden uitgesloten van een aantal bepalingen van de code.

De in paragraaf 2 bedoelde uitsluiting heeft betrekking op de schepen andere dan degene gebouwd op of na de datum van de inwerkingtreding van dit verdrag voor het betreffende Lid. Deze uitsluiting houdt verband met de voorschriften van de code betreffende de bouw en uitrusting van schepen. Voor deze schepen blijven Verdrag nr. 92 betreffende de huisvesting aan boord van schepen (herzien), 1949, en Verdrag nr. 133 betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (aanvullende bepalingen), 1970 van toepassing, voor zover zij van toepassing waren voor de inwerkingtreding van het Maritiem Verdrag. De andere bepalingen van de code tot toepassing van regel 3.1 blijven op die schepen van toepassing.

België heeft Verdrag nr. 92 bekrachtigd maar Verdrag nr. 133 niet.

De uitsluiting in paragraaf 3 van de regel 3.1 doelt op de schepen andere dan deze gebouwd op of na de datum waarop een wijziging van de code betreffende de huisvesting en de vrijetijdsruimtes voor zeevarenden voor het betreffende Lid in werking treedt. Deze uitsluiting zal gelden behoudens uitdrukkelijke andersluidende bepaling.

Andere bepalingen onder titel 3 zijn niet op alle schepen van toepassing.

Norm A3.1 bepaalt dat de huisvesting van de zeevarenden veilig moeten zijn, fatsoenlijk en in overeenstemming met de nationale voorschriften tot uitvoering van het Verdrag betreffende maritieme arbeid.

De inspecties voorgeschreven door regel 5.1.4. van dit Verdrag moeten gebeuren bij de eerste registratie

première immatriculation du navire ou lors d'une nouvelle immatriculation, et/ou en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

Il convient d'accorder une attention particulière aux prescriptions concernant :

- la taille des cabines et autres espaces de logement (paragraphe 9 et 10);
- le chauffage et la ventilation (paragraphe 7);
- le bruit et les vibrations ainsi que les autres facteurs ambiants (paragraphe 6 *h*);
- les installations sanitaires et autres (paragraphe 11 et 13);
- l'éclairage (paragraphe 8);
- l'infirmerie (paragraphe 12).

Les prescriptions de la norme A3.1. visent également :

- les installations de loisirs (paragraphe 14 et 17);
- les prescriptions concernant la protection de la santé et de la sécurité à bord des navires ainsi que la prévention des accidents, à la lumière des besoins spécifiques des gens de mer qui vivent et travaillent à bord des navires (paragraphe 2 *a*) et 6 *h*)).

Le capitaine ou une personne désignée par lui doit inspecter fréquemment le logement des gens de mer (paragraphe 18), consigner les résultats de chaque inspection par écrit et les tenir à disposition pour consultation.

Toujours pour rendre l'application de la norme A3.1 plus souple, le paragraphe 20 autorise un Membre à exempter les navires d'une jauge inférieure à 200 de l'application de certaines prescriptions de la norme A3.1 après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer concernées, « lorsque cela est raisonnable », et « en tenant compte de la taille du navire et du nombre de personnes à bord ».

Cette possibilité doit être envisagée à la lumière du paragraphe 21, qui dispose que : « Des dérogations aux prescriptions de la présente norme ne seront possibles que dans les cas expressément prévus dans ladite norme et seulement dans des circonstances particulières où des motifs solides peuvent être invoqués pour les justifier et sous réserve de protéger la santé et la sécurité des gens de mer. »

La règle 3.2 et les dispositions du code correspondantes portent sur l'alimentation et le service de table ainsi que sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire.

van het schip of bij een nieuwe registratie, en/of bij een substantiële verandering van de verblijven van de zeevarenden aan boord van het schip.

Er moet zorgvuldig worden toegezien op de voorschriften met betrekking tot :

- de grootte van de kajuiten en de andere verblijfruimtes (paragrafen 9 en 10);
- de verwarming en ventilatie (paragraaf 7);
- het geluid en de trillingen alsook de andere omgevingsfactoren (paragraaf 6 *h*);
- de sanitaire installaties (paragrafen 11 en 13);
- de verlichting (paragraaf 8);
- de ziekenboeg (paragraaf 12).

De voorschriften van de norm A3.1 hebben ook betrekking op :

- de installaties voor vrijetijdsbesteding (paragrafen 14 en 17);
- de voorschriften betreffende de bescherming van de gezondheid en de veiligheid alsook de preventie van ongevallen vanuit de invalshoek van de specifieke behoeften van de zeevarenden die aan boord van schepen verblijven en werken (paragrafen 2 *a*) en 6 *h*)).

De kapitein of de door hem aangewezen persoon moet de verblijven van de zeevarenden frequent inspecteren (paragraaf 18), de resultaten van elke inspectie op schrift stellen en voor inzage ter beschikking houden.

Nog steeds met het oog op een soepelere toepassing van de norm A3.1 staat paragraaf 20 een Lid toe om schepen met een brutotonnage lager dan 200 vrij te stellen van de toepassing van bepaalde voorschriften van norm A3.1 na raadpleging van de betrokken organisaties van reders en zeevarenden wanneer zulks redelijk is en rekening houdend met de grootte van het schip en het aantal personen aan boord.

Die mogelijkheid moet worden bekeken in het licht van paragraaf 21 die bepaalt dat : « Afwijkingen van deze norm zijn slechts mogelijk in de gevallen uitdrukkelijk bepaald in deze norm en uitsluitend in specifieke omstandigheden wanneer gegronde redenen kunnen worden aangehaald om ze te rechtvaardigen en op voorwaarde dat de gezondheid en de veiligheid van de zeevarenden beschermd worden. »

Regel 3.2 en de overeenkomstige bepalingen van de code houden verband met de voeding en catering alsook met het bekwaamheidsdiploma van de scheepskoks.

La nourriture et l'eau potable doivent être d'une qualité appropriée dont la valeur nutritionnelle et la quantité répondent aux besoins des personnes à bord, compte tenu de leurs appartenances culturelles et religieuses.

Les gens de mer à bord doivent être nourris gratuitement jusqu'à la fin de leur engagement.

Les gens de mer employés comme cuisiniers de navire chargés de la préparation des repas doivent posséder la formation et les qualifications requises pour ce poste.

La norme A3.2 exige qu'aucun marin de moins de dix-huit ans ne puisse travailler comme cuisinier de navire (paragraphe 8).

Des inspections fréquentes et documentées de la nourriture, de l'eau et des lieux réservés au service de table doivent être effectuées par le capitaine ou une personne désignée par lui.

La réglementation nationale est conforme aux prescriptions de la règle 3.1. et 3.2 qui sont reprises dans :

— la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail;

— l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime;

— la Convention SOLAS (Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ainsi que les protocoles et modifications y afférents, dans sa version actualisée);

— la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation et ses arrêtés d'exécution.

3.2.4. Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale — Titre 4

Le titre 4 porte à la fois sur la situation à bord et à terre, notamment l'accès aux soins médicaux et la responsabilité financière de ces soins, la santé et la sécurité au travail et le bien-être à terre.

La règle 4.1 porte sur le droit des gens de mer d'être couverts par des mesures appropriées pour la protection de leur santé et d'avoir accès à des soins médicaux rapides et adéquats qui comprennent les soins dentaires essentiels, pendant la durée de leur service à bord.

La protection et les soins médicaux doivent être « en principe » assurés gratuitement aux gens de mer.

Het voedsel en het drinkwater moeten van passende kwaliteit zijn waarbij de voedingswaarde en de kwantiteit moet beantwoorden aan de behoeften van de personen aan boord, rekening houdend met hun verschillende culturele en religieuze overtuigingen.

Tijdens de periode van indienstneming hebben de zeevarenden aan boord recht op gratis voedsel.

De zeevarenden die tewerkgesteld zijn als scheepskok belast met de bereiding van de maaltijden moeten hiervoor het vereiste opleidingsdiploma en kwalificaties bezitten.

Norm A3.2 bepaalt dat geen enkele zeevarende jonger dan achttien zal worden tewerkgesteld of ingeschakeld om te werken als scheepskok (paragraaf 8).

De kapitein of een door hem aangewezen persoon moet geregeld gedocumenteerde inspecties uitvoeren in verband met het voedsel, het drinkwater en de lokalen gebruikt voor de catering.

De Belgische regelgeving is conform de voorschriften van regel 3.1. en 3.2 die worden vermeld in :

— de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen;

— het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement;

— het SOLAS Verdrag (Internationaal Verdrag uit 1974 betreffende de beveiliging van mensenlevens op zee alsook de betreffende protocollen en wijzigingen, in zijn huidige versie);

— de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen en haar uitvoeringsbesluiten.

3.2.4. Bescherming van de gezondheid, geneeskundige verzorging, welzijn en bescherming inzake sociale zekerheid — Titel 4

Titel 4 betreft zowel de situatie aan boord als aan land met name op gebied van toegang tot geneeskundige verzorging en wie de financiële last ervoor draagt, gezondheid en veiligheid op het werk en het welzijn aan land.

Regel 4.1 betreft het recht van de zeevarenden op gepaste maatregelen voor de bescherming van hun gezondheid en de toegang tot snelle en adequate verzorging met inbegrip van noodzakelijke tandverzorging tijdens hun werk aan boord.

« In principe » moeten aan de zeevarenden gratis bescherming en medische verzorging worden verstrekt.

Le paragraphe 3 énonce l'obligation des États côtiers à autoriser l'accès de leurs installations médicales à terre existantes.

La norme A4.1 invite les États membres à adopter des mesures, y compris à caractère préventif, pour garantir la protection de la santé des gens de mer qui travaillent à bord des navires battant leur pavillon et à faire en sorte qu'ils aient rapidement accès à des services de diagnostic et de traitement assurés à bord par un médecin ou un dentiste qualifié (ou au moins, lorsque cela est autorisé, un marin chargé des soins médicaux) ainsi qu'à des installations, des médicaments, du matériel et des connaissances médicales pour recevoir des soins qui soient comparables à ceux dont bénéficient les travailleurs à terre.

Les gens de mer doivent avoir le droit de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable (paragraphe 1^{er}, c).

La pharmacie de bord, le matériel médical et le guide médical doivent être régulièrement inspectés pour s'assurer qu'ils soient correctement entretenus (paragraphe 4, a)).

La législation doit prévoir l'existence d'un système de liaison par radio ou par satellite ou de communication similaire pour assurer des consultations médicales à tous les navires gratuitement et à toute heure (paragraphe 4, d)), quel que soit leur pavillon.

La réglementation nationale est conforme aux prescriptions de la règle 4.1 qui sont reprises dans :

— la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail — article 4;

— le règlement général pour la protection du travail — articles 174 à 183^{ter};

— l'arrêté royal du 28 mai 2003 relatif à la surveillance de la santé des travailleurs — article 12;

— l'arrêté royal du 24 octobre 1936 modifiant et coordonnant les statuts de la Caisse de secours et de Prévoyance en faveur des marins — article 78;

— l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime;

— l'arrêté royal du 7 janvier 1998 relatif à l'assistance médicale à bord des navires (92/29/CEE);

— la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW);

Paragraaf 3 verwijst naar de verplichting van de kuststaten om toegang tot hun bestaande geneeskundige installaties aan land te verlenen.

Norm A4.1 verplicht de lidstaten ertoe om maatregelen te treffen om de bescherming van de gezondheid te waarborgen van de zeevarenden die hun vlag voeren en ervoor te zorgen dat zij snel toegang hebben tot diensten voor diagnose en behandeling die aan boord door een gekwalificeerde geneesheer of tandarts (of minstens indien zulks is toegelaten door een zeeman die instaat voor de geneeskundige verzorging) alsook tot de installaties, geneesmiddelen, materiaal en geneeskundige knowhow om een verzorging te genieten die vergelijkbaar is met die welke werknemers aan land genieten.

De zeevarenden moeten het recht hebben om zonder verwijl een gekwalificeerde geneesheer of tandarts in een aanleghaven te raadplegen, indien zulks realiseerbaar is (paragraaf 1, c).

De scheepsapotheek, het medisch materiaal en het medisch handboek moeten geregeld worden gecontroleerd om te waarborgen dat zij correct worden onderhouden (paragraaf 4, a)).

De wetgeving moet voorzien in een verbindingssysteem via radio of satelliet of gelijkaardige communicatie met het oog op medische raadplegingen voor alle schepen en dit gratis en 24 uur op 24 (paragraaf 4, d), ongeacht de vlag die ze voeren.

De Belgische regelgeving is conform de voorschriften van regel 4.1 die worden vermeld in :

— de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk — artikel 4;

— het Algemeen Reglement op de Arbeidsbescherming — artikelen 174 tot 183^{ter};

— het koninklijk besluit van 28 mei 2003 betreffende het gezondheidstoezicht op de werknemers — artikel 12;

— het koninklijk besluit van 24 oktober 1936 houdende wijziging en samenordering van de statuten der Hulp- ,en Voorzorgskas voor zeevarenden — artikel 78;

— het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement;

— het koninklijk besluit van 7 januari 1998 betreffende de medische hulpverlening aan boord van schepen (92/29/EEG);

— het Internationaal Verdrag betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (STWC);

— la *Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC) for Ostend*.

La règle 4.2 traite de la responsabilité des armateurs en ce qui concerne les conséquences financières d'une maladie, accident ou décès subis par les gens de mer au cours de leur engagement.

Les États membres ont la responsabilité d'assurer aux gens de mer travaillant à bord des navires battant leur pavillon le droit à une assistance et à un soutien matériels de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières des maladies, accidents ou décès survenant pendant le service des gens de mer dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat.

La norme A4.2, paragraphe 1^{er}, stipule que les armateurs sont responsables de la protection de la santé et des soins médicaux des gens de mer à bord de leur navire et doivent prendre à leur charge les indemnités suivantes :

— le coût pour les gens de mer de toute maladie et tout accident survenant entre la date d'entrée en service et la date à laquelle ils sont rapatriés;

— les frais médicaux ainsi que la nourriture et le logement du marin malade ou blessé hors de son domicile jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité;

— les frais d'inhumation.

Les armateurs doivent prendre à leur charge une couverture financière garantissant des indemnités aux gens de mer en cas de décès ou d'incapacité de longue durée résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel.

La responsabilité de l'armateur en matière de prise en charge des soins médicaux, de la nourriture ou du logement peut être limitée par la législation nationale. Toutefois, la prise en charge ne pourra jamais être inférieure à seize semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie (paragraphe 2).

La norme (paragraphe 3 et 4) prévoit le versement de la totalité du salaire pendant la durée de l'incapacité de travail aussi longtemps que le marin demeure à bord ou jusqu'à ce qu'il ait été rapatrié. La norme prévoit le versement de la totalité ou d'une partie du salaire à partir du rapatriement jusqu'à la guérison. Cette obligation peut être limitée sans être inférieure à seize semaines à partir du jour de l'accident ou de la maladie.

La norme (paragraphe 5) prévoit les cas où la législation nationale peut exempter l'armateur de toute responsabilité. Par exemple lorsque l'accident est

— de *Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC) for Ostend*.

Regel 4.2 betreft de aansprakelijkheid van de reders wat betreft de financiële gevolgen van een ziekte, arbeidsongeval of overlijden van een zeeman tijdens zijn indienstneming.

De lidstaten dienen de zeevarenden die werken aan boord van schepen die hun vlag voeren het recht te waarborgen op bijstand en materiële hulp vanwege de reder om het hoofd te bieden aan de financiële gevolgen van ziekten, ongevallen of overlijden tijdens het werk van de zeevarenden in het kader van een maritieme arbeidsovereenkomst of die het resultaat zijn van hun tewerkstelling in het kader van die overeenkomst.

Norm A4.2, paragraaf 1, bepaalt dat de reders aansprakelijk zijn voor de bescherming van de gezondheid en de geneeskundige verzorging van de zeevarenden aan boord en moeten de kosten dragen voor :

— de kosten voor de zeevarenden met betrekking tot ziektes en ongevallen tussen de datum van indienstneming en de datum waarop ze gerepatrieerd worden;

— de medische kosten alsook het voedsel en het verblijf van de zieke of gewonde zeeman buiten zijn woonplaats tot zijn herstel of tot de vaststelling van de permanente aard van de ziekte of ongeschiktheid;

— de begrafeniskosten.

De reders moeten de kosten dragen voor een financiële dekking om de zeevarenden een uitkering te garanderen bij overlijden of langdurige ongeschiktheid die het gevolg zijn van een arbeidsongeval of een beroepsziekte of een beroepsrisico.

De nationale wetgeving kan de aansprakelijkheid van de reder beperken op gebied van het ten laste nemen van de geneeskundige verzorging, voeding of verblijf tot een periode die evenwel niet korter is dan zestien weken vanaf de dag van het ongeval of de aanvang van de ziekte (paragraaf 2).

De norm (paragrafen 3 en 4) voorziet in de uitbetaling van het volledige loon tijdens de duur van de arbeidsongeschiktheid zolang de zeeman aan boord blijft of tot hij werd gerepatrieerd. De norm voorziet in de uitbetaling van het volledige loon of een gedeelte ervan vanaf de repatriëring tot het herstel. Die verplichting kan worden beperkt zonder korter te zijn dan zestien weken vanaf de dag van het ongeval of ziekte.

Paragraaf 5 van de norm bepaalt de gevallen waarin de nationale wetgeving de reder kan vrijstellen van alle aansprakelijkheid bijvoorbeeld wanneer het on-

imputable à une faute intentionnelle du marin blessé, malade ou décédé.

Si c'est l'autorité publique qui assume ces responsabilités, l'armateur peut en être exempté (paragraphe 6).

Des mesures doivent être prises afin de sauvegarder les biens laissés à bord par les gens de mer malades, blessés ou décédés (paragraphe 7).

La réglementation nationale est conforme aux prescriptions de la règle 4.2 qui sont reprises dans :

— la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail (titre VI sur le contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer — chapitre V — Des soins médicaux, des frais de déplacement et de la rémunération garantie en cas de maladie ou d'accident — articles 64 à 67 et chapitre III — Des droits et obligations des parties — article 50);

— la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail;

— les lois coordonnées du 3 juin 1970 relatives à la prévention des maladies professionnelles et à la réparation des dommages résultant de celles-ci;

— la Convention collective de travail du 8 mai 2003 — article 9.

La règle 4.3 traite de la protection de la santé, de la sécurité au travail et de la prévention des accidents.

Les États membres doivent adopter une législation et prendre d'autres mesures, y compris l'élaboration et la promulgation de directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail et à la prévention des accidents, afin de protéger les gens de mer qui vivent, travaillent et suivent une formation à bord de navires battant leur pavillon. Les conditions de travail, de vie et de formation à bord des navires doivent être sûres et saines. (paragraphe 1^{er}-3).

La norme A4.3 exige que les salariés puissent disposer du matériel et de la protection voulus pour pouvoir exécuter leurs tâches en toute sécurité et qu'ils reçoivent la formation nécessaire à cet effet.

Le paragraphe 1^{er} et 2 de la norme définit les matières qui doivent être couvertes par cette législation et ces autres mesures (l'adoption, l'application et la promotion de politiques et programmes de sécurité et de santé au travail à bord des navires afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles, la protection des gens de mer de moins de dix-huit ans, des prescriptions relatives à l'inspection, la notification et la correction des situations dangereuses ainsi qu'à l'enquête sur les accidents de travail, ...).

geval te wijten is aan een opzettelijke fout van de gewonde, zieke of overleden zeevarende.

Indien de overheid instaat voor deze aansprakelijkheid, kan de reder ervan worden vrijgesteld (paragraaf 6).

Er moeten schikkingen worden getroffen om de eigendommen te beschermen die aan boord worden gelaten door zieke, gewonde of overleden zeevarenden (paragraaf 7).

De Belgische regelgeving is conform de voorschriften van regel 4.2 die worden vermeld in :

— de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen (titel VI betreffende De arbeids-overeenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen — hoofdstuk V — Geneeskundige verzorgingen, verplaatsingskosten en loonwaarborg bij ziekte of ongeval — artikelen 64 tot 67 en hoofdstuk III — Rechten en verplichtingen van de partijen — artikel 50);

— de arbeidsongevallenwet van 10 april 1971;

— gecoördineerde wetten van 3 juni 1970 betreffende de preventie van beroepsziekten en de vergoeding van de schade die uit die ziekten voortvloeit;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 8 mei 2003 — artikel 9.

Regel 4.3 betreft de bescherming van de gezondheid en de veiligheid en de preventie van ongevallen.

De Leden moeten een wetgeving en andere maatregelen nemen, met inbegrip van de uitwerking en afkondiging van nationale richtlijnen betreffende het beheer van de veiligheid en gezondheid op het werk en de preventie van ongevallen om de zeevarenden die leven, werken en opleiding volgen aan boord van schepen die hun vlag voeren te beschermen. De werk-, leef-, en opleidingsomstandigheden aan boord van de schepen moeten veilig en gezond zijn (paragrafen 1-3).

Norm A4.3 vereist dat de loontrekkers moeten beschikken over het gewenste materiaal en bescherming om hun taken in alle veiligheid uit te voeren en dat ze hiertoe de nodige opleiding krijgen.

De paragrafen 1 en 2 van de norm definiëren de materies die door deze wetgeving en de andere maatregelen moeten worden gedekt (de goedkeuring, toepassing en bevordering van beleidsmaatregelen en programma's inzake veiligheid en gezondheid op het werk om arbeidsongevallen, letsels en beroepsziekten te voorkomen, de bescherming van zeevarenden jonger dan achttien jaar, programma's aan boord ter voorkoming van arbeidsongevallen en beroepsziekten, voorschriften in verband met inspectie, kennisgeving en de bijsturing van gevaarlijke situaties alsook het onderzoek naar arbeidsongevallen, ...).

Cette législation et ces autres mesures doivent être régulièrement examinées, en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer, en vue de leur éventuelle révision pour tenir compte de l'évolution de la technologie et de la recherche et de la nécessité de les améliorer constamment (paragraphe 3).

Les navires ayant au moins cinq marins à bord sont tenus d'établir un comité de sécurité du navire comptant parmi ses membres des représentants des gens de mer (paragraphe 2 d)).

Les accidents du travail ainsi que les lésions et maladies professionnelles doivent être déclarés conformément aux orientations fournies par l'Organisation internationale du travail (paragraphe 5 et 6).

Les armateurs sont tenus de procéder à des évaluations des risques au regard de la sécurité et de la santé à bord en tenant compte des données statistiques pertinentes (paragraphe 8).

La réglementation nationale est conforme aux prescriptions de la règle 4.3. qui sont reprises dans :

— la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires;

— les lois coordonnées du 3 juin 1970 relatives à la prévention des maladies professionnelles et à la réparation des dommages résultant de celle-ci;

— l'arrêté royal du 9 février 1971 instituant certaines commissions paritaires et fixant leur dénomination et leur compétence — Commission paritaire pour la marine marchande;

— la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail;

— la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail (pas d'exclusion pour les gens de mer) et ses arrêtés d'exécution;

— l'arrêté royal du 27 mars 1998 sur la politique du bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail;

— l'arrêté royal du 27 mars 1998 relatif au service externe pour la prévention et la protection au travail;

— l'arrêté royal du 27 mars 1998 relatif au service interne pour la prévention et la protection au Travail;

— le règlement général pour la protection du travail;

— le Code ISM (Code international de gestion et de sécurité — chapitre IX de la Convention SOLAS);

Deze wetgeving en de andere maatregelen moeten geregeld worden onderzocht in overleg met de vertegenwoordigers van de organisaties van reders en zeevarenden met het oog op de eventuele herziening ervan om rekening te houden de evolutie van de technologie en het onderzoek en op de noodzaak om ze permanent bij te sturen (paragraaf 3).

Op de schepen met minstens vijf zeevarenden aan boord moet een comité voor de veiligheid van het schip worden opgericht met daarin vertegenwoordigers van de zeevarenden (paragraaf 2 d).

De arbeidsongevallen alsook de letsels en beroepsziekten moeten worden aangegeven overeenkomstig de richtlijnen van de Internationale Arbeidsorganisatie (paragrafen 5 en 6).

De reders dienen risicoanalyses door te voeren in verband met de veiligheid en gezondheid aan boord rekening houdende met de relevante statistische gegevens (paragraaf 8).

De Belgische regelgeving is conform de voorschriften van regel 4.3 die worden vermeld in :

— de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités;

— gecoördineerde wetten van 3 juni 1970 betreffende de preventie van beroepsziekten en de vergoeding van de schade die uit die ziekten voortvloeit;

— het koninklijk besluit van 9 februari 1971 tot oprichting van sommige paritaire comités en tot vaststelling van hun benaming en bevoegdheid — Paritair Comité voor de koopvaardij;

— de arbeidsongevallenwet van 10 april 1971;

— de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk (geen uitzondering voor de zeevarenden) en de uitvoeringsbesluiten ervan;

— het koninklijk besluit van 27 maart 1998 betreffende het beleid inzake het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk;

— het koninklijk besluit van 27 maart 1998 betreffende de externe diensten voor preventie en bescherming op het werk;

— het koninklijk besluit van 27 maart 1998 betreffende de interne diensten voor preventie en bescherming op het werk;

— het Algemeen Reglement op de Arbeidsbescherming;

— de ISM Code (*International Safety Management Code* — hoofdstuk IX van het SOLAS verdrag);

— l'arrêté royal du 28 mai 2003 relatif à la surveillance de la santé des travailleurs; et

— la Convention collective de travail du 14 décembre 2005 — création d'un Comité conventionnel de sécurité et d'hygiène.

La règle 4.4 traite de l'accès des gens de mer à des installations de bien-être à terre.

Les normes A4.4 exigent des Membres qui ratifieront la convention de coopérer et de favoriser l'accès de tous les gens de mer à de telles installations à terre, s'il en existe (paragraphe 1^{er}).

L'expression « tous les gens de mer » signifie tous les marins quels que soient leur nationalité, leur race, leur couleur, leur sexe, leur religion, leurs opinions politiques ou leur origine sociale et quel que soit l'État du pavillon du navire.

La mise en place d'installations de bien-être doit être encouragée dans les ports appropriés, lesquels sont déterminés après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées (paragraphe 2).

La création de conseils du bien-être chargés d'examiner régulièrement les installations et services de bien-être doit être favorisée (paragraphe 3).

La Belgique est conforme aux prescriptions de la règle 4.4. qui sont reprises dans :

— le règlement général pour la protection du travail (articles 73 à 103); et

— les Conventions entre l'État et les villes d'Anvers, de Gand, de Zeebrugge, ...

En Belgique, toutes les installations et services culturels, de bien-être, de loisirs et d'information sont accessibles dans les ports belges aussi bien à un public large qu'aux navigateurs.

La règle 4.5 et les dispositions correspondantes du code portent sur la protection en matière de sécurité sociale, plus particulièrement sur la couverture assurée par les régimes nationaux.

La règle contient les principes suivants :

— tous les gens de mer résidant habituellement sur le territoire d'un État membre et, dans la mesure prévue par sa législation nationale, les personnes à leur charge doivent bénéficier d'une protection de sécurité sociale conforme au code. Les dispositions du code sont sans préjudice des conditions plus favorables qui pourraient être déjà applicables aux gens de mer en application de la législation nationale ou d'accords internationaux (paragraphe 1^{er});

— het koninklijk besluit van 28 mei 2003 betreffende het gezondheidstoezicht op de werknemers;

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 14 december 2005 — oprichting van een van een conventioneel overlegorgaan organisatie voor veiligheid en gezondheid.

Regel 4.4 betreft de toegang van de zeevarenden tot de welzijnsinstallaties aan wal.

De norm A4.4 eist dat de Leden die het verdrag bekrachtigen samenwerken en de toegang van alle zeevarenden bevorderen tot dergelijke installaties aan wal indien ze bestaan.

De uitdrukking alle zeevarenden betekent alle zeemannen ongeacht hun nationaliteit, hun ras, hun huidskleur, hun geslacht, hun religie, hun politieke overtuiging of hun sociale afkomst en ongeacht de Staat onder wiens vlag hun schip vaart.

De realisatie van welzijnsinstallaties in de adequate havens moet worden bevorderd, na raadpleging van de betrokken organisaties van reders en zeevarenden om te bepalen welke die adequate havens zijn (paragraaf 2).

De realisatie moet worden bevorderd van welzijnsraden die ermee belast zijn geregeld de welzijnsinstallaties en -diensten te onderzoeken (paragraaf 3).

De Belgische regelgeving is conform de voorschriften van regel 4.4 die worden vermeld in :

— het Algemeen Reglement voor de Arbeidsbescherming (artikelen 73 tot 103); en

— de verdragen tussen de Staat en de steden Antwerpen, Gent, Zeebrugge, ...

In België zijn alle installaties en diensten op gebied van cultuur, welzijn, vrije tijd en informatie toegankelijk in de Belgische havens en dit zowel voor het grote publiek als voor de zeevarenden.

Regel 4.5 en de betreffende bepalingen van de code houden verband met de bescherming inzake sociale zekerheid, inzonderheid met de dekking verstrekt door de nationale stelsels.

De regel bevat de volgende beginselen :

— alle zeevarenden die gewoonlijk op het grondgebied van een Lidstaat verblijven en in de mate waarin zulks is voorzien in de nationale wetgeving en de te hunnen laste zijnde personen dienen een bescherming inzake sociale zekerheid te genieten conform de code. De bepalingen van de code zijn onverminderd gunstigere voorwaarden die reeds van toepassing kunnen zijn op de zeevarenden bij toepassing van de nationale wetgeving of internationale akkoorden (paragraaf 1);

— tout Membre doit prendre des mesures, en fonction de sa situation nationale, à titre individuel comme dans le cadre de la coopération internationale, pour atteindre progressivement une protection de sécurité sociale complète (paragraphe 2);

— les gens de mer qui sont soumis à la législation de sécurité sociale d'un Membre et, dans la mesure prévue par la législation nationale de ce dernier, les personnes à leur charge doivent être admis à bénéficier d'une protection de sécurité sociale qui ne soit pas moins favorable que celle dont jouissent les travailleurs employés à terre (paragraphe 3).

Le paragraphe 1^{er} de la norme A4.5 indique clairement que la couverture décrite dans la règle et les dispositions correspondantes du code ne doit pas faire double emploi avec la protection de sécurité sociale dont les armateurs sont redevables à court terme en application des règles 4.1 et 4.2, protection qu'il s'agit simplement de compléter.

Les États membres qui ratifient la Convention du travail maritime doivent inclure dans leur législation au moins trois des neuf branches visées dans la convention (paragraphe 1^{er} et 2).

Le paragraphe 4 introduit une souplesse supplémentaire en précisant que d'autres règles pourront être établies en application d'accords bilatéraux ou multilatéraux ou de dispositions adoptées dans le cadre des organisations régionales d'intégration économique.

Les États membres doivent examiner les modalités selon lesquelles, conformément à la législation et à la pratique nationale, des prestations comparables seront offertes aux gens de mer, en l'absence d'une couverture suffisante dans les neuf branches visées (paragraphe 6).

Dans la mesure compatible avec leur législation et leur pratique, les États membres doivent coopérer pour garantir le maintien des droits relatifs à la sécurité sociale, acquis ou en cours d'acquisition par les gens de mer, indépendamment de leur lieu de résidence (paragraphe 8).

Des procédures équitables et efficaces de règlement des différends doivent être définies (paragraphe 9).

En Belgique, la sécurité sociale des gens de mer de la marine marchande est prévue par l'arrêté-loi du 7 février 1945.

Les gens de mer bénéficient des protections suivantes :

— les soins de santé : l'arrêté royal du 24 octobre 1936 modifiant et coordonnant les statuts de la Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins (statuts de la SCPM);

— alle Leden moeten, rekening houdend met hun nationale toestand, individueel alsook in het kader van de internationale samenwerking, maatregelen nemen met het oog op de geleidelijke invoering van een volledige sociale zekerheid (paragraaf 2);

— de zeevarenden die onderworpen zijn aan de sociale-zekerheidswetgeving van een Lid, en in de mate waarin zulks is bepaald in de nationale wetgeving, de te hunnen laste zijnde personen moeten toegang krijgen tot een sociale bescherming die niet minder gunstig is dan die welke wordt genoten door de aan wal tewerkgestelde werknemers (paragraaf 3).

Paragraaf 1 van de norm A4.5 stelt duidelijk dat de dekking beschreven in de regel en de betreffende bepalingen niet mogen overlappen met de bescherming qua sociale zekerheid waarvoor de reders aansprakelijk zijn op korte termijn bij toepassing van de regels 4.1 en 4.2, bescherming die eenvoudigweg dient te worden aangevuld.

De lidstaten die het Verdrag betreffende Maritieme arbeid bekrachtigen moeten in hun wetgeving minstens drie van de negen in het verdrag bedoelde takken opnemen (paragrafen 1 en 2).

Paragraaf 4 zorgt voor een bijkomende soepelheid waarbij wordt gepreciseerd dat er andere regels mogen worden ingevoerd bij toepassing van bilaterale of multilaterale akkoorden of bepalingen aangenomen in het kader van de regionale organisaties voor economische integratie.

De lidstaten moeten de modaliteiten onderzoeken volgens welke, overeenkomstig de nationale wetgeving en praktijk, aan de zeevarenden vergelijkbare uitkeringen zullen worden geboden, bij ontstentenis van voldoende dekking in de negen bedoelde takken (paragraaf 6).

In de mate die verzoenbaar is met hun nationale wetgeving en praktijk, moeten de lidstaten samenwerken ter handhaving van de sociale-zekerheidsrechten, verworven of nog te verwerven door de zeevarenden, onafhankelijk van hun verblijfplaats (paragraaf 8).

Er dienen billijke en doeltreffende procedures te worden vastgelegd ter regeling van geschillen.

In België wordt de sociale zekerheid van de zeevarenden van de koopvaardij geregeld bij de besluitwet van 7 februari 1945.

De zeevarenden genieten de volgende vormen van bescherming :

— gezondheidszorg : het koninklijk besluit van 24 oktober 1936 houdende wijziging en samenordering van de statuten der Hulp- en Voorzorg kas voor zeevarenden (statuten HVKZ);

— l'assurance chômage: la loi du 24 février 1964 et l'arrêté royal du 9 avril 1965 relatifs au Pool des marins de la marine marchande;

— les pensions: réglementation du régime général: l'arrêté royal n° 50 du 24 octobre 1967, la loi du 20 juillet 1990, l'arrêté royal du 23 décembre 1996, l'arrêté royal du 21 décembre 1967 et l'arrêté royal du 24 octobre 1936 modifiant et coordonnant les statuts de la Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins;

— les accidents du travail: réglementation du régime général: la loi du 10 avril 1971 et l'arrêté royal du 28 décembre 1971;

— les maladies professionnelles: réglementation du régime général: les lois coordonnées du 3 juin 1970 et ses arrêtés d'exécution;

— les allocations familiales: réglementation des travailleurs salariés: l'arrêté royal du 19 décembre 1939 et ses arrêtés d'exécution;

— maternité: l'arrêté royal du 24 octobre 1936 (assurance maladie-invalidité);

— invalidité: l'arrêté royal du 24 octobre 1936 (assurance maladie-invalidité);

— survivant: réglementation du régime général et l'arrêté royal du 24 octobre 1936 modifiant et coordonnant les statuts de la Caisse de secours et de Prévoyance en faveur des marins.

En principe, la Belgique ne limite pas le champ d'application de sa protection sociale aux seuls marins qui ont leur résidence habituelle en Belgique. Le pavillon sous lequel on navigue est déterminant.

Au sein de l'Union européenne s'applique également le règlement 1408/71 portant coordination des systèmes respectifs de sécurité sociale et son règlement d'application 574/72 ainsi que le règlement 883/2004/CEE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la coordination des systèmes de sécurité sociale.

La Belgique a également conclu des accords bilatéraux avec le Congo (uniquement pour les marins), la Turquie, le Maroc, la Tunisie, l'Algérie, la Macédoine, la Croatie, les États-Unis, le Canada, Israël, les Philippines, l'Australie, le Chili, la Suisse, l'Inde, l'Uruguay, la Corée du Sud et le Japon.

— werkloosheidsverzekering: de wet van 24 februari 1964 en het koninklijk besluit van 9 april 1965 betreffende de Pool van de zeelieden ter koopvaardij;

— pensioenen: regelgeving van het algemeen stelsel: het koninklijk besluit nr. 50 van 24 oktober 1967, de wet van 20 juli 1990, het koninklijk besluit van 23 december 1996 en het koninklijk besluit van 21 december 1967 en het koninklijk besluit van 24 oktober 1936 houdende wijziging en samenordering van de statuten der Hulp- en Voorzorgskas voor zeevarenden;

— arbeidsongevallen: regelgeving van het algemeen stelsel: de wet van 10 april 1971 en het koninklijk besluit van 28 december 1971;

— beroepsziekten: regelgeving van het algemeen stelsel: gecoördineerde wetten van 3 juni 1970 en de betreffende uitvoeringsbesluiten;

— kindergeld: regelgeving van de werknemers in loondienst: het koninklijk besluit van 19 december 1939 en de betreffende uitvoeringsbesluiten;

— moederschap: het koninklijk besluit van 24 oktober 1936 (ziekte-invaliditeitsverzekering);

— invaliditeit: het koninklijk besluit van 24 oktober 1936 (ziekte-invaliditeits-verzekering);

— langstlevende: regelgeving van het algemeen stelsel en het koninklijk besluit van 24 oktober 1936 houdende wijziging en samenordering van de statuten der Hulp- en Voorzorgskas voor zeevarenden.

In principe beperkt België het toepassingsgebied van zijn sociale bescherming niet tot de zeevarenden die gewoonlijk in België verblijven. De vlag waaronder ze varen is doorslaggevend.

Binnen de Europese Unie zijn ook verordening 1408/71 betreffende de toepassing van de sociale zekerheidsregelingen en de betreffende uitvoeringsverordening van toepassing en ook verordening (EG) nr. 883/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels.

België heeft ook bilaterale akkoorden afgesloten met Kongo, (uitsluitend voor zeelieden), Turkije, Marokko, Tunesië, Algerije, Macedonië, Kroatië, de Verenigde Staten, Canada, Israël, de Filippijnen, Australië, Chili, Zwitserland, India, Uruguay, Zuid-Korea en Japan.

La législation applicable est en principe soit celle de l'État dont le navire bat le pavillon, soit celle de l'État de résidence des gens de mer, soit celle de l'État de résidence de l'employeur. Ces accords prévoient la possibilité pour les Parties contractantes d'établir des exceptions à ce principe par accords.

3.2.5. Conformité et mise en application des dispositions — Titre 5

Le titre 5, porte sur le respect et la mise en application des dispositions de la présente Convention et traite ainsi des obligations qui incombent aux Membres ayant ratifié la convention en application de l'article V (responsabilités d'appliquer et de faire respecter les dispositions).

Ce titre comprend trois règles :

— la règle 5.1 relative aux responsabilités de l'État du pavillon;

— la règle 5.2 relative aux responsabilités de l'État du port;

— la règle 5.3 relative aux responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre.

Contrairement aux autres titres qui prévoient une certaine souplesse dans leur application, le titre 5 exclut l'utilisation de dispositions équivalentes dans l'ensemble (autorisée par l'article VI, paragraphes 3 et 4) pour l'application de sa partie A du code (paragraphe 2).

La conformité complète de la législation belge aux dispositions du titre 5 de la Convention du travail maritime nécessitera l'adoption d'un projet de loi. La mise en place d'un système de certification et de contrôle comporte effectivement pour la Belgique un certain nombre d'innovations juridiques.

Ce projet de loi, ci-après dénommé projet de loi d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime, vise à mettre en place un système d'inspections régulières, à introduire un système de certification et de déclaration de conformité, à prévoir la rédaction de rapports, des mesures de suivi et un système efficace de sanctions.

La règle 5.1 relative aux responsabilités de l'État du pavillon traite des responsabilités des Membres ayant ratifié la convention vis-à-vis des gens de mer à bord de navires battant leur pavillon.

La règle 5.1.1 énonce les principes généraux devant être respectés par l'État du pavillon. Celui-ci doit

De wetgeving die wordt toegepast is in principe die van de Staat waarvan het schip de vlag voert, hetzij die van de Staat waar de zeevarenden verblijven, hetzij die van de Staat waar de werkgevers verblijven. Deze akkoorden voorzien in de mogelijkheid voor de Overeenkomstsluitende Partijen om via akkoorden uitzonderingen op dit principe vast te leggen.

3.2.5. Conformiteit en toepassing van de bepalingen — Titel 5

Titel 5 betreft de naleving en de toepassing van de bepalingen van dit Verdrag en behandelt daarnaast de verplichtingen van de lidstaten die het Verdrag hebben bekrachtigd bij toepassing van artikel V (toe te passen verantwoordelijkheden en bepalingen die moeten worden nageleefd).

Deze titel omvat drie regels :

— regel 5.1. betreffende de verantwoordelijkheden van de Vlaggenstaat;

— regel 5.2. betreffende de verantwoordelijkheden van de Havenstaat;

— regel 5.3. betreffende de verantwoordelijkheden van de leverancier van arbeidskrachten.

In tegenstelling tot de andere titels waar voor de toepassing een zekere soepelheid geldt, sluit titel 5 het gebruik van gelijkwaardige bepalingen volledig uit (toegestaan door artikel VI, paragrafen 3 en 4) voor de toepassing van deel A van de code (paragraaf 2).

Om onze Belgische wetgeving volledig conform te maken met de bepalingen van titel 5 van het Verdrag betreffende maritieme arbeid dient er nog een wetsontwerp te worden aangenomen. De oprichting van een systeem voor inspectie en certificering bevat voor België effectief een zeker aantal juridische nieuwigheden.

Dit wetsvoorstel, hierna genoemd, wetsvoorstel tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid, wil een systeem van reguliere inspecties invoeren, een systeem van certificatie en gelijkvormigheidsverklaringen creëren, het opstellen van rapporten verplichten en opvolgingsmaatregelen en een doeltreffend sanctiesysteem opleggen.

Regel 5.1 betreffende de verantwoordelijkheden van de Vlaggenstaat betreft de verantwoordelijkheden van de lidstaten die het verdrag hebben bekrachtigd ten aanzien van de zeevarenden aan boord van schepen die hun vlag voeren.

Regel 5.1.1 geeft een overzicht van de algemene beginselen die door de Vlaggenstaat moeten worden

coordonner les activités relatives au respect et à la mise en application des dispositions de la Convention à bord des navires battant son pavillon.

Le paragraphe 1^{er} établit que les Membres doivent faire en sorte que les navires battant leur pavillon respectent l'ensemble des normes de la Convention.

Le paragraphe 2 précise que les Membres doivent pour ce faire instaurer un système efficace d'inspection et de certification des conditions de travail et de vie des gens de mer.

Le paragraphe 3 permet aux gouvernements d'autoriser des institutions publiques ou d'autres organismes reconnus (par exemple les sociétés de classification des navires) y compris ceux d'un autre Membre à effectuer des inspections ou délivrer des certificats en leur nom.

Le paragraphe 3 indique qu'en tout état de cause l'État du pavillon conserve la pleine responsabilité de l'inspection et de la certification des conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires qui battent son pavillon.

Le paragraphe 4 énonce que le certificat de travail maritime complété par une déclaration de conformité du travail maritime, attestent, sauf preuve contraire, que les prescriptions de la Convention concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer ont été suivies et que donc le navire a été dûment inspecté.

La norme A5.1.1 précise que les Membres doivent définir des objectifs et des normes précis pour l'administration de ses systèmes d'inspection et de certification. Ils doivent également prévoir des procédures permettant d'évaluer dans quelle mesure ces objectifs sont atteints et ces normes respectées.

Un exemplaire de la Convention doit être prévu à bord de tous les navires battant le pavillon du Membre.

En Belgique, différents systèmes d'inspection sont prévus dans :

- la loi du 6 juin 2010 introduisant le Code pénal social;
- la loi-programme du 22 décembre 1989;
- la loi du 25 février 2003 portant des mesures pour renforcer la prévention en matière de bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail et la loi-programme du 20 juillet 2006;
- la loi du 4 août 1996 sur le bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail et ses arrêtés d'exécution;

nageleefd. De Vlaggenstaat moet de activiteiten coördineren in verband met de naleving en de toepassing van de bepalingen van het Verdrag aan boord van de onder zijn vlag varende schepen.

Paragraaf 1 bepaalt dat de lidstaten erop moeten toezien dat de schepen die hun vlag voeren alle normen van het verdrag naleven.

Paragraaf 2 preciseert dat de lidstaten hiertoe een doeltreffend systeem voor inspectie en certificering moeten opzetten met betrekking tot de werk- en leefomstandigheden van de zeevarenden aan boord van de schepen die hun vlag voeren.

Paragraaf 3 geeft de regeringen de mogelijkheid om overheidsinstellingen of andere erkende organismes (bijvoorbeeld maatschappijen voor de classificatie van schepen) alsook aan die van een andere Lidstaat te machtigen om in hun naam inspecties uit te voeren of certificaten af te geven.

Paragraaf 3 bepaalt dat de Vlaggenstaat in ieder geval volledig verantwoordelijk blijft voor het inspecteren en certificeren van de werk- en leefomstandigheden van de zeevarenden aan boord van de onder zijn vlag varende schepen.

Paragraaf 4 stelt dat het maritiem arbeidscertificaat aangevuld met een conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid bevestigen, behoudens bewijs van het tegendeel, dat de voorschriften van het verdrag in verband met de werk- en de leefomstandigheden van de zeevarenden werden nageleefd en dat het schip dus volgens de regels werd geïnspecteerd.

Norm A5.1.1 preciseert dat de lidstaten precieze doelstellingen en normen moeten definiëren voor het beheer van hun inspectie- en certificeringssystemen alsook procedures ter evaluatie van de mate waarin die doelstellingen zijn bereikt en de normen worden nageleefd.

Alle schepen die de vlag van een Lidstaat voeren moeten een exemplaar van het Verdrag aan boord hebben.

In België zijn verschillende inspectiesystemen vastgelegd in :

- de wet van 6 juni 2010 tot invoering van het Sociaal Strafwetboek;
- de programmawet van 22 december 1989;
- de wet van 25 februari 2003 houdende maatregelen ter versterking van de preventie inzake het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk en de programmawet van 20 jullie 2006;
- de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk en de uitvoeringsbesluiten ervan;

— l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime;

— la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation et ses arrêtés d'exécution;

— le projet de loi d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 (articles 8 à 9).

La mise à disposition à bord des navires battant pavillon belge d'un exemplaire de la Convention, à l'intention des marins, est prévue par la Convention collective de travail du 16 décembre 2009 relative à la procédure de réclamation à bord des navires marchands battant pavillon belge (article 2) et le projet de loi d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 (article 6).

La règle 5.1.2 relative à l'habilitation des organismes reconnus précise le principe énoncé au paragraphe 3 de la règle 5.1.1, qui porte sur la délégation à des organismes reconnus.

Des organismes reconnus pourront être autorisés à assurer certaines fonctions d'inspection ou de certification sous réserve de certaines conditions. Il doit s'agir de fonctions pour lesquelles le code de la Convention dit expressément qu'elles seront réalisées par l'autorité compétente ou un organisme reconnu (paragraphe 1^{er}).

Ces fonctions doivent être couvertes par l'habilitation conférée par l'autorité compétente.

La norme A5.1.2 traite de l'habilitation des organismes reconnus. Ces derniers doivent démontrer qu'ils ont la compétence et l'indépendance nécessaires.

Ces organismes reconnus doivent être autorisés à exiger la correction de défauts sur des navires et à effectuer des inspections à la demande de l'État du port (paragraphe 2).

Les pays doivent établir un système propre à assurer l'adéquation des tâches réalisées par des organismes reconnus ainsi que des procédures de communication avec ces organismes et des procédures de contrôle de leur action (paragraphe 3).

Les pays doivent fournir au BIT la liste des organismes reconnus en indiquant les fonctions qu'ils sont habilités à assumer (paragraphe 4).

En Belgique, les réglementations régissant l'habilitation d'organismes reconnus aux fins de la réalisation de certaines fonctions d'inspection sont les suivantes :

— het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement;

— de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen en haar uitvoeringsbesluiten;

— wetsontwerp tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 (artikelen 8 en 9).

De collectieve arbeidsovereenkomst van 16 december 2009 betreffende de klachtenprocedure aan boord van koopvaardij schepen die de Belgische vlag voeren (artikel 2) en het wetsontwerp tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 (artikel 6) bepalen dat aan boord van de schepen die onder de Belgische vlag varen ter attentie van de zeevarenden een exemplaar van het Verdrag moet worden bijgehouden.

Regel 5.1.2 verstrekt meer uitleg bij het beginsel vermeld in paragraaf 3 van regel 5.1.1 die verband houdt met het machtigen van erkende organisaties.

Erkende organisaties kunnen ertoe worden gemachtigd om onder bepaalde omstandigheden een aantal functies met betrekking tot inspecties en het afgeven van certificaten uit te oefenen. Het moet hierbij gaan om functies waarvan de code van het Verdrag uitdrukkelijk bepaalt dat zij moeten worden uitgevoerd door de bevoegde overheid of door een erkend organisatie (paragraaf 1).

Die functies moeten worden gedekt door de machtiging die door de bevoegde overheid werd verleend.

Norm A5.1.2 betreft de machtiging van de erkende organisaties. Die moeten aantonen dat ze over de vereiste bekwaamheid en onafhankelijkheid beschikken.

De erkende organisaties moeten ertoe worden gemachtigd om de rechtzetting te eisen van tekortkomingen op de schepen en om op vraag van de Havenstaat inspecties te verrichten (paragraaf 2).

De landen dienen een eigen systeem op te zetten om te waarborgen dat de taken door erkende organisaties adequaat uitgevoerd worden alsook communicatieprocedures instellen met die organisaties en procedures met betrekking tot het toezicht op hun activiteiten (paragraaf 3).

De landen moeten het Internationaal Arbeidsbureau een lijst bezorgen van de erkende organisaties met vermelding van de functies waarvoor ze gemachtigd zijn om ze uit te oefenen (paragraaf 4).

In België zijn de regelgevingen in verband met de machtiging van erkende organisaties met het oog op de realisatie van bepaalde inspectiefuncties de volgende :

— l'arrêté royal du 13 mars 2011 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (transposition de la directive 2009/15/CE);

— le règlement n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires;

— les accords bilatéraux ministériels;

— le projet de loi d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 — chapitre 4: Habilitation des organismes agréés

La règle 5.1.3 et les dispositions correspondantes du code décrivent le système de certification de travail maritime et de déclaration de conformité que les Membres doivent instaurer en application des dispositions de la Convention.

Ce système de certification et de déclaration ne sera obligatoire que pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 effectuant des voyages internationaux ou battant pavillon d'un Membre et opérant à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays (paragraphe 1^{er}).

Cependant, l'armateur peut demander la certification d'un navire d'une jauge brute inférieure à 500 (paragraphe 2).

Chaque navire doit détenir :

— un certificat de travail maritime (paragraphe 3 de la règle) confirmant que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire ont fait l'objet d'une inspection et sont conformes aux prescriptions de la législation de l'État du pavillon qui donnent effet à la Convention;

— une déclaration de conformité du travail maritime (paragraphe 4 de la règle) indiquant quelles sont les prescriptions nationales qui s'appliquent et les mesures adoptées par l'armateur pour en assurer le respect.

Le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime doivent être conformes au modèle prévu par le code (paragraphe 5).

La norme A5.1.3 décrit dans le détail le système de certification et de déclaration de conformité du travail maritime.

Le paragraphe 1^{er} de la norme A5.1.3 renvoie à l'annexe A5-I, qui contient la liste des 14 points qui

— het koninklijk besluit van 13 maart 2011 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor de met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties (omzetting van richtlijn 2009/15/EG);

— EU-Verordening nr. 391/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties;

— de bilaterale ministeriële akkoorden;

— het wetsontwerp tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 — hoofdstuk 4: Machtiging van de erkende organisaties.

Regel 5.1.3 en de overeenkomstige bepalingen van de code beschrijven het systeem voor certificering en aangifte dat de Leden moeten invoeren bij toepassing van de bepalingen van het Verdrag.

Dit systeem voor certificering en aangifte is slechts verplicht voor de schepen met een bruto registerton gelijk aan of hoger dan 500 ingezet op de internationale vaart of die varen onder de vlag van een Lidstaat en opereren vanuit één haven of tussen twee havens van een ander land (paragraaf 1).

De reder kan evenwel de certificering vragen van een schip met een bruto registerton lager dan 500 (paragraaf 2).

Elk schip moet de volgende documenten bijhouden :

— een maritiem arbeidscertificaat (paragraaf 3 van de regel) dat bevestigt dat de werk- en levensomstandigheden van de zeevarenden aan boord werden geïnspecteerd en beantwoorden aan de voorschriften van de wetgeving van de Vlaggenstaat betreffende de tenuitvoerlegging van het Verdrag;

— een conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid (paragraaf 4 van de regel) waarin de van toepassing zijnde nationale voorschriften worden vermeld en de maatregelen getroffen door de reder ter waarborging ervan.

Het maritiem arbeidscertificaat en de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid moeten overeenstemmen met het in de code voorgeschreven model (paragraaf 5).

Norm A5.1.3 beschrijft in detail het systeem inzake certificering en conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid.

Paragraaf 1 van de norm A5.1.3 verwijst naar de bijlage A5-I die de lijst bevat van de 14 punten die

doivent faire l'objet d'une inspection et d'une vérification aux fins de la certification par l'État du pavillon.

Ces points sont les suivants :

- l'âge minimum;
- le certificat médical;
- les qualifications des gens de mer;
- les contrats d'engagement maritime;
- le recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé;
- la durée du travail ou du repos;
- les effectifs du navire;
- le logement;
- les installations de loisirs à bord;
- l'alimentation et le service de table;
- la santé et la sécurité et la prévention des accidents;
- les soins médicaux à bord;
- les procédures de plainte à bord; et
- le paiement des salaires.

La période de validité du certificat sera au maximum de cinq ans sous réserve (paragraphe 1^{er}) d'au moins une inspection intermédiaire qui visera à vérifier que les normes continuent d'être appliquées (paragraphe 2). Cette inspection intermédiaire doit être aussi étendue et approfondie que les inspections effectuées en vue du renouvellement du certificat de travail maritime.

Dans un nombre limité de cas, indiqué au paragraphe 5 de la norme A5.1.3, un certificat pourra être délivré à titre provisoire (pour les nouveaux navires ou lorsqu'un navire change de pavillon ou lorsqu'un armateur prend à son compte l'exploitation d'un navire qui est nouveau pour l'armateur). Sa durée de validité n'excédera pas six mois (paragraphe 6).

Le paragraphe 7 prévoit la délivrance du certificat provisoire s'il a été établi que :

- 1^o) le navire a été inspecté « dans la mesure où cela est raisonnablement possible, au regard des prescriptions énumérées à l'annexe A5-I »;
- 2^o) l'armateur a démontré que des procédures adéquates sont mises en œuvre à bord en vue d'assurer le respect des dispositions de la Convention;

moeten worden geïnspecteerd en geverifieerd met het oog op de certificering door de Vlaggenstaat.

Het gaat om de volgende punten :

- minimumleeftijd;
- medisch getuigschrift;
- kwalificaties van de zeevarenden;
- maritieme arbeidsovereenkomsten;
- bemiddeling door een erkende, gereguleerde of onder licentie werkende particuliere aanwerfings- of arbeidsbemiddelingsdienst;
- arbeidsduur of arbeidsrust;
- scheepsbemanning;
- huisvesting;
- vrijetijdsaccommodatie aan boord;
- voeding en catering;
- veiligheid, gezondheid en preventie van ongevallen;
- medische verzorging aan boord;
- klachtenprocedures aan boord; en
- uitbetaling van de lonen.

Het certificaat is maximum vijf jaar geldig onder voorbehoud van (paragraaf 1) minstens een tussentijdse inspectie die bedoeld is om na te gaan of de normen nog steeds worden toegepast (paragraaf 2). Deze tussentijdse inspectie moet even uitgebreid en diepgaand zijn als de inspecties verricht met het oog op de verlenging van het maritiem arbeidscertificaat.

In een beperkt aantal gevallen opgesomd in paragraaf 5 van de norm A5.1.3 kan een voorlopig maritiem arbeidscertificaat worden afgeleverd (voor nieuwe schepen of wanneer een schip wordt omgevlagd of wanneer een reder voor eigen rekening een voor hem nieuw schip exploiteert). Een dergelijk certificaat is maximaal zes maanden geldig (paragraaf 6).

Paragraaf 7 bepaalt dat een voorlopig certificaat slechts wordt afgegeven indien vaststaat dat :

- 1^o) het schip is geïnspecteerd « voor zover dit redelijkerwijze mogelijk is wat betreft de voorschriften opgesomd in bijlage A5-I »;
- 2^o) de reder heeft aangetoond dat aan boord adequate procedures worden toegepast met het oog op de naleving van de voorschriften van het Verdrag;

3°) le capitaine connaît les prescriptions de la Convention du travail maritime et les obligations en matière de mise en œuvre;

4°) les informations requises ont été présentées à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail maritime.

La délivrance du certificat de travail maritime sera soumise à une inspection complète qui devra avoir lieu avant la fin de la période de validité du certificat provisoire et aucun nouveau certificat provisoire ne pourra être délivré (paragraphe 8). La délivrance d'une déclaration de conformité de travail maritime n'est pas requise pendant la durée de validité du certificat de travail maritime délivré à titre provisoire.

Le certificat de travail maritime, le certificat de travail maritime provisoire et la déclaration de conformité du travail maritime doivent suivre le modèle indiqué à l'annexe A5-II (paragraphe 9).

Le paragraphe 10 décrit le contenu de la déclaration de conformité du travail maritime qui sera annexée au certificat de travail maritime. La déclaration comprend deux parties.

La partie I^{re}, établie par l'autorité compétente du Membre, indique entre autre la liste des points devant être inspectés et les prescriptions nationales donnant effet aux dispositions pertinentes de la Convention, y compris toute disposition équivalente dans l'ensemble adoptée en vertu du paragraphe 3 de l'article VI.

La partie II est établie par l'armateur et certifiée par l'autorité compétente. Cette partie « énonce les mesures adoptées pour assurer une conformité continue avec les prescriptions nationales entre deux inspections ainsi que les mesures proposées pour assurer une amélioration continue ».

Les armateurs et les capitaines deviennent ainsi parties prenantes du système de mise en application prévu par la Convention.

Le résultat des inspections postérieures à la première inspection ou des vérifications ultérieures ainsi que les défauts importants relevés au cours de ces inspections et vérifications ainsi que la date du constat qu'il a été remédié aux défauts sont consignés et sont soit transcrits sur la déclaration de conformité du travail maritime, soit annexés à ce document, soit tenus à la disposition des gens de mer, des inspecteurs de l'État du pavillon, des fonctionnaires autorisés de l'État du port et des représentants des armateurs et des gens de mer par d'autres moyens. Ces informations sont accompagnées d'une traduction en anglais (paragraphe 11).

3°) de kapitein de voorschriften van het Verdrag betreffende maritieme arbeid en de verplichtingen inzake de tenuitvoerlegging ervan kent;

4°) de vereiste informatie aan de bevoegde overheid of aan de erkende organisatie is voorgelegd met het oog op het opstellen van een conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid.

Het afleveren van het maritiem arbeidscertificaat wordt aan een volledige inspectie onderworpen die moet plaatsvinden vóór het verstrijken van de geldigheidsduur van het voorlopig maritiem arbeidscertificaat en er kan geen enkel nieuw voorlopig maritiem arbeidscertificaat worden afgegeven (paragraaf 8) Het afgeven van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid is niet vereist tijdens de geldigheidsduur van een voorlopig maritiem arbeidscertificaat.

Het maritiem arbeidscertificaat, het voorlopig maritiem arbeidscertificaat en de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid worden opgesteld overeenkomstig de modellen vermeld in bijlage A5-II (paragraaf 9).

Paragraaf 10 bepaalt de inhoud van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid die als bijlage bij het maritiem arbeidscertificaat wordt gevoegd. De verklaring bestaat uit twee delen.

Deel I wordt opgesteld door de bevoegde overheid van het Lid en vermeldt onder meer de lijst van de punten die moeten worden geïnspecteerd en de nationale en voorschriften tot uitvoering van de relevante bepalingen van het verdrag met inbegrip van elke algemeen gelijkwaardige krachtens paragraaf 3 van artikel VI aangenomen bepaling.

Deel II wordt opgesteld door de reder en gecertificeerd door de bevoegde overheid. Dit deel omvat de maatregelen die tussen twee inspectiebeurten een continue conformiteit met de nationale voorschriften moeten waarborgen, alsook de maatregelen voorgesteld om een continue verbetering te waarborgen.

Op die manier worden de reders en de kapiteins belanghebbenden bij het systeem inzake tenuitvoerlegging waarin het verdrag voorziet.

De resultaten van de inspectiebeurten na de eerste inspectie of van nadien verrichte verificaties alsook van alle belangrijke tijdens deze inspecties en verificaties vastgestelde tekortkomingen alsook de datum waarop aan de tekortkomingen was verholpen worden opgetekend en ofwel opgenomen in de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid, ofwel bij dit document gevoegd en ter beschikking gehouden van de zeevarenden, de inspecteurs, de bevoegde ambtenaren van de Vlaggenstaat en de vertegenwoordigers van de reders en de zeevarenden. Die informatie dient ook in het Engels te worden vertaald (paragraaf 11).

Un exemplaire valide et à jour du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime, traduit en anglais (pour les navires effectuant des voyages internationaux), doit être conservé à bord. Une copie de ces documents doit être affichée à un endroit accessible aux gens de mer et être communiquée aux gens de mer, aux inspecteurs de l'État du pavillon, aux fonctionnaires autorisés de l'État du port ou représentants des armateurs et des gens de mer qui en feront la demande (paragraphe 12).

La norme se termine par une description des situations dans lesquelles le certificat cesse d'être valide (paragrapes 14 et 15) et par des dispositions (paragrapes 16 et 17) qui indiquent que le certificat sera retiré s'il apparaît que le navire n'est pas conforme aux prescriptions et qu'aucune mesure n'a été prise pour remédier à la situation. L'autorité compétente doit tenir compte de la gravité ou de la fréquence des manquements.

Le projet de loi portant sur l'exécution et le contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 prévoit l'établissement et la délivrance de certificats de travail maritime et de déclarations de conformité du travail maritime conformément aux prescriptions de la présente Convention. Le projet de loi prévoit également la rédaction de ces documents en français ou en néerlandais, au choix de l'armateur, et en anglais ainsi que leur communication aux personnes prévues par la Convention.

La règle 5.1.4 relative à l'inspection et à la mise en application exige des États du pavillon qu'ils disposent d'un système efficace et coordonné d'inspections régulières.

Il convient de noter que des inspections sont requises par la Convention aussi dans des cas qui sont sans rapport avec la validité d'un certificat. En particulier, la norme A3.1 sur le logement exige des inspections au titre de la règle 5.1.4 lors de la première immatriculation du navire ou lors d'une nouvelle immatriculation et en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord.

Les paragraphes 2 et 3 de la norme A5.1.4 précisent que les membres doivent prendre les dispositions nécessaires afin d'assurer que les inspecteurs ont la formation, les compétences, les attributions, les instructions, les pouvoirs, le statut et l'indépendance nécessaires ou souhaitables pour pouvoir effectuer les inspections de façon efficace.

Les navires doivent être inspectés aux intervalles prescrits aux fins de la certification, le cas échéant, ces intervalles ne devant en aucun cas excéder trois ans (paragraphe 4).

Een geldig en bijgewerkt exemplaar van het maritiem arbeidscertificaat en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en de vertaling ervan in het Engels (voor schepen ingezet op de internationale vaart) moet aan boord worden bijgehouden. Een kopie van die documenten moet goed zichtbaar worden aangeplakt op een voor de zeevarenden toegankelijke plek en worden bezorgd aan de zeevarenden, de inspecteurs van de Vlaggenstaat, de bevoegde ambtenaren van de Havenstaat of vertegenwoordigers van de reders die erom vragen (paragraaf 12).

Ten slotte vermeldt de norm de situaties waarin het certificaat zijn geldigheid verliest (paragrafen 14 en 15) en de bepalingen (paragrafen 16 en 17) die aangeven wanneer het certificaat zal worden ingetrokken wanneer blijkt dat het schip niet beantwoordt aan de voorschriften en dat geen enkele bijsturingmaatregel is getroffen om aan de situatie te verhelpen. De bevoegde overheid dient rekening te houden met de ernst of de frequentie van de tekortkomingen.

Het wetsontwerp houdende de uitvoering en het toezicht op de toepassing van dit Verdrag voorziet in het opstellen en afleveren van maritieme arbeidsbewijzen en conformiteitsverklaringen voor maritieme arbeid overeenkomstig de voorschriften van dit Verdrag. Het wetsontwerp bepaalt bovendien dat deze documenten in het Frans of in het Nederlands moeten worden opgesteld, naargelang de keuze van de reder, en in het Engels en dat ze moeten worden overgelegd aan de personen die in het Verdrag zijn aangewezen.

Regel 5.1.4 betreffende de inspectie en de tenuitvoerlegging bepaalt dat de Vlaggenstaten over een doeltreffend en gecoördineerd systeem voor periodieke inspecties moeten beschikken.

Er moet op worden gewezen dat de inspecties door het verdrag ook worden opgelegd in de gevallen die geen verband houden met de geldigheid van een certificaat. In het bijzonder norm A3.1 betreffende de huisvesting verwijst naar de inspecties voorgeschreven door regel 5.1.4 die moeten gebeuren bij de eerste registratie van het schip of bij een nieuwe registratie, en/of bij een substantiële verandering van de verblijven van de zeevarenden aan boord van het schip.

De paragrafen 2 en 3 van norm A5.1.4 verduidelijken dat de leden dienen te voorzien in de nodige bepalingen om te waarborgen dat de inspecteurs beschikken over de opleiding, de bevoegdheden, de competenties, het gezag, het statuut en de onafhankelijkheid die onontbeerlijk of wenselijk zijn om de inspecties op doeltreffende wijze te kunnen uitvoeren.

Met het oog op de certificering moeten de schepen op met bepaalde tussenpozen worden geïnspecteerd die nooit langer dan drie jaar mogen belopen (paragraaf 4).

Le paragraphe 5 de la norme A5.1.4 exige qu'une enquête soit effectuée en cas de plainte ou s'il est établi que des mesures figurant dans la déclaration de conformité du travail maritime ou des prescriptions de la Convention ne sont pas appliquées et que des mesures soient prises pour remédier aux manquements constatés.

Le paragraphe 7 de la norme énumère ce à quoi les inspecteurs doivent notamment être autorisés. Ainsi, en vertu de l'alinéa c), ils doivent être habilités « à exiger qu'il soit remédié à tout manquement et à interdire à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises lorsqu'ils ont des raisons de croire que les manquements constituent une infraction grave aux prescriptions de la présente Convention, y compris les droits des gens de mer, ou représentent un grave danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer ». Toute mesure prise en vertu de l'alinéa c) doit pouvoir faire l'objet d'un recours devant l'autorité judiciaire ou administrative (paragraphe 8).

Les inspecteurs doivent tenir confidentielle la source de toute plainte ou réclamation alléguant qu'il existe un danger ou des manquements de nature à compromettre les conditions de travail et de vie des gens de mer, ou qu'il y a violation de la législation (paragraphe 10).

Pour toute inspection effectuée, les inspecteurs doivent soumettre à l'autorité compétente un rapport. Une copie de ce rapport sera communiquée au capitaine et, sur demande, aux représentants des gens de mer et affichée à bord du navire (paragraphe 12).

L'autorité compétente doit tenir des registres des inspections et publier un rapport annuel (paragraphe 13 et 14).

Les paragraphes 15 et 16 de la norme établissent la nécessité d'éviter qu'un navire ne soit indûment retenu ou retardé ainsi que le droit à des indemnités en cas d'exercice illicite des pouvoirs des inspecteurs.

Le paragraphe 17 exige des Membres qu'ils prévoient des sanctions appropriées et d'autres mesures correctives en cas, notamment, « d'infraction aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer, et d'entrave à l'exercice des fonctions des inspecteurs ».

En Belgique, les systèmes d'inspection, leurs pouvoirs et leurs fonctionnements sont prévus dans :

- la loi du 6 juin 2010 introduisant le code pénal social;
- la loi-programme du 22 décembre 1989;

Paragraaf 5 van de norm A5.1.4 bepaalt dat bij een klacht een onderzoek moet worden verricht of wanneer het bewijs is geleverd dat de maatregelen die zijn vermeld in de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid of de voorschriften van het verdrag niet worden toegepast en dat er maatregelen worden getroffen om de vastgestelde gebreken uit de wereld te helpen.

Paragraaf 7 van de norm somt op waartoe de inspecteurs met name moeten worden gemachtigd. Zo dienen ze krachtens lid c) gemachtigd zijn om « te eisen dat wordt verholpen aan alle tekortkomingen en een schip verbieden een haven uit te varen tot de nodige maatregelen zijn genomen indien zij redenen hebben om aan te nemen dat de tekortkomingen een ernstige inbreuk vormen op de voorschriften van dit verdrag, alsook op de rechten van de zeevarenden, of een ernstig gevaar betekenen voor de veiligheid, de gezondheid en de beveiliging van de zeevarenden ». Tegen elke krachtens lid c) genomen maatregel moet bij de gerechtelijke of administratieve instanties beroep kunnen worden ingesteld (paragraaf 8).

De inspecteurs moeten de bron vertrouwelijk houden van elke klacht of bezwaar waarin een gevaar of tekortkomingen worden gemeld die van die aard zijn dat ze een bedreiging vormen voor de werk- of levensomstandigheden van de zeevarenden of wanneer er een schending van de wetgeving gebeurt (paragraaf 10).

De inspecteurs leggen na iedere uitgevoerde inspectie aan de bevoegde overheid een verslag voor. Een kopie van dat verslag zal aan de kapitein worden bezorgd en op verzoek aan de vertegenwoordigers van de zeevarenden en aan boord worden aangeplakt (paragraaf 12).

De bevoegde overheid moet registers van de inspecties bijhouden en een jaarverslag publiceren (paragrafen 13 en 14).

De paragrafen 15 en 16 van de norm bepalen dat dient te worden vermeden dat een schip onnodig lang wordt opgehouden of vertraging oploopt. Er wordt tevens een schadevergoeding uitgekeerd bij ongeoorloofde uitoefening van hun bevoegdheden door de inspecteurs.

Paragraaf 17 eist van de Leden dat ze voorzien in passende en andere bijsturende maatregelen voor de gevallen waarbij er sprake is van « overtreding van de voorschriften van dit verdrag, met inbegrip van de rechten van de zeevarenden en de belemmering van de inspecteurs bij de uitoefening van hun functie ».

In België zijn de inspectiesystemen, de bevoegdheden en de werking geregeld bij :

- de wet van 6 juni 2010 tot invoering van het Sociaal Strafwetboek;
- de programmawet van 22 december 1989;

— la loi du 25 février 2003 portant des mesures pour renforcer la prévention en matière de bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail et la loi-programme du 20 juillet 2006;

— la loi du 4 août 1996 sur le bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail et ses arrêtés d'exécution;

— l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime;

— la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation et ses arrêtés d'exécution;

— l'arrêté royal du 9 juillet 2000 fixant le cadre organique du ministère des Affaires sociales, de la Santé publique et de l'Environnement;

— l'arrêté royal du 11 décembre 1998 fixant le cadre organique du ministère de l'Emploi et du Travail;

— l'arrêté ministériel du 28 mars 2003 relatif à des mesures d'organisation et de fonctionnement de l'Inspection sociale;

— l'arrêté royal du 2 octobre 1937 portant sur le statut des agents de l'État;

— le Code pénal;

— la circulaire n° 573 du 17 août 2007 relative au cadre déontologique des agents de la fonction publique administrative fédéral; et

— la loi du 10 février 2003 relative à la responsabilité des et pour les membres du personnel au service des personnes publiques.

Le projet de loi portant sur l'exécution et le contrôle de l'application de la présente Convention prévoit la fréquence à laquelle doivent se dérouler les inspections, l'élaboration de rapports d'activités par les inspections, l'affichage à bord et la communication des rapports d'inspections aux personnes concernées et la possibilité d'immobiliser un navire pour manquement grave aux prescriptions de la Convention, y compris les droits des gens de mer.

Le projet de loi prévoit l'élaboration d'un protocole d'accord conclu entre les fonctionnaires désignés, y compris la direction générale Transport maritime du SPF Mobilité et Transports, en vue d'assurer, conformément à la Convention du travail maritime, un système efficace d'inspection et de surveillance. La direction générale Transport maritime rédigera un rapport annuel sur base des informations contenues dans les rapports d'inspections qui lui seront transmis par les fonctionnaires désignés.

— de wet van 25 februari 2003 houdende maatregelen ter versterking van de preventie inzake het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk en de programmawet van 20 juli 2006;

— de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk en de uitvoeringsbesluiten ervan;

— het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement;

— de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen en haar uitvoeringsbesluiten;

— het koninklijk besluit van 9 juli 2000 tot vaststelling van de personeelsformatie van het ministerie van Sociale Zaken, Volksgezondheid en Leefmilieu;

— het koninklijk besluit van 11 december 1998 tot vaststelling van de personeelsformatie van het ministerie van Werkgelegenheid en Arbeid;

— het ministerieel besluit van 28 maart 2003 houdende maatregelen van organisatie en werking van de Sociale Inspectie;

— het koninklijk besluit van 2 oktober 1937 houdende het statuut van het Rijkspersoneel;

— het Strafwetboek;

— de omzendbrief nr. 537 van 17 augustus 2007 nr. 573 met betrekking tot het deontologisch kader voor de ambtenaren van het federaal administratief openbaar ambt; en

— de wet van 10 februari 2003 betreffende de aansprakelijkheid van en voor personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen.

Het wetsontwerp houdende de uitvoering en het toezicht op de toepassing van dit verdrag bepaalt volgens welke frequentie de inspecties moeten plaatsvinden en voorziet in het opstellen van activiteitenverslagen door de inspecteurs, het aanplakken aan boord en het bezorgen van de inspectieverslagen aan de betrokken personen en in de mogelijkheid om een schip vast te leggen bij een zware inbreuk op de voorschriften van het Verdrag, met inbegrip van de rechten van de zeevarenden.

Het wetsontwerp bepaalt dat een protocolakkoord gesloten tussen de aangewezen ambtenaren wordt uitgewerkt, met inbegrip van het directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, met het oog op, overeenkomstig het Verdrag betreffende maritieme arbeid, het uitwerken van een doeltreffende systeem voor inspectie en toezicht. Het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer stelt jaarlijks een verslag samen op basis van de informatie uit de inspectieverslagen die hem door de aangewezen ambtenaren worden overgelegd.

La règle 5.1.5 porte sur les procédures de plainte à bord. Il s'agit d'un élément important et novateur du dispositif établi par la Convention pour assurer la conformité permanente des navires.

La norme A5.1.5. crée une nouvelle obligation en exigeant qu'il existe à bord de tous les navires des procédures permettant un règlement efficace et rapide de toute plainte présentée par un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la présente Convention, y compris les droits des gens de mer (paragraphe 1^{er}).

Ces procédures doivent viser à ce que le litige à l'origine de la plainte soit réglé au niveau le plus bas possible. Les gens de mer doivent cependant avoir le droit de porter plainte directement auprès du capitaine ou d'autorités extérieures appropriées (paragraphe 2).

Les procédures doivent prévoir le droit des gens de mer d'être accompagnés ou représentés pendant la procédure de plainte et des mesures pour prévenir la victimisation des gens de mer ayant porté plainte. Cette victimisation doit être interdite (paragraphe 3).

Tous les gens de mer doivent recevoir un document décrivant les procédures de plainte en vigueur à bord du navire (paragraphe 4).

La réglementation belge est conforme aux dispositions de la règle 5.1.5. qui sont reprises dans :

— la Convention collective de travail du 16 décembre 2009 relative à la procédure de réclamation à bord des navires marchands battant pavillon belge;

— le projet de loi portant sur l'exécution et le contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 (articles 65 à 67);

— la convention collective de travail du 13 octobre 2011 fixant des dispositions s'appliquant aux ouvriers occupés par des entreprises dont l'activité habituelle est l'exécution de travaux de dragage.

La règle 5.1.6 exige des Membres qu'ils fassent une enquête sur tous les accidents maritimes graves, au cours desquels il y a eu blessure ou perte de vies humaines, impliquant des navires battant leur pavillon, et qu'ils rendent, en principe, publiques les conclusions de ces enquêtes.

La réglementation belge est conforme aux dispositions de la règle 5.1.6. reprises dans les textes suivants :

Regel 5.1.5 betreft de klachtenprocedures aan boord. Het gaat om een belangrijk en innovatief element van het instrument van het verdrag met het oog op de permanente conformiteit van schepen.

Norm A5.1.5 roept een nieuwe verplichting in het leven waarbij geëist wordt dat aan boord van alle schepen wordt voorzien in procedures voor doeltreffend afhandelen van alle klachten ingediend door een zeevarende die een inbreuk vormt op de voorschriften van dit Verdrag, de rechten van de zeevarenden inbegrepen (paragraaf 1).

Die procedures zijn bedoeld om het aan de klacht ten grondslag liggende geschil op een zo laag mogelijk niveau op te lossen. De zeevarenden hebben echter hoe dan ook het recht direct klacht in te dienen bij de kapitein of bij daarvoor bevoegde externe overheden (paragraaf 2).

De procedures dienen erin te voorzien dat de zeevarenden worden bijgestaan of vertegenwoordigd tijdens de klachtenprocedure en er worden maatregelen genomen ter voorkoming van de victimisatie van zeevarenden die klacht hebben ingediend. Die victimisatie dient verboden te worden (paragraaf 3).

Alle zeevarenden moeten een document krijgen waarin de klachtenprocedures die aan boord van het schip van toepassing zijn worden beschreven (paragraaf 4).

De Belgische regelgeving is conform de bepalingen van regel 5.1.5 die zijn opgenomen in :

— de collectieve arbeidsovereenkomst van 16 december 2009 betreffende de klachtenprocedure aan boord van koopvaardij schepen die de Belgische vlag voeren;

— het wetsontwerp tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 (artikelen 65 tot 67);

— de collectieve Arbeidsovereenkomst van 13 oktober 2011 tot vaststelling van specifieke bepalingen met betrekking tot de tewerkstelling van arbeiders in de ondernemingen waarvan de gewone activiteit bestaat in het uitvoeren van baggerwerken.

Regel 5.1.6 eist dat de Leden een onderzoek voeren naar elk ernstig maritiem ongeval dat kwetsuren of het verlies van mensenlevens heeft veroorzaakt waarbij een onder hun vlag varend schip is betrokken en dat het eindverslag van dat onderzoek in principe openbaar wordt gemaakt.

De Belgische regelgeving is conform de bepalingen van regel 5.1.6 vermeld in de volgende teksten :

— l'arrêté royal du 21 novembre 2005 réglementant les enquêtes sur les accidents et les incidents de mer;

— la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation et ses arrêtés d'exécution;

— la directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil;

— la directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse (arrêté royal du 5 septembre 2001);

— la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information (arrêté royal du 17 septembre 2005); et

— l'arrêté royal du 25 février 2005 portant diverses dispositions visant la lutte contre les accidents du travail graves et la simplification des déclarations des accidents du travail.

La règle 5.2 relative aux responsabilités de l'État du port instaure un système pour l'inspection des navires dans des ports étrangers (contrôle par l'État du port) et les procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer.

Les dispositions de la règle 5.2 traitent du contrôle par l'État du port.

La règle 5.2.1 porte sur les inspections dans les ports étrangers. Elle énonce les principes suivants :

a) il n'est pas fait obligation aux Membres d'inspecter le navire d'un autre État faisant escale dans leurs ports (contrôle par l'État du port). Ce principe ressort du paragraphe 4 de l'article V de la Convention ainsi que de l'utilisation de la formule «... est susceptible d'être inspecté ...» au paragraphe 1^{er} de la règle;

b) lorsqu'un Membre procède à l'inspection d'un navire étranger en application de la Convention du travail maritime, il a l'obligation d'accepter le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime, sous réserve que ces documents soient valides, comme attestant, sauf preuve contraire, de la conformité du navire aux «prescriptions de la (...) Convention, y compris des droits des gens de mer» (paragraphe 2);

— het koninklijk besluit van 21 november 2005 tot regeling van het onderzoek van ongevallen en incidenten op zee;

— de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen en haar uitvoeringsbesluiten

— de richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de richtlijn 1999/35/EG van de Raad en richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad;

— de richtlijn 1999/35/EG van de Raad van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met roro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen (koninklijk besluit van 5 september 2001);

— de richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (Koninklijk besluit van 17 september 2005); en

— het koninklijk besluit van 25 februari 2005 houdende diverse bepalingen ter bestrijding van ernstige arbeidsongevallen en de vereenvoudiging van de aangifte van arbeidsongevallen.

Regel 5.2 betreffende de verantwoordelijkheden van de havenstaat voert een systeem in voor de inspectie van schepen in buitenlandse havens (toezicht door de Havenstaat) en de procedures voor de afhandeling aan land van de klachten van zeevarenden.

De bepalingen van regel 5.2 betreffen het toezicht door de Havenstaat.

Regel 5.2.1 betreft de inspecties in de buitenlandse havens en vermeldt de volgende beginselen :

a) de Leden zijn niet verplicht om schepen van een andere Lidstaat die aanleggen in hun havens aan een inspectie te onderwerpen (toezicht door de Havenstaat). Dit beginsel vloeit voort uit paragraaf 4 van artikel V van het verdrag alsook uit het gebruik van de formule «kan aan een inspectie worden onderworpen ...» in paragraaf 1 van de regel;

b) wanneer een Lid een buitenlands schip aan een inspectie onderwerpt bij toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid, is hij ertoe verplicht het maritiem arbeidscertificaat en de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid te aanvaarden, behoudens deze documenten geldig zijn, als bewijsstuk, behalve bewijs van het tegendeel, dat het schip beantwoordt aan de voorschriften van het verdrag, de rechten van de zeevarenden inbegrepen (paragraaf 2);

c) les inspections doivent être effectuées conformément aux dispositions du code et aux « autres accords internationaux applicables régissant les inspections menées ...au titre du contrôle des navires par l'État du port ».

Les inspections doivent viser à vérifier la conformité du navire avec les prescriptions de la Convention autres que celles figurant dans la partie B du code (paragraphe 3);

d) Les Membres qui procèdent à des inspections dans leurs ports sont tenus d'avoir un système efficace d'inspection et de surveillance (paragraphe 4).

Comme indiqué à l'alinéa b) ci-dessus, l'inspection se résume au contrôle du certificat et de la déclaration, sauf dans quatre cas visés au paragraphe 1^{er} de la norme A5.2.1.

Le premier de ces cas (alinéa a) du paragraphe 1^{er}) survient si les « documents requis » ne sont pas présentés ou ne sont pas tenus à jour. Ce cas ne concerne évidemment pas les navires d'une jauge brute inférieure à 500, pour lesquels les documents considérés ne sont pas obligatoires.

Le deuxième cas de figure (alinéa b)) se présente lorsqu'il existe de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la Convention.

Le troisième cas de figure (alinéa c)) se présente lorsqu'il existe des motifs raisonnables de penser que le navire a changé de pavillon dans le but d'échapper à l'obligation de respecter les dispositions de la Convention.

Enfin, une inspection plus approfondie pourra être menée si une plainte a été déposée au motif que certaines conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la Convention (alinéa d)).

Dans les circonstances décrites dans l'énumération susmentionnée, une inspection plus approfondie peut être effectuée.

Une telle inspection est obligatoire « lorsque les conditions de travail et de vie dont il est jugé ou allégué qu'elles ne sont pas conformes pourraient constituer un réel danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer, ou lorsque le fonctionnaire autorisé a des raisons de croire que tout manquement constitue une infraction grave aux prescriptions de la présente Convention, y compris aux droits des gens de mer ».

c) de inspecties dienen te worden uitgevoerd overeenkomstig de bepalingen van de code en andere internationale akkoorden geldend voor de inspecties in het kader van de inspectie van schepen door de Havenstaat.

De inspecties moeten nagaan of het schip beantwoordt aan de andere voorschriften van het verdrag dan die welke zijn opgenomen in deel B van de code (paragraaf 3);

d) De Leden die inspecties uitvoeren in hun havens moeten beschikken over een doeltreffend systeem voor inspectie en toezicht (paragraaf 4).

Zoals bepaald in alinea b) hierboven blijft de inspectie beperkt tot het controleren van het certificaat en de conformiteitsverklaring, behalve in de vier andere gevallen bedoeld in paragraaf 1 van de norm A5.2.1.

Het eerste van die gevallen (alinea a) van paragraaf 1) doet zich voor wanneer de vereiste documenten niet worden voorgelegd of niet up to date zijn. Dit geval is vanzelfsprekend niet van toepassing op schepen met een bruto register ton lager dan 500 waarvoor die documenten als niet verplicht worden beschouwd.

Het tweede geval (alinea b)) doet zich voor wanneer er geldige gronden bestaan om aan te nemen dat de werk- en leefomstandigheden aan boord niet beantwoorden aan de voorschriften van het verdrag.

Er is sprake van geval 3 (alinea c)) wanneer er geldige redenen bestaan om aan te nemen dat het schip is uitgevlagd om te ontsnappen aan de verplichting om de bepalingen van het VERDRAG na te leven.

Ten slotte kan een grondigere inspectie worden uitgevoerd wanneer een klacht werd ingediend omdat bepaalde werk- en leefomstandigheden aan boord van het schip niet conform de voorschriften van het Verdrag zijn (alinea d)).

In de omstandigheden opgesomd hierboven kan een grondigere inspectie worden doorgevoerd.

Een dergelijk onderzoek is verplicht wanneer de werk- en leefomstandigheden niet conform worden geacht of bevonden en een reëel gevaar kunnen betekenen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de zeevarenden of wanneer de bevoegde ambtenaar redenen heeft om aan te nemen dat elke tekortkoming een ernstige inbreuk vormt op de voorschriften van dit verdrag, met inbegrip van de rechten van de zeevarenden.

L'inspection approfondie qui sera effectuée dans les circonstances indiquées aux alinéas *a)* à *c)* du paragraphe 1^{er} portera « en principe » sur les points énumérés à l'annexe A5-III (paragraphe 2 de la norme).

Le paragraphe 3 de la norme précise la portée des inspections effectuées du fait d'une plainte relevant de l'alinéa *d)* du paragraphe 1^{er}. Il est indiqué que l'inspection n'est pas restreinte aux éléments énumérés à l'annexe A5-III mais qu'elle « doit se limiter en général à l'objet de la plainte, à moins que la plainte ou son instruction ne fournisse de solides raisons de procéder à une inspection approfondie, conformément au paragraphe 1^{er}, *b)*, de la présente norme ». Il en ressort donc que les solides raisons mentionnées à l'alinéa *b)* du paragraphe 1^{er} peuvent surgir du fait d'une plainte.

L'inspecteur qui constate, à l'occasion d'une inspection approfondie, que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente Convention, doit porter immédiatement à la connaissance du capitaine du navire les manquements constatés et les délais dans lesquels il doit y être remédié (paragraphe 4).

L'inspecteur porte à la connaissance des organisations d'armateurs et des gens de mer présentes sur le territoire belge les manquements considérés importants ou les manquements ayant un rapport avec une plainte déposée.

L'inspecteur peut également informer un représentant de l'État du pavillon du navire inspecté et communiquer les informations pertinentes aux autorités compétentes du port d'escale suivant.

Conformément au paragraphe 5, le directeur général peut prendre les mesures nécessaires « pour s'assurer que cette information est consignée et qu'elle est portée à la connaissance des parties susceptibles d'utiliser les moyens de recours dont elles disposent » (en application des procédures de réclamation et de plainte visées aux articles 24 et 26 de la Constitution de l'OIT par exemple).

Le paragraphe 6 de la norme précise les défauts de conformité pouvant justifier l'immobilisation d'un navire. Ce paragraphe fait obligation au fonctionnaire autorisé de l'État du port, s'il constate après une inspection certains défauts de conformité, de prendre des mesures assurant que le navire ne prend pas la mer tant que les non-conformités graves n'auront pas été rectifiées ou encore « tant qu'il n'aura pas accepté un plan visant à les rectifier et ne sera pas convaincu que le plan sera mis en œuvre rapidement ».

La première catégorie est visée à l'alinéa *a)* du paragraphe 6, qui fait mention des non-conformités

De diepgaandere inspectie uitgevoerd onder de omstandigheden bedoeld in de alinea's *a)* tot *c)* van paragraaf 1 houdt in principe verband met de punten opgesomd in bijlage A5-III (paragraaf 2 van de norm).

Paragraaf 3 van de norm verduidelijkt de draagwijdte van de inspecties uitgevoerd omwille van een klacht met betrekking tot alinea *d)* van paragraaf 1. Er is bepaald dat de inspectie niet beperkt blijft tot de elementen opgesomd in bijlage A5-III maar over het algemeen beperkt dient te blijven tot het voorwerp van de klacht, tenzij de klacht of het onderzoek ernaar grondige redenen oplevert om een diepgaander onderzoek in te stellen, overeenkomstig paragraaf 1 *b)* van deze norm. Hieruit blijkt dus dat de grondige redenen bedoeld in alinea *b)* van paragraaf 1 kunnen voortvloeien uit een klacht.

De inspecteur die bij een diepgaandere inspectie vaststelt dat de werk- en de leefomstandigheden van de zeevarenden aan boord van het schip niet conform de voorschriften van dit verdrag zijn, moet de kapitein onverwijld op de hoogte brengen van de vastgestelde tekortkomingen en de termijnen waarbinnen die moeten worden verholpen (paragraaf 4).

Wanneer hij de vastgestelde tekortkomingen belangrijk acht of wanneer de tekortkomingen verband houden met een ingediende klacht, meldt de inspecteur ze bij de organisaties van reders en zeevarenden gevestigd op Belgische bodem.

De inspecteur kan bovendien een vertegenwoordiger van de Vlaggenstaat van het geïnspecteerde schip inlichten en de relevante informatie meedelen aan de bevoegde overheden van de volgende aanleghaven.

Overeenkomstig paragraaf 5 kan de directeur-generaal de nodige maatregelen treffen om te waarborgen dat deze informatie wordt geconsigneerd en dat ze de partijen die geacht worden de beschikbare beroepsmiddelen te gebruiken ter kennis wordt gebracht (bij toepassing van de procedures voor bezwaar en klachten bedoeld in de artikelen 24 en 26 van het Statuut van de IAO bijvoorbeeld).

Paragraaf 6 van de norm verduidelijkt de tekortkomingen op gebied van conformiteit die rechtvaardigen dat een schip niet mag uitvaren. Deze paragraaf verplicht de gemachtigde ambtenaar van de Havenstaat ertoe om, wanneer hij bij een inspectie bepaalde tekortkomingen met betrekking tot de conformiteit vaststelt, maatregelen te nemen om te waarborgen dat het schip niet uitvaart zolang de niet-conforme punten niet zijn bijgestuurd of wanneer hij het plan tot bijsturing niet heeft aanvaard en er niet van is overtuigd dat het plan snel zal worden uitgevoerd.

De eerste categorie wordt bedoeld in alinea *a)* van paragraaf 6 en vermeldt de niet-conforme punten die

présentant un danger pour la sûreté, la sécurité ou la santé des gens de mer. Le deuxième type de défaut est visé à l'alinéa *b*), qui porte sur les non-conformités constituant «une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la présente Convention, y compris les droits des gens de mer».

Le paragraphe 7 de la norme contient une prescription importante, à savoir que les fonctionnaires autorisés des Membres doivent recevoir des orientations, du type indiqué dans la partie B du code, concernant la nature des circonstances qui justifient l'immobilisation d'un navire.

Il convient d'éviter, dans toute la mesure possible, d'immobiliser ou de retarder indûment un navire. Des dommages et intérêts devront être payés pour toute perte ou tout préjudice subi s'il est établi qu'un navire a été indûment immobilisé ou retardé (paragraphe 8).

En Belgique, les systèmes d'inspections sont prévus dans les réglementations citées dans le cadre de la règle 5.1.4.

Par ailleurs, les contrôles par l'État du port sont prévus dans :

— l'arrêté royal du 13 septembre 1998 portant contrôle par l'État du port tel que modifié (transposition de la directive 95/21/CE sur le contrôle des navires par l'État du port);

— le Protocole d'entente de Paris sur les contrôles par l'État du port.

Le projet de loi d'exécution et de contrôle de l'application de la présente Convention précise la manière dont doivent être menées les inspections au vu de l'existence ou non d'un certificat du travail maritime et d'une déclaration de conformité du travail maritime conformes aux prescriptions de la Convention du travail maritime à bord des navires étrangers.

Le projet de loi prévoit également la communication des manquements constatés à la suite d'une inspection détaillée aux personnes mentionnées dans la présente Convention.

Le projet de loi autorise aussi l'immobilisation des navires étrangers dans les cas prévus par la Convention.

een gevaar inhouden voor de beveiliging, veiligheid en gezondheid van de zeevarenden. Het tweede type tekortkoming wordt vermeld in alinea *b*) en houdt verband met de niet-conforme punten die een ernstige of herhaalde inbreuk vormen op de voorschriften van dit verdrag, met inbegrip van de rechten van de zeevarenden.

Paragraaf 7 van de norm bevat een belangrijk voorschrift, namelijk dat de gemachtigde ambtenaren van de Leden richtlijnen krijgen van het type waarnaar wordt verwezen in deel B van de Code aangaande de aard van de omstandigheden die het aan de ketting van een schip rechtvaardigen.

In de mate van het mogelijke dient te worden vermeden dat een schip ten onrechte aan de ketting wordt gelegd of dat het uitvaren ervan wordt vertraagd. Voor ieder geleden verlies of nadeel zullen schadevergoeding en interesten moeten worden uitbetaald indien blijkt dat een schip ten onrechte aan de ketting werd gelegd of dat de uitvaart ervan werd vertraagd (paragraaf 8).

In België zijn de inspectiesystemen opgenomen in de regelgevingen vermeld in het kader van regel 5.1.4.

Daarnaast is de Havenstaatcontrole geregeld bij :

— het koninklijk besluit van 13 september 1998 houdende Havenstaatcontrole zoals gewijzigd (omzetting van richtlijn 95/21/EG over de het toezicht op schepen door de Havenstaat);

— het Overeenkomstprotocol van Parijs betreffende de controles door de Havenstaat.

Het wetsontwerp betreffende de uitvoering en het toezicht op de toepassing van dit Verdrag preciseert bovendien de wijze waarop de inspecties moeten worden gevoerd met betrekking tot het al dan niet voorhanden zijn van het maritiem arbeidscertificaat en de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid overeenkomstig de voorschriften van het Verdrag betreffende maritieme arbeid aan boord van buitenlandse schepen.

Het wetsontwerp bepaalt tevens dat de tekortkoming vastgesteld naar aanleiding van een diepgaande inspectie moeten worden meegedeeld aan de personen vermeld in dit Verdrag.

Het wetsontwerp staat ook toe dat buitenlandse schepen aan de ketting mogen worden gelegd in de gevallen bedoeld in het Verdrag.

La règle 5.2.2 porte sur les procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer se trouvant dans un port étranger. Cette règle constitue l'un des éléments mis en place par la nouvelle Convention pour assurer la conformité permanente des navires.

La norme A5.2.2. prévoit qu'une plainte d'un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la Convention, y compris les droits des gens de mer, peut être déposée auprès d'un fonctionnaire autorisé au port où le navire fait escale.

Le fonctionnaire autorisé de l'État du port doit entreprendre une enquête initiale (paragraphe 1). Si la plainte relève des dispositions de la norme A5.2.1, une inspection plus approfondie peut être effectuée (paragraphe 2). Sinon, le fonctionnaire autorisé doit, dans les cas appropriés, encourager le règlement de la plainte à bord du navire (paragraphe 3).

Si l'enquête ou l'inspection révèle une non-conformité justifiant l'immobilisation du navire, la procédure prévue dans la norme A5.2.1., paragraphe 6, doit être suivie (paragraphe 4).

Si tel n'est pas le cas et que la plainte n'a pas été réglée à bord du navire, le fonctionnaire autorisé en avise l'État du pavillon, en cherchant à obtenir des conseils et un plan de mesures correctives (paragraphe 5).

Si la plainte n'est toujours pas réglée, l'État du port doit transmettre au directeur général du BIT une copie du rapport du fonctionnaire autorisé accompagnée, le cas échéant, de la réponse communiquée par l'État du pavillon; les organisations d'armateurs et de gens de mer appropriées de l'État du port sont également informées (paragraphe 6).

Des mesures appropriées doivent être prises pour garantir la confidentialité des plaintes déposées par les gens de mer (paragraphe 7).

Le projet de loi portant sur l'exécution et le contrôle de l'application de la Convention du travail maritime prévoit, conformément aux dispositions de la Convention, la procédure de traitement à terre des plaintes.

La règle 5.3 traite des responsabilités des États fournisseurs de main-d'œuvre et complète l'obligation concernant par exemple les services de recrutement et de placement (articles 41 à 44, 57, 59, 68 à 70, 72).

Le paragraphe 3 fait obligation aux Membres de mettre en place un système d'inspection et de surveillance efficace pour veiller au respect des règles

Regel 5.2.2 betreft de behandelingsprocedure aan wal van de klachten van zeevarenden die zich in een buitenlandse haven bevinden. Deze regel is één van de elementen ingevoerd bij het nieuwe verdrag met het oog op het waarborgen van de permanente conformiteit van de schepen.

De norm A5.2.2 voorziet dat een klacht van een zeevarende waarin deze melding maakt van een inbreuk op de voorschriften van het Verdrag, met inbegrip van de rechten van de zeevarenden kan worden ingediend bij een gemachtigde ambtenaar in de aanleghaven van het schip.

De gemachtigde ambtenaar van de Havenstaat moet een initieel onderzoek voeren (paragraaf 1). Indien de klacht valt onder de bepalingen van norm A5.2.1 kan een diepgaandere inspectie worden gevoerd (paragraaf 2). In zulks niet het geval, dan moet de gemachtigde ambtenaar in de gevallen waar zulks aangewezen is, aanbevelen de klacht aan boord van het schip te regelen (paragraaf 3).

Wordt bij het onderzoek of de inspectie vastgesteld dat de toestand niet-conform is, kan het schip aan de ketting worden gelegd en dient de procedure bedoeld in de norm A5.2.1, paragraaf 6 te worden gevolgd (paragraaf 4).

Indien zulks niet het geval is en de klacht is niet geregeld, dan kan de gemachtigde ambtenaar dit melden aan de Vlaggenstaat en trachten advies te krijgen of een plan met bijsturende maatregelen (paragraaf 5).

Geraakt de klacht nog steeds niet geregeld, dan bezorgt de Havenstaat aan de directeur-generaal van het IAB een afschrift van het verslag van de gemachtigde ambtenaar, eventueel met het antwoord meegedeeld door de Vlaggenstaat; de bevoegde organisaties van reders en zeevarenden van de Havenstaat worden ook op de hoogte gebracht (paragraaf 6).

Passende maatregelen moeten worden genomen voor het waarborgen van het vertrouwelijk karakter van de door de zeevarenden ingediende klachten (paragraaf 7).

Het wetsontwerp betreffende de uitvoering en het toezicht op de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid voorziet in, overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag in de behandelingsprocedure aan land van de klachten.

Regel 5.3 betreft de verantwoordelijkheden van de lidstaten die arbeidskrachten leveren en vervolledigt de verplichting bijvoorbeeld in verband met de diensten voor indienstneming en arbeidsbemiddeling (artikelen 41 tot 44, 57, 59, 68 tot 70, 72).

Paragraaf 3 verplicht de lidstaten ertoe om een doeltreffend inspectie- en toezichtstelsel op te zetten om toe te zien op de naleving van de regels van het

prévues par la Convention en ce qui concerne les responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre. Les membres doivent aussi assumer des responsabilités en ce qui concerne la sécurité sociale des gens de mer qui sont leurs nationaux, des résidents ou encore des personnes domiciliées sur leur territoire. Des informations sur ce système doivent être communiquées au BIT en application de l'article 22 de la Constitution.

Les régions et les communautés sont compétentes pour le placement des marins et l'organisation des bureaux privés pour le placement spécialisés dans le secteur nautique.

Les annexes à la Convention concernent tout le système de certification visé au titre 5. Les annexes A5-I et A5-III dressent la liste des éléments devant être inspectés. L'annexe A5-I porte sur les points qui doivent être inspectés par les États du pavillon avant qu'un certificat puisse être délivré; elle est mentionnée au paragraphe 1 de la norme A5.1.3. L'annexe A5-III porte sur les éléments généraux sujets à un contrôle détaillé lorsqu'un Membre effectue une telle inspection à bord d'un navire étranger (contrôle par l'État du port) en vertu des dispositions de la norme A5.2.1. La liste figurant dans l'une et l'autre de ces annexes est identique.

En application du paragraphe 9 de la norme A5.1.3, les documents prescrits par la Convention doivent être établis conformément aux modèles présentés à l'annexe A5-II.

Ces documents sont les suivants :

- a) le certificat de travail maritime;
- b) la déclaration de conformité du travail maritime, qui est annexée au certificat de travail maritime;
- c) le certificat de travail maritime provisoire.

Conclusion

Compte tenu de ce qui précède, la législation belge sera conforme à l'instrument adopté par la Conférence internationale du travail moyennant l'adoption du projet de loi d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime.

verdrag wat betreft de verantwoordelijkheden van de leveranciers van arbeidskrachten. De lidstaten moeten tevens de verantwoordelijkheden nakomen met betrekking tot de sociale zekerheid van de zeevarenden die hun nationaliteit bezitten, op hun grondgebied verblijven of op hun grondgebied zijn gedomicilieerd. Informatie over dit systeem moet bij toepassing van artikel 22 van het Statuut aan het IAB worden meegedeeld.

De gewesten en de gemeenschappen zijn bevoegd voor de plaatsing van de zeevarenden en voor de organisaties van particuliere plaatsingskantoren gespecialiseerd in de zeevaartsector.

De bijlagen van het verdrag houden alle verband met het systeem inzake certificering bedoeld in titel 5. De bijlagen A5-I en A5-III geven een lijst weer van de elementen die geïnspecteerd dienen te worden. Bijlage A5-I betreft de punten die moeten worden geïnspecteerd door de Vlaggenstaat alvorens een certificaat kan worden afgeleverd; zij staat vermeld in paragraaf 1 van de norm A5.1.3. Bijlage A5-III betreft de algemene punten die diepgaand moeten worden onderzocht wanneer een Lidstaat een dergelijk onderzoek aan boord van een buitenlands schip uitvoert (gecontroleerd door de Havenstaat) krachtens de bepalingen van de norm A5.2.1. De lijst in beide bijlagen is identiek.

Bij toepassing van paragraaf 9 van de norm A5.1.3 moeten de documenten voorgeschreven door het verdrag worden opgesteld volgens de modellen in bijlage A5-II.

Het gaat om de volgende documenten :

- a) het maritiem arbeidscertificaat;
- b) de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid die aan het maritiem arbeidscertificaat wordt toegevoegd;
- c) het voorlopig maritiem arbeidscertificaat.

Conclusie

Gelet op wat voorafgaat zal de Belgische wetgeving conform zijn met het instrument aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie mits het aanvaarden van het wetsvoorstel tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid

Les Assemblées des régions et des communautés doivent également donner leur assentiment à la Convention du travail maritime.

*Le vice-premier ministre
et ministre des Affaires étrangères,*

Didier REYNDERS.

*Le vice-premier ministre
et ministre de la Mer du Nord,*

Johan VANDE LANOTTE.

*La vice-première ministre
et ministre des Affaires sociales,*

Laurette ONKELINX.

La ministre de la Justice,

Annemie TURTELBOOM.

La ministre de l'Emploi,

Monica DE CONINCK.

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Melchior WATHELET.

De Parlementen van de gewesten en van de Duitstalige Gemeenschap dienen ook in te stemmen met het Verdrag betreffende maritieme arbeid.

*De vice-eersteminister
en minister van Buitenlandse Zaken,*

Didier REYNDERS.

*De vice-eersteminister
en minister van de Noordzee,*

Johan VANDE LANOTTE.

*De vice-eersteminister
en minister van Sociale Zaken,*

Laurette ONKELINX.

De minister van Justitie,

Annemie TURTELBOOM.

De minister van Werk,

Monica DE CONINCK.

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Melchior WATHELET.

PROJET DE LOI

ALBERT II,

Roi des Belges,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition du vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, du vice-premier ministre et ministre de la Mer du Nord, de la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales, de la ministre de la Justice, de la ministre de l'Emploi et du secrétaire d'État à la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, le vice-premier ministre et ministre de la Mer du Nord, la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales, la ministre de la Justice, la ministre de l'Emploi et le secrétaire d'État à la Mobilité, 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 du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence internationale du travail à sa 94^e session, sortira son plein et entier effet.

Art. 3

Les modifications au Code de la Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence internationale du travail à sa 94^e session, adoptées sans que la Belgique s'oppose à leur adoption, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 1^{er} juillet 2013.

ALBERT

Par le Roi :

*Le vice-premier ministre
et ministre des Affaires étrangères,*

Didier REYNDERS.

WETSONTWERP

ALBERT II,

Koning der Belgen,

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

Op de voordracht van de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, van de vice-eersteminister en minister van de Noordzee, van de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken, van de minister van Justitie, van de minister van Werk en van de staatssecretaris voor Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

De vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, de vice-eersteminister en minister van de Noordzee, de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken, de minister van Justitie, de minister van Werk en de staatssecretaris voor Mobiliteit, zijn er mee belast 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 betreffende maritieme arbeid, aangenomen te Genève op 23 februari 2006 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar 94ste zitting, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3

De wijzigingen van de Code van het Verdrag betreffende maritieme arbeid, aangenomen te Genève op 23 februari 2006 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar 94ste zitting, aangenomen zonder dat België zich tegen de aanneming ervan verzet, zullen volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 1 juli 2013.

ALBERT

Van Koningswege :

*De vice-eersteminister
en minister van Buitenlandse Zaken,*

Didier REYNDERS.

*Le vice-premier ministre
et ministre de la Mer du Nord,*

Johan VANDE LANOTTE.

*La vice-première ministre
et ministre des Affaires sociales,*

Laurette ONKELINX.

La ministre de la Justice,

Annemie TURTELBOOM.

La ministre de l'Emploi,

Monica DE CONINCK.

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Melchior WATHELET.

*De vice-eersteminister
en minister van de Noordzee,*

Johan VANDE LANOTTE.

*De vice-eersteminister
en minister van Sociale Zaken,*

Laurette ONKELINX.

De minister van Justitie,

Annemie TURTELBOOM.

De minister van Werk,

Monica DE CONINCK.

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Melchior WATHELET.

CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME, 2006

Préambule

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 7 février 2006 en sa quatre-vingt-quatorzième session;

Désireuse de créer un instrument unique et cohérent qui intègre autant que possible toutes les normes à jour contenues dans les actuelles conventions et recommandations internationales du travail maritime ainsi que les principes fondamentaux énoncés dans d'autres conventions internationales du travail, notamment :

- la convention (n° 29) sur le travail forcé, 1930;
- la convention (n° 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948;
- la convention (n° 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949;
- la convention (n° 100) sur l'égalité de rémunération, 1951;
- la convention (n° 105) sur l'abolition du travail forcé, 1957;
- la convention (n° 111) concernant la discrimination (emploi et profession), 1958;
- la convention (n° 138) sur l'âge minimum, 1973;
- la convention (n° 182) sur les pires formes de travail des enfants, 1999;

Consciente que l'Organisation a pour mandat fondamental de promouvoir des conditions de travail décentes;

Rappelant la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, 1998;

Consciente également que les gens de mer peuvent se prévaloir des dispositions d'autres instruments de l'OIT et doivent jouir des libertés et droits fondamentaux reconnus à toutes les personnes;

Considérant que les activités du secteur maritime se déploient dans le monde entier et que les gens de mer doivent par conséquent bénéficier d'une protection particulière;

Tenant compte également des normes internationales sur la sécurité des navires, la sécurité et la sûreté des personnes et la qualité de la gestion des navires édictées dans la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, et dans la Convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer, telle que modifiée, ainsi que des prescriptions relatives à la formation et aux compétences requises des gens de mer qui figurent dans la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée;

VERTALING VERDRAG BETREFFENDE MARITIEME ARBEID, 2006

Preambule

De algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie,

Bijeengeroepen te Genève door de Raad van Beheer van het Internationaal Arbeidsbureau en aldaar bijeengekomen in haar vierennegentigste zitting op 7 februari 2006, en

Geleid door de wens een enkel, samenhangend instrument te creëren waarin voor zover mogelijk alle actuele normen van bestaande verdragen en aanbevelingen inzake internationale maritieme arbeid worden opgenomen, alsmede de grondbeginselen van andere internationale arbeidsverdragen, in het bijzonder :

- het Verdrag over de gedwongen arbeid, 1930 (Nr. 29);
- het Verdrag betreffende de vrijheid tot het oprichten van vakverenigingen en de bescherming van het vakverenigingsrecht, 1948 (Nr. 87);
- het Verdrag betreffende toepassing van de grondbeginselen van het recht van organisatie en collectief overleg, 1949 (Nr. 98);
- het Verdrag betreffende de gelijke beloning voor mannelijke en vrouwelijke werknemers, 1951 (Nr. 100);
- het Verdrag over afschaffing van gedwongen arbeid, 1957 (Nr. 105);
- het Verdrag betreffende discriminatie in beroep en beroepsuitoefening, 1958 (Nr. 111);
- het Verdrag betreffende de minimumleeftijd voor toelating tot het arbeidsproces, 1973 (Nr. 138);
- het Verdrag betreffende de ergste vormen van kinderarbeid en de onmiddellijke actie met het oog op de afschaffing ervan, 1999 (Nr. 182); en

Indachtig het kernmandaat van de Organisatie, dat bestaat uit het bevorderen van goede arbeidsomstandigheden; en

In herinnering roepend de Verklaring van de Internationale Arbeidsorganisatie betreffende de fundamentele beginselen en het recht op werk, 1998, en

Tevens indachtig het feit dat op zeevarenden bepalingen van andere instrumenten van de Internationale Arbeidsorganisatie van toepassing zijn en dat zij andere rechten hebben die worden aangemerkt als fundamentele rechten en vrijheden die op alle personen van toepassing zijn, en

Overwegend dat, gezien het mondiale karakter van de scheepvaartbranche, zeevarenden bijzondere bescherming behoeven, en

Voorts indachtig de internationale normen inzake de veiligheid van schepen, de beveiliging van mensen en deugdelijk scheepsbeheer vervat in het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, zoals gewijzigd, het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, zoals gewijzigd, en de vereisten voor zeevarenden inzake opleiding en vaardigheden vervat in het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978, zoals gewijzigd, en

Rappelant que la Convention des Nations unies de 1982 sur le droit de la mer établit un cadre juridique général régissant l'ensemble des activités sur les mers et les océans, qu'elle revêt une importance stratégique comme base de l'action et de la coopération nationales, régionales et mondiales dans le secteur maritime et que son intégrité doit être préservée;

Rappelant l'article 94 de la Convention des Nations unies de 1982 sur le droit de la mer qui définit les devoirs et les obligations incombant à l'État du pavillon notamment en ce qui concerne les conditions de travail, les effectifs et les questions sociales à bord des navires qui battent son pavillon;

Rappelant le paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail qui dispose que l'adoption d'une convention ou d'une recommandation par la Conférence ou la ratification d'une convention par un Membre ne devront en aucun cas être considérées comme affectant toute loi, toute sentence, toute coutume ou tout accord qui assurent des conditions plus favorables aux travailleurs intéressés que celles prévues par la convention ou la recommandation;

Déterminée à faire en sorte que ce nouvel instrument soit conçu de manière à recueillir la plus large acceptation possible par les gouvernements, les armateurs et les gens de mer attachés aux principes du travail décent, qu'il soit facile à mettre à jour et qu'il puisse être appliqué et respecté de manière effective;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à l'élaboration d'un tel instrument, question qui constitue le seul 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-troisième jour de février deux mille six, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention du travail maritime, 2006.

OBLIGATIONS GÉNÉRALES

Article I^{er}

1. Tout Membre qui ratifie la présente convention s'engage à donner plein effet à ses dispositions conformément aux prescriptions de l'article VI afin de garantir le droit de tous les gens de mer à un emploi décent.

2. Les Membres coopèrent entre eux pour assurer l'application effective et le plein respect de la présente convention.

DÉFINITIONS ET CHAMP D'APPLICATION

Article II

1. Aux fins de la présente convention, et sauf stipulation contraire dans une disposition particulière, l'expression :

a) *autorité compétente* désigne le ministre, le service gouvernemental ou toute autre autorité habilitée à édicter des règlements, des arrêtés ou autres instructions ayant force obligatoire dans le domaine visé par la disposition en question et à les faire appliquer;

In herinnering roepend dat het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, 1982, een algemeen juridisch kader vormt waarbinnen alle activiteiten op de oceanen en zeeën moeten plaatsvinden en dat dat Verdrag van strategisch belang is als basis voor nationale, regionale en mondiale maatregelen en samenwerking in de mariene sector, en dat de integriteit ervan moet worden gehandhaafd, en

In herinnering roepend dat in artikel 94 van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, 1982, de taken en verplichtingen van een vlaggenstaat zijn vastgelegd met betrekking tot, onder andere, arbeidsomstandigheden, bemannen en sociale aangelegenheden op schepen die de vlag van die Staat voeren, en

In herinnering roepend artikel 19, paragraaf 8, van het Statuut van de Internationale Arbeidsorganisatie dat bepaalt dat het aannemen van een verdrag of een aanbeveling door de Conferentie, of de bekrachtiging van een verdrag door een Lid, in geen geval wordt beschouwd als zijnde van invloed op een wet, uitspraak, gewoonte of overeenkomst die de betrokken werknemers gunstiger voorwaarden biedt dan dat verdrag of die aanbeveling, en

Vastbesloten dat dit nieuwe instrument zodanig moet worden geformuleerd dat gewaarborgd wordt dat het zo breed mogelijk wordt aanvaard door regeringen, reders en zeevarenden die de beginselen van behoorlijk werk onderschrijven, dat het gemakkelijk kan worden geactualiseerd en dat het effectief kan worden uitgevoerd en gehandhaafd, en

Besloten hebbend tot het aannemen van bepaalde voorstellen met betrekking tot het in het leven roepen van een dergelijk instrument, welk onderwerp als enig punt op de agenda van de zitting staat, en

Vastgesteld hebbend dat deze voorstellen de vorm dienen te krijgen van een verdrag;

Neemt heden, de drieëntwintigste februari van het jaar tweeduizend en zes, het volgende Verdrag aan, dat kan worden aangehaald als het Verdrag betreffende Maritieme, 2006.

ALGEMENE VERPLICHTINGEN

Artikel I

1. Elk Lid dat dit Verdrag bekrachtigt, verplicht zich ertoe de bepalingen ervan volledig op de in artikel VI vervatte wijze ten uitvoer te leggen om het recht op behoorlijk werk voor alle zeevarenden te waarborgen.

2. De Leden werken met elkaar samen om de effectieve uitvoering en handhaving van dit Verdrag te waarborgen.

BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN EN TOEPASSINGSGBIED

Artikel II

1. Voor de toepassing van dit Verdrag wordt, tenzij in specifieke bepalingen anders wordt bepaald, verstaan onder :

a) *bevoegde overheid* : de minister die, het ministerie dat of een andere overheid die bevoegd is voorschriften, reglementen of andere instructies met kracht van wet uit te vaardigen en te handhaven met betrekking tot het onderwerp van de desbetreffende bepaling;

b) *déclaration de conformité du travail maritime* désigne la déclaration visée dans la règle 5.1.3;

c) *jauge brute* désigne la jauge brute d'un navire mesurée conformément aux dispositions pertinentes de l'annexe I à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires ou de toute autre convention l'ayant remplacée. Pour les navires visés par les dispositions transitoires de jaugeage adoptées par l'Organisation maritime internationale, la jauge brute est celle qui est indiquée dans la rubrique OBSERVATIONS du Certificat international de jaugeage des navires (1969);

d) *certificat de travail maritime* désigne le certificat visé dans la règle 5.1.3;

e) *prescriptions de la présente convention* renvoie aux prescriptions des articles, des règles et de la partie A du code qui font partie de la présente convention;

f) *gens de mer ou marin* désigne les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique;

g) *contrat d'engagement maritime* renvoie à la fois au contrat de travail du marin et au rôle d'équipage;

h) *service de recrutement et de placement des gens de mer* désigne toute personne, société, institution, agence ou autre organisation du secteur public ou du secteur privé s'occupant du recrutement de gens de mer pour le compte d'armateurs ou de leur placement auprès d'armateurs;

i) *navire* désigne tout bâtiment ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire;

j) *armateur* désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affrètement coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités.

2. Sauf disposition contraire expresse, la présente convention s'applique à tous les gens de mer.

3. Si, aux fins de la présente convention, l'appartenance d'une catégorie de personnes aux gens de mer soulève un doute, la question est tranchée par l'autorité compétente de chacun des Membres après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

4. Sauf disposition contraire expresse, la présente convention s'applique à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques. La présente convention ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires.

5. En cas de doute sur l'applicabilité de la présente convention à un navire ou à une catégorie de navires, la question est tranchée par l'autorité compétente de chacun des Membres après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

6. Lorsque l'autorité compétente décide qu'il ne serait pas raisonnable ou possible au moment présent d'appliquer certains éléments particuliers du code visé à l'article VI, paragraphe 1, à un navire ou à certaines catégories de navires battant le pavillon du

b) *conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid*: de in voorschrift 5.1.3 bedoelde verklaring;

c) *brutotonnenmaat*: de brutotonnenmaat berekend in overeenstemming met de voorschriften voor tonnenmaatmetingen vervat in Bijlage I bij het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende de meting van schepen, of elk volgend verdrag; voor schepen waarop de door de Internationale Maritieme Organisatie aangenomen voorlopige regeling voor tonnenmaatmetingen van toepassing is, is de brutotonnenmaat hetgeen is opgenomen in de kolom OPMERKINGEN van de internationale meetbrief (1969);

d) *maritiem arbeidscertificaat*: het in voorschrift 5.1.3 bedoelde certificaat;

e) *vereisten van dit Verdrag*: de vereisten in deze artikelen en in de voorschriften en Deel A van de Code van dit Verdrag;

f) *zeevarende of zeeman*: elke persoon die werkzaam is of is gecontracteerd of in enige hoedanigheid werkzaamheden verricht aan boord van een schip waarop dit Verdrag van toepassing is;

g) *arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst*: zowel een tewerkstellingscontract als de rol in de bemanning;

h) *aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdienst voor zeevarenden*: personen, bedrijven, instellingen, bureaus of andere organisaties in de publieke of private sector, die zich bezighouden met de aanwerving van zeevarenden in opdracht van reders of de plaatsing van zeevarenden bij reders;

i) *schip*: een schip anders dan een schip dat uitsluitend vaart op binnenwateren of wateren binnen, of dicht grenzend aan, beschutte wateren of gebieden waar havenvoorschriften gelden;

j) *reder*: de eigenaar van het schip of een andere organisatie of persoon, zoals de scheepsuitbater, de agent of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip van de eigenaar heeft overgenomen en die, bij het aangaan van die verantwoordelijkheid, ermee heeft ingestemd de taken en verantwoordelijkheden die in overeenstemming met dit Verdrag aan reders worden opgelegd, te aanvaarden ongeacht het feit of andere organisaties of personen bepaalde taken of verantwoordelijkheden namens de reder vervullen.

2. Behoudens waar uitdrukkelijk anders wordt bepaald, is dit Verdrag van toepassing op alle zeevarenden.

3. In geval van twijfel of bepaalde categorieën personen voor de toepassing van dit Verdrag al dan niet moeten worden beschouwd als zeevarenden, doet de bevoegde overheid in elke lidstaat na overleg met de bij deze kwestie betrokken organisaties van reders en zeevarenden uitspraak.

4. Behoudens waar uitdrukkelijk anders wordt bepaald, is dit Verdrag van toepassing op alle schepen, die deel uitmaken van openbare instellingen of privé-instellingen, die doorgaans worden gebruikt voor commerciële activiteiten, anders dan schepen die worden gebruikt voor de visvangst of voor soortgelijke doeleinden en op traditioneel gebouwde schepen zoals dhows en jonken. Dit Verdrag is niet van toepassing op oorlogsschepen of marinehulp-schepen.

5. Indien twijfel bestaat omtrent de vraag of dit Verdrag van toepassing is op een schip of een specifieke categorie schepen doet de bevoegde overheid in elke lidstaat na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden uitspraak.

6. Wanneer de bevoegde overheid bepaalt dat het op dat tijdstip niet praktisch uitvoerbaar of niet redelijk is bepaalde onderdelen van de in artikel VI, paragraaf 1, bedoelde Code toe te passen op een schip of bepaalde categorieën schepen die de vlag van het Lid

Membre, les dispositions pertinentes dudit code ne s'appliqueront pas, dès lors que la question visée est régie différemment par la législation nationale, des conventions collectives ou d'autres mesures. L'autorité compétente ne pourra en décider ainsi qu'en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, et seulement pour des navires d'une jauge brute inférieure à 200 qui n'effectuent pas de voyages internationaux.

7. Toute décision prise par un Membre en application des paragraphes 3, 5 ou 6 doit être communiquée au Directeur général du Bureau international du Travail qui en informera les Membres de l'Organisation.

8. Sauf disposition contraire expresse, toute référence à la « convention » vise également les règles et le code.

DROITS ET PRINCIPES FONDAMENTAUX

Article III

Tout Membre vérifie que les dispositions de sa législation respectent, dans le contexte de la présente convention, les droits fondamentaux suivants :

- a) la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective;
- b) l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire;
- c) l'abolition effective du travail des enfants;
- d) l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession.

DROITS EN MATIÈRE D'EMPLOI ET DROITS SOCIAUX DES GENS DE MER

Article IV

1. Tous les gens de mer ont droit à un lieu de travail sûr et sans danger où les normes de sécurité sont respectées.

2. Tous les gens de mer ont droit à des conditions d'emploi équitables.

3. Tous les gens de mer ont droit à des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires.

4. Tous les gens de mer ont droit à la protection de la santé, aux soins médicaux, à des mesures de bien-être et aux autres formes de protection sociale.

5. Tout Membre veille, dans les limites de sa juridiction, à ce que les droits en matière d'emploi et les droits sociaux des gens de mer, tels qu'énoncés dans les paragraphes qui précèdent, soient pleinement respectés conformément aux prescriptions de la présente convention. Sauf disposition contraire de celle-ci, le respect de ces droits peut être assuré par la législation nationale, les conventions collectives applicables, la pratique ou d'autres mesures.

voeren, zijn de desbetreffende bepalingen van de Code niet van toepassing voor zover het onderwerp in de nationale wet- of regelgeving of in collectieve arbeidsovereenkomsten of via andere maatregelen wordt geregeld. Een dergelijke uitspraak kan uitsluitend worden gedaan in overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden en uitsluitend ten aanzien van schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 200 ton die geen internationale reizen maken.

7. Elke beslissing die door een Lid ingevolge paragraaf 3, 5 of 6 van dit artikel wordt genomen, moet aan de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau worden medegedeeld, die de Leden van de Organisatie hiervan in kennis stelt.

8. Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, vormt een verwijzing naar dit Verdrag tegelijkertijd een verwijzing naar de voorschriften en de Code.

FUNDAMENTELE RECHTEN EN BEGINSELEN

Artikel III

Elk Lid vergewist zich ervan dat de bepalingen van zijn wet- of regelgeving, in de context van dit Verdrag, de volgende fundamentele rechten eerbiedigen :

- a) de vrijheid van vereniging en de daadwerkelijke erkenning van het recht op collectieve overleg;
- b) de uitbanning van alle vormen van gedwongen of verplichte arbeid;
- c) de daadwerkelijke afschaffing van kinderarbeid; en
- d) de uitbanning van discriminatie ten aanzien van werkgelegenheid en beroepsuitoefening.

WERKGELEGENHEID- EN SOCIALE RECHTEN VAN ZEEVARENDEN

Artikel IV

1. Elke zeevarende heeft recht op een veilige werkplek die aan de veiligheidsnormen voldoet.

2. Elke zeevarende heeft recht op eerlijke werkgelegenheidsvoorwaarden.

3. Elke zeevarende heeft recht op behoorlijke arbeids- en levensomstandigheden aan boord van een schip.

4. Elke zeevarende heeft recht op bescherming op het gebied van gezondheid, medische zorg, welzijnsmaatregelen en andere vormen van sociale bescherming.

5. Elk Lid draagt er, binnen de grenzen van zijn rechtsvoegdheid, zorg voor dat de rechten op het gebied van werkgelegenheid en sociale rechten van zeevarenden als vervat in de voorgaande paragrafen van dit artikel volledig worden geïmplementeerd in overeenstemming met de vereisten van dit Verdrag. Tenzij in het Verdrag anders is bepaald, kan dit worden bewerkstelligd door middel van nationale wet- of regelgeving, via geldende collectieve arbeidsovereenkomsten, via andere maatregelen of in de praktijk.

RESPONSABILITÉ D'APPLIQUER ET DE FAIRE RESPECTER LES DISPOSITIONS

Article V

1. Tout Membre applique et fait respecter la législation ou les autres mesures qu'il a adoptées afin de s'acquitter des obligations contractées aux termes de la présente convention en ce qui concerne les navires et les gens de mer relevant de sa juridiction.

2. Tout Membre exerce effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires battant son pavillon en se dotant d'un système propre à assurer le respect des prescriptions de la présente convention, notamment par des inspections régulières, des rapports, des mesures de suivi et l'engagement de poursuites conformément à la législation applicable.

3. Tout Membre veille à ce que les navires battant son pavillon soient en possession d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité du travail maritime, comme le prescrit la présente convention.

4. Tout navire auquel la présente convention s'applique peut, conformément au droit international, faire l'objet de la part d'un Membre autre que l'État du pavillon, lorsqu'il se trouve dans l'un de ses ports, d'une inspection visant à vérifier que ce navire respecte les prescriptions de la présente convention.

5. Tout Membre exerce effectivement sa juridiction et son contrôle sur les services de recrutement et de placement des gens de mer éventuellement établis sur son territoire.

6. Tout Membre interdit les violations des prescriptions de la présente convention et doit, conformément au droit international, établir des sanctions ou exiger l'adoption de mesures correctives en vertu de sa législation, de manière à décourager toute violation.

7. Tout Membre s'acquitte des responsabilités contractées aux termes de la présente convention en faisant en sorte que les navires battant le pavillon de tout État ne l'ayant pas ratifiée ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que ceux battant le pavillon de tout État l'ayant ratifiée.

RÈGLES ET PARTIES A ET B DU CODE

Article VI

1. Les règles et les dispositions de la partie A du code ont force obligatoire. Les dispositions de la partie B du code n'ont pas force obligatoire.

2. Tout Membre s'engage à respecter les droits et principes énoncés dans les règles et à appliquer chacune d'entre elles de la manière indiquée dans les dispositions correspondantes de la partie A du code. En outre, il doit dûment envisager de s'acquitter de ses obligations de la manière prescrite dans la partie B du code.

3. Un Membre qui n'est pas en mesure de mettre en œuvre les droits et principes de la manière indiquée dans la partie A du code peut, sauf disposition contraire expresse de la présente convention, en appliquer les prescriptions par la voie de dispositions législatives, réglementaires ou autres qui sont équivalentes dans l'ensemble aux dispositions de la partie A.

4. Aux seules fins des dispositions du paragraphe 3 du présent article, une loi, un règlement, une convention collective ou toute autre mesure d'application est considéré comme équivalent dans l'ensemble dans le contexte de la présente convention si le Membre vérifie que :

VERANTWOORDELIJKHEDEN OP HET GEBIED VAN UITVOERING EN HANDHAVING

Artikel V

1. Elk Lid implementeert en handhaaft wet- of regelgeving of andere maatregelen die het heeft aangenomen ter nakoming van de verplichtingen ingevolge dit Verdrag ten aanzien van schepen en zeevarenden die onder zijn rechtsbevoegdheid vallen.

2. Elk Lid oefent daadwerkelijk zijn rechtsbevoegdheid en toezicht uit ten aanzien van schepen die zijn vlag voeren door instelling van een systeem ter waarborging van de naleving van de vereisten van dit Verdrag, met inbegrip van regelmatige inspecties, verslaggeving, monitoring en gerechtelijke procedures ingevolge de geldende wetgeving.

3. Elk Lid draagt er zorg voor dat schepen die zijn vlag voeren een maritiem arbeidscertificaat en een conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid aan boord hebben zoals door dit Verdrag vereist.

4. Een schip waarop dit Verdrag van toepassing is, kan, in overeenstemming met het internationaal recht, worden geïnspecteerd door een ander Lid dan de vlaggenstaat, wanneer het schip zich in een van zijn havens bevindt, teneinde vast te stellen of het schip voldoet aan de vereisten van dit Verdrag.

5. Elk Lid oefent daadwerkelijk zijn rechtsbevoegdheid en toezicht uit ten aanzien van aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten, indien deze op zijn grondgebied zijn gevestigd.

6. Elk Lid verbiedt schendingen van de vereisten van dit Verdrag en stelt, in overeenstemming met het internationaal recht, sancties op of eist het nemen, ingevolge zijn wetgeving, van corrigerende maatregelen die afdoende zijn om dergelijke schendingen te ontmoedigen.

7. Elk Lid komt zijn verplichtingen ingevolge dit Verdrag op zodanige wijze na dat gewaarborgd wordt dat de schepen die de vlag voeren van een Staat die dit Verdrag niet heeft bekrachtigd geen gunstiger behandeling ontvangen dan de schepen die de vlag voeren van een Staat die het Verdrag wel heeft bekrachtigd.

VOORSCHRIFTEN EN DELEN A EN B VAN DE CODE

Artikel VI

1. De voorschriften en de bepalingen van Deel A van de Code zijn dwingend. De bepalingen van Deel B van de Code zijn niet dwingend.

2. Elk Lid verplicht zich ertoe de in de voorschriften vervatte rechten en beginselen te eerbiedigen en elk voorschrift te implementeren op de in de overeenkomstige bepalingen van Deel A van de Code genoemde wijze. Bovendien moet het Lid bij de nakoming van zijn verplichtingen de nodige aandacht schenken aan de manier die wordt geboden in Deel B van de Code.

3. Een Lid dat niet in staat is de rechten en beginselen op de in Deel A van de Code vervatte wijze te implementeren, kan, tenzij in dit Verdrag uitdrukkelijk anders is bepaald, Deel A implementeren door middel van bepalingen in zijn wet- of regelgeving of andere maatregelen die wezenlijk gelijkwaardig zijn aan de bepalingen van Deel A.

4. Voor het enkele doel van paragraaf 3 van dit artikel worden alle wetten, regelgevingen, collectieve overeenkomsten of andere uitvoeringsmaatregelen, in de context van dit Verdrag, aangemerkt als wezenlijk gelijkwaardig, indien het Lid ervan overtuigd is dat :

a) il favorise la pleine réalisation de l'objectif et du but général de la disposition ou des dispositions concernées de la partie A du code;

b) il donne effet à la disposition ou aux dispositions concernées de la partie A du code.

CONSULTATIONS AVEC LES ORGANISATIONS D'ARMATEURS ET DE GENS DE MER

Article VII

Les dérogations, exemptions et autres applications souples de la présente convention nécessitant, aux termes de celle-ci, la consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer ne peuvent être décidées par un Membre, en l'absence de telles organisations représentatives sur son territoire, qu'après consultation avec la commission visée à l'article XIII.

ENTRÉE EN VIGUEUR

Article VIII

1. Les ratifications formelles de la présente convention sont communiquées au Directeur général du Bureau international du Travail aux fins d'enregistrement.

2. La présente convention ne lie que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification a été enregistrée par le Directeur général.

3. La convention entrera en vigueur douze mois après que la ratification d'au moins 30 Membres représentant au total au moins 33 % de la jauge brute de la flotte marchande mondiale aura été enregistrée.

4. Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque Membre douze mois après la date de l'enregistrement de sa ratification.

DÉNONCIATION

Article IX

1. Un Membre ayant ratifié la présente convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix ans à compter de la date de la mise en vigueur initiale de la convention, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail aux fins d'enregistrement. La dénonciation ne prend effet qu'une année après avoir été enregistrée.

2. Tout Membre qui, dans l'année après la période de dix années mentionnée au paragraphe 1 du présent article, ne se prévaut pas de la faculté de dénonciation prévue sera lié pour une nouvelle période de dix ans et pourra, par la suite, dénoncer la présente convention à l'expiration de chaque nouvelle période de dix années dans les conditions prévues au présent article.

a) deze bevorderlijk zijn voor het volledig realiseren van het algemene doel van de bepaling of bepalingen van Deel A van de desbetreffende Code; en

b) hiermee uitvoering wordt gegeven aan de bepaling of bepalingen van Deel A van de desbetreffende Code.

OVERLEG MET ORGANISATIES VAN REDERS EN ZEEVARENDEN

Artikel VII

Ten aanzien van afwijkingen, uitzonderingen of andere flexibele toepassingen van dit Verdrag waarvoor het Verdrag overleg eist met organisaties van reders en zeevarenden mag, in de gevallen waarin binnen een Lid geen representatieve organisaties van reders of van zeevarenden bestaan, door dat Lid uitsluitend een besluit worden genomen door middel van overleg met het in artikel XIII bedoelde Comité.

INWERKINGTREDING

Artikel VIII

1. De formele bekrachtigingen van dit Verdrag worden medegedeeld aan de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau ten behoeve van registratie.

2. Dit Verdrag is alleen verbindend voor de Leden van de Internationale Arbeidsorganisatie waarvan de bekrachtigingen door de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau zijn geregistreerd.

3. Het Verdrag treedt in werking 12 maanden na de datum waarop de bekrachtigingen zijn geregistreerd van ten minste 30 Leden die tezamen een aandeel vertegenwoordigen van 33 % in de brutotonnenmaat van de wereldhandelsvloot.

4. Vervolgens treedt dit Verdrag voor elk Lid in werking 12 maanden na de datum waarop zijn bekrachtiging is geregistreerd.

OPZEGGING

Artikel IX

1. Een Lid dat dit Verdrag heeft bekrachtigd, kan het opzeggen na afloop van een termijn van tien jaar na de datum waarop het Verdrag voor het eerst in werking is getreden, door middel van een aan de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau gerichte akte ten behoeve van registratie. Deze opzegging wordt eerst van kracht een jaar na de datum waarop zij is geregistreerd.

2. Elk Lid dat niet binnen een jaar na afloop van de termijn van tien jaar bedoeld in de eerste paragraaf van dit artikel, gebruik maakt van de bevoegdheid tot opzegging voorzien in dit artikel, is voor een nieuwe termijn van tien jaar gebonden en kan daarna dit Verdrag opzeggen na het verstrijken van elke nieuwe termijn van tien jaar onder de voorwaarden voorzien in dit artikel.

EFFET DE L'ENTRÉE EN VIGUEUR

Article X

La présente convention porte révision des conventions suivantes :

- Convention (n° 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920
- Convention (n° 8) sur les indemnités de chômage (naufnage), 1920
- Convention (n° 9) sur le placement des marins, 1920
- Convention (n° 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921
- Convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926
- Convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926
- Convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936
- Convention (n° 54) des congés payés des marins, 1936
- Convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936
- Convention (n° 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936
- Convention (n° 57) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936
- Convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936
- Convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946
- Convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946
- Convention (n° 70) sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946
- Convention (n° 72) des congés payés des marins, 1946
- Convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946
- Convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946
- Convention (n° 75) sur le logement des équipages, 1946
- Convention (n° 76) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946
- Convention (n° 91) sur les congés payés des marins (révisée), 1949
- Convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949
- Convention (n° 93) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949

GEVOLGEN VAN DE INWERKINGTREDING

Artikel X

Dit Verdrag herziet de volgende Verdragen :

- Verdrag betreffende de minimumleeftijd (arbeid op zee), 1920 (Nr. 7)
- Verdrag betreffende vergoeding wegens werkloosheid (vergaan of stranden), 1920 (Nr. 8)
- Verdrag betreffende de bezorging van werk aan zeelieden, 1920 (Nr. 9)
- Verdrag betreffende het geneeskundig onderzoek der jongelieden (arbeid op zee), 1921 (Nr. 16)
- Verdrag betreffende het wervingscontract der zeelieden, 1926 (Nr. 22)
- Verdrag betreffende repatriëring van zeelieden, 1926 (Nr. 23)
- Verdrag betreffende de bewijzen van bekwaamheid van officieren, 1936 (Nr. 53)
- Verdrag betreffende betaalde verlofdagen der zeelieden, 1936 (Nr. 54)
- Verdrag betreffende verplichtingen van den reeder in geval van ziekte of ongeval overkomen aan zeelieden, 1936 (Nr. 55)
- Verdrag betreffende ziekteverzekering van zeelieden, 1936 (Nr. 56)
- Verdrag betreffende den arbeidsduur aan boord van schepen en de bemanning, 1936 (Nr. 57)
- Verdrag betreffende de minimumleeftijd (arbeid op zee) (herzien), 1936 (Nr. 58)
- Verdrag betreffende de voeding en verzorging (bemanning van schepen), 1946 (Nr. 68)
- Verdrag betreffende het bekwaamheidsdiploma van scheepskoks, 1946 (Nr. 69)
- Verdrag betreffende de sociale zekerheid van zeelieden, 1946 (Nr. 70)
- Verdrag betreffende vakantie met behoud van loon van zeelieden, 1946 (Nr. 72)
- Verdrag betreffende het geneeskundig onderzoek van zeelieden, 1946 (Nr. 73)
- Verdrag betreffende bewijzen van bekwaamheid van volmatoes, 1946 (Nr. 74)
- Verdrag betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen, 1946 (Nr. 75)
- Verdrag betreffende de gages, de arbeidsduur aan boord en de bemanningssterkte, 1946 (Nr. 76)
- Verdrag betreffende de vakantie met behoud van loon van zeelieden (herzien), 1949 (Nr. 91)
- Verdrag betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (herzien), 1949 (Nr. 92)
- Verdrag betreffende de gages, de arbeidsduur aan boord en de bemanningssterkte (herzien), 1949 (Nr. 93)

Convention (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958

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

Convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970

Convention (n° 145) sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976

Convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976

Convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976

Protocole de 1996 relatif à la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976

Convention (n° 163) sur le bien-être des gens de mer, 1987

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

Convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987

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

Convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996

Convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996

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

Verdrag betreffende de gages, de arbeidsduur aan boord en de bemanningssterkte (herzien), 1958 (Nr. 109)

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

Verdrag betreffende het voorkomen van arbeidsongevallen (zeevarenden), 1970 (Nr. 134)

Verdrag betreffende de continuering van werkgelegenheid (zeevarenden), 1976 (Nr. 145)

Verdrag betreffende jaarlijks verlof met behoud van loon (zeevarenden), 1976 (Nr. 146)

Verdrag betreffende de koopvaardij schepen (minimumnormen), 1976 (Nr. 147)

Protocol van 1996 met betrekking tot het verdrag betreffende de koopvaardij schepen (minimumnormen), 1976 (Nr. 147)

Verdrag betreffende het welzijn van zeevarenden, 1987 (Nr. 163)

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

Verdrag betreffende de sociale zekerheid van zeevarenden (herzien), 1987 (Nr. 165)

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

Verdrag betreffende de arbeidsinspectie (zeevarenden), 1996 (Nr. 178)

Verdrag betreffende de aanwerving van en arbeidsbemiddeling voor zeevarenden, 1996 (Nr. 179)

Verdrag betreffende de arbeidsduur van zeevarenden en de bemanning van schepen, 1996 (Nr. 180).

FONCTIONS DE DÉPOSITAIRE

Article XI

1. Le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail l'enregistrement de toute ratification, acceptation et dénonciation qui lui seront communiquées en vertu de la présente convention.

2. Quand les conditions énoncées au paragraphe 3 de l'article VIII auront été remplies, le Directeur général appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur.

Article XII

Le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général de l'Organisation des Nations unies, aux fins d'enregistrement conformément à l'article 102 de la Charte des Nations unies, des renseignements complets sur toute ratification, acceptation et dénonciation enregistrée en vertu de la présente convention.

TAKEN VAN DEPOSITARIS

Artikel XI

1. De Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau stelt alle Leden van de Internationale Arbeidsorganisatie in kennis van de registratie van alle bekrachtigingen, aanvaardingen en opzeggingen ingevolge dit Verdrag.

2. Wanneer de in het artikel VIII, paragraaf 3, bedoelde voorwaarden zijn vervuld, vestigt de Directeur-Generaal de aandacht van de Leden van de Organisatie op de datum waarop het Verdrag in werking treedt.

Artikel XII

De Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau doet aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties mededeling, ten behoeve van registratie in overeenstemming met artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties, van alle bijzonderheden omtrent alle bekrachtigingen, aanvaardingen en opzeggingen die ingevolge dit Verdrag worden geregistreerd.

COMMISSION TRIPARTITE SPÉCIALE

Article XIII

1. Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail suit en permanence l'application de la présente convention par le truchement d'une commission créée par lui et dotée d'une compétence spéciale dans le domaine des normes du travail maritime.

2. Pour traiter des questions relevant de la présente convention, cette commission est composée de deux représentants désignés par le gouvernement de chacun des Membres ayant ratifié la présente convention et des représentants des armateurs et des gens de mer désignés par le Conseil d'administration après consultation de la Commission paritaire maritime.

3. Les représentants gouvernementaux des Membres n'ayant pas encore ratifié la présente convention peuvent participer aux travaux de la commission mais sans droit de vote sur les questions relevant de la convention. Le Conseil d'administration peut inviter d'autres organisations ou entités à se faire représenter à la commission par des observateurs.

4. Les droits de vote des représentants des armateurs et des représentants des gens de mer à la commission sont pondérés de façon à garantir que chacun de ces deux groupes possède la moitié des droits de vote dont dispose l'ensemble des gouvernements représentés à la réunion et autorisés à voter.

AMENDEMENT À LA PRÉSENTE CONVENTION

Article XIV

1. La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail peut adopter des amendements à toute disposition de la présente convention dans le cadre de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail et des règles et procédures de l'Organisation relatives à l'adoption des conventions. Des amendements au code peuvent également être adoptés conformément aux procédures prescrites à l'article XV.

2. Le texte desdits amendements est communiqué pour ratification aux Membres dont les instruments de ratification de la présente convention ont été enregistrés avant leur adoption.

3. Le texte de la convention modifiée est communiqué aux autres Membres de l'Organisation pour ratification conformément à l'article 19 de la Constitution.

4. Un amendement est réputé avoir été accepté à la date à laquelle ont été enregistrés les instruments de ratification de cet amendement ou, selon le cas, les instruments de ratification de la convention modifiée d'au moins 30 Membres représentant au total au moins 33 % de la jauge brute de la flotte marchande mondiale.

5. Un amendement adopté dans le cadre de l'article 19 de la Constitution n'a force obligatoire que pour les Membres de l'Organisation dont la ratification a été enregistrée par le Directeur général du Bureau international du Travail.

6. Pour les Membres visés au paragraphe 2 du présent article, un amendement entre en vigueur douze mois après la date d'acceptation visée au paragraphe 4 du présent article, ou douze mois après la date d'enregistrement de leur instrument de ratification, si cette date est postérieure.

BIJZONDER TRIPARTIET COMITÉ

Artikel XIII

1. De Raad van Beheer van het Internationaal Arbeidsbureau zorgt voor permanente toetsing van de werking van dit Verdrag door middel van een door hem ingesteld comité met bijzondere bevoegdheden op het gebied van maritieme arbeidsnormen.

2. Voor aangelegenheden die in overeenstemming met dit Verdrag worden behandeld, is het Comité samengesteld uit twee vertegenwoordigers benoemd door de regering van elk Lid dat dit Verdrag heeft bekrachtigd, en uit de door de Raad van Beheer, na overleg met de Gemengde Maritieme Commissie, benoemde vertegenwoordigers van reders en zeevarenden.

3. De regeringsvertegenwoordigers van Leden die dit Verdrag nog niet hebben bekrachtigd, mogen in het Comité zitting hebben, maar hebben geen stemrecht ten aanzien van aangelegenheden die in overeenstemming met dit Verdrag worden behandeld. De Raad van Beheer kan andere organisaties of instellingen uitnodigen zich in het Comité door waarnemers te laten vertegenwoordigen.

4. De stemmen van elke vertegenwoordiger van reders en zeevarenden in het Comité worden zodanig gewogen dat gewaarborgd wordt dat de redersgroep en de zeevarendengroep elk de helft van het aantal stemmen bezitten van alle regeringen die op de betrokken vergadering vertegenwoordigd zijn en stemrecht hebben.

WIJZIGING VAN DIT VERDRAG

Artikel XIV

1. Wijzigingen van de bepalingen van dit Verdrag kunnen door de algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie worden aangenomen in het kader van artikel 19 van het Statuut van de Internationale Arbeidsorganisatie en het reglement van orde van de Organisatie voor het aannemen van verdragen. Wijzigingen van de Code kunnen ook worden aangenomen volgens de procedures van artikel XV.

2. Aan Leden wier bekrachtigingen van dit Verdrag werden geregistreerd voorafgaand aan het aannemen van de wijziging, wordt de tekst van de wijziging ten behoeve van bekrachtiging aan hen toegezonden.

3. Aan de andere Leden van de Organisatie wordt de tekst van het Verdrag als gewijzigd toegezonden ten behoeve van bekrachtiging in overeenstemming met artikel 19 van het Statuut.

4. Een wijziging wordt geacht te zijn aanvaard op de datum waarop geregistreerde bekrachtigingen, van de wijziging of van het Verdrag als gewijzigd, naar gelang van het geval, zijn ontvangen van ten minste 30 Leden die een gezamenlijk aandeel in de brutotonnenmaat van de wereldhandelsvloot vertegenwoordigen van ten minste 33 %.

5. Een wijziging die is aangenomen in het kader van artikel 19 van het Statuut is uitsluitend verbindend voor de Leden van de Organisatie wier bekrachtigingen zijn geregistreerd door de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau.

6. Ten aanzien van elk in paragraaf 2 van dit artikel genoemde Lid wordt een wijziging van kracht 12 maanden na de datum van de in paragraaf 4 van dit artikel bedoelde aanvaarding of 12 maanden na de datum waarop zijn bekrachtiging van de wijziging is geregistreerd, naar gelang van welke datum later valt.

7. Sous réserve des dispositions du paragraphe 9, pour les Membres visés au paragraphe 3 du présent article, la convention modifiée entre en vigueur douze mois après la date d'acceptation visée au paragraphe 4 du présent article, ou douze mois après la date d'enregistrement de leur instrument de ratification, si cette date est postérieure.

8. Pour les Membres dont la ratification de la convention a été enregistrée avant l'adoption d'un amendement mais qui n'ont pas ratifié celui-ci, la présente convention demeure en vigueur sans l'amendement en question.

9. Tout Membre dont l'instrument de ratification de la présente convention est enregistré après l'adoption de l'amendement mais avant la date visée au paragraphe 4 du présent article peut préciser, dans une déclaration jointe audit instrument, qu'il ratifie la convention mais non l'amendement. Si l'instrument de ratification est accompagné d'une telle déclaration, la convention entre en vigueur pour le Membre concerné douze mois après la date d'enregistrement de l'instrument de ratification. Si celui-ci n'est pas accompagné d'une déclaration ou s'il est enregistré à la date ou après la date visée au paragraphe 4, la convention entre en vigueur pour le Membre concerné douze mois après cette date; dès l'entrée en vigueur de la convention modifiée conformément au paragraphe 7 du présent article, l'amendement a force obligatoire pour le Membre concerné, sauf disposition contraire dudit amendement.

AMENDEMENTS AU CODE

Article XV

1. Le code peut être amendé soit selon la procédure énoncée à l'article XIV, soit, sauf disposition contraire expresse, selon la procédure décrite dans le présent article.

2. Un amendement au code peut être proposé au Directeur général du Bureau international du Travail par le gouvernement d'un Membre de l'Organisation, par le groupe des représentants des armateurs ou par le groupe des représentants des gens de mer nommés à la commission visée à l'article XIII. Un amendement proposé par un gouvernement doit avoir été proposé ou être appuyé par au moins cinq gouvernements de Membres ayant ratifié la convention ou par le groupe des représentants des armateurs ou des gens de mer susvisés.

3. Après avoir vérifié que la proposition d'amendement remplit les conditions établies au paragraphe 2 du présent article, le Directeur général la communique sans tarder, avec toute observation ou suggestion jugée opportune, à l'ensemble des Membres de l'Organisation en les invitant à lui faire connaître leurs observations ou suggestions sur cette proposition dans un délai de six mois ou dans le délai, compris entre trois et neuf mois, fixé par le Conseil d'administration.

4. À l'expiration du délai visé au paragraphe 3 du présent article, la proposition, accompagnée d'un résumé des observations ou suggestions faites selon le même paragraphe, est transmise à la commission pour examen dans le cadre d'une réunion. Un amendement est réputé adopté :

a) si la moitié au moins des gouvernements des Membres ayant ratifié la présente convention sont représentés à la réunion au cours de laquelle la proposition est examinée;

7. Onverminderd paragraaf 9 van dit artikel treedt het Verdrag als gewijzigd, ten aanzien van de in paragraaf 3 van dit artikel bedoelde Leden, in werking 12 maanden na de datum van aanvaarding bedoeld in paragraaf 4 van dit artikel of 12 maanden na de datum waarop hun bekrachtigingen van het Verdrag zijn geregistreerd, naar gelang van welke datum later valt.

8. Ten aanzien van de Leden wier bekrachtiging van dit Verdrag werd geregistreerd voorafgaand aan het aannemen van een wijziging, maar die de wijziging niet hebben bekrachtigd, blijft dit Verdrag van kracht zonder de desbetreffende wijziging.

9. Elk Lid waarvan de bekrachtiging van dit Verdrag is geregistreerd na het aannemen van de wijziging, doch voor de in paragraaf 4 van dit artikel bedoelde datum, kan — in een verklaring bij de akte van bekrachtiging — aangeven dat zijn bekrachtiging betrekking heeft op het Verdrag zonder de betrokken wijziging. Indien sprake is van een bekrachtiging zonder een dergelijke verklaring, treedt het Verdrag ten aanzien van het betrokken Lid in werking 12 maanden na de datum waarop de bekrachtiging werd geregistreerd. Wanneer een akte van bekrachtiging niet vergezeld gaat van een dergelijke verklaring, of wanneer de bekrachtiging wordt geregistreerd op of na de in paragraaf 4 bedoelde datum, treedt het Verdrag ten aanzien van het betrokken Lid in werking 12 maanden na de datum waarop de bekrachtiging werd geregistreerd en is de wijziging, zodra deze van kracht wordt in overeenstemming met paragraaf 7 van dit artikel, verbindend voor het betrokken Lid tenzij in de wijziging anders wordt bepaald.

WIJZIGINGEN VAN DE CODE

Artikel XV

1. De Code kan worden gewijzigd door hetzij de procedure vervat in artikel XIV of, tenzij uitdrukkelijk anders is voorzien, in overeenstemming met de in dit artikel vervatte procedure.

2. Een wijziging van de Code kan worden voorgesteld aan de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau door de regering van elk Lid van de Organisatie of door de groep van vertegenwoordigers van reders of de groep van vertegenwoordigers van zeevarenden die in het in artikel XIII bedoelde Comité zijn benoemd. Een wijziging die door een regering is voorgesteld, moet zijn voorgesteld door of worden ondersteund door ten minste vijf regeringen van Leden die het Verdrag hebben bekrachtigd of door de in deze paragraaf bedoelde groep van vertegenwoordigers van reders of zeevarenden.

3. Nadat de Directeur-Generaal heeft geverifieerd of het voorstel tot wijziging voldoet aan de vereisten van paragraaf 2 van dit artikel, zendt hij het voorstel, voorzien van de nodig geachte commentaren of suggesties, onverwijld toe aan alle Leden van de Organisatie, met het verzoek aan hen om toezending van hun opmerkingen of suggesties betreffende het voorstel binnen een termijn van zes maanden of binnen een andere door de Raad van Beheer voorgeschreven termijn (die niet minder dan drie maanden en niet meer dan negen maanden mag bedragen).

4. Na verloop van de in paragraaf 3 van dit artikel bedoelde termijn wordt het voorstel, voorzien van een samenvatting van eventuele opmerkingen of suggesties ingevolge die paragraaf, aan het Comité verzonden ten behoeve van behandeling tijdens een vergadering. Een wijziging wordt geacht door het Comité te zijn aanvaard indien :

a) ten minste de helft van de regeringen van de Leden die dit Verdrag hebben bekrachtigd zijn vertegenwoordigd in de vergadering waarin het voorstel wordt behandeld; en

b) si une majorité d'au moins deux tiers des membres de la commission votent en faveur de l'amendement; et

c) si cette majorité rassemble au moins la moitié des voix des membres gouvernementaux, la moitié des voix des représentants des armateurs et la moitié des voix des représentants des gens de mer inscrits à la réunion lorsque la proposition est mise aux voix.

5. Un amendement adopté conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article est présenté à la session suivante de la Conférence pour approbation. Pour être approuvé, il doit recueillir la majorité des deux tiers des voix des délégués présents. Si cette majorité n'est pas atteinte, l'amendement est renvoyé devant la commission pour que celle-ci le réexamine, si elle le souhaite.

6. Le Directeur général notifie les amendements approuvés par la Conférence à chacun des Membres dont l'instrument de ratification de la présente convention a été enregistré avant la date de cette approbation. Ces Membres sont désignés ci-après comme les «Membres ayant déjà ratifié la convention». La notification qu'ils reçoivent fait référence au présent article et un délai leur est imparti pour exprimer formellement leur désaccord. Ce délai est de deux ans à compter de la date de notification sauf si, lorsqu'elle approuve l'amendement, la Conférence fixe un délai différent qui doit être au minimum d'une année. Une copie de la notification est communiquée pour information aux autres Membres de l'Organisation.

7. Un amendement approuvé par la Conférence est réputé avoir été accepté sauf si, avant la fin du délai prescrit, plus de 40 % des Membres ayant ratifié la convention et représentant 40 % au moins de la jauge brute de la flotte marchande mondiale des Membres ayant ratifié la convention expriment formellement leur désaccord auprès du Directeur général.

8. Un amendement réputé avoir été accepté entre en vigueur six mois après la fin du délai fixé pour tous les Membres ayant déjà ratifié la convention, sauf ceux ayant exprimé formellement leur désaccord conformément aux dispositions du paragraphe 7 du présent article et n'ayant pas retiré ce désaccord conformément aux dispositions du paragraphe 11. Toutefois :

a) avant la fin du délai fixé, tout Membre ayant déjà ratifié la convention peut informer le Directeur général qu'il ne sera lié par l'amendement que lorsqu'il aura notifié expressément son acceptation;

b) avant la date d'entrée en vigueur de l'amendement, tout Membre ayant déjà ratifié la convention peut informer le Directeur général qu'il n'appliquera pas cet amendement pendant une période déterminée.

9. Un amendement faisant l'objet de la notification mentionnée au paragraphe 8 a) du présent article entre en vigueur pour le Membre ayant notifié son acceptation six mois après la date à laquelle il a informé le Directeur général qu'il accepte l'amendement ou à la date à laquelle l'amendement entre en vigueur pour la première fois, si celle-ci est postérieure.

10. La période visée au paragraphe 8 b) du présent article ne devra pas dépasser une année à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou se prolonger au-delà de la période plus longue prescrite par la Conférence au moment où elle a approuvé l'amendement.

11. Un Membre ayant exprimé formellement son désaccord sur un amendement donné peut le retirer à tout moment. Si la notification de ce retrait parvient au Directeur général après

b) een meerderheid van ten minste twee derde van de leden van het Comité voor de wijziging stemmen; en

c) deze meerderheid van de stemmen voor omvat ten minste de helft van het aantal stemmen van de regeringen, de helft van het aantal stemmen van de reders en de helft van het aantal stemmen van de zeevarenden van de leden van het Comité die bij de vergadering zijn geregistreerd wanneer het voorstel ter stemming wordt gebracht.

5. Wijzigingen aangenomen in overeenstemming met paragraaf 4 van dit artikel worden bij de volgende zitting van de Conferentie ter goedkeuring voorgelegd. Voor een dergelijke goedkeuring is een meerderheid vereist van twee derde van de stemmen die worden uitgebracht door de aanwezige afgevaardigden. Indien een dergelijke meerderheid niet wordt verkregen, wordt de voorgestelde wijziging voor hernieuwde behandeling naar het Comité terugverwezen, indien het Comité zulks wenselijk acht.

6. Van door de Conferentie goedgekeurde wijzigingen wordt door de Directeur-Generaal kennisgeving gedaan aan elk van de Leden wier bekrachtigingen van dit Verdrag werden geregistreerd voor de datum van de genoemde goedkeuring door de Conferentie. Deze Leden worden hieronder «de bekrachtigende Leden» genoemd. De kennisgeving omvat een verwijzing naar dit artikel en vermeldt de termijn voor de inzending van eventuele formele afwijzingen. Deze termijn bedraagt twee jaar, te rekenen vanaf de datum van kennisgeving, tenzij de Conferentie op het tijdstip van goedkeuring een andere termijn heeft vastgesteld, die ten minste een jaar bedraagt. Een kopie van de kennisgeving wordt aan de andere Leden van de Organisatie ter informatie toegezonden.

7. Een door de Conferentie goedgekeurde wijziging wordt geacht te zijn aanvaard, tenzij aan het einde van de voorgescreven termijn formele afwijzingen door de Directeur-Generaal zijn ontvangen van meer dan 40 % van de Leden die het Verdrag hebben bekrachtigd en die ten minste 40 % vormen van de bruto scheepstonnenmaat van de Leden die het Verdrag hebben bekrachtigd.

8. Een wijziging die wordt geacht te zijn aanvaard, wordt zes maanden na afloop van de voorgescreven termijn van kracht voor alle bekrachtigende Leden, behoudens voor die welke in overeenstemming met paragraaf 7 van dit artikel formeel kennis hebben gegeven van hun afwijzing en deze afwijzing niet hebben ingetrokken overeenkomstig paragraaf 11. Niettemin :

a) kan elk bekrachtigend Lid, voor het verstrijken van de voorgescreven termijn, de Directeur-Generaal ervan in kennis stellen dat hij eerst door de wijziging wordt gebonden na een volgende uitdrukkelijke kennisgeving van zijn aanvaarding; en

b) kan elk bekrachtigend Lid, voor de datum van het van kracht worden van de wijziging, de Directeur-Generaal ervan in kennis stellen dat hij die wijziging gedurende een aangegeven termijn niet uitvoert.

9. Een wijziging waarvoor een in paragraaf 8 (a), van dit artikel bedoelde kennisgeving vereist is, wordt ten aanzien van het Lid dat deze kennisgeving doet van kracht zes maanden nadat het Lid aan de Directeur-Generaal kennis heeft gegeven van zijn aanvaarding van de wijziging of op de datum waarop de wijziging voor het eerst van kracht wordt, naar gelang van welke datum later valt.

10. De in paragraaf 8 (b), van dit artikel bedoelde termijn bedraagt ten hoogste een jaar, te rekenen vanaf de datum van het van kracht worden van de wijziging of een langere termijn die op het tijdstip van goedkeuring van de wijziging door de Conferentie is vastgesteld.

11. Een Lid dat formeel kennis heeft gegeven van zijn afwijzing van een wijziging, kan zijn afwijzing te allen tijde intrekken. Indien de kennisgeving van deze intrekking door de

l'entrée en vigueur dudit amendement, celui-ci entre en vigueur pour le Membre six mois après la date à laquelle ladite notification a été enregistrée.

12. Une fois qu'un amendement est entré en vigueur, la convention ne peut être ratifiée que sous sa forme modifiée.

13. Dans la mesure où un certificat de travail maritime porte sur des questions couvertes par un amendement à la convention qui est entré en vigueur :

a) un Membre ayant accepté cet amendement n'est pas tenu d'étendre le bénéfice de la convention en ce qui concerne les certificats de travail maritime délivrés à des navires battant le pavillon d'un autre Membre qui :

i. a exprimé formellement, selon le paragraphe 7 du présent article, un désaccord avec l'amendement et ne l'a pas retiré; ou

ii. a notifié, selon le paragraphe 8 a) du présent article, que son acceptation est subordonnée à une notification ultérieure expresse de sa part et n'a pas accepté l'amendement;

b) un Membre ayant accepté l'amendement étend le bénéfice de la convention en ce qui concerne les certificats délivrés à des navires battant le pavillon d'un autre Membre qui a notifié, selon le paragraphe 8 b) du présent article, qu'il n'appliquera pas l'amendement pendant une période déterminée conformément au paragraphe 10 du présent article.

TEXTES FAISANT FOI

Article XVI

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

NOTE EXPLICATIVE SUR LES RÈGLES ET LE CODE DE LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME

1. La présente note ne fait pas partie de la convention du travail maritime. Elle vise seulement à en faciliter la lecture.

2. La convention se compose de trois parties distinctes mais reliées entre elles, à savoir les articles, les règles et le code.

3. Les articles et les règles énoncent les droits et principes fondamentaux ainsi que les obligations fondamentales des Membres ayant ratifié la convention. Ils ne peuvent être modifiés que par la Conférence sur le fondement de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail (voir article XIV de la convention).

4. Le code indique comment les règles doivent être appliquées. Il se compose d'une partie A (normes obligatoires) et d'une partie B (principes directeurs non obligatoires). Le code peut être modifié suivant la procédure simplifiée décrite à l'article XV de la convention. Étant donné qu'il contient des indications détaillées sur la manière dont les dispositions doivent être appliquées, les modifications qui lui seront éventuellement apportées ne devront pas réduire la portée générale des articles et des règles.

5. Les dispositions des règles et du code sont regroupées sous les cinq titres suivants :

Directeur-Generaal wordt ontvangen nadat de wijziging van kracht is geworden, wordt de wijziging voor dat Lid van kracht zes maanden na de datum waarop de kennisgeving werd geregistreerd.

12. Na het van kracht worden van een wijziging kan het Verdrag uitsluitend worden bekrachtigd in de gewijzigde vorm.

13. Voor zover een maritiem arbeidscertificaat betrekking heeft op aangelegenheden die worden geregeld in een wijziging van het Verdrag die van kracht is geworden :

a) is een Lid dat de wijziging heeft aanvaard niet verplicht het Verdrag toe te passen ten aanzien van maritieme arbeidscertificaten afgegeven aan schepen die de vlag voeren van een ander Lid dat :

i. ingevolge paragraaf 7 van dit artikel formeel kennisgeving heeft gedaan van zijn afwijzing van de wijziging en een dergelijke afwijzing niet heeft ingetrokken; of

ii. ingevolge paragraaf 8(a), van dit artikel kennis heeft gegeven van het feit dat zijn aanvaarding afhankelijk is van een latere uitdrukkelijke kennisgeving en de wijziging niet heeft aanvaard; en

b) past een Lid dat de wijziging heeft aanvaard het Verdrag toe op de maritieme arbeidscertificaten afgegeven aan schepen die de vlag voeren van een ander Lid dat, ingevolge paragraaf 8(b), van dit artikel kennis heeft gegeven van het feit dat het die wijziging niet uitvoert gedurende de termijn die is vastgesteld in overeenstemming met paragraaf 10 van dit artikel.

GEZAGHEBBENDE TALEN

Artikel XVI

De Engelse en de Franse tekst van dit Verdrag zijn gelijkelijk gezaghebbend.

TOELICHTING BIJ DE VOORSCHRIFTEN EN DE CODE VAN HET VERDRAG BETREFFENDE MARITIEME ARBEID

1. Deze toelichting, die geen deel uitmaakt van het Verdrag betreffende Maritieme Arbeid, is bedoeld als algemene richtlijn voor het Verdrag.

2. Het Verdrag omvat drie verschillende maar aan elkaar gerelateerde delen : de Artikelen, de Voorschriften en de Code.

3. De Artikelen en Voorschriften bevatten de basisrechten, — beginselen en — verplichtingen van de Leden die het Verdrag bekrachtigen. De Artikelen en Voorschriften kunnen uitsluitend worden gewijzigd door de Conferentie in het kader van artikel 19 van het Statuut van de Internationale Arbeidsorganisatie (zie artikel XIV van het Verdrag).

4. De Code bevat de nadere invulling van de uitvoering van de Voorschriften. De Code bestaat uit Deel A (dwingende normen) en Deel B (niet-dwingende richtlijnen). De Code kan worden gewijzigd door middel van de vereenvoudigde procedure vervat in artikel XV van het Verdrag. Aangezien de Code betrekking heeft op de nadere invulling van de uitvoering mogen wijzigingen hiervan het algemene toepassingsgebied van de artikelen en voorschriften niet te buiten gaan.

5. De Voorschriften en de Code zijn onderverdeeld in algemene gebieden onder vijf titels :

Titre 1 : Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord des navires

Titre 2 : Conditions d'emploi

Titre 3 : Logement, loisirs, alimentation et service de table

Titre 4 : Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale

Titre 5 : Conformité et mise en application des dispositions

6. Chaque titre contient des groupes de dispositions ayant trait à un droit ou à un principe (ou à une mesure de mise en application pour le titre 5), avec une numérotation correspondante. Ainsi, le premier groupe du titre 1 comprend la règle 1.1, la norme A1.1 et le principe directeur B1.1 (concernant l'âge minimum).

7. La convention a trois objectifs sous-jacents :

a) établir (dans les articles et règles) un ensemble solide de droits et de principes;

b) laisser aux Membres (grâce aux dispositions du code) une grande souplesse dans la manière dont ils mettent en œuvre ces principes et droits;

c) veiller (via le titre 5) à ce que les principes et les droits soient correctement respectés et mis en application.

8. La souplesse d'application résulte essentiellement de deux éléments : le premier est la faculté donnée à chaque Membre, si nécessaire (article VI, paragr. 3), de donner effet aux prescriptions détaillées de la partie A du code en mettant en œuvre des mesures équivalentes dans l'ensemble (telles que définies à l'article VI, paragr. 4).

9. Le second élément de souplesse réside dans les prescriptions obligatoires d'un grand nombre des dispositions de la partie A qui sont énoncées d'une façon plus générale, ce qui laisse une plus grande latitude quant aux mesures précises devant être prises au niveau national. Dans ces cas-là, des orientations pour la mise en œuvre sont données dans la partie B, non obligatoire, du code. Ainsi, les Membres ayant ratifié la convention peuvent vérifier le type de mesures qui peuvent être attendues d'eux en vertu de l'obligation générale énoncée dans la partie A, ainsi que les mesures qui ne seraient pas nécessairement exigées. Par exemple, la norme A4.1 prescrit que tous les navires doivent permettre un accès rapide aux médicaments nécessaires pour les soins médicaux à bord des navires (paragr. 1 b)) et que « tout navire dispose d'une pharmacie de bord » (paragr. 4 a)). Pour s'acquitter en toute bonne foi de cette obligation, il ne suffit manifestement pas d'avoir une pharmacie à bord de chaque navire. Une indication plus précise de ce qui est nécessaire pour garantir que le contenu de la pharmacie sera correctement stocké, utilisé et entretenu figure dans le principe directeur B4.1.1 (paragr. 4).

10. Les Membres ayant ratifié la convention ne sont pas liés par les principes directeurs indiqués et, comme il est précisé dans le titre 5 à propos du contrôle par l'État du port, les inspections ne visent que les prescriptions pertinentes (articles, règles et normes de la partie A). Toutefois, les Membres sont tenus, aux termes du paragraphe 2 de l'article VI, de dûment envisager de s'acquitter des obligations qui leur incombent au titre de la partie A du code de la manière indiquée dans la partie B. Après avoir dûment étudié les principes directeurs correspondants, ils peuvent décider de prendre des dispositions différentes pour le stockage, l'utilisation et l'entretien du contenu de la pharmacie, pour prendre l'exemple déjà cité. Ceci est acceptable. Toutefois, s'ils suivent les principes directeurs de la partie B, les Membres concernés, de même que les organes du BIT chargés de contrôler l'application des conventions internationales du travail, peuvent s'assurer sans plus ample

Titel 1 : Minimumvereisten voor zeevarenden om op een schip te mogen werken

Titel 2 : Arbeidsomstandigheden

Titel 3 : Huisvesting, ontspanningsvoorzieningen, voeding en catering

Titel 4 : Bescherming van de gezondheid, medische zorg, welzijn en sociale zekerheidsbescherming

Titel 5 : Naleving en handhaving

6. Elke titel bevat groepen bepalingen die betrekking hebben op een bepaald recht of beginsel (of handhavingsmaatregel in titel 5), met bijbehorende nummering. De eerste groep in titel 1 bestaat bijvoorbeeld uit voorschrift 1.1, norm A1.1 en richtlijn B1.1 met betrekking tot de minimumleeftijd.

7. Het Verdrag heeft drie onderliggende doelen :

a) het neerleggen in de Artikelen en Voorschriften van een gedegen reeks rechten en beginselen;

b) het, door middel van de Code, voorzien in een grote mate van flexibiliteit in de wijze waarop Leden die rechten en beginselen implementeren; en

c) waarborgen, door middel van titel 5, dat de rechten en beginselen naar behoren worden nageleefd en gehandhaafd.

8. De flexibiliteit ten aanzien van de uitvoering biedt twee mogelijkheden : de ene mogelijkheid is dat een Lid, waar nodig (zie artikel VI, paragraaf 3), de gedetailleerde vereisten van Deel A van de Code uitvoert door middel van wezenlijke gelijkwaardigheid (zoals omschreven in artikel VI, paragraaf 4).

9. De tweede mogelijkheid voor flexibiliteit bij de uitvoering behelst de formulering van de verplichte vereisten van tal van bepalingen in Deel A op een meer algemene wijze, waardoor meer ruimte overblijft voor de invulling van de precieze maatregelen die op nationaal niveau moeten worden genomen. In dergelijke gevallen wordt een richtlijn voor de uitvoering gegeven in het niet-dwingende Deel B van de Code. Op deze wijze kunnen de Leden die dit Verdrag hebben bekrachtigd zich vergewissen van het type maatregelen dat van hen kan worden verwacht uit hoofde van de overeenkomstige algemene verplichting in Deel A, alsmede welke maatregelen niet noodzakelijkerwijs vereist zijn. Norm A4.1 eist bijvoorbeeld dat er op alle schepen directe toegang moet zijn tot de benodigde geneesmiddelen voor medische zorg aan boord (paragraaf 1(b)) en dat er een scheepsapotheek aanwezig is (paragraaf 4(a)). De vervulling te goeder trouw van deze laatste verplichting houdt duidelijk meer in dan het eenvoudigweg op elk schip aan boord hebben van een scheepsapotheek. In de overeenkomstige richtlijn B4.1.1 (paragraaf 4) wordt nader aangegeven wat nodig is om ervoor zorg te dragen dat de inhoud van de apotheek naar behoren wordt bewaard, gebruikt en bijgehouden.

10. De Leden die dit Verdrag hebben bekrachtigd, zijn niet gebonden aan de desbetreffende richtlijn en, zoals aangegeven in de bepalingen in titel 5 inzake controle door de havenstaat, hebben inspecties uitsluitend betrekking op de desbetreffende vereisten van dit Verdrag (artikelen, voorschriften en de normen in Deel A). Van de Leden wordt evenwel uit hoofde van artikel VI, paragraaf 2, geëist dat zij zich voldoende vergewissen van de nakoming van hun verantwoordelijkheden ingevolge Deel A van de Code op de in Deel B voorziene wijze. Indien een Lid, na zorgvuldige bestudering van de desbetreffende richtlijnen, besluit te voorzien in andere regelingen om te waarborgen dat de inhoud van de scheepsapotheek — om het hierboven gegeven voorbeeld te volgen — naar behoren wordt bewaard, gebruikt en bijgehouden als vereist door de norm in Deel A, is dat aanvaardbaar. Door de aanwijzingen in Deel B te volgen kunnen het betrokken Lid

examen que les dispositions prises par les Membres montrent qu'ils se sont acquittés de manière adéquate des obligations énoncées dans la partie A.

LES RÈGLES ET LE CODE

TITRE 1. CONDITIONS MINIMALES REQUISES POUR LE TRAVAIL DES GENS DE MER À BORD D'UN NAVIRE

Règle 1.1 — Age minimum

Objet : assurer qu'aucune personne n'ayant pas l'âge minimum ne travaille à bord d'un navire

1. Aucune personne d'un âge inférieur à l'âge minimum ne peut être employée ou engagée ou travailler à bord d'un navire.
2. L'âge minimum au moment de l'entrée en vigueur initiale de la présente convention est de 16 ans.
3. Un âge minimum supérieur est exigé dans les cas spécifiés dans le code.

Norme A1.1 — Age minimum

1. L'emploi ou l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de 16 ans est interdit.
2. Le travail de nuit par un marin de moins de 18 ans est interdit. Aux fins de la présente norme, le terme « nuit » est défini conformément à la législation et à la pratique nationales. Il couvre une période de neuf heures consécutives au moins, commençant au plus tard à minuit et se terminant au plus tôt à 5 heures du matin.
3. Une dérogation à la stricte observation de la restriction concernant le travail de nuit peut être décidée par l'autorité compétente quand :
 - a) la formation effective des gens de mer concernés dans le cadre de programmes et plans d'études établis pourrait en être compromise; ou
 - b) la nature particulière de la tâche ou un programme de formation agréé exige que les gens de mer visés par la dérogation travaillent la nuit et l'autorité décide, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, que ce travail ne portera pas préjudice à leur santé ou à leur bien-être.
4. L'emploi ou l'engagement ou le travail des gens de mer de moins de 18 ans est interdit lorsque le travail est susceptible de compromettre leur santé ou leur sécurité. Les types de travail en question seront déterminés par la législation nationale ou par l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, conformément aux normes internationales applicables.

alsmede de instanties van de Internationale Arbeidsorganisatie die verantwoordelijk zijn voor de toetsing van de uitvoering van internationale arbeidsverdragen er aan de andere kant zonder meer zeker van zijn dat de regelingen waarin het Lid heeft voorzien volstaan voor de nakoming van de verplichtingen ingevolge Deel A waarop de richtlijn betrekking heeft.

DE VOORSCHRIFTEN EN DE CODE

TITEL 1. MINIMUMVEREISTEN VOOR ZEEVARENDEN OM OP EEN SCHIP TE MOGEN WERKEN

Voorschrift 1.1 — Minimumleeftijd

Doel : Waarborgen dat er geen personen onder de minimumleeftijd op een schip werkzaam zijn

1. Niemand onder de minimumleeftijd mag worden tewerkgesteld, in dienst worden genomen of werkzaam zijn op een schip.
2. De minimumleeftijd op het tijdstip van de initiële inwerkingtreding van dit Verdrag is 16 jaar.
3. Onder de in de Code vermelde omstandigheden is een hogere minimumleeftijd vereist.

Norm A1.1 — Minimumleeftijd

1. Het is verboden personen onder de leeftijd van 16 jaar op een schip te werk te stellen, in dienst te nemen of werkzaamheden te laten verrichten.
2. Nachtarbeid van zeevarenden onder de 18 jaar is verboden. Voor de toepassing van deze norm wordt « nacht » omschreven in overeenstemming met de nationale wetten en gebruiken. De nacht bestrijkt een tijdvak van ten minste negen uur, dat uiterlijk aanvangt om middernacht en niet vroeger eindigt dan om 5 uur 's ochtends.
3. Op de strikte naleving van de beperking ten aanzien van nachtarbeid kan door de bevoegde overheid een uitzondering worden gemaakt wanneer :
 - a) de feitelijke opleiding van de betrokken zeevarenden, in overeenstemming met vastgestelde programma's en regelingen, in het geding zou komen; of
 - b) de specifieke aard van de taak of een erkend opleidingsprogramma met zich meebrengt dat de zeevarenden waarop de uitzondering van toepassing is 's nachts taken verrichten en de overheid, na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden, bepaalt dat de werkzaamheden niet nadelig voor hun gezondheid of welzijn zullen zijn.
4. Het is verboden zeevarenden onder de leeftijd van 18 jaar te werk te stellen, in dienst te nemen of werkzaamheden te laten verrichten wanneer de werkzaamheden hun gezondheid of veiligheid mogelijk in gevaar brengen. De in dit verband beoogde soorten werkzaamheden worden, na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden, in overeenstemming met de desbetreffende internationale normen in de nationale wet- of regelgeving of door de bevoegde overheden vastgesteld.

Principe directeur B1.1 — Age minimum

1. Lorsqu'ils établissent des règlements relatifs aux conditions de travail et de vie, les Membres devraient accorder une attention particulière aux besoins des jeunes de moins de dix-huit ans.

Règle 1.2 — Certificat médical

Objet : assurer que tous les gens de mer sont médicalement aptes à exercer leurs fonctions en mer

1. Aucun marin ne peut travailler à bord d'un navire s'il ne produit pas un certificat médical attestant qu'il est médicalement apte à exercer ses fonctions.

2. Des exceptions ne sont possibles que dans les cas spécifiés dans le code.

Norme A1.2 — Certificat médical

1. L'autorité compétente exige qu'avant de commencer à servir à bord d'un navire les gens de mer soient en possession d'un certificat médical valide attestant qu'ils sont médicalement aptes aux fonctions qu'ils accompliront en mer.

2. Pour que les certificats médicaux rendent compte fidèlement de l'état de santé des gens de mer eu égard aux fonctions qu'ils ont à exercer, l'autorité compétente détermine, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, et compte dûment tenu des directives internationales applicables mentionnées dans la partie B du code, la nature de l'examen médical et du certificat correspondant.

3. La présente norme s'applique sans préjudice de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW). Un certificat médical délivré conformément aux prescriptions de la STCW est accepté par l'autorité compétente aux fins de la règle 1.2. Un certificat médical conforme en substance à ces prescriptions, dans le cas des gens de mer qui ne sont pas couverts par la STCW, est également accepté.

4. Le certificat médical est délivré par un médecin dûment qualifié ou, dans le cas d'un certificat concernant uniquement la vue, par une personne reconnue par l'autorité compétente comme étant qualifiée pour délivrer de tels certificats. Les médecins doivent disposer d'une entière indépendance professionnelle en ce qui concerne les procédures d'examen médical.

5. En cas de refus de délivrance d'un certificat ou de limitation imposée à l'aptitude au travail en termes notamment de durée, de domaine d'activité ou de zone géographique, les gens de mer peuvent se faire examiner à nouveau par un autre médecin ou par un arbitre médical indépendants.

6. Le certificat médical indique notamment que :

a) l'ouïe et la vue de l'intéressé, ainsi que la perception des couleurs s'il s'agit d'une personne devant être employée à des tâches pour lesquelles l'aptitude au travail risque d'être diminuée par le daltonisme, sont toutes satisfaisantes;

Richtlijn B1.1 — Minimumleeftijd

1. Bij de regulering van de werk- en levensomstandigheden zouden de Leden bijzondere aandacht moeten schenken aan de behoeften van jongeren onder de achttien jaar.

Voorschrift 1.2 — Medisch getuigschrift

Doel : Waarborgen dat alle zeevarenden medisch gezien in staat zijn hun taken op zee te vervullen

1. Zeevarenden mogen niet op een schip werkzaam zijn, tenzij zij een medisch getuigschrift voor de uitoefening van hun taken hebben.

2. Uitzonderingen kunnen uitsluitend worden toegestaan voor zover omschreven in de Code.

Norm A1.2 — Medisch getuigschrift

1. De bevoegde overheid eist dat zeevarenden, voorafgaand aan de aanvang van hun werkzaamheden op een schip, een geldig medisch getuigschrift bezitten waaruit blijkt dat zij medisch gezien in staat zijn de aan hen opgedragen taken op zee te vervullen.

2. Teneinde te waarborgen dat medische getuigschriften een juiste weergave geven van de gezondheidstoestand van zeevarenden in het licht van de taken die zij moeten vervullen, schrijft de bevoegde overheid, na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden, en met behoorlijke inachtneming van de toepasselijke internationale richtlijnen bedoeld in Deel B van deze Code, de aard van het medisch onderzoek en het medisch getuigschrift voor.

3. Deze norm laat onverlet het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst («STCW-Verdrag») van 1978, zoals gewijzigd. Een in overeenstemming met de vereisten van het STCW-Verdrag afgegeven medisch getuigschrift wordt voor de toepassing van voorschrift 1.2 door de bevoegde overheid aanvaard. Wanneer het STCW-Verdrag op zeevarenden niet van toepassing is, wordt een medisch getuigschrift dat qua inhoud voldoet aan die vereisten eveneens aanvaard.

4. Het medisch getuigschrift wordt afgegeven door een bevoegde geneeskundige of, in het geval van een getuigschrift dat uitsluitend op het gezichtsvermogen betrekking heeft, door een medisch specialist die door de bevoegde overheid wordt erkend zijnde bevoegd tot afgifte van een dergelijk getuigschrift. Geneeskundigen en medisch specialisten moeten bij hun beroepsuitoefening volledig onafhankelijk zijn wat betreft hun medisch oordeel bij het verrichten van medische onderzoeksprocedures.

5. Zeevarenden aan wie een getuigschrift is geweigerd of aan wie een beperking is opgelegd met betrekking tot hun arbeidsgeschiktheid, in het bijzonder ten aanzien van tijd, soort werk of vaargebied, worden in de gelegenheid gesteld zich nader te laten onderzoeken door een andere onafhankelijke geneeskundige of door een onafhankelijke als arbiter aangewezen medisch specialist.

6. In elk medisch getuigschrift moet met name worden vermeld dat :

a) het gehoor en het gezichtsvermogen van de betrokken zeevarende, en het vermogen kleuren te onderscheiden in het geval van een zeevarende die belast wordt met taken waarbij de te verrichten werkzaamheden nadelig kunnen worden beïnvloed door verminderd kleurenonderscheidingsvermogen, toereikend zijn; en

b) l'intéressé n'est atteint d'aucun problème médical qui risque d'être aggravé par le service en mer, de le rendre inapte à ce service ou de mettre en danger la santé d'autres personnes à bord.

7. À moins qu'une période plus courte ne soit prescrite en raison de la nature des fonctions que l'intéressé aura à exécuter ou en vertu de la STCW :

a) un certificat médical reste valide pendant deux ans au maximum à moins que le marin n'ait moins de 18 ans, auquel cas la durée maximale de validité sera d'un an;

b) un certificat se rapportant à la perception des couleurs reste valide pendant six ans au maximum.

8. Dans les cas d'urgence, l'autorité compétente peut autoriser un marin à travailler sans certificat médical valide jusqu'au prochain port d'escale où il pourra se faire délivrer un certificat médical par un médecin qualifié, à condition que :

a) la durée de validité de cette autorisation ne dépasse pas trois mois;

b) l'intéressé soit en possession d'un certificat médical d'une date récente périmé.

9. Si la période de validité d'un certificat expire au cours d'un voyage, le certificat reste valide jusqu'au prochain port d'escale où le marin pourra se faire délivrer un certificat médical par un médecin qualifié, à condition que cette période n'excède pas trois mois.

10. Les certificats médicaux des gens de mer travaillant à bord des navires effectuant normalement des voyages internationaux doivent au minimum être fournis en anglais.

Principe directeur B1.2 — Certificat médical

Principe directeur B1.2.1 — Directives internationales

1. L'autorité compétente, les médecins, les examinateurs, les armateurs, les représentants des gens de mer et toutes les autres personnes intéressées par la conduite des visites médicales destinées à déterminer l'aptitude physique des futurs gens de mer et des gens de mer en activité devraient suivre les *Directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer* BIT/OMS, y compris toute version ultérieure, et toutes autres directives internationales applicables publiées par l'Organisation internationale du Travail, l'Organisation maritime internationale ou l'Organisation mondiale de la santé.

Règle 1.3 — Formation et qualifications

Objet : assurer que les gens de mer sont formés ou qualifiés pour exercer leurs fonctions à bord des navires

1. Pour travailler à bord d'un navire, un marin doit avoir suivi une formation, être titulaire d'un certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions.

2. Les gens de mer ne doivent être autorisés à travailler à bord d'un navire que s'ils ont suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires.

b) de betrokken zeevarende niet lijdt aan een medische aandoening die mogelijk wordt verergerd door werkzaamheden op zee of deze ongeschikt maakt voor dergelijke werkzaamheden of de gezondheid van andere opvarenden in gevaar kan brengen.

7. Tenzij een kort tijdvak vereist is uit hoofde van de specifieke taken die door de betrokken zeevarende moeten worden vervuld of uit hoofde van het STCW-Verdrag :

a) is een medisch getuigschrift voor een tijdvak van ten hoogste twee jaar geldig, tenzij de zeevarende jonger is dan 18 jaar, in welk geval de geldigheidsduur ten hoogste een jaar bedraagt;

b) is een getuigschrift betreffende het kleurenonderscheidingsvermogen voor een tijdvak van ten hoogste zes jaar geldig.

8. In spoedeisende gevallen mag de bevoegde overheid een zeevarende toestaan zonder een geldig medisch getuigschrift werkzaamheden te verrichten tot aan de volgende aanloophaven waar de zeevarende een medisch getuigschrift kan verkrijgen van een geneeskundige of medisch specialist, mits :

a) een dergelijke toestemming ten hoogste drie maanden geldt; en

b) de betrokken zeevarende in het bezit is van een verlopen medisch getuigschrift van recente datum.

9. Indien de geldigheidstermijn van een getuigschrift gedurende een reis verstrijkt, blijft het getuigschrift van kracht tot aan de volgende aanloophaven waar de zeevarende een medisch getuigschrift kan verkrijgen van een bevoegde arts, mits die termijn ten hoogste drie maanden bedraagt.

10. De medisch getuigschriften voor zeevarenden die werkzaam zijn op schepen die als regel internationale reizen maken, moeten ten minste in het Engels worden opgesteld.

Richtlijn B1.2 — Medisch getuigschrift

Richtlijn B1.2.1 — Internationale richtlijnen

1. De bevoegde overheid, geneeskundigen en medisch specialisten, onderzoekers, reders, vertegenwoordigers van zeevarenden en alle andere personen die betrokken zijn bij de uitvoering van onderzoeken naar de medische geschiktheid van kandidaat-zeevarenden en van actieve zeevarenden zouden rekening moeten houden met de richtlijnen *betreffende het toezicht op medische geschiktheidsonderzoeken vóór de inscheping en periodieke medische onderzoeken van zeevarenden* van de Internationale Arbeidsorganisatie/Wereldgezondheidsorganisatie, alsmede aan alle latere versies hiervan, en aan alle andere van toepassing zijnde internationale richtlijnen die worden gepubliceerd door de Internationale Arbeidsorganisatie, de Internationale Maritieme Organisatie of de Wereldgezondheidsorganisatie.

Voorschrift 1.3 — Opleiding en kwalificaties

Doel : Waarborgen dat zeevarenden opgeleid of gekwalificeerd zijn om hun taken aan boord te verrichten

1. Zeevarenden mogen uitsluitend op een schip werkzaam zijn, indien zij hiertoe zijn opgeleid of gecertificeerd of anderszins bekwaam zijn verklaard om hun taken te vervullen.

2. Zeevarenden mogen uitsluitend op een schip werkzaam zijn, indien zij met succes een opleiding hebben voltooid voor persoonlijke veiligheid aan boord.

3. Les formations et brevets conformes aux instruments ayant force obligatoire adoptés par l'Organisation maritime internationale sont considérés comme répondant aux prescriptions des paragraphes 1 et 2 de la présente règle.

4. Tout Membre qui, au moment où il ratifie la présente convention, est lié par les dispositions de la convention (no 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, doit continuer à s'acquitter des obligations découlant de cet instrument, sauf si des dispositions à caractère contraignant portant sur la question ont été adoptées par l'Organisation maritime internationale et sont entrés en vigueur, ou jusqu'à ce que tel soit le cas, ou jusqu'à ce que cinq ans se soient écoulés depuis l'entrée en vigueur de la présente convention conformément au paragraphe 3 de l'article VIII, la date la plus rapprochée étant retenue.

Règle 1.4 — Recrutement et placement

Objet : assurer que les gens de mer ont accès à un système efficient et bien réglementé de recrutement et de placement des gens de mer

1. Tous les gens de mer doivent pouvoir avoir accès à un système efficient, adéquat et transparent pour trouver sans frais un emploi à bord d'un navire.

2. Les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur le territoire d'un Membre doivent se conformer aux normes énoncées dans le code.

3. Tout Membre exige, en ce qui concerne les gens de mer qui travaillent à bord de navires battant son pavillon, que les armateurs qui utilisent des services de recrutement et de placement des gens de mer établis dans des pays ou territoires auxquels la présente convention ne s'applique pas s'assurent que ces services se conforment aux prescriptions énoncées dans le code.

Norme A1.4 — Recrutement et placement

1. Tout Membre qui a mis en place un service public de recrutement et de placement des gens de mer veille à ce que ce service soit géré dans les règles de façon à protéger et promouvoir les droits des gens de mer en matière d'emploi tels qu'ils sont énoncés dans la présente convention.

2. Lorsque des services privés de recrutement et de placement des gens de mer dont l'objet principal est le recrutement et le placement des gens de mer ou qui recrutent et placent un nombre non négligeable de gens de mer opèrent sur le territoire d'un Membre, ils ne peuvent exercer leur activité qu'en vertu d'un système normalisé de licence ou d'agrément ou d'une autre forme de réglementation. Un tel système ne peut être établi, modifié ou remplacé qu'après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. En cas de doute sur la question de savoir si la présente convention s'applique à un service privé de recrutement et de placement donné, la question doit être tranchée par l'autorité compétente de chaque Membre après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. Il convient de ne pas encourager une prolifération excessive de ces services privés de recrutement et de placement.

3. Les dispositions du paragraphe 2 de la présente norme s'appliquent aussi, dans la mesure où l'autorité compétente, en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, estime qu'elles sont adaptées, dans le cas des services de recrutement et de placement assurés par une organisation de gens de mer sur le territoire d'un Membre pour fournir des gens de mer qui sont ressortissants du Membre à des navires qui battent

3. Opleiding en afgifte van een bevoegdheidsbewijs in overeenstemming met de door de Internationale Maritieme Organisatie aangenomen bindende instrumenten worden beschouwd als toereikend voor de vereisten van paragraaf 1 en 2 van dit voorschrift.

4. Elk Lid dat, op het tijdstip van zijn bekrachtiging van dit Verdrag, gebonden was door het Verdrag betreffende bewijzen van bekwaamheid van volmatroos, 1946 (Nr. 74), blijft de verplichtingen ingevolge dat Verdrag vervullen tenzij en tot het moment waarop bindende bepalingen die op de in dat Verdrag behandelde onderwerpen betrekking hebben, zijn aangenomen door de Internationale Maritieme Organisatie en van kracht zijn geworden, of na afloop van vijf jaar na de inwerkingtreding van dit Verdrag in overeenstemming met paragraaf 3 van artikel VIII, naar gelang van welke datum eerder valt.

Voorschrift 1.4 — Aanwerving en arbeidsbemiddeling

Doel : Waarborgen dat zeevarenden toegang hebben tot een doeltreffend en goed gereguleerd aanwervings- en arbeidsbemiddelingssysteem voor zeevarenden

1. Alle zeevarenden moeten kosteloos toegang hebben tot een doeltreffend, adequaat en transparant systeem voor het vinden van werk aan boord van schepen.

2. Aanwerving- en arbeidsbemiddelingdiensten voor zeevarenden die actief zijn op het grondgebied van een Lid moeten voldoen aan de in de Code vervatte normen.

3. Elk Lid eist, ten aanzien van zeevarenden die werkzaam zijn op schepen die zijn vlag voeren, dat reders die van aanwervings- en arbeidsbemiddelingdiensten gebruikmaken die gevestigd zijn in landen of grondgebieden waar dit Verdrag niet van toepassing is, erop toezien dat die diensten voldoen aan de in de Code vervatte vereisten.

Norm A1.4 — Aanwerving en arbeidsbemiddeling

1. Elk Lid dat een publieke aanwervings- en arbeidsbemiddelingdienst voor zeevarenden exploiteert, ziet erop toe dat die dienst op ordelijke wijze wordt geëxploiteerd, zodanig dat de rechten inzake werkgelegenheid van zeevarenden zoals in dit Verdrag voorzien worden beschermd en bevorderd.

2. Wanneer op het grondgebied van een Lid private aanwervings- en arbeidsbemiddelingdiensten voor zeevarenden actief zijn met als primair doel de aanwerving en plaatsing van zeevarenden of die een aanzienlijk aantal zeevarenden werven en plaatsen, mogen deze uitsluitend worden geëxploiteerd in overeenstemming met een gestandaardiseerd systeem van vergunningen of certificering of andere vorm van regulering. Dit systeem mag alleen worden ingesteld, aangepast of gewijzigd na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden. Indien twijfel bestaat omtrent de vraag of dit Verdrag van toepassing is op een private aanwervings- en arbeidsbemiddelingdienst doet de bevoegde overheid van elk Lid na overleg met de betrokken organisaties en van reders en zeevarenden uitspraak in deze kwestie. Excessieve groei van het aantal private aanwervings- en arbeidsbemiddelingdiensten moet niet worden aangemoedigd.

3. De bepalingen van paragraaf 2 van deze norm zijn — zover deze worden vastgesteld door de bevoegde overheden, in overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden — eveneens van toepassing in het geval van aanwervings- en arbeidsbemiddelingdiensten die worden geëxploiteerd door een organisatie van zeevarenden op het grondgebied van een Lid voor het aanbod van zeevarenden die ingezetene zijn van dat Lid voor

son pavillon. Les services visés par ce paragraphe sont ceux qui remplissent les conditions suivantes :

a) le service de recrutement et de placement est géré conformément à une convention collective conclue entre cette organisation et un armateur;

b) tant l'organisation des gens de mer que l'armateur sont établis sur le territoire du Membre;

c) le Membre dispose d'une législation nationale ou d'une procédure pour autoriser ou enregistrer la convention collective qui permet l'exploitation du service de recrutement et de placement;

d) le service de recrutement et de placement est géré dans les règles et des mesures comparables à celles prévues au paragraphe 5 de la présente norme existent pour protéger et promouvoir les droits des gens de mer en matière d'emploi.

4. Rien dans la présente norme ou dans la règle 1.4 n'a pour effet :

a) d'empêcher un Membre d'assurer un service public gratuit de recrutement et de placement des gens de mer dans le cadre d'une politique visant à répondre aux besoins des gens de mer et des armateurs, que ce service fasse partie du service public de l'emploi ouvert à l'ensemble des travailleurs et des employeurs ou qu'il agisse en coordination avec ce dernier;

b) d'imposer à un Membre l'obligation d'établir sur son territoire un système de gestion des services privés de recrutement et de placement des gens de mer.

5. Tout Membre adoptant le système mentionné au paragraphe 2 de la présente norme doit au minimum, par voie de législation ou par d'autres mesures :

a) interdire aux services de recrutement et de placement des gens de mer d'avoir recours à des moyens, mécanismes ou listes pour empêcher ou dissuader les gens de mer d'obtenir un emploi pour lequel ils possèdent les qualifications requises;

b) interdire que des honoraires ou autres frais soient facturés aux gens de mer, directement ou indirectement, en tout ou en partie, pour le recrutement, le placement ou l'obtention d'un emploi, en dehors du coût que les gens de mer doivent assumer pour obtenir un certificat médical national obligatoire, le livret professionnel national et un passeport ou autre document personnel de voyage similaire, sauf le coût des visas qui doit être à la charge de l'armateur;

c) s'assurer que les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur son territoire :

i. tiennent à disposition, aux fins d'inspection par l'autorité compétente, un registre à jour de tous les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire;

ii. s'assurent que, préalablement à l'engagement ou au cours du processus d'engagement, les gens de mer sont informés des droits et obligations énoncés dans leur contrat d'engagement et que les dispositions nécessaires sont prises pour que les gens de mer puissent examiner leur contrat d'engagement avant et après leur signature et pour qu'un exemplaire du contrat leur soit remis;

iii. vérifient que les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire possèdent les qualifications requises et détiennent les documents nécessaires pour l'emploi considéré, et que les contrats d'engagement maritime sont conformes à la législation et à toute convention collective incluse dans le contrat;

scheppen die zijn vlag voeren. Deze paragraaf heeft betrekking op diensten die aan de volgende voorwaarden voldoen :

a) de aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdienst wordt geëxploiteerd ingevolge een collectieve arbeidsovereenkomst tussen die organisatie en een reder;

b) zowel de organisatie van zeevarenden als de reder zijn gevestigd op het grondgebied van het Lid;

c) het Lid heeft nationale wet- of regelgeving of een procedure voor toestemming voor of vastlegging van de collectieve arbeidsovereenkomst waarmee de exploitatie van de aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdienst mogelijk wordt gemaakt; en

d) de aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdienst wordt op ordelijke wijze geleid en teneinde de rechten inzake werkgelegenheid van zeevarenden te beschermen en te bevorderen zijn maatregelen genomen die vergelijkbaar zijn met de in paragraaf 5 van deze norm genoemde maatregelen.

4. Niets in deze norm of in voorschrift 1.4 wordt geacht :

a) een Lid ervan te weerhouden een kosteloze publieke aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdienst voor zeevarenden in stand te houden in het kader van beleid gericht op het tegemoetkomen aan de behoeften van zeevarenden en reders, ongeacht of deze dienst deel uitmaakt van een publieke werkgelegenheidsinstantie voor alle werknemers en werkgevers of zijn werkzaamheden daarmee afstemt; of

b) een Lid de verplichting op te leggen op zijn grondgebied een systeem in te stellen van private aanwervings- of arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden.

5. Een Lid dat een systeem als bedoeld in paragraaf 2 van deze norm instelt, is gehouden in zijn wet- of regelgeving of via andere maatregelen, ten minste in het volgende te voorzien :

a) verbieden dat aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden middelen, procedures of lijsten gebruiken die zijn bedoeld om zeevarenden te verhinderen of te ontmoedigen werk te vinden waarvoor zij gekwalificeerd zijn;

b) eisen dat er voor de aanwerving en plaatsing van of het bieden van werk aan zeevarenden direct of indirect, geheel of ten dele, door de zeevarende geen honoraria of andere lasten verschuldigd zijn, behoudens de kosten die de zeevarende maakt voor het verkrijgen van een officieel nationaal medisch getuigschrift, het nationale zeemansboek en een paspoort of vergelijkbare persoonlijke reisdocumenten, evenwel afgezien van de kosten van visa, die door de reder worden gedragen; en

c) waarborgen dat aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden op zijn grondgebied :

i. ten behoeve van inspectie door de bevoegde overheid een actueel register wordt bijgehouden van alle zeevarenden die via hen zijn geworven of geplaatst;

ii. ervoor zorgen dat zeevarenden vóór of bij het aangaan van hun verplichtingen op de hoogte worden gebracht van hun rechten en plichten uit hoofde van hun arbeidsovereenkomst en dat voor zeevarenden deugdelijke regelingen worden getroffen zodat zij hun arbeidsovereenkomst voor en na ondertekening kunnen bestuderen en er een kopie van ontvangen;

iii. verifiëren of zeevarenden die door hen worden geworven of geplaatst gekwalificeerd zijn en de benodigde documenten voor de desbetreffende betrekking bezitten, en dat de arbeidsovereenkomsten van de zeevarenden in overeenstemming zijn met de geldende wet- of regelgeving en met eventuele collectieve arbeidsovereenkomsten die deel uitmaken van de arbeidsovereenkomst;

iv. s'assurent, dans la mesure où cela est réalisable, que l'armateur a les moyens d'éviter que les gens de mer ne soient abandonnés dans un port étranger;

v. examinent toute plainte concernant leurs activités et y répondent et avisent l'autorité compétente des plaintes pour lesquelles aucune solution n'a été trouvée;

vi. mettent en place un système de protection, sous la forme d'une assurance ou d'une mesure équivalente appropriée, pour indemniser les gens de mer ayant subi des pertes pécuniaires du fait que le service de recrutement et de placement ou l'armateur en vertu du contrat d'engagement maritime n'a pas rempli ses obligations à leur égard.

6. L'autorité compétente supervise et contrôle étroitement tous les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur le territoire du Membre concerné. Les licences ou agréments ou autres autorisations permettant de gérer un service privé sur le territoire sont accordés ou renouvelés seulement après vérification que le service de recrutement et de placement concerné remplit les conditions prévues par la législation nationale.

7. L'autorité compétente s'assure que des mécanismes et procédures appropriés existent en vue d'enquêter, si nécessaire, au sujet des plaintes relatives aux activités des services de recrutement et de placement des gens de mer, avec le concours, lorsqu'il y a lieu, des représentants des armateurs et des gens de mer.

8. Tout Membre doit, dans la mesure du possible, informer ses ressortissants des problèmes qui peuvent résulter d'un engagement sur un navire battant le pavillon d'un État qui n'a pas ratifié la présente convention, tant qu'il n'est pas établi que des normes équivalentes à celles fixées par cette convention sont appliquées. Les mesures prises à cet effet par le Membre qui a ratifié la convention ne devront pas être en contradiction avec le principe de la libre circulation des travailleurs stipulé par les traités auxquels les deux États concernés peuvent être parties.

9. Tout Membre doit exiger que les armateurs de navires battant son pavillon qui utilisent des services de recrutement et de placement des gens de mer établis dans des pays ou territoires auxquels la présente convention ne s'applique pas s'assurent, dans la mesure du possible, que ces services respectent les prescriptions de la présente norme.

10. Rien dans la présente norme n'a pour effet de réduire les obligations et responsabilités des armateurs ou d'un Membre en ce qui concerne les navires battant son pavillon.

Principe directeur B1.4 — Recrutement et placement

Principe directeur B1.4.1 — Directives organisationnelles et opérationnelles

1. En exécutant ses obligations en vertu du paragraphe 1 de la norme A1.4, l'autorité compétente devrait envisager de :

a) prendre les mesures nécessaires pour promouvoir une coopération efficace entre les services de recrutement et de placement des gens de mer, qu'ils soient publics ou privés;

iv. ervoor zorgen, voor zover realiseerbaar, dat de reder de middelen heeft om te voorkomen dat zeevarenden in een buitenlandse haven worden achtergelaten;

v. eventuele klachten betreffende hun activiteiten in behandeling nemen en hierop reageren en de bevoegde overheid van niet-afgehandelde klachten op de hoogte brengen;

vi. een beschermingssysteem instellen, in de vorm van een verzekering of een gelijkwaardige passende maatregel, ter compensatie van financiële verliezen door zeevarenden als gevolg van eventuele nalatigheid door een aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdienst of de desbetreffende reder ingevolge de arbeidsovereenkomst van de zeevarende, van de verplichtingen ten aanzien van hen.

6. De bevoegde overheid houdt nauwgezet toezicht op en controleert alle aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden die op het grondgebied van het betrokken Lid actief zijn. Alle vergunningen of certificaten of soortgelijke machtigingen voor de exploitatie van private diensten op het grondgebied worden uitsluitend verstrekt, verleend of verlengd zodra geverifieerd is of de betrokken aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdienst voor zeevarenden voldoet aan de vereisten van de nationale wet- of regelgeving.

7. De bevoegde overheid moet ervoor zorg dragen dat er gepaste mechanismen en procedures bestaan voor onderzoek, indien nodig, naar klachten betreffende de activiteiten van aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden, waarbij, naargelang het geval, vertegenwoordigers van reders en zeevarenden worden betrokken.

8. Elk Lid dat dit Verdrag heeft bekrachtigd, moet voor zover mogelijk, zijn onderdanen wijzen op de problemen die zich kunnen voordoen bij het indiensttreding op een schip dat de vlag voert van een Staat die het Verdrag niet heeft bekrachtigd, totdat het zekerheid heeft verkregen dat normen worden toegepast die gelijkwaardig zijn aan de normen die in dit Verdrag zijn vastgelegd. Daartoe strekkende maatregelen van het Lid dat dit Verdrag heeft bekrachtigd, mogen niet in strijd zijn met het beginsel van het vrije verkeer van werknemers, zoals bepaald in de verdragen waarbij de desbetreffende twee Staten eventueel partij zijn.

9. Elk Lid dat dit Verdrag heeft bekrachtigd eist dat reders van schepen die zijn vlag voeren, die van aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten gebruikmaken die gevestigd zijn in landen of op grondgebieden waar dit Verdrag niet van toepassing is, erop — voor zover realiseerbaar — toezien dat die diensten voldoen aan de vereisten van deze norm.

10. Niets in deze norm mag zodanig worden uitgelegd dat afgedaan wordt aan de verplichtingen en verantwoordelijkheden van reders of van een Lid ten aanzien van schepen die zijn vlag voeren.

Richtlijn B1.4 — Aanwerving en arbeidsbemiddeling

Richtlijn B1.4.1 — Organisatie- en exploitatierichtlijnen

1. Bij het vervullen van haar verplichtingen ingevolge norm A1.4, paragraaf 1, zou de bevoegde overheid rekening moeten houden met :

a) het nemen van de nodige maatregelen ter bevordering van daadwerkelijke samenwerking tussen aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden, ongeacht of deze publiek of privaat zijn;

b) prendre en compte, avec la participation des armateurs, des gens de mer et des établissements de formation concernés, les besoins du secteur maritime, aux niveaux national et international, lors de l'élaboration des programmes de formation des gens de mer qui, à bord, ont des responsabilités dans la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution;

c) prendre des dispositions appropriées en vue de la coopération des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer à l'organisation et au fonctionnement des services publics de recrutement et de placement des gens de mer, là où ils existent;

d) déterminer, compte dûment tenu du respect de la vie privée et de la nécessité de protéger la confidentialité, les conditions dans lesquelles les données personnelles sur les gens de mer peuvent être traitées par les services de recrutement et de placement des gens de mer, y compris la collecte, la conservation, le recoupement et la communication de ces données à des tiers;

e) disposer d'un mécanisme de collecte et d'analyse des informations pertinentes sur le marché du travail maritime, notamment sur l'offre actuelle et prévisible de gens de mer embarqués, classés par âge, sexe, grade et qualifications, ainsi que sur les besoins du secteur, la collecte de données sur l'âge ou le sexe n'étant admissible qu'à des fins statistiques ou si elles sont utilisées dans le cadre d'un programme visant à prévenir toute discrimination fondée sur l'âge ou le sexe;

f) veiller à ce que le personnel responsable de la supervision des services publics et privés de recrutement et de placement des gens de mer qui, à bord, ont des responsabilités dans la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution soit convenablement formé, en ayant acquis notamment une expérience reconnue du service en mer, et à ce qu'il possède une connaissance appropriée du secteur maritime, y compris les instruments internationaux maritimes sur la formation, les certificats de capacité et les normes du travail;

g) prescrire des normes opérationnelles et adopter des codes de conduite et des pratiques éthiques pour les services de recrutement et de placement des gens de mer;

h) exercer un contrôle du système de licence ou d'agrément dans le cadre d'un système de normes de qualité.

2. Lors de la mise en place du système mentionné au paragraphe 2 de la norme A1.4, tout Membre devrait envisager d'exiger des services de recrutement et de placement des gens de mer établis sur son territoire qu'ils mettent au point et qu'ils maintiennent des pratiques de fonctionnement vérifiables. Ces pratiques de fonctionnement pour les services privés de recrutement et de placement des gens de mer et, dans la mesure où elles sont applicables, pour les services publics de recrutement et de placement des gens de mer devraient porter sur les points suivants :

a) les examens médicaux, les documents d'identité des gens de mer et toutes autres formalités auxquelles ceux-ci doivent satisfaire pour obtenir un emploi;

b) la tenue, dans le respect de la vie privée et de la confidentialité, de registres complets et détaillés des gens de mer couverts par leur système de recrutement et de placement, lesquels devraient au moins inclure les informations suivantes :

- i. les qualifications des gens de mer;
- ii. leurs états de service;

b) de behoeften van de maritieme industrie, zowel op nationaal als internationaal niveau, bij de ontwikkeling van opleidingsprogramma's voor zeevarenden die deel uitmaken van de bemanning van het schip die verantwoordelijk is voor de veilige vaart van het schip en de voorkoming van verontreiniging, waarbij de reders, zeevarenden en de relevante opleidingsinstellingen betrokken worden;

c) het maken van passende afspraken voor de samenwerking tussen de representatieve organisaties van reders en zeevarenden bij de organisatie en exploitatie van de publieke aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten, waar deze bestaan;

d) het vaststellen van de voorwaarden, met zorgvuldige inachtneming van het recht op privacy en met de noodzaak de vertrouwelijkheid te beschermen, waaronder persoonsgegevens van zeevarenden door de aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden mogen worden verwerkt, met inbegrip van het verzamelen, opslaan, combineren en doorgeven aan derden van deze gegevens;

e) de instandhouding van een regeling voor het verzamelen en analyseren van alle relevante informatie op de maritieme arbeidsmarkt, met inbegrip van het huidige en toekomstige aanbod aan zeevarenden die als bemanningsleden werkzaam zijn, gerangschikt naar leeftijd, geslacht, rang en bevoegdheden, en de behoeften van de bedrijfstak, waarbij het verzamelen van gegevens over leeftijd of geslacht uitsluitend is toegestaan voor statistische doeleinden of voor gebruik in het kader van een programma ter voorkoming van discriminatie op grond van leeftijd of geslacht;

f) het erop toezien dat het personeel dat verantwoordelijk is voor het toezicht op publieke en private aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden dat zich bezig houdt met bemanningsleden met taken op het gebied van de veilige vaart van het schip en de voorkoming van verontreiniging, een passende opleiding heeft genoten, met inbegrip van aantoonbare ervaring op zee, en de nodige kennis bezit van de maritieme sector, met inbegrip van de desbetreffende maritieme internationale instrumenten inzake opleiding, certificering en arbeidsnormen;

g) het voorschrijven van operationele normen en gedragscodes en aannemen van ethische normen voor aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden; en

h) het toezicht op het systeem van vergunningen of certificering op basis van een systeem van kwaliteitsnormen.

2. Bij het instellen van het in norm A1.4, paragraaf 2, bedoelde systeem zou elk Lid moeten overwegen om van aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden die op zijn grondgebied gevestigd zijn, te eisen dat deze verifieerbare exploitatiepraktijken ontwikkelen en in stand houden. In deze operationele praktijken voor private aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden en, voor zover van toepassing, voor publieke aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden, zouden de volgende aangelegenheden moeten worden geregeld :

a) medische keuringen, identiteitsdocumenten voor zeevarenden en alle andere zaken die van zeevarenden kunnen worden geëist bij het verkrijgen van een betrekking;

b) met zorgvuldige inachtneming van het recht op privacy en van de noodzaak de vertrouwelijkheid te beschermen, het bijhouden van volledige registers van de zeevarenden die onder hun aanwervings- en arbeidsbemiddelingsysteem vallen, waarin ten minste zou dienen te worden vermeld :

- i. de kwalificaties van de zeevarende;
- ii. de staat van dienst;

iii. les données personnelles pertinentes pour l'emploi;

iv. les données médicales pertinentes pour l'emploi;

c) la tenue à jour de listes des navires auxquels les services de recrutement et de placement fournissent des gens de mer et l'assurance qu'il existe un moyen de contacter ces services à tout moment en cas d'urgence;

d) les procédures propres à assurer que les services de recrutement et de placement des gens de mer ou leur personnel n'exploitent pas les gens de mer lorsqu'il s'agit d'obtenir un engagement à bord de tel ou tel navire ou dans telle ou telle compagnie;

e) les procédures propres à parer aux risques d'exploitation des gens de mer pouvant résulter de la remise d'avances sur salaire ou de toute autre transaction financière conclue entre l'armateur et les gens de mer et traitée par les services de recrutement et de placement;

f) la nécessité de faire connaître clairement les frais que les gens de mer devront éventuellement prendre à leur charge lors du recrutement;

g) la nécessité de veiller à ce que les gens de mer soient informés de toutes conditions particulières applicables au travail pour lequel ils vont être engagés, ainsi que des politiques adoptées par l'armateur en ce qui concerne leur emploi;

h) les procédures établies pour traiter les cas d'incompétence ou d'indiscipline conformément aux principes d'équité, à la législation et à la pratique nationales et, le cas échéant, aux conventions collectives;

i) les procédures propres à assurer, dans la mesure où cela est réalisable, que tous les certificats et documents obligatoires présentés par les gens de mer pour obtenir un emploi sont à jour et n'ont pas été obtenus frauduleusement, et que les références professionnelles sont vérifiées;

j) les procédures propres à assurer que les demandes d'informations ou de conseils formulées par les proches des gens de mer lorsque les gens de mer sont à bord sont traitées sans délai, avec bienveillance et sans frais;

k) la vérification que les conditions de travail à bord des navires sur lesquels des gens de mer sont placés sont conformes aux conventions collectives applicables conclues entre un armateur et une organisation représentative des gens de mer, et, par principe, la mise à disposition de gens de mer aux seuls armateurs qui offrent des conditions d'emploi conformes à la législation ou aux conventions collectives applicables.

3. La coopération internationale entre les Membres et les organisations intéressées pourrait être encouragée, notamment en ce qui concerne :

a) l'échange systématique d'informations sur le secteur et le marché du travail maritimes, sur une base bilatérale, régionale et multilatérale;

b) l'échange d'informations sur la législation du travail maritime;

c) l'harmonisation des politiques, des méthodes de travail et de la législation régissant le recrutement et le placement des gens de mer;

iii. de persoonsgegevens die relevant zijn voor de tewerkstelling; en

iv. de medische gegevens die relevant zijn voor de tewerkstelling;

c) het bijhouden van een actuele lijst van de schepen die de aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden van zeevarenden voorzien en ervoor zorgdragen dat er een manier is waarop de diensten in geval van nood te allen tijde kunnen worden bereikt;

d) procedures om te garanderen dat zeevarenden niet worden uitgebuit door de aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden of het personeel hiervan met betrekking tot het aanbod van een betrekking op bepaalde schepen of door bepaalde maatschappijen;

e) procedures om uitbuiting van zeevarenden te voorkomen, die zouden kunnen voortvloeien uit de uitbetaling van voorschotten op het loon of andere financiële transacties tussen de reder en de zeevarenden die tot stand komen door tussenkomst van de aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden;

f) duidelijk aangeven wat de eventuele kosten van het aanwervingsproces zijn die geacht worden door de zeevarende zelf te worden gedragen;

g) waarborgen dat de zeevarenden op de hoogte worden gebracht van alle bijzondere voorwaarden die gelden voor de functie waarvoor zij worden aangenomen en van de bijzondere regels die door de reders worden gehanteerd met betrekking tot hun tewerkstelling;

h) procedures voor de behandeling van gevallen van onbekwaamheid of onvoldoende discipline die in overeenstemming zijn met de beginselen van redelijkheid en billijkheid en met de nationale wetten en gebruiken en, indien van toepassing, met collectieve overeenkomsten;

i) procedures om, voor zover uitvoerbaar, erop toe te zien dat alle verplichte certificaten en documenten die ter verkrijging van een betrekking worden overgelegd, actueel zijn en niet op frauduleuze wijze zijn verkregen en dat de referenties met betrekking tot hun arbeidsverleden worden geverifieerd;

j) procedures om te waarborgen dat verzoeken om informatie of advies door familieleden van zeevarenden, wanneer de zeevarenden zich op zee bevinden, onverwijld, welwillend en kosteloos in behandeling worden genomen; en

k) verifiëren of de arbeidsomstandigheden op schepen waarop zeevarenden te werk worden gesteld in overeenstemming zijn met de toepasselijke collectieve arbeidsovereenkomsten afgesloten tussen een reder en een representatieve organisatie van zeevarenden en, overeenkomstig hun beleid, uitsluitend zeevarenden aanbieden aan reders die zeevarenden arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden bieden die voldoen aan de toepasselijke wet- of regelgeving of collectieve overeenkomsten.

3. Aandacht zou moeten worden besteed aan de bevordering van internationale samenwerking tussen Leden en relevante organisaties, door bijvoorbeeld :

a) de systematische uitwisseling van informatie betreffende de maritieme sector en de maritieme arbeidsmarkt op bilaterale, regionale en multilaterale basis;

b) de uitwisseling van informatie betreffende de maritieme arbeidswetgeving;

c) de harmonisatie van beleid, werkwijzen en wetgeving op het gebied van de aanwerving van en arbeidsbemiddeling voor zeevarenden;

d) l'amélioration des procédures et des conditions de recrutement et de placement des gens de mer sur le plan international;

e) la planification de la main-d'œuvre, compte tenu de l'offre et de la demande de gens de mer et des besoins du secteur maritime.

TITRE 2. CONDITIONS D'EMPLOI

Règle 2.1 — Contrat d'engagement maritime

Objet : assurer aux gens de mer un contrat d'engagement maritime équitable

1. Les conditions d'emploi d'un marin sont définies ou mentionnées dans un contrat rédigé en termes clairs, ayant force obligatoire, et doivent être conformes aux normes énoncées dans le code.

2. Le contrat d'engagement maritime doit être approuvé par le marin dans des conditions telles que l'intéressé a le loisir d'examiner les clauses et conditions, de demander conseil à cet égard et de les accepter librement avant de signer.

3. Dans la mesure où la législation et la pratique du Membre le permettent, le contrat d'engagement maritime s'entend comme incluant les conventions collectives applicables.

Norme A2.1 — Contrat d'engagement maritime

1. Tout Membre adopte une législation exigeant que les navires qui battent son pavillon respectent les prescriptions suivantes :

a) à bord des navires battant son pavillon, les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime signé par le marin et l'armateur ou son représentant, ou, lorsqu'ils ne sont pas salariés, d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable, leur garantissant des conditions de travail et de vie décentes à bord ainsi que l'exige la présente convention;

b) les gens de mer signant un contrat d'engagement maritime doivent pouvoir examiner le document en question et demander conseil avant de le signer et disposer de toute autre facilité propre à assurer qu'ils se lient librement en étant dûment informés de leurs droits et responsabilités;

c) l'armateur et le marin détiennent l'un et l'autre un original signé du contrat d'engagement maritime;

d) des mesures sont prises pour que les gens de mer, y compris le capitaine du navire, puissent obtenir à bord, sans difficulté, des informations précises sur les conditions de leur emploi, et pour que les fonctionnaires de l'autorité compétente, y compris dans les ports où le navire fait escale, puissent aussi accéder à ces informations, y compris la copie du contrat d'engagement maritime;

d) de verbetering van procedures en voorwaarden voor de internationale aanwerving van en arbeidsbemiddeling voor zeevarenden; en

e) de planning van het arbeidspotentieel, waarbij rekening moet worden gehouden met de vraag naar en het aanbod van zeevarenden en de behoeften van de maritieme sector.

TITEL 2. ARBEIDSOMSTANDIGHEDEN

Voorschrift 2.1 — Arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst

Doel : Waarborgen dat zeevarenden een rechtvaardige arbeidsovereenkomst hebben

1. De arbeidsomstandigheden van een zeevarende moeten worden vastgelegd of er moet naar worden verwezen in een duidelijke, schriftelijke en rechtens afdwingbare overeenkomst en moeten in overeenstemming zijn met de in de Code vervatte normen.

2. Een zeevarende gaat een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan onder omstandigheden die waarborgen dat de zeevarende de gelegenheid heeft de in de overeenkomst genoemde voorwaarden en omstandigheden te bestuderen en hieromtrent advies in te winnen en deze op basis van vrijwilligheid te aanvaarden alvorens tot ondertekening over te gaan.

3. Voor zover verenigbaar met het nationale recht en de gebruiken van het Lid wordt aangenomen dat eventuele toepasselijke collectieve arbeidsovereenkomsten deel uitmaken van arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst.

Norm A2.1 — Arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst

1. Elk Lid neemt wet- of regelgeving aan waarin wordt bepaald dat schepen die zijn vlag voeren aan de volgende vereisten moeten voldoen :

a) zeevarenden die op schepen werken die zijn vlag voeren, moeten een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst hebben die door zowel de zeevarende als de reder of een vertegenwoordiger van de reder is ondertekend (of, wanneer zij geen werknemer zijn, een bewijs van een overeenkomst of soortgelijke regelingen) die hen de behoorlijke arbeids- en levensomstandigheden aan boord van het schip biedt die door dit Verdrag worden vereist;

b) zeevarenden die een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst ondertekenen, worden in de gelegenheid gesteld de overeenkomst vóór ondertekening te bestuderen en advies in te winnen, en krijgen alle andere benodigde faciliteiten om te waarborgen dat zij vrijwillig een overeenkomst zijn aangegaan met voldoende besef van hun rechten en verplichtingen;

c) de betrokken zeevarende en reder moeten ieder een ondertekend origineel exemplaar van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst bezitten;

d) er moeten maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat zeevarenden, met inbegrip van de kapitein van het schip, aan boord op eenvoudige wijze duidelijke informatie omtrent hun arbeidsomstandigheden kunnen verkrijgen, en dat deze informatie, met inbegrip van een kopie van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, eveneens toegankelijk is voor toetsing door daartoe aangewezen ambtenaren van een bevoegde overheid, met inbegrip van de overheden in de havens die het schip aandoet; en

e) tout marin reçoit un document mentionnant ses états de service à bord du navire.

2. Lorsque le contrat d'engagement maritime est constitué pour tout ou partie par une convention collective, un exemplaire de cette convention est tenu à disposition à bord. Lorsque le contrat d'engagement maritime et les conventions collectives applicables ne sont pas en anglais, les documents suivants sont tenus à disposition en anglais, sauf sur les navires affectés seulement à des trajets domestiques :

a) un exemplaire d'un contrat type;

b) les parties de la convention collective qui donnent lieu à une inspection par l'État du port conformément aux dispositions de la règle 5.2 de la présente convention.

3. Le document mentionné au paragraphe 1 e) de la présente norme ne contient aucune appréciation de la qualité du travail du marin et aucune indication de son salaire. La législation nationale détermine la forme de ce document, les mentions qui y figurent et la manière dont elles sont consignées.

4. Tout Membre doit adopter une législation indiquant les mentions à inclure dans tous les contrats d'engagement maritime régis par le droit national. Le contrat d'engagement maritime comprend dans tous les cas les indications suivantes :

a) le nom complet du marin, sa date de naissance ou son âge, ainsi que son lieu de naissance;

b) le nom et l'adresse de l'armateur;

c) le lieu et la date de la conclusion du contrat d'engagement maritime;

d) la fonction à laquelle le marin doit être affecté;

e) le montant du salaire du marin ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer;

f) le congé payé annuel ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer;

g) le terme du contrat et les conditions de sa cessation, notamment :

i. si le contrat est conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra le dénoncer ainsi que le délai de préavis, qui ne doit pas être plus court pour l'armateur que pour le marin;

ii. si le contrat est conclu pour une durée déterminée, la date d'expiration;

iii. si le contrat est conclu pour un voyage, le port de destination et le délai à l'expiration duquel l'engagement du marin cesse après l'arrivée à destination;

h) les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur;

i) le droit du marin à un rapatriement;

j) la référence à la convention collective, s'il y a lieu;

k) toutes autres mentions que la législation nationale pourrait imposer.

e) aan zeevarenden wordt een document uitgereikt dat een overzicht bevat van hun werkzaamheden aan boord van het schip.

2. Wanneer een collectieve arbeidsovereenkomst geheel of gedeeltelijk onderdeel uitmaakt van een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, moet een kopie van deze overeenkomst aan boord beschikbaar zijn. Wanneer de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst en de eventueel toepasselijke collectieve arbeidsovereenkomst niet in het Engels is gesteld, moet het volgende eveneens in het Engels beschikbaar zijn (behoudens voor schepen die uitsluitend nationale reizen maken) :

a) een kopie van het standaardmodel van de overeenkomst; en

b) de gedeelten van de collectieve arbeidsovereenkomst die op grond van voorschrift 5.2 aan inspectie door een havenstaat onderworpen zijn.

3. Het in paragraaf 1(e), van deze norm bedoelde document mag geen verklaring bevatten betreffende de kwaliteit van de werkzaamheden van de zeevarenden of betreffende hun loon. De vorm van het document, de vast te leggen gegevens alsmede de wijze waarop deze gegevens moeten worden ingevuld, wordt in de nationale wetgeving vastgesteld.

4. Elk Lid neemt wet- of regelgeving aan waarin de aangelegenheden worden omschreven die moeten worden opgenomen in alle arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst waarop zijn nationale recht van toepassing is. In alle gevallen moeten de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst de volgende gegevens bevatten :

a) de volledige naam, geboortedatum of leeftijd, en de geboorteplaats van de zeevarende;

b) de naam en het adres van de reder;

c) de plaats waar en de datum waarop de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst is gesloten;

d) de functie waarin de zeevarende wordt tewerkgesteld;

e) het bedrag van het loon van de zeevarende of, waar van toepassing, de formule die wordt gebruikt voor de berekening ervan;

f) het bedrag van het tijdens het verlof doorbetaalde loon of, waar van toepassing, de formule die wordt gebruikt voor de berekening ervan;

g) de beëindiging van de overeenkomst en de voorwaarden daarvan, met inbegrip van :

i. indien de overeenkomst voor onbepaalde tijd is gesloten, de voorwaarden waaronder elke partij bevoegd is de overeenkomst te beëindigen, alsmede de vereiste opzegtermijn, die voor de reder niet korter mag zijn dan voor de zeevarende;

ii. indien de overeenkomst voor bepaalde tijd is gesloten, de vastgestelde beëindigingsdatum van de overeenkomst; en

iii. indien de overeenkomst is gesloten voor een reis, de haven van bestemming en de tijd die na aankomst moet zijn verstrekken voordat de zeevarende van zijn taken moet worden ontheven;

h) de door de reder aan de zeevarende te verstrekken bijdragen voor ziektekosten- en sociale zekerheidspremies;

i) de aanspraak van de zeevarende op repatriëring;

j) verwijzing naar de collectieve arbeidsovereenkomst, indien van toepassing; en

k) alle overige bijzonderheden die uit hoofde van het nationale recht vereist kunnen zijn.

5. Tout Membre adopte une législation établissant les durées minimales du préavis qui est donné par les gens de mer et par les armateurs pour la cessation anticipée du contrat d'engagement maritime. Ces délais de préavis sont fixés après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés et ne sont pas inférieurs à sept jours.

6. Un préavis d'une durée inférieure au minimum peut être donné dans les circonstances reconnues par la législation nationale ou par les conventions collectives applicables comme justifiant la cessation du contrat d'engagement avec un préavis plus court ou sans préavis. En déterminant ces circonstances, le Membre s'assure que la nécessité pour le marin de résilier, sans pénalité, le contrat d'engagement avec un préavis plus court ou sans préavis, pour des raisons humanitaires ou pour d'autres motifs d'urgence, est prise en considération.

Principe directeur B2.1 — Contrat d'engagement maritime

Principe directeur B2.1.1 — États de service

1. S'agissant des informations devant figurer dans les états de service visés au paragraphe 1 *e*) de la norme A2.1, tout Membre devrait veiller à ce que le document en question contienne suffisamment d'informations, accompagnées de leur traduction en anglais, pour faciliter l'accès à un autre emploi ou pour satisfaire aux conditions de service en mer requises à des fins d'avancement ou de promotion. Un livret de débarquement peut satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1 *e*) de cette norme.

Règle 2.2 — Salaires

Objet : assurer aux gens de mer la rétribution de leurs services

1. Tous les gens de mer doivent être rétribués pour leur travail régulièrement et intégralement conformément à leur contrat d'engagement.

Norme A2.2 — Salaires

1. Tout Membre exige que les sommes dues aux gens de mer travaillant à bord des navires battant son pavillon soient versées à des intervalles n'excédant pas un mois et conformément aux dispositions des conventions collectives applicables.

2. Les gens de mer reçoivent un relevé mensuel des montants qui leur sont dus et de ceux qui leur ont été versés, sur lequel devront figurer les salaires, les paiements supplémentaires et le taux de change appliqué si les versements ont été effectués dans une monnaie ou à un taux distincts de ceux qui avaient été convenus.

3. Tout Membre exige de l'armateur qu'il prenne des mesures, telles que celles qui sont mentionnées au paragraphe 4 de la présente norme, pour donner aux gens de mer la possibilité de faire parvenir une partie ou l'intégralité de leurs rémunérations à leurs familles, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit.

4. Les mesures à prendre pour assurer que les gens de mer pourront faire parvenir leurs rémunérations à leurs familles sont notamment les suivantes :

5. Elk Lid neemt wet- of regelgeving aan waarin de minimumopzegtermijnen voor zeevarenden en reders zijn vastgelegd in geval van voortijdige beëindiging van een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst. De duur van deze minimumtermijnen wordt vastgesteld na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden, maar bedraagt ten minste zeven dagen.

6. Een kortere opzegtermijn dan de minimumtermijn kan worden gegeven onder omstandigheden die ingevolge de nationale wet- of regelgeving of toepasselijke collectieve arbeidsovereenkomsten worden erkend als grond voor beëindiging van de arbeidsovereenkomst met inachtneming van een kortere of zonder opzegtermijn. Bij de vaststelling van die omstandigheden verzekert elk Lid zich ervan dat rekening wordt gehouden met de wens van de zeevarende de arbeidsovereenkomst met inachtneming van een kortere opzegtermijn of, op humanitaire of andere dringende gronden zonder opzegtermijn en zonder sanctie te kunnen beëindigen.

Richtlijn B2.1 — Arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst

Richtlijn B2.1.1 — Staat van dienst

1. Bij de vaststelling van de bijzonderheden die in de in voorschrift A2.1.1(e) bedoelde staat van dienst moeten worden vastgelegd, zou elk Lid zich ervan moeten waarborgen dat dit document voldoende informatie bevat, met een vertaling in het Engels, om het verkrijgen van een latere betrekking te vergemakkelijken of te voldoen aan de vereisten van dienst op zee voor een hogere rang of promotie. Een zeemansboek van zeevarenden kan tegemoetkomen aan de vereisten van paragraaf 1(e), van die norm.

Voorschrift 2.2 — Lonen

Doel : Waarborgen dat zeevarenden voor hun diensten worden betaald

1. Alle zeevarenden moeten regelmatig en volledig in overeenstemming met hun arbeidsovereenkomsten voor hun werk worden betaald.

Norm A2.2 — Lonen

1. Elk Lid eist dat betalingen verschuldigd aan zeevarenden die werken op schepen die zijn vlag voeren met tussenpozen van ten hoogste een maand en in overeenstemming met iedere toepasselijke collectieve overeenkomst wordt voldaan.

2. Aan zeevarenden wordt een maandelijks overzicht verstrekt van de verschuldigde betalingen en de betaalde bedragen, inclusief loon, aanvullende betalingen en de gehanteerde wisselkoers wanneer de betaling heeft plaatsgevonden in een munteenheid of tegen een koers die afwijkt van hetgeen werd overeengekomen.

3. Elk Lid eist dat reders maatregelen treffen, zoals vervat in paragraaf 4 van deze norm, om zeevarenden de mogelijkheid te verschaffen hun verdiensten geheel of gedeeltelijk over te maken aan hun familie, van hen afhankelijke personen of rechthebbenden.

4. Maatregelen om te waarborgen dat zeevarenden in staat zijn hun verdiensten aan hun familie over te maken omvatten :

a) un système permettant aux gens de mer de demander, au moment de prendre leurs fonctions ou en cours d'emploi, qu'une partie de leurs salaires soit régulièrement versée à leurs familles, par virement bancaire ou par des moyens analogues;

b) l'obligation que ces virements soient effectués en temps voulu et directement à la personne ou aux personnes désignées par les gens de mer.

5. Tout frais retenu pour le service visé aux paragraphes 3 et 4 de la présente norme doit être d'un montant raisonnable et, sauf dispositions contraires, le taux de change appliqué devra, conformément à la législation nationale, correspondre au taux courant du marché ou au taux officiel publié et ne pas être défavorable au marin.

6. Tout Membre qui adopte des lois ou règlements régissant les salaires des gens de mer doit dûment envisager d'appliquer les principes directeurs énoncés dans la partie B du code.

Principe directeur B2.2 — Salaires

Principe directeur B2.2.1 — Définitions particulières

1. Aux fins du présent principe directeur :

a) *matelot qualifié* désigne tout marin qui est jugé posséder la compétence professionnelle nécessaire pour remplir toute tâche dont l'exécution peut être exigée d'un matelot affecté au service du pont, autre que les tâches du personnel d'encadrement ou spécialisé, ou tout marin défini comme tel par la législation ou la pratique nationale ou en vertu d'une convention collective;

b) *salaire ou solde de base* désigne la rémunération perçue, quels qu'en soient les éléments, pour une durée normale du travail, ce qui exclut le paiement des heures supplémentaires, les primes ou gratifications, allocations, congés payés et autres émoluments complémentaires;

c) *salaire forfaitaire* désigne un salaire composé du salaire de base et d'autres prestations liées au salaire; le salaire forfaitaire peut inclure la rémunération de toutes les heures supplémentaires effectuées et toutes autres prestations liées au salaire, ou il peut n'inclure que certaines prestations dans le cas d'un forfait partiel;

d) *durée du travail* désigne le temps durant lequel les gens de mer sont tenus de travailler pour le navire;

e) *heures supplémentaires* désigne les heures de travail effectuées en sus de la durée normale du travail.

Principe directeur B2.2.2 — Calcul et paiement

1. Pour les gens de mer qui reçoivent une rémunération séparée pour les heures supplémentaires effectuées :

a) la durée normale du travail à la mer et au port ne devrait pas, aux fins du calcul du salaire, être supérieure à huit heures par jour;

b) aux fins du calcul des heures supplémentaires, la durée normale du travail par semaine, rémunérée par le salaire ou la solde de base, devrait être fixée par la législation nationale, pour autant qu'elle n'est pas fixée par des conventions collectives; elle ne devrait pas être supérieure à 48 heures; les conventions collectives peuvent prévoir un traitement différent mais non moins favorable;

a) een systeem dat zeevarenden in staat stelt om, indien zij dat wensen, op het tijdstip waarop zij hun betrekking aangaan of gedurende de betrekking, met regelmatige tussenpozen een gedeelte van hun loon via bankoverschrijvingen of op soortgelijke wijze naar hun familie over te maken; en

b) een vereiste dat overmakingen zowel binnen een bepaalde tijd moeten worden uitgevoerd als rechtstreeks aan de daartoe door de zeevarenden aangewezen persoon of personen.

5. Eventuele heffingskosten voor de in paragraaf 3 en 4 van deze norm bedoelde diensten moeten redelijk qua hoogte zijn, en de wisselkoers moet, tenzij anderszins bepaald, in overeenstemming met de nationale wet- of regelgeving, de op de markt geldende koers of de officieel gepubliceerde koers zijn en mag niet nadelig zijn voor de zeevarenden.

6. Elk Lid dat nationale wet- of regelgeving aanneemt die van toepassing is op de lonen van zeevarenden moet de in Deel B van de Code aangereikte richtlijn naar behoren in acht nemen.

Richtlijn B2.2 — Lonen

Richtlijn B2.2.1 — Specifieke begripsomschrijvingen

1. Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder :

a) *volmatroos*, een zeevarende die geacht wordt over de vakbekwaamheid te beschikken om elke taak te vervullen die van een aan dek dienst doende matroos kan worden geëist, anders dan de taken van leidinggevend of specialistisch personeel, of overeenkomstig de nationale wet- of regelgeving of nationale gebruiken, of krachtens een collectieve overeenkomst, als zodanig wordt aangemerkt;

b) *standaardbeloning of -loon*, de beloning, ongeacht hoe deze is opgebouwd, voor een normale arbeidsduur; hierin zijn niet begrepen betalingen voor overuren, premies, toelagen, betaald verlof of enige andere aanvullende vergoeding;

c) *forfaitair loon*, loon waarin de standaardbeloning en andere aan de beloning gerelateerde vergoedingen zijn begrepen; het forfaitair loon kan een vergoeding voor alle gemaakte overuren en alle andere aan de beloning gerelateerde vergoedingen omvatten, of, in geval van een partieel forfaitair loon, alleen bepaalde vergoedingen omvatten;

d) *arbeidsduur*, de tijd gedurende welke zeevarenden worden geacht werkzaamheden te verrichten ten behoeve van het schip;

e) *overuren*, de arbeidsuren gemaakt boven de normale arbeidsduur.

Richtlijn B2.2.2 — Berekening en betaling

1. Voor zeevarenden wier vergoeding een aparte vergoeding voor gewerkte overuren behelst :

a) zou de normale arbeidsduur op zee en in de haven voor de berekening van het loon niet meer mogen bedragen dan acht uur per dag;

b) zou voor de berekening van het aantal overuren, de normale arbeidsduur per week waarvoor de standaardbeloning of -loon geldt moeten worden voorgeschreven door de nationale wet- of regelgeving, voor zover dit niet in collectieve overeenkomsten wordt bepaald; de normale arbeidsduur zou evenwel niet meer mogen bedragen dan 48 uur per week en in collectieve overeenkomsten kan worden voorzien in een andere, doch niet minder gunstige behandeling;

c) le taux ou les taux de rémunération des heures supplémentaires, qui devraient dans tous les cas être supérieurs d'au moins 25 % au taux horaire du salaire ou de la solde de base, devraient être prescrits par la législation nationale ou par convention collective, selon le cas;

d) le capitaine, ou une personne désignée par lui, devrait tenir un registre de toutes les heures supplémentaires effectuées; ce registre devrait être émarginé par le marin à intervalles ne dépassant pas un mois.

2. Pour les gens de mer dont le salaire est intégralement ou partiellement forfaitaire :

a) le contrat d'engagement maritime devrait spécifier clairement, s'il y a lieu, le nombre d'heures de travail censées être effectuées par le marin pour la rémunération prévue, ainsi que toutes allocations supplémentaires qui pourraient lui être dues en sus du salaire forfaitaire et dans quels cas;

b) lorsque des heures supplémentaires sont payables pour des heures de travail effectuées en sus des heures couvertes par le salaire forfaitaire, le taux horaire devrait être supérieur d'au moins 25 % au taux horaire de base correspondant à la durée normale du travail telle que définie au paragraphe 1 du présent principe directeur; le même principe devrait être appliqué aux heures supplémentaires couvertes par le salaire forfaitaire;

c) pour la partie du salaire intégralement ou partiellement forfaitaire qui correspond à la durée normale du travail, telle que définie au paragraphe 1 a) du présent principe directeur, la rémunération ne devrait pas être inférieure au salaire minimum applicable;

d) pour les gens de mer dont le salaire est partiellement forfaitaire, des registres de toutes les heures supplémentaires effectuées devraient être tenus et émarginés comme prévu au paragraphe 1 d) du présent principe directeur.

3. La législation nationale ou les conventions collectives pourraient prévoir que les heures supplémentaires ou le travail effectué le jour de repos hebdomadaire ou les jours fériés seront compensés par une période au moins équivalente d'exemption de service et de présence à bord ou par un congé supplémentaire en lieu et place d'une rémunération ou par toute autre compensation qu'elles pourraient prévoir.

4. La législation nationale adoptée après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer ou, selon le cas, les conventions collectives devraient tenir compte des principes suivants :

a) le principe d'une rémunération égale pour un travail de valeur égale devrait être appliqué à tous les gens de mer travaillant sur le même navire, sans discrimination fondée sur la race, la couleur, le sexe, la religion, les opinions politiques, l'ascendance nationale ou l'origine sociale;

b) le contrat d'engagement maritime spécifiant le montant ou le taux des salaires devrait être disponible à bord; il faudrait tenir à la disposition du marin des informations sur le montant des salaires ou leurs taux en lui remettant au moins une copie signée de l'information correspondante dans une langue qu'il comprend, ou en plaçant une copie du contrat à un endroit accessible à l'équipage, ou par tout autre moyen approprié;

c) les salaires devraient être payés dans une monnaie ayant cours légal, le cas échéant par virement bancaire, chèque bancaire ou postal ou ordre de paiement;

c) zou het tarief of de tarieven voor de vergoeding van overuren, dat niet minder dan 125 % mag bedragen van de standaardbeloning of -loon per uur, moeten worden voorgeschreven door de nationale wet- of regelgeving of door middel van een collectieve overeenkomst, indien van toepassing; en

d) zouden door de kapitein of door een door hem aangewezen persoon, overzichten van alle gemaakte overuren moeten worden bijgehouden, die met tussenpozen van ten hoogste een maand door de zeevarende moeten worden geparafeerd.

2. Voor zeevarenden wier loon geheel of ten dele forfaitair is :

a) zou in de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst duidelijk, waar van toepassing, het aantal uren arbeid dat van de zeevarende in ruil voor deze vergoeding wordt verwacht, moeten worden aangegeven alsmede eventuele toelagen die in aanvulling op het forfaitair loon verschuldigd zouden kunnen zijn, en onder welke omstandigheden;

b) zou, wanneer overuren moeten worden uitbetaald voor arbeid verricht boven de uren waarvoor het forfaitair loon geldt, het uurtarief ten minste 125 % moeten bedragen van het basispercentage dat geldt voor het in paragraaf 1 van deze richtlijn omschreven normale arbeidsduur; hetzelfde beginsel zou moeten worden toegepast op overuren die bij het forfaitair loon zijn inbegrepen;

c) zou de vergoeding voor het deel van het geheel of ten dele forfaitair loon dat het in paragraaf 1(a), van deze richtlijn omschreven normale arbeidsduur betreft, niet lager mogen zijn dan het geldende minimumloon; en

d) voor zeevarenden wier loon gedeeltelijk forfaitair is, zouden overzichten moeten worden bijgehouden van alle gemaakte overuren en overeenkomstig het bepaalde in paragraaf 1(d), van deze richtlijn worden geparafeerd.

3. In de nationale wet- of regelgeving of collectieve overeenkomsten kan worden bepaald dat overuren of werkzaamheden verricht op de wekelijkse rustdag en op algemene feestdagen kunnen worden gecompenseerd door ten minste een gelijk aantal uren verlof en verlof om van boord te gaan of door aanvullend verlof of door elke andere compensatie waarin kan worden voorzien.

4. In de nationale wet- of regelgeving, aangenomen na overleg met de representatieve organisaties van reders en zeevarenden of, indien van toepassing, in de collectieve overeenkomsten, zou rekening moeten worden gehouden met de volgende beginselen :

a) het principe van gelijke vergoeding voor gelijkwaardig werk zou moeten worden toegepast op alle zeevarenden werkzaam op hetzelfde schip, zonder discriminatie op grond van ras, huidskleur, geslacht, geloofsovertuiging, politieke overtuiging, nationale herkomst of sociale achtergrond;

b) de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst waarin de toepasselijke lonen of loonschalen worden vermeld, zou aan boord van het schip aanwezig moeten zijn; informatie over de hoogte van de lonen of loonschalen zou aan elke zeevarende ter beschikking moeten worden gesteld, hetzij door overhandiging aan de zeevarende van ten minste een ondertekend kopie van de desbetreffende informatie in een voor hem te begrijpen taal, hetzij door een kopie van de overeenkomst op te hangen op een voor de zeevarenden gemakkelijk toegankelijke plaats of op elke andere passende wijze;

c) de lonen zouden moeten worden uitbetaald in een wettig betaalmiddel; waar van toepassing, in de vorm van een bankoverschrijving, bank- of girocheque of betalingsopdracht;

d) à la fin de l'engagement, toute rémunération restant due devrait être payée sans délai indu;

e) des sanctions adéquates ou d'autres mesures appropriées devraient être prises par l'autorité compétente à l'encontre de tout armateur qui retarderait indûment ou n'effectuerait pas le paiement de toute rémunération due;

f) les salaires devraient être versés directement sur le compte bancaire désigné par le marin, sauf s'il a demandé par écrit qu'il en soit autrement;

g) sous réserve des dispositions de l'alinéa h) du présent paragraphe, l'armateur ne devrait restreindre d'aucune manière la liberté du marin de disposer de son salaire;

h) les retenues sur salaires ne devraient être autorisées que si :

i. cela est expressément prévu par la législation nationale ou une convention collective applicable et le marin a été informé, de la façon que l'autorité compétente considère comme la plus appropriée, des conditions dans lesquelles ces retenues sont opérées;

ii. elles ne dépassent pas au total la limite éventuellement établie par la législation nationale, les conventions collectives ou les décisions judiciaires;

i) aucune retenue ne devrait être effectuée sur la rémunération du marin pour l'obtention ou la conservation d'un emploi;

j) il devrait être interdit d'infliger aux gens de mer des amendes autres que celles autorisées par la législation nationale, les conventions collectives ou d'autres dispositions;

k) l'autorité compétente devrait être habilitée à inspecter les magasins et services disponibles à bord afin de s'assurer qu'ils pratiquent des prix justes et raisonnables dans l'intérêt des gens de mer concernés;

l) les créances des travailleurs relatives à leurs salaires et autres sommes dues au titre de leur emploi, dans la mesure où elles ne sont pas garanties conformément à la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, devraient être protégées par un privilège, conformément à la convention (no 173) sur la protection des créances des travailleurs en cas d'insolvabilité de leur employeur, 1992.

5. Tout Membre devrait, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer, instituer des procédures pour instruire les plaintes relatives à toutes questions couvertes par le présent principe directeur.

Principe directeur B2.2.3 — Salaires minima

1. Sans préjudice du principe de la libre négociation collective, tout Membre devrait établir, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer, des procédures de fixation des salaires minima pour les gens de mer. Les organisations représentatives des armateurs et des gens de mer devraient participer au fonctionnement de ces procédures.

2. En établissant de telles procédures et en fixant les salaires minima, il faudrait tenir dûment compte des normes internationales du travail relatives aux salaires minima ainsi que des principes suivants :

d) bij de beëindiging van de tewerkstelling zouden alle verschuldigde vergoedingen zonder onnodige vertraging moeten worden betaald;

e) de bevoegde overheid zou adequate sancties of andere passende dwangmiddelen moeten opleggen aan reders die de betaling van alle verschuldigde vergoedingen onnodig vertragen of niet tot de betaling ervan overgaan;

f) de lonen zouden rechtstreeks moeten worden overgemaakt op de aangewezen bankrekeningen van de zeevarenden, tenzij zij schriftelijk anderszins verzoeken;

g) onverminderd (h) van deze paragraaf zou de reder geen beperkingen mogen opleggen ten aanzien van de vrijheid van zeevarenden om over hun vergoeding te beschikken;

h) inhoudingen op de vergoeding zouden alleen mogen worden toegestaan indien :

i. er in de nationale wet- of regelgeving of een geldende collectieve overeenkomst een uitdrukkelijke bepaling bestaat en de zeevarende, op de door de bevoegde overheden meest geschikt geachte wijze, op de hoogte is gebracht van de voorwaarden voor dergelijke inhoudingen; en

ii. het totaal van deze inhoudingen niet de limiet overschrijft die hiervoor ingevolge de nationale wet- of regelgeving, collectieve overeenkomsten of rechterlijke beslissingen kan zijn vastgesteld;

i) op de vergoedingen van een zeevarende zouden geen inhoudingen mogen plaatsvinden die verband houden met het verkrijgen of behouden van werk;

j) geldelijke boetes opgelegd aan zeevarenden anders dan toegestaan door de nationale wet- of regelgeving, collectieve overeenkomsten of andere maatregelen, zouden moeten worden verboden;

k) de bevoegde overheid dient gemachtigd te zijn om, in het belang van de betrokken zeevarenden, de aan boord aanwezige winkels en diensten te inspecteren om te verifiëren of er eerlijke en redelijke prijzen worden gehanteerd; en

l) voor zover vorderingen van zeevarenden met betrekking tot hun loon en andere aan hen met betrekking tot hun tewerkstelling verschuldigde bedragen niet worden gegarandeerd overeenkomstig de bepalingen van het Internationaal Verdrag inzake maritieme panden en hypotheken, 1993, dienen deze vorderingen te worden beschermd in overeenstemming met het Verdrag inzake de bescherming van de werknemersvorderingen in geval van betalingsonmacht van hun werkgever, 1992 (Nr. 173).

5. Elk Lid zou, na overleg met representatieve organisaties van reders en zeevarenden, procedures moeten instellen om klachten in behandeling te nemen met betrekking tot elke aangelegenheid waarin deze richtlijn voorziet.

Richtlijn B2.2.3 — Minimumloon

1. Onverminderd het beginsel van vrije collectieve onderhandelingen zou elk Lid, na overleg met de representatieve organisaties van reders en zeevarenden, procedures moeten instellen voor de vaststelling van de minimumlonen van zeevarenden. Bij de uitvoering van deze procedures zouden representatieve organisaties van reders en zeevarenden moeten worden betrokken.

2. Bij de instelling van deze procedures en bij de vaststelling van de minimumlonen zou zorgvuldig rekening moeten worden gehouden met de internationale arbeidsnormen betreffende de vaststelling van het minimumloon, alsook met de volgende beginselen :

a) le niveau des salaires minima devrait tenir compte de la nature de l'emploi maritime, des effectifs des navires et de la durée normale du travail des gens de mer;

b) le niveau des salaires minima devrait être ajusté à l'évolution du coût de la vie et des besoins des gens de mer.

3. L'autorité compétente devrait s'assurer :

a) au moyen d'un système de contrôle et de sanctions, que les salaires versés ne sont pas inférieurs aux taux établis;

b) que tout marin qui a été rémunéré à un taux inférieur au taux minimum peut recouvrer, par une procédure judiciaire ou autre, accélérée et peu onéreuse, la somme qui lui reste due.

Principe directeur B2.2.4 — Montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés

1. Le salaire ou la solde de base pour un mois civil de service d'un matelot qualifié ne devrait pas être inférieur au montant établi périodiquement par la Commission paritaire maritime ou par un autre organe autorisé à le faire par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail. Sur décision du Conseil d'administration, le Directeur général notifiera toute révision du montant ainsi établi aux Membres de l'Organisation.

2. Rien dans le présent principe directeur ne devrait être interprété comme affectant les accords entre les armateurs, ou leurs organisations, et les organisations de gens de mer en ce qui concerne la réglementation des conditions minimales d'emploi, sous réserve que ces conditions soient reconnues par l'autorité compétente.

Règle 2.3 — Durée du travail ou du repos

Objet : assurer aux gens de mer une durée de travail ou de repos réglementée

1. Tout Membre veille à ce que la durée du travail ou du repos des gens de mer soit réglementée.

2. Tout Membre fixe un nombre maximal d'heures de travail ou un nombre minimal d'heures de repos sur une période donnée conformément aux dispositions du code.

Norme A2.3 — Durée du travail ou du repos

1. Aux fins de la présente norme :

a) *heures de travail* désigne le temps durant lequel le marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire;

b) *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.

2. Dans les limites indiquées aux paragraphes 5 à 8 de la présente norme, tout Membre fixe soit le nombre maximal d'heures de travail qui ne doit pas être dépassé durant une période donnée, soit le nombre minimal d'heures de repos qui doit être accordé durant une période donnée.

a) bij de hoogte van de minimumlonen dient rekening te worden gehouden met de aard van de maritieme arbeid, met de bemanning aan boord van de schepen en met de normale arbeidsduur van zeevarenden; en

b) de hoogte van de minimumlonen zou moeten worden aangepast aan de ontwikkeling van de kosten van levensonderhoud en aan de behoeften van de zeevarenden.

3. De bevoegde overheid zou moeten waarborgen :

a) dat door middel van een stelsel van toezicht en sancties de betaalde lonen niet lager zijn dan de vastgestelde hoogte; en

b) dat zeevarenden die een lager bedrag ontvangen dan het minimumloon, de hun nog verschuldigde som kunnen invorderen door middel van een snelle, niet-kostbare gerechtelijke of andere procedure.

Richtlijn B2.2.4 — Minimum maandelijkse standaardbeloning of -loon voor volmatrozen

1. De standaardbeloning of -loon voor een kalendermaand dienst door een volmatroos zou niet lager mogen zijn dan het periodiek door de Gemengde Maritieme Commissie of een ander hiertoe door de Raad van Beheer van het Internationaal Arbeidsbureau gemachtigd orgaan vastgestelde bedrag. Naar aanleiding van een besluit hiertoe door de Raad van Beheer, stelt de Directeur-Generaal de Leden van de Organisatie in kennis van elke herziening van het vastgestelde bedrag.

2. Niets in deze richtlijn wordt geacht afbreuk te doen aan regelingen tussen reders of hun organisaties en de organisaties van zeevarenden met betrekking tot de regulering van standaard minimumarbeidsomstandigheden, mits deze voorwaarden door de bevoegde overheid zijn erkend.

Voorschrift 2.3 — Arbeids- en rusttijden

Doel : Waarborgen dat zeevarenden gereguleerde arbeids- of rusttijden hebben

1. Elk Lid moet ervoor zorg dragen dat de arbeids- of rusttijden voor zeevarenden worden gereguleerd.

2. Elk Lid stelt maximale arbeids- of minimumrusttijden voor gegeven tijdvakken in die in overeenstemming zijn met de bepalingen van de Code.

Norm A2.3 — Arbeids- en rusttijden

1. Voor de toepassing van deze norm wordt verstaan onder :

a) *arbeidstijden* : de tijd gedurende welke zeevarenden worden geacht werkzaamheden te verrichten ten behoeve van het schip;

b) *rusttijden* : de tijd die buiten de arbeidstijd valt; hieronder worden korte pauzes niet begrepen.

2. Elk Lid stelt, binnen de in paragraaf 5 tot en met 8 van deze norm genoemde grenzen, hetzij de maximale arbeidstijden vast die binnen een bepaald tijdvak niet mag worden overschreden, hetzij de minimale rusttijd die binnen een bepaald tijdvak moet worden verschaft.

3. Tout Membre 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 un Membre d'adopter des dispositions visant à autoriser ou à enregistrer une convention collective qui fixe les horaires normaux de travail des gens de mer sur une base qui ne soit pas moins favorable que ladite norme.

4. Pour définir les normes nationales, tout Membre prend en compte les dangers qu'entraîne une fatigue excessive des gens de mer, notamment de ceux dont les tâches ont une incidence sur la sécurité de la navigation et sur la sûreté et la sécurité de l'exploitation du navire.

5. Les limites des heures de travail ou de repos sont établies comme suit :

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

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

ou

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

- i. 10 heures par période de 24 heures;
- ii. 77 heures par période de sept jours.

6. 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.

7. Les rassemblements, les 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.

8. Lorsqu'un marin est sur appel, par exemple lorsqu'un local de machines est sans présence humaine, il bénéficie d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale de son repos est perturbée par des appels.

9. 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 7 et 8 de la présente norme, l'autorité compétente fixe les dispositions visant à assurer aux gens de mer un repos suffisant.

10. Tout Membre exige 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 nationale ou les conventions collectives applicables.

11. Le tableau visé au paragraphe 10 de la présente norme est établi selon un modèle normalisé dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en anglais.

12. Tout Membre exige que des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des gens de mer soient tenus pour qu'il soit possible de veiller au respect des paragraphes 5 à 11 de la

3. Elk Lid erkent dat de norm voor de arbeidstijden voor zeevarenden, evenals voor andere werknemers, acht uur per dag is, met een rustdag per week en rust op algemene feestdagen. Dit belet het Lid echter niet procedures te hebben voor het toestaan of vastleggen van een collectieve overeenkomst waarin de normale arbeidstijden voor zeevarenden worden vastgesteld op een basis die niet minder gunstig is dan deze norm.

4. Bij de vaststelling van de nationale normen houdt elk Lid rekening met het gevaar van vermoeidheid van zeevarenden, in het bijzonder van hen die taken verrichten die betrekking hebben op de veiligheid van de scheepvaart en de veilige bedrijfsvoering op het schip.

5. De arbeids- en rusttijden moeten binnen de volgende grenzen worden vastgesteld :

a) de maximale arbeidstijden mogen niet meer bedragen dan :

- i. 14 uur in ieder tijdvak van 24 uur; en
- ii. 72 uur in ieder tijdvak van zeven dagen;

of

b) de minimale rusttijden mogen niet minder bedragen dan :

- i. 10 uur in ieder tijdvak van 24 uur; en
- ii. 77 uur in ieder tijdvak van zeven dagen.

6. Rusttijden mogen worden verdeeld in ten hoogste twee tijdvakken, waarvan er een ten minste zes uur moet bedragen, en het tijdsverloop tussen twee opvolgende rustperiodes mag niet meer dan 14 uur bedragen.

7. Monsterringen, brandweer- en reddingsoefeningen en oefeningen voorgeschreven door de nationale wet- of regelgeving en internationale instrumenten moeten zodanig worden uitgevoerd dat hierdoor de verstoring van de rustperiodes zoveel mogelijk wordt beperkt en geen vermoeidheid wordt veroorzaakt.

8. Wanneer een zeevarende op appel is, bijvoorbeeld wanneer een machinekamer onbemand is, moet de zeevarende een behoorlijke rustperiode ter compensatie krijgen indien de normale rustperiode wordt onderbroken vanwege een oproep tot arbeid.

9. Indien er geen collectieve overeenkomsten of arbitraire beslissingen bestaan of indien de bevoegde overheid oordeelt dat het bepaalde in de overeenkomst of beslissing ten aanzien van het in paragraaf 7 of 8 van deze norm gestelde ontoereikend is, moet de bevoegde overheid de nodige bepalingen vaststellen teneinde te waarborgen dat de betrokken zeevarenden voldoende rust genieten.

10. Elk Lid moet eisen dat op een gemakkelijk toegankelijke plaats een overzicht wordt opgehangen van de organisatie van de werkzaamheden aan boord, dat voor elke functie ten minste de volgende gegevens moet bevatten :

a) het rooster voor dienst op zee en dienst in de haven; en

b) de maximale arbeidstijden of de minimale rusttijden vereist door nationale wet- of regelgeving of geldende collectieve overeenkomsten.

11. Het in paragraaf 10 van deze norm bedoelde overzicht moet worden opgesteld in een standaardmodel in de werktal of -talen van het schip en in het Engels.

12. Elk Lid eist dat overzichten worden bijgehouden van de dagelijkse arbeidstijden of dagelijkse rusttijden van zeevarenden om de naleving van paragraaf 5 tot en met 11 van deze norm te

présente norme. Ces registres suivent un modèle normalisé établi par l'autorité compétente compte tenu des directives disponibles de l'Organisation internationale du Travail ou tout modèle normalisé établi par l'Organisation. Ils sont dans les langues indiquées au paragraphe 11 de la présente norme. Le marin reçoit un exemplaire des inscriptions aux registres le concernant, qui doit être émargé par le capitaine, ou par une personne autorisée par ce dernier, ainsi que par le marin.

13. Rien dans les paragraphes 5 et 6 de la présente norme n'empêche un 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 dispositions de la présente norme mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou de l'octroi de congés compensatoires aux gens de mer de quart ou aux gens de mer travaillant à bord de navires affectés à des voyages de courte durée.

14. Rien dans la présente norme n'affecte le droit du capitaine d'un navire d'exiger d'un marin les heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison ou pour porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer. Le cas échéant, 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. 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.

Principe directeur B2.3 — Durée du travail ou du repos

Principe directeur B2.3.1 — Jeunes gens de mer

1. En mer comme au port, les dispositions ci-après devraient s'appliquer à tous les jeunes gens de mer de moins de 18 ans :

a) l'horaire de travail ne devrait pas excéder huit heures par jour ni 40 heures par semaine et les intéressés ne devraient effectuer d'heures supplémentaires que lorsque cela est inévitable pour des raisons de sécurité;

b) une pause suffisante devrait être accordée pour chacun des repas et une pause d'au moins une heure devrait être assurée pour prendre le repas principal;

c) un repos de 15 minutes intervenant aussitôt que possible après la fin d'une période de travail de deux heures devrait être assuré.

2. À titre exceptionnel, les dispositions du paragraphe 1 du présent principe directeur pourront ne pas être appliquées lorsque :

a) il n'est pas possible de les concilier avec le service de quart des jeunes gens de mer à la passerelle, aux machines ou au service général ou lorsque le travail organisé par équipe ne le permet pas;

b) la formation effective des jeunes gens de mer, selon des programmes et plans d'études établis, pourrait en être compromise.

3. De telles exceptions devraient être enregistrées, avec indication des motifs, et signées par le capitaine.

controleren. De overzichten moeten gebaseerd zijn op een standaardmodel dat, met inachtneming van de beschikbare richtlijnen van de Internationale Arbeidsorganisatie, is opgesteld door de bevoegde overheid, of op een door de Organisatie opgesteld standaardmodel. Zij moeten zijn gesteld in de in paragraaf 11 van deze norm vereiste talen. De zeevarenden ontvangen een kopie van de op hen betrekking hebbende overzichten, die worden geparafeerd door de kapitein, of door een door de kapitein bevoegd verklaarde persoon, en door de zeevarenden.

13. Niets in paragraaf 5 of 6 van deze norm belet een Lid door middel van nationale wet- of regelgeving of een procedure voor de bevoegde overheid collectieve overeenkomsten goed te keuren of te sluiten die uitzonderingen toelaten op de vastgestelde grenzen. Deze uitzonderingen dienen zo veel mogelijk in overeenstemming te zijn met de bepalingen van deze norm, maar mogen voorzien in frequentere of langere verlofperiodes, of in compensatieverlof voor zeevarenden met wachtdienst of zeevarenden werkzaam aan boord van schepen op reizen van korte duur.

14. Niets in deze norm wordt geacht het recht aan te tasten van de kapitein van een schip van een zeevarende te eisen dat hij de nodige uren arbeid verricht ten behoeve 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. Op overeenkomstige wijze kan de kapitein de normale arbeids- of rusttijden opschorten en van een zeevarende eisen dat hij de nodige uren arbeid verricht totdat de normale situatie is hersteld. Zodra zulks uitvoerbaar is nadat de normale situatie is hersteld, draagt de kapitein er zorg voor dat de zeevarenden die werkzaamheden hebben verricht tijdens een ingeroosterde rustperiode een passende rustperiode krijgen.

Richtlijn B2.3 — Arbeidstijden en rusttijden

Richtlijn B2.3.1 — Jonge zeevarenden

1. Op zee en in havens zouden de volgende bepalingen van toepassing moeten zijn op alle jonge zeevarenden onder de 18 jaar :

a) de arbeidstijden dienen niet meer dan acht uur per dag en 40 uur per week te bedragen en overuren mogen uitsluitend worden gemaakt wanneer dit om veiligheidsredenen onvermijdelijk is;

b) er dient voldoende tijd te worden gereserveerd voor maaltijden, alsmede een pauze van ten minste een uur voor de hoofdmaaltijd van de dag; en

c) na twee uur ononderbroken werkzaamheden dient zo snel mogelijk een rustperiode van 15 minuten te worden gegeven.

2. In uitzonderlijke gevallen behoeven de bepalingen van paragraaf 1 van deze richtlijn niet te worden toegepast indien :

a) de bepalingen praktisch onuitvoerbaar zijn voor jonge zeevarenden die op het dek, in de machinekamer of in het cateringgedeelte wachttaken verrichten of in ingeroosterde ploegenarbeid werken; of

b) de feitelijke opleiding van jonge zeevarenden, in overeenstemming met vastgestelde programma's en regelingen, in het geding zou komen.

3. Dergelijke uitzonderlijke situaties dienen, met redenen omkleed, te worden geregistreerd en door de kapitein worden ondertekend.

4. Le paragraphe 1 du présent principe directeur ne dispense pas les jeunes gens de mer de l'obligation générale, faite à l'ensemble des gens de mer, de travailler dans toute situation d'urgence, conformément aux dispositions du paragraphe 14 de la norme A2.3.

Règle 2.4 — Droit à un congé

Objet : assurer aux gens de mer un congé approprié

1. Tout Membre exige que les gens de mer employés sur des navires battant son pavillon aient droit à un congé annuel rémunéré dans les conditions voulues, conformément aux dispositions du code.

2. Des permissions à terre sont accordées aux gens de mer dans un souci de santé et de bien-être, pour autant qu'elles soient compatibles avec les exigences pratiques de leur fonction.

Norme A2.4 — Droit à un congé

1. Tout Membre adopte une législation qui détermine les normes minimales de congé annuel applicables aux gens de mer engagés sur des navires battant son pavillon, en tenant dûment compte des besoins particuliers des gens de mer en matière de congé.

2. Sous réserve des dispositions de toute convention collective ou législation prévoyant un mode de calcul approprié tenant compte des besoins particuliers des gens de mer à cet égard, les congés payés annuels sont calculés sur la base d'un minimum de 2,5 jours civils par mois d'emploi. Le mode de calcul de la période de service est fixé par l'autorité compétente ou l'organisme approprié dans chaque pays. Les absences au travail justifiées ne sont pas comptées comme congé annuel.

3. Tout accord portant sur la renonciation au droit au congé payé annuel minimum défini dans la présente norme, sauf dans les cas prévus par l'autorité compétente, est interdit.

Principe directeur B2.4 — Droit à un congé

Principe directeur B2.4.1 — Calcul des droits

1. Dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays, toute période de service effectuée en dehors du contrat d'engagement maritime devrait être comptée dans la période de service.

2. Dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou fixées dans une convention collective applicable, les absences au travail pour participer à un cours agréé de formation professionnelle maritime ou pour des motifs tels qu'une maladie ou un accident, ou pour cause de maternité, devraient être comptées dans la période de service.

3. Le niveau de rémunération pendant le congé annuel devrait être celui de la rémunération normale du marin telle qu'établie par la législation nationale ou le contrat d'engagement maritime applicable. Dans le cas des gens de mer employés pour des périodes de moins d'une année ou en cas de cessation de la relation de travail, la rémunération du congé devrait être calculée au prorata.

4. Paragraaf 1 van deze richtlijn ontslaat jonge zeevarenden niet van de algemene verplichting voor alle zeevarenden tijdens een noodsituatie werkzaamheden te verrichten, als bedoeld in paragraaf 14 van norm A2.3.

Voorschrift 2.4 — Recht op verlof

Doel : Waarborgen dat zeevarenden passend verlof krijgen

1. Elk Lid eist dat zeevarenden die zijn tewerkgesteld op schepen die zijn vlag voeren onder passende voorwaarden jaarlijks betaald verlof krijgen, in overeenstemming met de bepalingen van de Code.

2. Aan zeevarenden wordt verlof aan wal verleend ten behoeve van hun gezondheid en welzijn, voor zover verenigbaar met de bij hun functie behorende werkzaamheden op het schip.

Norm A2.4 — Recht op verlof

1. Elk Lid neemt wet- of regelgeving aan waarin de minimumnormen worden vastgelegd voor jaarlijks verlof voor zeevarenden die werkzaam zijn op schepen die zijn vlag voeren, daarbij naar behoren rekening houdend met de bijzondere behoeften van zeevarenden met betrekking tot dergelijk verlof.

2. Onverminderd eventuele collectieve overeenkomsten of wet- of regelgeving die voorzien in een passende berekeningsmethode waarbij rekening wordt gehouden met de bijzondere behoeften van zeevarenden op dit gebied, moet het jaarlijks betaald verlof worden berekend op basis van een minimum van 2,5 kalenderdagen per maand tewerkstelling. De wijze waarop de duur van het dienstverband wordt berekend, wordt door de bevoegde overheid vastgesteld of via de in elk land daartoe aangewezen organen. Gerechtigdige afwezigheden van het werk worden niet aangemerkt als jaarlijks verlof.

3. Elke overeenkomst om afstand te doen van het recht op het minimum jaarlijks betaald verlof als voorgeschreven in deze norm, behoudens in de door de bevoegde overheid bepaalde gevallen, is verboden.

Richtlijn B2.4 — Recht op verlof

Richtlijn B2.4.1 — Berekening van recht

1. Op voorwaarden vast te stellen door de bevoegde overheid of door de daartoe in elk land aangewezen organen, zou dienst verricht zonder dat is gemonsterd, moeten worden aangemerkt als onderdeel van de diensttijd.

2. Op voorwaarden vast te stellen door de bevoegde overheid of in een van toepassing zijnde collectieve overeenkomst zou afwezigheid vanwege het bijwonen van een goedgekeurde maritieme beroepsopleiding of vanwege ziekte, letsel of zwangerschap moeten worden gerekend als deel uitmakend van de diensttijd.

3. De hoogte van het loon gedurende het jaarlijks verlof zou overeen moeten komen met het normale vergoedingsniveau van de zeevarende als voorzien in de nationale wet- of regelgeving of in de toepasselijke arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst. Voor zeevarenden die worden tewerkgesteld voor een tijdvak van minder dan een jaar of in het geval van beëindiging van de arbeidsrelatie zou het recht op verlof pro rata moeten worden berekend.

4. Ne devraient pas être comptés dans le congé payé annuel :

a) les jours fériés officiels et coutumiers reconnus comme tels dans l'État du pavillon, qu'ils se situent ou non dans la période de congé payé annuel;

b) les périodes d'incapacité de travail résultant de maladies ou d'accidents, ou pour cause de maternité, dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays;

c) les permissions à terre temporaires accordées aux gens de mer pendant le contrat d'engagement;

d) les congés compensatoires de toute nature, dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays.

Principe directeur B2.4.2 — Prise du congé annuel

1. L'époque à laquelle le congé sera pris devrait être déterminée par l'armateur après consultation et, dans la mesure du possible, avec l'accord des gens de mer intéressés ou de leurs représentants, à moins qu'elle ne soit fixée par voie réglementaire, par convention collective, par sentence arbitrale ou de toute autre manière conforme à la pratique nationale.

2. Les gens de mer devraient en principe avoir le droit de prendre leur congé annuel à l'endroit où ils ont des attaches effectives, c'est-à-dire en général au lieu vers lequel ils ont le droit d'être rapatriés. Les gens de mer ne devraient pas être tenus, sans leur consentement, de prendre le congé annuel qui leur est dû à un endroit autre, sauf en application des dispositions du contrat d'engagement maritime ou de la législation nationale.

3. Les gens de mer qui sont obligés de prendre leur congé annuel alors qu'ils se trouvent à un endroit autre que le lieu autorisé au paragraphe 2 du présent principe directeur devraient avoir droit au transport gratuit jusqu'au lieu le plus proche de leur domicile, qu'il s'agisse du lieu d'engagement ou du lieu de recrutement; leurs frais d'entretien et les autres frais en rapport direct avec ce voyage devraient être à la charge de l'armateur, et le temps de voyage ne devrait pas être déduit du congé payé annuel qui leur est dû.

4. Les gens de mer en congé annuel ne devraient être rappelés que dans les cas d'extrême urgence et avec leur accord.

Principe directeur B2.4.3 — Fractionnement et cumul

1. Le fractionnement du congé payé annuel ou le cumul du congé acquis au cours d'une année avec un congé ultérieur peut être autorisé par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 1 du présent principe directeur, et à moins qu'il n'en soit convenu autrement par un accord liant l'armateur et les gens de mer intéressés, le congé payé annuel recommandé dans le présent principe directeur devrait consister en une période ininterrompue.

4. Het volgende zou niet moeten worden gerekend als onderdeel van het jaarlijks betaald verlof:

a) algemene feestdagen en gebruikelijke vakantiedagen als zodanig erkend in de vlaggenstaat, al dan niet vallend tijdens het jaarlijks betaald verlof;

b) arbeidsongeschiktheid als gevolg van ziekte, letsel of zwangerschap, op de voorwaarden vast te stellen door de bevoegde overheid of door de daarvoor in elk land aangewezen organen;

c) tijdelijk verlof om aan wal te gaan, verleend aan een zeevarende gedurende de looptijd van een arbeidsovereenkomst; en

d) elke vorm van compensatieverlof, op voorwaarden vast te stellen door de bevoegde overheid of door de daartoe in elk land aangewezen organen.

Richtlijn B2.4.2 — Opname van jaarlijks verlof

1. Het tijdstip waarop het verlof moet worden opgenomen zou, tenzij dit is vastgelegd in een voorschrift, collectieve overeenkomst, arbitrageuitspraak of op een andere wijze in overeenstemming met de nationale gebruiken, moeten worden bepaald door de reder na overleg en voor zover mogelijk in overeenstemming met de betrokken zeevarenden of hun vertegenwoordigers.

2. Zeevarenden zouden in beginsel het recht moeten hebben jaarlijks verlof op te nemen op de plaats waarmee zij een wezenlijke binding hebben; normaliter is dit dezelfde plaats als die waarnaar zij gerepatrieerd mogen worden. Zeevarenden zouden niet kunnen worden verplicht om zonder hun instemming het hun toekomende jaarlijkse verlof op een andere plaats op te nemen, tenzij op grond van bepalingen in een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst of in de nationale wet- of regelgeving.

3. Indien zeevarenden genoodzaakt zijn hun jaarlijks verlof aan te vangen op een andere plaats dan toegestaan door paragraaf 2 van deze richtlijn, zouden zij recht moeten hebben op kosteloos vervoer naar de plaats waar zij zijn aangemonsterd of werden geworven, naargelang welke plaats het dichtst bij hun woonplaats ligt; verblijfs- en andere rechtstreeks daarmee verbonden kosten zouden voor rekening van de reder moeten komen; de reistijd zou niet mogen worden afgetrokken van het jaarlijks betaald verlof waarop de zeevarende recht heeft.

4. Een zeevarende die zijn jaarlijks verlof geniet, zou slechts in gevallen van uiterste noodzaak mogen worden teruggeroepen, en wel met instemming van de zeevarende.

Richtlijn B2.4.3 — Deling en samenvoeging

1. Het in gedeelten opnemen van het jaarlijks betaald verlof of het voegen van jaarlijks verlof over enig jaar bij een latere verlofperiode, kan door de bevoegde overheid of door de daartoe in elk land aangewezen organen worden goedgekeurd.

2. Onverminderd het bepaalde in paragraaf 1 van deze richtlijn en tenzij anders bepaald in een overeenkomst die van toepassing is op de betrokken reder en zeevarende, zou het jaarlijks betaald verlof, zoals in deze richtlijn aanbevolen, uit een aaneengesloten tijdvak moeten bestaan.

Principe directeur B2.4.4 — Jeunes gens de mer

1. Des mesures particulières devraient être envisagées pour tout marin de moins de 18 ans qui a servi pendant six mois, ou toute autre durée inférieure en application d'une convention collective ou d'un contrat d'engagement maritime, sans congé à bord d'un navire allant à l'étranger, qui n'est pas retourné dans le pays où il a son domicile durant cette période et n'y retournera pas durant les trois mois de voyage suivants. Ces mesures pourraient consister à lui donner le droit d'être rapatrié, sans frais pour lui-même, au lieu de son engagement d'origine dans le pays de son domicile afin qu'il puisse prendre les congés accumulés pendant le voyage.

Règle 2.5 — Rapatriement

Objet : assurer aux gens de mer la possibilité de rentrer chez eux

1. Les gens de mer ont le droit d'être rapatriés sans frais pour eux-mêmes dans les cas et dans les conditions spécifiés dans le code.

2. Tout Membre exige des navires battant son pavillon qu'ils fournissent une garantie financière en vue d'assurer que les gens de mer sont dûment rapatriés, conformément au code.

Norme A2.5 — Rapatriement

1. Tout Membre veille à ce que les gens de mer embarqués sur des navires battant son pavillon aient le droit d'être rapatriés dans les cas suivants :

a) lorsque le contrat d'engagement maritime expire alors que les intéressés se trouvent à l'étranger;

b) lorsque le contrat d'engagement maritime est dénoncé :

i. par l'armateur; ou

ii. par le marin pour des raisons justifiées;

c) lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières.

2. Tout Membre veille à ce que des dispositions appropriées soient prévues dans sa législation ou d'autres mesures ou dans les conventions collectives, prescrivant :

a) les cas dans lesquels les gens de mer ont le droit d'être rapatriés, conformément au paragraphe 1 b) et c) de la présente norme;

b) la durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles les gens de mer ont droit au rapatriement; ces périodes doivent être inférieures à douze mois;

c) le détail des droits devant être octroyés par l'armateur en matière de rapatriement, y compris les destinations du rapatriement, le mode de transport, les dépenses devant être prises en charge et autres dispositions qu'il lui incombe de prendre.

3. Tout Membre doit interdire à l'armateur d'exiger du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son

Richtlijn B2.4.4 — Jonge zeevarenden

1. Bijzondere maatregelen zouden moeten worden overwogen ten aanzien van de jonge zeevarenden onder de leeftijd van 18 jaar die zes maanden of een korter tijdvak ingevolge een collectieve arbeidsovereenkomst of arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst zonder verlof dienst hebben gedaan op een schip dat buitenlandse reizen maakt en dat in die periode niet is teruggekeerd naar hun land van domicilie, en dat daar de volgende drie maanden van de reis ook niet naar terugkeert. Dergelijke maatregelen zouden kunnen bestaan uit hun — voor hen kosteloze — repatriëring naar de oorspronkelijke plaats van monstering in hun land van domicilie voor het opnemen van verlof dat gedurende de reis is opgebouwd.

Voorschrift 2.5 — Repatriëring

Doel : Waarborgen dat zeevarenden naar huis kunnen terugkeren

1. Zeevarenden hebben het recht zonder kosten voor henzelf te worden gerepatriëerd onder de in de Code aangegeven omstandigheden en voorwaarden.

2. Elk Lid eist dat schepen die zijn vlag voeren financiële zekerheid verschaffen om te waarborgen dat zeevarenden naar behoren worden gerepatriëerd in overeenstemming met de Code.

Norm A2.5 — Repatriëring

1. Elk Lid draagt er zorg voor dat zeevarenden op schepen die zijn vlag voeren recht hebben op repatriëring onder de volgende omstandigheden :

a) indien hun arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst verloopt terwijl zij zich in het buitenland bevinden;

b) wanneer hun arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst wordt beëindigd :

i. door de reder; of

ii. door de zeevarende op grond van geldige redenen; en tevens

c) wanneer de zeevarenden niet langer in staat zijn hun taken uit hoofde van hun arbeidsovereenkomst te verrichten of van hen niet kan worden geëist dat zij deze onder de desbetreffende omstandigheden verrichten.

2. Elk Lid draagt er zorg voor dat in zijn wet- of regelgeving of andere maatregelen of in collectieve arbeidsovereenkomsten de nodige bepalingen worden opgenomen waarin het volgende wordt geregeld :

a) de omstandigheden waaronder zeevarenden recht hebben op repatriëring in overeenstemming met paragraaf 1, (b) en (c), van deze norm;

b) de maximumduur van tijdvakken van dienst aan boord waarna een zeevarende recht heeft op repatriëring, waarbij zij aangetekend dat dergelijke tijdvakken ten hoogste 12 maanden mogen bedragen; en

c) de specifieke prestaties die door de reders ten behoeve van repatriëring moeten worden geleverd, met inbegrip van die welke betrekking hebben op de repatriëeringsbestemmingen, de wijze van vervoer, de te dekken kostenposten en andere regelingen die door reders moeten worden getroffen.

3. Elk Lid verbiedt reders van zeevarenden vooruitbetaling te eisen voor de kosten van repatriëring bij aanvang van hun

rapatriement et, également, de recouvrer auprès du marin les frais de rapatriement sur son salaire ou ses autres droits, sauf si l'intéressé a été reconnu, conformément à la législation nationale, à d'autres dispositions ou aux conventions collectives applicables, coupable d'un manquement grave aux obligations de son emploi.

4. La législation nationale ne doit pas faire obstacle au droit de l'armateur de recouvrer le coût du rapatriement au titre d'arrangements contractuels avec des tiers.

5. Si un armateur omet de prendre des dispositions pour le rapatriement d'un marin qui y a droit ou d'en assumer les frais :

a) l'autorité compétente de l'État du pavillon organise le rapatriement du marin; si elle omet de le faire, l'État à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ou l'État dont il est ressortissant peuvent organiser le rapatriement et en recouvrer les frais auprès de l'État du pavillon;

b) l'État du pavillon pourra recouvrer auprès de l'armateur les frais encourus pour le rapatriement du marin;

c) les frais de rapatriement ne doivent en aucun cas être à la charge du marin, sauf dans les conditions prévues au paragraphe 3 de la présente norme.

6. En tenant compte des instruments internationaux applicables, y compris la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires, un Membre qui a payé le coût du rapatriement conformément aux dispositions du code peut immobiliser les navires de l'armateur concerné, ou demander leur immobilisation, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué conformément aux dispositions du paragraphe 5 de la présente norme.

7. Tout Membre facilite le rapatriement des gens de mer qui servent sur des navires faisant escale dans ses ports ou traversant ses eaux territoriales ou intérieures, ainsi que leur remplacement à bord.

8. En particulier, un Membre ne doit pas refuser à un marin le droit d'être rapatrié du fait de la situation financière d'un armateur ou au motif que celui-ci est dans l'impossibilité ou refuse de remplacer l'intéressé.

9. Tout Membre exige que, sur les navires battant son pavillon, une copie des dispositions nationales applicables au rapatriement soit détenue et mise à la disposition des gens de mer, dans la langue qui convient.

Principe directeur B2.5 — Rapatriement

Principe directeur B2.5.1 — Conditions des droits au rapatriement

1. Tout marin devrait avoir le droit d'être rapatrié :

a) dans le cas prévu au paragraphe 1 a) de la norme A2.5, à la fin de la période de préavis donné conformément aux dispositions du contrat d'engagement maritime;

b) dans les cas prévus au paragraphe 1 b) et c) de la norme A2.5 :

i. en cas de maladie ou d'accident ou pour une autre raison d'ordre médical qui exige le rapatriement du marin quand il est reconnu médicalement en état de voyager;

tewerkstelling, en de kosten van repatriëring te verhalen op de lonen of andere aanspraken van de zeevarenden, tenzij vastgesteld is dat een zeevarende, in overeenstemming met nationale wet- of regelgeving of andere maatregelen of toepasselijke collectieve arbeidsovereenkomsten, ernstig in gebreke is ten aanzien van de verplichtingen uit zijn arbeidsovereenkomst.

4. De nationale wet- of regelgeving laat onverlet het recht van de reder de kosten van repatriëring op grond van contractuele regelingen te verhalen op derden.

5. Indien een reder nalaat de repatriëring te regelen voor zeevarenden die daar recht op hebben of de kosten van hun repatriëring te voldoen :

a) draagt de bevoegde overheid van het Lid onder de vlag waarvan het schip vaart, zorg voor de repatriëring van de betrokken zeevarenden; indien zij dit nalaat, kan de Staat waaruit de zeevarenden moeten worden gerepatriëerd of de Staat waarvan zij onderdaan zijn hun repatriëring regelen en de kosten hiervan verhalen op het Lid onder de vlag waarvan het schip vaart;

b) kunnen de kosten die bij de repatriëring van zeevarenden worden gemaakt, door het Lid onder de vlag waarvan het schip vaart op de reder worden verhaald;

c) komen de kosten van repatriëring in geen geval ten laste van de zeevarende, behalve in het geval als voorzien in paragraaf 3 van deze norm.

6. Met inachtneming van de van toepassing zijnde internationale instrumenten, met inbegrip van *het Internationaal Verdrag inzake het conservatoir beslag op zeeschepen*, 1999, kan een Lid dat de kosten van repatriëring ingevolge deze Code heeft betaald, de schepen van de desbetreffende reder aanhouden, of verzoeken om aanhouding hiervan, totdat de vergoeding in overeenstemming met paragraaf 5 van deze norm heeft plaatsgevonden.

7. Elk Lid bevordert de repatriëring van zeevarenden die werkzaam zijn op schepen die zijn havens aandoen of door zijn territoriale of binnenwateren varen, alsmede hun hernieuwde plaatsing aan boord.

8. In het bijzonder mag een Lid geen enkele zeevarende het recht op repatriëring ontzeggen op grond van de financiële omstandigheden van een reder of omdat de reder niet in staat of niet bereid is een zeevarende te vervangen.

9. Elk Lid moet eisen dat schepen die zijn vlag voeren een kopie van de toepasselijke nationale bepalingen betreffende repatriëring in een geschikte taal aan boord hebben en dat dit voor zeevarenden beschikbaar is.

Richtlijn B2.5 — Repatriëring

Richtlijn B2.5.1 — Recht

1. Zeevarenden zouden recht moeten hebben op repatriëring :

a) in gevallen waarop paragraaf 1, (a), van norm A2.5 van toepassing is, na het verstrijken van de opzegtermijn in overeenstemming met de bepalingen van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst;

b) in de gevallen voorzien in paragraaf 1, (b) en (c), van norm A2.5 :

i. in geval van ziekte of ongeval of om een andere reden van medische aard die repatriëring vereist, wanneer is vastgesteld dat de zeevarende medisch gezien in staat is te reizen;

- ii. en cas de naufrage;
- iii. quand l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur vis-à-vis du marin pour cause d'insolvabilité, de vente du navire, de changement d'immatriculation du navire, ou pour toute autre raison analogue;
- iv. quand un navire fait route vers une zone de guerre, telle que définie par la législation nationale ou le contrat d'engagement maritime, où le marin n'accepte pas de se rendre;

v. en cas de cessation ou de suspension de l'emploi du marin conformément à une sentence arbitrale ou à une convention collective, ou en cas de cessation de l'emploi pour toute autre raison similaire.

2. Pour fixer les durées maximales des périodes d'embarquement au terme desquelles le marin a droit au rapatriement, conformément au présent code, il faudrait tenir compte des facteurs qui affectent le milieu de travail du marin. Tout Membre devrait, dans toute la mesure possible, s'efforcer de réduire ces durées en fonction des changements et évolutions de la technologie et pourrait s'inspirer des recommandations de la Commission paritaire maritime en la matière.

3. En application de la norme A2.5, les frais à la charge de l'armateur en cas de rapatriement devraient inclure au moins :

- a) le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement, conformément au paragraphe 6 du présent principe directeur;
- b) le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement;
- c) la rémunération et les indemnités depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement si cela est prévu par la législation nationale ou par les conventions collectives;
- d) le transport de 30 kilogrammes de bagages personnels du marin jusqu'à la destination de rapatriement;
- e) le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l'état de santé du marin lui permette de voyager jusqu'à sa destination de rapatriement.

4. Le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage ne devraient pas être déduits des congés payés que le marin a acquis.

5. L'armateur devrait continuer de supporter les frais de rapatriement jusqu'à ce que le marin soit débarqué à une destination fixée conformément au présent code, ou jusqu'à ce qu'il obtienne un emploi convenable à bord d'un navire se rendant à l'une de ces destinations.

6. Tout Membre devrait prévoir que l'armateur aura la responsabilité d'organiser le rapatriement par des moyens appropriés et rapides. Le transport aérien devrait être le mode normal de transport. Le Membre devrait prescrire les destinations vers lesquelles les gens de mer peuvent être rapatriés. Ces destinations devraient comprendre les pays avec lesquels les gens de mer seront réputés avoir des attaches effectives, y compris :

- a) le lieu où le marin a accepté de s'engager;
- b) le lieu stipulé par convention collective;

- ii. in geval van schipbreuk;

iii. ingeval de reder niet in staat is de wettelijke of contractuele verplichtingen als werkgever van de zeevarenden na te komen, wegens insolventie, verkoop van het schip, verandering in de registratie van het schip of in verband met een andere soortgelijke reden;

iv. ingeval het schip koers zet naar een oorlogsgebied, zoals omschreven in de nationale wet- of regelgeving of arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst, terwijl de zeevarende er niet mee instemt naar dat gebied te gaan; en

v. in het geval van beëindiging of onderbreking van het dienstverband van de zeevarende overeenkomstig een arbitraire uitspraak of een collectieve arbeidsovereenkomst of beëindiging van het dienstverband om een andere soortgelijke reden.

2. Bij de vaststelling van de maximumduur van tijdvakken van dienst aan boord waarna een zeevarende recht heeft op repatriëring, in overeenstemming met deze Code, dient rekening te worden gehouden met factoren die de werkomgeving van de zeevarende beïnvloeden. Elk Lid dient waar mogelijk de duur van deze tijdvakken te verkorten in het licht van technologische veranderingen en ontwikkelingen en kan zich laten leiden door de aanbevelingen ter zake die door de Gemengde Maritieme Commissie zijn opgesteld.

3. De kosten die een reder voor repatriëring ingevolge norm A2.5 moet dragen, zouden ten minste de volgende moeten omvatten :

- a) de reis naar de plaats van bestemming die is gekozen voor de repatriëring overeenkomstig paragraaf 6 van deze richtlijn;
- b) huisvesting en voeding vanaf het moment dat de zeevarenden het schip verlaten totdat zij de repatriëringsbestemming bereiken;
- c) loon en vergoedingen vanaf het moment dat de zeevarenden het schip verlaten totdat zij de repatriëringsbestemming bereiken, indien dit is voorzien in de nationale wet- of regelgeving of in collectieve arbeidsovereenkomsten;
- d) het vervoer van 30 kilo persoonlijke bagage van de zeevarenden naar de repatriëringsbestemming; en
- e) medische behandeling, indien nodig, tot de gezondheidstoestand van de zeevarenden het toelaat naar de repatriëringsbestemming te reizen.

4. De tijd doorgebracht in afwachting van de repatriëring en de reisduur zou niet in mindering mogen worden gebracht op betaald verlof dat de zeevarenden hebben opgebouwd.

5. Van reders zou moeten worden geëist dat zij de kosten van repatriëring blijven dekken totdat de betrokken zeevarenden aan wal zijn op een bestemming als in deze Code voorgeschreven of een geschikte betrekking krijgen aangeboden aan boord van een schip dat naar een van die bestemmingen vaart.

6. Elk Lid zou moeten eisen dat de reders door middel van geschikte en snelle middelen voor repatriëringsmogelijkheden zorgen. De gebruikelijke wijze van vervoer dient per vliegtuig te zijn. Het Lid dient de bestemmingen voor te schrijven waarnaar zeevarenden kunnen worden gerepatriëerd. De bestemmingen dienen de landen te omvatten waarmee zeevarenden geacht kunnen worden een wezenlijke binding te hebben, waaronder :

- a) de plaats waar de zeevarende instemde met de overeenkomst;
- b) de plaats die in de collectieve arbeidsovereenkomst is bepaald;

c) le pays de résidence du marin;

d) tout autre lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement.

7. Le marin devrait avoir le droit de choisir, parmi les destinations prescrites, le lieu vers lequel il doit être rapatrié.

8. Le droit au rapatriement peut expirer si le marin intéressé ne le revendique pas dans un délai raisonnable défini par la législation nationale ou les conventions collectives.

Principe directeur B2.5.2 — Mise en œuvre par les Membres

1. Toute l'assistance pratique possible devrait être apportée au marin resté dans un port étranger en attendant son rapatriement et, lorsqu'il tarde à être rapatrié, l'autorité compétente du port étranger devrait veiller à ce que le représentant consulaire ou le représentant local de l'État du pavillon et de l'État dont le marin est ressortissant ou de l'État où il réside en soient informés immédiatement.

2. Tout Membre devrait en particulier s'assurer que des arrangements satisfaisants existent :

a) pour que tout marin employé sur un navire battant pavillon d'un pays étranger soit rapatrié lorsqu'il est débarqué dans un port étranger pour une cause dont il n'est pas responsable :

i. soit vers le port d'engagement;

ii. soit vers un port de l'État dont il est ressortissant ou de l'État où il réside, selon le cas;

iii. soit vers tout autre port fixé par accord entre l'intéressé et le capitaine ou l'armateur, avec l'approbation de l'autorité compétente ou sous réserve d'autres garanties appropriées;

b) pour que tout marin employé sur un navire battant pavillon d'un pays étranger reçoive des soins médicaux et des prestations d'entretien lorsqu'il est débarqué dans un port étranger en raison d'une maladie ou d'un accident survenus, sans faute intentionnelle de sa part, au service du navire.

3. S'il apparaît qu'après avoir servi sur un navire pendant au moins quatre mois au cours de son premier voyage à l'étranger un marin de moins de 18 ans n'est pas apte à la vie en mer, il devrait avoir la possibilité d'être rapatrié, sans frais pour lui-même, du premier port de relâche qui s'y prête dans lequel se trouvent des services consulaires de l'État du pavillon du navire ou de l'État dont le jeune marin est ressortissant ou de l'État où il réside. Le rapatriement effectué dans les conditions ci-dessus ainsi que ses raisons devraient être notifiés aux autorités qui ont délivré le document ayant permis au jeune marin d'embarquer.

c) het land waarin de zeevarende zijn domicilie heeft; of

d) iedere andere plaats die gezamenlijk is overeengekomen bij het sluiten van de overeenkomst.

7. Zeevarenden zouden het recht moeten hebben uit de voorgeschreven bestemmingen de plaats te kiezen waarheen zij wensen te worden gerepatriëerd.

8. Het recht op repatriëring kan vervallen indien de betrokken zeevarenden daar binnen een redelijke termijn die moet worden vastgesteld in de nationale wet- of regelgeving of in collectieve arbeidsovereenkomsten geen aanspraak op maken.

Richtlijn B2.5.2 — Uitvoering door Leden

1. Aan gestrande zeevarenden, die in afwachting van hun repatriëring in een buitenlandse haven zijn achtergelaten, zou alle mogelijke praktische hulp moeten worden verleend en indien de repatriëring van een zeevarende vertraging ondervindt, zou de bevoegde overheid van de buitenlandse haven ervoor moeten zorgen dat de consulaire vertegenwoordiger of de lokale vertegenwoordiger van de vlaggenstaat alsmede de Staat waarvan de zeevarende de nationaliteit heeft of waar hij zijn domicilie heeft, naar gelang van het geval, daarvan onmiddellijk op de hoogte worden gesteld.

2. Elk Lid zou erop moeten letten of een behoorlijke regeling is getroffen :

a) voor de terugkeer van zeevarenden die tewerkgesteld zijn op een schip dat de vlag voert van een vreemd land en die in een buitenlandse haven aan wal worden gezet op grond van redenen waarvoor zij niet verantwoordelijk zijn :

i. naar de haven waar de betrokken zeevarende in dienst werd genomen; of

ii. naar een haven in het eigen land van de zeevarende waartoe de zeevarende behoort; of

iii. naar een andere tussen de zeevarende en de kapitein of reder overeengekomen haven, met de goedkeuring van de bevoegde overheid of met andere passende waarborgen;

b) voor medische zorg en nazorg voor zeevarenden tewerkgesteld op een schip dat de vlag van een vreemd land voert die in een buitenlandse haven aan wal worden gezet als gevolg van een ziekte of letsel tijdens de dienst op het schip hetgeen niet te wijten is aan hun eigen opzettelijk onjuist handelen.

3. Indien het, nadat jonge zeevarenden onder de leeftijd van 18 jaar gedurende ten minste vier maanden tijdens hun eerste buitenlandse reis op een schip hebben gediend, duidelijk wordt dat zij ongeschikt zijn voor het leven op zee, zouden zij in de gelegenheid moeten worden gesteld kosteloos te worden gerepatriëerd vanuit de eerste geschikte aanloophaven waar zich consulaire diensten bevinden van de vlaggenstaat, van de Staat waarvan de jonge zeevarende de nationaliteit heeft of waar hij zijn domicilie heeft. Elke zodanige repatriëring zou, met redenen omkleed, moeten worden medegedeeld aan de overheid die de papieren heeft afgegeven die de betrokken jonge zeevarende in staat stelden op zee te werk te worden gesteld.

Règle 2.6 — Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage

Objet : assurer que les gens de mer seront indemnisés en cas de perte du navire ou de naufrage

1. Les gens de mer ont droit à une indemnisation adéquate en cas de lésion, perte ou chômage découlant de la perte du navire ou du naufrage.

Norme A2.6 — Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage

1. Tout Membre prend des dispositions pour que, en cas de perte du navire ou de naufrage, l'armateur paie à chaque marin à bord une indemnité pour faire face au chômage résultant de la perte ou du naufrage.

2. Les dispositions du paragraphe 1 de la présente norme sont sans préjudice des autres droits que les gens de mer peuvent avoir en vertu de la législation nationale du Membre concerné en cas de pertes ou de lésions découlant de la perte du navire ou du naufrage.

Principe directeur B2.6 — Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage

Principe directeur B2.6.1 — Calcul de l'indemnité de chômage

1. L'indemnité due pour le chômage résultant de la perte du navire ou du naufrage devrait être payée pour tous les jours de la période effective de chômage du marin au taux du salaire payable en vertu du contrat d'engagement, mais le montant total de l'indemnité payable à chaque marin pourra être limité à deux mois de salaire.

2. Tout Membre devrait veiller à ce que les gens de mer puissent avoir recours, pour le recouvrement de ces indemnités, aux mêmes procédures légales que pour le recouvrement des arriérés de salaires gagnés pendant le service.

Règle 2.7 — Effectifs

Objet : faire en sorte que les gens de mer travaillent à bord de navires dotés d'effectifs suffisants pour assurer la sécurité, l'efficacité et la sûreté de l'exploitation des navires

1. Tout Membre exige que tous les navires battant son pavillon soient dotés d'un nombre suffisant de gens de mer employés à bord pour assurer la sécurité et l'efficacité de l'exploitation du navire, l'attention nécessaire étant accordée à la sûreté, quelles que soient les circonstances, compte tenu du souci d'éviter une trop grande fatigue aux gens de mer ainsi que de la nature et des conditions particulières du voyage.

Norme A2.7 — Effectifs

1. Tout Membre exige que tous les navires battant son pavillon aient à bord des effectifs suffisants pour assurer la sécurité et l'efficacité de l'exploitation des navires, l'attention nécessaire étant accordée à la sûreté. Tout navire doit avoir à bord un équipage suffisant, en nombre et en qualité, pour assurer la sécurité et la sûreté du navire et de son personnel, quelles que soient les

Voorschrift 2.6 — Schadeloosstelling voor zeevarenden in geval van verlies of zinken van het schip

Doel : Waarborgen dat zeevarenden worden vergoed wanneer een schip verloren is gegaan of is gezonken

1. Zeevarenden hebben recht op een passende schadeloosstelling ingeval van letsel, verlies of werkloosheid als gevolg van verlies of zinken van het schip.

Norm A2.6 — Vergoeding voor zeevarenden bij verlies of zinken van het schip

1. Elk Lid stelt regels op die waarborgen dat, in alle gevallen waarin het schip verloren gaat of zinkt, de reder aan elke zeevarende aan boord een schadeloosstelling betaalt wegens werkloosheid die uit verlies of zinken van het schip voortvloeit.

2. De in paragraaf 1 van deze norm bedoelde regels doen geen afbreuk aan eventuele andere rechten die een zeevarende kan hebben ingevolge het nationale recht van het betrokken Lid ingevolge verlies of letsel als gevolg van verlies of zinken van het schip.

Richtlijn B2.6 — Vergoeding voor zeevarenden bij verlies of zinken van het schip

Richtlijn B2.6.1 — Berekening van de schadeloosstelling voor werkloosheid

1. De uitkering voor werkloosheid die voortvloeit uit verlies of zinken van het schip zou moeten worden betaald voor de dagen gedurende welke de zeevarende daadwerkelijk werkloos blijft tot een bedrag gelijk aan het loon uit hoofde van de arbeidsovereenkomst, maar de totaal aan een zeevarende uit te keren schadeloosstelling mag echter beperkt blijven tot twee maandlonen.

2. Elk Lid zou ervoor moeten zorgdragen dat zeevarenden dezelfde rechtsmiddelen voor de aanspraak op deze schadeloosstellingen hebben als zij hebben voor de aanspraak op achterstallig loon die gedurende het dienstverband is verdiend.

Voorschrift 2.7 — Bemanning

Doel : Waarborgen dat zeevarenden werken aan boord van schepen met voldoende personeel voor de veilige, efficiënte en betrouwbare exploitatie van het schip

1. Elk Lid moet eisen dat alle schepen die zijn vlag voeren aan boord een voldoende aantal zeevarenden in dienst hebben om te waarborgen dat de schepen op veilige, efficiënte wijze en onder alle omstandigheden met voldoende zorg voor de beveiliging worden geëxploiteerd, met de nodige aandacht voor vermoeidheid van zeevarenden en de specifieke aard en omstandigheden van de reis.

Norm A2.7 — Bemanning

1. Elk Lid moet eisen dat alle schepen die zijn vlag voeren een voldoende aantal zeevarenden aan boord hebben om te waarborgen dat de schepen een veilige en efficiënte wijze en met de nodige aandacht voor de beveiliging worden geëxploiteerd. Elk schip moet zijn voorzien van een voldoende aantal gekwalificeerde bemanningsleden om, onder alle omstandigheden, de

conditions d'exploitation, conformément au document spécifiant les effectifs minima de sécurité ou à tout autre document équivalent établi par l'autorité compétente, et pour satisfaire aux normes de la présente convention.

2. Pour déterminer, approuver ou réviser les effectifs d'un navire, l'autorité compétente tient compte de la nécessité d'éviter ou de restreindre une durée du travail excessive afin d'assurer un repos suffisant et de limiter la fatigue, ainsi que des principes énoncés à ce sujet dans les instruments internationaux applicables, notamment ceux de l'Organisation maritime internationale.

3. Lorsqu'elle détermine les effectifs, l'autorité compétente tient compte de toutes les prescriptions de la règle 3.2 et de la norme A3.2 concernant l'alimentation et le service de table.

Principe directeur B2.7 — Effectifs

Principe directeur B2.7.1 — Règlement des différends

1. Tout Membre devrait instituer ou vérifier qu'il existe un mécanisme efficace pour instruire et régler les plaintes ou différends relatifs aux effectifs d'un navire.

2. Des représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer devraient participer, avec ou sans d'autres personnes ou autorités, au fonctionnement de ce mécanisme.

Règle 2.8 — Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer

Objet : promouvoir le développement des carrières et des aptitudes professionnelles ainsi que les possibilités d'emploi des gens de mer

1. Tout Membre doit avoir des politiques nationales visant à promouvoir l'emploi dans le secteur maritime et à encourager l'organisation des carrières et le développement des aptitudes professionnelles ainsi que l'amélioration des possibilités d'emploi des gens de mer domiciliés sur son territoire.

Norme A2.8 — Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer

1. Tout Membre doit avoir des politiques nationales propres à encourager le développement des carrières et des aptitudes professionnelles ainsi que les possibilités d'emploi des gens de mer, afin que le secteur maritime soit pourvu d'une main-d'œuvre stable et compétente.

2. Les politiques visées au paragraphe 1 de la présente norme ont pour but d'aider les gens de mer à renforcer leurs compétences, leurs qualifications et leurs possibilités d'emploi.

3. Tout Membre, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, fixe des objectifs clairs en matière d'orientation, d'éducation et de formation professionnelles des gens de mer dont les fonctions à bord du navire ont essentiellement trait à la sécurité de l'exploitation et de la navigation du navire, y compris en matière de formation continue.

veiligheid en de beveiliging van het schip en het personeel te waarborgen, in overeenstemming met het document inzake de minimum veiligheidsbemanning of een door de bevoegde overheid afgegeven gelijkwaardig document, en moet aan de normen van dit Verdrag voldoen.

2. Bij de vaststelling, goedkeuring of herziening van de bemanning moet de bevoegde overheid rekening houden met de noodzaak om buitensporige arbeidstijden te vermijden of tot een minimum te beperken, zorg te dragen voor voldoende rust en vermoeidheid te beperken, alsmede met de beginselen in de toepasselijke internationale instrumenten, in het bijzonder die van de Internationale Maritieme Organisatie, inzake de bemanning.

3. Bij de vaststelling van de bemanning moet de bevoegde overheid rekening houden met alle vereisten van voorschrift 3.2 en norm A3.2 die betrekking hebben op de voeding en catering.

Richtlijn B2.7 — Bemanning

Richtlijn B2.7.1 — Regeling van geschillen

1. Elk Lid zou doeltreffende systemen in stand moeten houden voor het onderzoeken en regelen van klachten of geschillen betreffende de bemanning op een schip, of zich ervan vergewissen dat dergelijke systemen in stand worden gehouden.

2. Vertegenwoordigers van organisaties van reders en zeevarenden zouden, al dan niet tezamen met andere personen of overheden, deel moeten nemen aan het functioneren van deze systemen.

Voorschrift 2.8 — Loopbaanontwikkeling en ontwikkeling van beroepsbekwaamheid en werkgelegenheidsperspectieven voor zeevarenden

Doel : Het bevorderen van loopbaanontwikkeling en ontwikkeling van beroepsbekwaamheid en van werkgelegenheidsperspectieven voor zeevarenden

1. Elk Lid moet nationaal beleid hebben ter bevordering van de werkgelegenheid in de maritieme sector en ter bevordering van loopbaanontwikkeling en ontwikkeling van beroepsbekwaamheid en ten behoeve van meer werkgelegenheidsperspectieven voor zeevarenden die op zijn grondgebied woonachtig zijn.

Norm 2.8 — Loopbaanontwikkeling en ontwikkeling van beroepsbekwaamheid en werkgelegenheidsperspectieven voor zeevarenden

1. Elk Lid moet nationaal beleid hebben dat de loopbaanontwikkeling en ontwikkeling van beroepsbekwaamheid en werkgelegenheidskansen voor zeevarenden bevordert, teneinde de maritieme sector te kunnen voorzien van voldoende en vakbekwame arbeidskrachten.

2. Het doel van het in paragraaf 1 van deze norm bedoelde beleid is zeevarenden te helpen hun vaardigheden, kwalificaties en werkgelegenheidskansen te vergroten.

3. Elk Lid stelt, na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden duidelijke doelen op voor beroepskeuzevoorlichting, scholing en opleiding van zeevarenden wier taken aan boord hoofdzakelijk betrekking hebben op de veilige exploitatie en navigatie van het schip, met inbegrip van permanente scholing.

Principe directeur B2.8 — Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer

Principe directeur B2.8.1 — Mesures tendant à promouvoir le développement des carrières et des aptitudes professionnelles ainsi que les possibilités d'emploi des gens de mer

1. Les mesures à prendre pour atteindre les objectifs énoncés dans la norme A2.8 pourraient notamment être les suivantes :

a) des accords sur le développement des carrières et la formation conclus avec un armateur ou une organisation d'armateurs;

b) des dispositions visant à promouvoir l'emploi grâce à l'établissement et à la tenue de registres ou de listes, par catégorie, de gens de mer qualifiés;

c) la promotion de possibilités, à bord et à terre, de perfectionnement professionnel des gens de mer afin de développer leurs aptitudes professionnelles et de les doter de compétences transférables, en vue de leur permettre de trouver un travail décent et de le garder, d'améliorer les perspectives d'emploi de chacun et de s'adapter aux évolutions de la technologie et des conditions du marché du travail dans le secteur maritime.

Principe directeur B2.8.2 — Registre des gens de mer

1. Lorsque des registres ou des listes régissent l'emploi des gens de mer, ces registres et ces listes devraient comprendre toutes les catégories professionnelles de gens de mer selon des modalités déterminées par la législation ou la pratique nationales ou les conventions collectives.

2. Les gens de mer inscrits sur un tel registre ou une telle liste devraient avoir priorité d'engagement pour la navigation.

3. Les gens de mer inscrits sur un tel registre ou une telle liste devraient se tenir prêts à travailler selon des modalités que la législation ou la pratique nationales ou les conventions collectives détermineront.

4. Dans la mesure où la législation nationale le permet, l'effectif des registres et des listes des gens de mer devrait être révisé périodiquement afin de le fixer à un niveau correspondant aux besoins du secteur maritime.

5. Lorsqu'une réduction de l'effectif d'un tel registre ou d'une telle liste devient nécessaire, toutes mesures utiles devraient être prises en vue d'en prévenir ou d'en atténuer les effets préjudiciables aux gens de mer, compte tenu de la situation économique et sociale du pays.

TITRE 3. LOGEMENT, LOISIRS, ALIMENTATION ET SERVICE DE TABLE

Règle 3.1 — Logement et loisirs

Objet : assurer que les gens de mer disposent à bord d'un logement et de lieux de loisirs décentes

1. Tout Membre veille à ce que les navires battant son pavillon fournissent et entretiennent pour les gens de mer travaillant et

Richtlijn B2.8 — Loopbaanontwikkeling en ontwikkeling van vaardigheden en werkgelegenheid voor zeevarenden

Richtlijn B2.8.1 — Maatregelen ter bevordering van loopbaanontwikkeling en ontwikkeling van beroepsbekwaamheid en werkgelegenheidsperspectieven voor zeevarenden

1. De in norm A2.8 vermelde doelen zouden onder meer kunnen worden bereikt door middel van een van de volgende maatregelen :

a) overeenkomsten met een reder of organisatie van reders, die voorzien in loopbaanontwikkeling en training van vaardigheden; of

b) regelingen ter bevordering van de werkgelegenheid door het opstellen en bijhouden van registers of lijsten, naar categorie, van gediplomeerde zeevarenden; of

c) het bevorderen van kansen, zowel aan boord als aan wal, voor verdere opleiding en scholing van zeevarenden ten behoeve van de ontwikkeling van vaardigheden en elders inzetbare bekwaamheden om te zorgen voor blijvend behoorlijk werk, de verbetering van de individuele werkgelegenheidskansen en te kunnen te blijven meegaan met de veranderende technologie en arbeidsmarktomstandigheden in de maritieme sector.

Richtlijn B2.8.2 — Register van zeevarenden

1. Wanneer voor de tewerkstelling van zeevarenden registers of lijsten worden gebruikt, zouden deze registers of lijsten alle beroepscategorieën zeevarenden moeten bevatten op een wijze vastgesteld door de nationale wetgeving of gebruiken of door collectieve arbeidsovereenkomsten.

2. Zeevarenden die in een dergelijk register of op een dergelijke lijst voorkomen, zouden voorrang moeten krijgen bij de tewerkstelling als zeevarende.

3. Van zeevarenden in een dergelijk register of op een dergelijke lijst zou moeten worden geëist dat zij beschikbaar zijn voor werkzaamheden op een wijze vastgesteld door de nationale wetgeving of gebruiken of door collectieve arbeidsovereenkomsten.

4. Voor zover de nationale wet- of regelgeving zulks toestaat, zou het aantal zeevarenden in dergelijke registers of op dergelijke lijsten periodiek moeten worden getoetst teneinde niveaus te bereiken die aansluiten op de behoeften van de maritieme sector.

5. Wanneer verlaging van het aantal zeevarenden in een dergelijk register of op een dergelijke lijst noodzakelijk wordt, zouden alle passende maatregelen moeten worden getroffen om nadelige effecten voor zeevarenden te voorkomen of tot een minimum te beperken, met inachtneming van de economische en sociale situatie van het desbetreffende land.

TITEL 3. HUISVESTING, ONTSPANNINGSVOORZIENINGEN, VOEDING EN CATERING

Voorschrift 3.1 — Huisvesting en ontspanningsvoorzieningen

Doel : Waarborgen dat zeevarenden behoorlijke huisvesting en ontspanningsvoorzieningen aan boord hebben

1. Elk Lid draagt er zorg voor dat voor zeevarenden die aan boord werken en/of wonen, van schepen die zijn vlag voeren

vivant à bord un logement et des lieux de loisirs décents afin de promouvoir leur santé et leur bien-être.

2. Les prescriptions du code mettant en œuvre la présente règle qui ont trait à la construction et à l'équipement des navires ne s'appliquent qu'aux navires construits à la date ou après la date d'entrée en vigueur de la présente convention pour le Membre concerné. Pour les navires construits avant cette date, les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans la convention (no 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, et la convention (no 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, continueront à s'appliquer, dans la mesure où elles étaient applicables avant cette date en vertu de la législation ou de la pratique du Membre concerné. Un navire est réputé avoir été construit à la date à laquelle sa quille a été posée ou lorsque sa construction se trouve à un stade équivalent.

3. Sauf disposition contraire expresse, toute prescription résultant d'un amendement au code concernant le logement des gens de mer et les lieux de loisirs ne s'appliquera qu'aux navires construits à la date ou après la date à laquelle l'amendement prendra effet pour le Membre concerné.

Norme A3.1 — Logement et loisirs

1. Tout Membre adopte une législation exigeant que les navires battant son pavillon :

a) respectent les normes minimales nécessaires pour garantir que les logements mis à la disposition des gens de mer travaillant ou vivant à bord soient sûrs, décents et conformes aux dispositions pertinentes de la présente norme;

b) soient soumis à des inspections visant à assurer le respect initial et permanent de ces normes.

2. Pour l'élaboration et l'application de la législation relative à la présente norme, l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées :

a) tient compte de la règle 4.3 et des dispositions correspondantes du code qui concernent la protection de la santé et de la sécurité ainsi que la prévention des accidents à la lumière des besoins spécifiques des gens de mer qui vivent et travaillent à bord des navires;

b) envisage dûment de suivre les principes directeurs énoncés dans la partie B du code.

3. Les inspections prescrites par la règle 5.1.4 ont lieu :

a) lors de la première immatriculation du navire ou lors d'une nouvelle immatriculation;

b) en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

4. L'autorité compétente veille avec un soin particulier à l'application des prescriptions de la présente convention concernant :

a) la taille des cabines et autres espaces de logement;

b) le chauffage et la ventilation;

c) le bruit et les vibrations ainsi que les autres facteurs ambiants;

behoorlijke huisvesting en ontspanningsvoorzieningen aanwezig zijn en in stand worden gehouden, op zodanige wijze dat de gezondheid en het welzijn van de zeevarenden bevorderd worden.

2. De vereisten in de Code ter uitvoering van deze norm die op de bouw en uitrusting van schepen betrekking hebben, zijn uitsluitend van toepassing op schepen gebouwd op of na de datum waarop dit Verdrag voor het desbetreffende Lid in werking treedt. Ten aanzien van schepen gebouwd vóór die datum blijven de vereisten met betrekking tot de bouw en uitrusting van schepen als vervat in het Verdrag betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (herzien), 1949 (Nr. 92), en het Verdrag betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (aanvullende bepalingen), 1970 (Nr. 133), van toepassing voor zover deze, voorafgaand aan die datum, van toepassing waren ingevolge de wet of gebruiken van het desbetreffende Lid. Een schip wordt geacht te zijn gebouwd op de datum waarop de kiel is gelegd of waarop de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt.

3. Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, is elk vereiste ingevolge een wijziging van de Code met betrekking tot het verschaffen van huisvesting en ontspanningsvoorzieningen uitsluitend van toepassing op schepen die zijn gebouwd op of na de datum van kracht wording van de wijziging voor het desbetreffende Lid.

Norm A3.1 — Huisvesting en ontspanningsvoorzieningen

1. Elk Lid moet wet- of regelgeving aannemen waarin wordt geëist dat schepen die zijn vlag voeren :

a) voldoen aan de minimumnormen om te waarborgen dat de huisvesting voor zeevarenden die aan boord werken en/of wonen, veilig, fatsoenlijk en in overeenstemming met de desbetreffende bepalingen van deze norm is; en

b) worden geïnspecteerd om te waarborgen dat die normen van meet af aan permanent worden nageleefd.

2. Bij de ontwikkeling en toepassing van de wet- of regelgeving ter uitvoering van deze norm is de bevoegde overheid, na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden, verplicht :

a) rekening te houden met voorschrift 4.3 en de bijbehorende bepalingen van de Code die betrekking hebben op de bescherming van de gezondheid en veiligheid en ongevallenpreventie, in het licht van de specifieke behoeften van zeevarenden die aan boord van schepen wonen en werken; en

b) voldoende aandacht te schenken aan de in Deel B van deze Code vervatte aanwijzingen.

3. De ingevolge voorschrift 5.1.4 vereiste inspecties moeten worden uitgevoerd wanneer :

a) een schip wordt geregistreerd of opnieuw wordt geregistreerd; of

b) de huisvesting voor zeevarenden op een schip ingrijpend is gewijzigd.

4. De bevoegde overheid schenkt bijzondere aandacht aan het garanderen van de implementatie van de vereisten van dit Verdrag die betrekking hebben op :

a) de grootte van de bemanningsverblijven en andere ruimten voor huisvesting;

b) verwarming en ventilatie;

c) geluid en trillingen en andere omgevingsfactoren;

- d) les installations sanitaires;
- e) l'éclairage;
- f) l'infirmerie.

5. L'autorité compétente de tout Membre veille à ce que les navires battant le pavillon de ce Membre observent, en ce qui concerne les installations de logement et les lieux de loisirs à bord, les normes minimales qui sont prévues aux paragraphes 6 à 17 de la présente norme.

6. En ce qui concerne les prescriptions générales relatives aux logements :

a) dans tous les locaux destinés au logement des gens de mer, la hauteur de l'espace libre doit être suffisante; elle ne doit pas être inférieure à 203 centimètres dans les locaux destinés au logement des gens de mer afin d'assurer une entière aisance de mouvement; l'autorité compétente peut autoriser une réduction, dans certaines limites, de la hauteur de l'espace libre dans tout ou partie de l'espace de ces locaux si elle juge que cette réduction :

- i. est raisonnable;
- ii. ne nuit pas au confort des gens de mer;

b) les logements doivent être convenablement isolés;

c) sur les navires autres que les navires à passagers, tels que définis à la règle 2 e) et f) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (Convention SOLAS), les cabines doivent être situées au-dessus de la ligne de charge, au milieu ou à l'arrière du navire, sauf dans des cas exceptionnels où elles peuvent être situées à l'avant du navire, parce qu'un autre emplacement ne serait pas envisageable compte tenu du type du navire, de ses dimensions ou du service auquel il est destiné mais en aucun cas au-delà de la cloison d'abordage;

d) sur les navires à passagers, et sur les navires spéciaux construits conformément aux dispositions du *Recueil de règles de sécurité applicables aux navires spéciaux* de l'OMI, 1983, et de ses versions ultérieures (dénommés ci-après «navires spéciaux»), l'autorité compétente peut, sous réserve que des dispositions satisfaisantes soient prises pour l'éclairage et la ventilation, permettre que les cabines soient installées au-dessous de la ligne de charge mais en aucun cas juste au-dessous des coursives de service;

e) les cabines ne doivent pas ouvrir directement sur les compartiments affectés à la cargaison, la salle des machines, les cuisines, les magasins, les séchoirs ou les installations sanitaires communes; les parties des cloisons séparant ces locaux des cabines, ainsi que les cloisons extérieures, doivent être convenablement construites en acier ou en tout autre matériau approuvé et être imperméables à l'eau et aux gaz;

f) les matériaux utilisés pour construire les cloisons intérieures, les panneaux et les revêtements, les sols et les raccords doivent être adaptés à leur usage et propres à garantir un environnement sans danger pour la santé;

g) les logements doivent être bien éclairés et des dispositifs suffisants doivent être prévus pour l'écoulement des eaux;

h) les installations prévues pour le logement, les loisirs et le service de table doivent être conformes aux prescriptions de la règle 4.3 et aux dispositions correspondantes du code qui ont trait à la protection de la santé et de la sécurité ainsi qu'à la prévention des accidents pour ce qui concerne la prévention du risque d'exposition à des niveaux nocifs de bruit et de vibrations et à d'autres facteurs ambiants ainsi qu'aux substances chimiques à

- d) sanitaire voorzieningen;
- e) verlichting; en
- f. ziekenverblijven.

5. De bevoegde overheid van elk Lid ziet erop toe dat schepen die zijn vlag voeren voldoen aan de minimumnormen voor huisvesting en ontspanningsvoorzieningen aan boord als vervat in paragraaf 6 tot en met 17 van deze norm.

6. Ten aanzien van algemene vereisten voor huisvesting :

a) moet er in alle verblijven voor de zeevarenden voldoende stahoogte zijn; de minimaal toegestane stahoogte voor alle verblijven, mag niet minder zijn dan 203 cm; de bevoegde overheid kan echter in bepaalde gevallen vermindering van deze hoogte voor bepaalde ruimten of gedeelten van ruimten toestaan wanneer zij ervan overtuigd is dat een dergelijke vermindering :

- i. redelijk is; en
- ii. het comfort voor de zeevarenden niet schaadt;

b) moeten de verblijven naar behoren zijn geïsoleerd;

c) moeten slaappleaatsen op andere schepen dan passagiersschepen, als omschreven in de onderdelen e) en f) van voorschrift 2 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van menselijke levens op zee, 1974, zoals gewijzigd (het «SOLAS-Verdrag'»), boven de waterlijn midscheeps of achteruit zijn gelegen, met dien verstande dat in uitzonderlijke gevallen, wanneer de grootte, het type of de beoogde dienst van het schip een andere ligging praktisch onmogelijk maakt, slaappleaatsen vooruit mogen zijn gelegen, maar nooit vóór het aanvaringsschot;

d) mag de bevoegde overheid op passagiersschepen, en op speciale schepen gebouwd in overeenstemming met de IMO *Veiligheidscode voor schepen voor bijzondere doeleinden*, 1983, en de volgende versies (hierna te noemen «schepen voor bijzondere doeleinden'»), op voorwaarde dat voldoende voorzieningen voor verlichting en ventilatie zijn getroffen, toestaan dat slaappleaatsen onder de waterlijn; doch in geen geval onmiddellijk onder werkgangen zijn gelegen;

e) mogen er vanuit laadruimen en machinekamers of vanuit kombuisen, opslagruimten, droogkamers of gemeenschappelijke sanitaire gedeelten geen directe openingen naar slaappleaatsen zijn; het gedeelte van een schot dat dergelijke ruimten van slaappleaatsen scheidt alsmede de buitenwanden dienen doelmatig te zijn vervaardigd van staal of van ander goedgekeurd materiaal en water- en gasdicht te zijn;

f) moeten de materialen die worden gebruikt voor de vervaardiging van de schotten in de verblijven, en de panelen en beplating, vloeren en aansluitingen voor hun doel geschikt zijn en bijdragen aan de waarborging van een gezonde omgeving;

g) moet worden gezorgd voor deugdelijke verlichting en voldoende middelen voor het afvoeren van water; en

h) moeten de verblijven en de ontspannings- en cateringvoorzieningen voldoen aan de vereisten van voorschrift 4.3, en aan daaraan gerelateerde bepalingen in de Code, inzake de bescherming van de gezondheid en veiligheid en de voorkoming van ongevallen, wat betreft de voorkoming van het risico van blootstelling aan gevaarlijke niveaus van geluid en trillingen en andere omgevingsfactoren en chemische stoffen aan boord van

bord des navires et pour garantir aux gens de mer un milieu de travail et un cadre de vie acceptables à bord.

7. En ce qui concerne la ventilation et le chauffage :

a) les cabines et les réfectoires doivent être convenablement ventilés;

b) tous les navires, hormis ceux qui naviguent régulièrement dans des zones où le climat tempéré ne l'exige pas, doivent être équipés d'un système de climatisation des logements des gens de mer, du local radio et de tout poste central de commande des machines;

c) l'aération de toutes les installations sanitaires doit se faire par communication directe avec l'air libre, indépendamment de toute autre partie des logements;

d) une installation de chauffage satisfaisante doit fournir la chaleur voulue, sauf à bord des navires qui naviguent exclusivement sous des climats tropicaux.

8. En ce qui concerne les prescriptions pour l'éclairage, sous réserve des aménagements particuliers éventuellement autorisés à bord des navires à passagers, les cabines et les réfectoires doivent être éclairés par la lumière naturelle et pourvus d'un éclairage artificiel adéquat.

9. Lorsque des cabines sont nécessaires à bord des navires, elles doivent répondre aux prescriptions suivantes :

a) sur les navires autres que les navires à passagers, chaque marin doit disposer d'une cabine individuelle; dans le cas des navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 ou des navires spéciaux, l'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations à cette prescription;

b) des cabines séparées doivent être mises à la disposition des hommes et des femmes;

c) les cabines doivent être d'une taille convenable et aménagées de manière à assurer un confort raisonnable et à en faciliter la bonne tenue;

d) chaque marin doit disposer en toute circonstance de sa propre couchette;

e) les dimensions intérieures des couchettes ne doivent pas être inférieures à 198 centimètres sur 80 centimètres;

f) la superficie par occupant des cabines des gens de mer à une seule couchette ne doit pas être inférieure à :

i. 4,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000;

ii. 5,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 mais inférieure à 10 000;

iii. 7 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000;

g) cependant, pour permettre l'aménagement de cabines à une seule couchette à bord des navires d'une jauge brute inférieure à 3 000, des navires à passagers et des navires spéciaux, l'autorité compétente peut autoriser une superficie plus réduite;

schepen, en de verschaffing van een aanvaardbare woon- en werkomgeving voor zeevarenden aan boord van schepen.

7. Ten aanzien van de vereisten met betrekking tot ventilatie en verwarming :

a) moeten slaap- en eetverblijven doeltreffend worden geventileerd;

b) moeten schepen, met uitzondering van die welke regelmatig worden ingezet op een vaart waarbij gematigde klimatologische omstandigheden zulks niet vereisen, zijn uitgerust met luchtkoel-systeem voor de verblijven van zeevarenden, voor elke gescheiden radiokamer en voor elke centrale controlekamer voor machines;

c) moeten alle sanitaire ruimten over voorzieningen beschikken voor ventilatie naar de open lucht, onafhankelijk van elk ander deel van het verblijf; en

d) moet, behoudens op schepen die uitsluitend varen in de tropen, worden gezorgd voor doelmatige verwarming door middel van een deugdelijk verwarmingssysteem.

8. Gelet op de vereisten qua verlichting moeten slaap- en eetverblijven, onder voorbehoud van bijzondere regelingen die op passagiersschepen kunnen zijn toegestaan, met daglicht verlicht zijn en met voldoende kunstlicht kunnen worden verlicht.

9. Wanneer slaappleaatsen aan boord van schepen vereist zijn, gelden de volgende vereisten voor slaappleaatsen :

a) op schepen anders dan passagiersschepen moet worden voorzien in een individueel slaappleaats voor elke zeevarende; in het geval van schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 3000 ton of schepen voor bijzondere doeleinden, kunnen voor dit vereiste ontheffingen worden verleend door de bevoegde overheid, na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden;

b) voor mannen en vrouwen moeten afzonderlijke slaappleaatsen worden verschaft;

c) de slaappleaatsen moeten voldoende groot zijn en naar behoren zijn uitgerust om een redelijk comfort te waarborgen en de netheid te bevorderen;

d) elke zeevarende moet onder alle omstandigheden over een eigen bed kunnen beschikken;

e) de minimumafmetingen van een bed moeten binnenwerks ten minste 198 bij 80 cm bedragen;

f) het vloeroppervlak in de slaappleaatsen voor zeevarenden met één bed mag niet minder zijn dan :

i. 4,5 vierkante meter op schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 3000 ton;

ii. 5,5 vierkante meter op schepen met een brutotonnenmaat van 3000 ton of meer, doch minder dan 10 000 ton;

iii. 7 vierkante meter op schepen met een brutotonnenmaat van 10 000 ton of meer;

g) echter, teneinde te voorzien in slaappleaatsen met één enkel bed op schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 3000 ton, op passagiersschepen en op schepen voor bijzondere doeleinden, mag de bevoegde overheid een geringer vloeroppervlak toestaan;

h) sur les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 autres que les navires à passagers et les navires spéciaux, les cabines peuvent être occupées par deux marins au maximum. La superficie de ces cabines ne doit pas être inférieure à 7 mètres carrés;

i) à bord des navires à passagers et des navires spéciaux, la superficie des cabines des gens de mer qui n'exercent pas les fonctions d'officier ne doit pas être inférieure à :

- i. 7,5 mètres carrés pour les cabines de deux personnes;
- ii. 11,5 mètres carrés pour les cabines de trois personnes;
- iii) 14,5 mètres carrés pour les cabines de quatre personnes;

j) sur les navires spéciaux, les cabines peuvent être occupées par plus de quatre personnes. La superficie par occupant de ces cabines ne doit pas être inférieure à 3,6 mètres carrés;

k) sur les navires autres que les navires à passagers et les navires spéciaux, la superficie par occupant des cabines destinées aux gens de mer qui exercent les fonctions d'officier, lorsque ceux-ci ne disposent pas d'un salon particulier ou d'un bureau, ne doit pas être inférieure à :

- i. 7,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000;
- ii. 8,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 mais inférieure à 10 000;
- iii. 10 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000;

l) sur les navires à passagers et les navires spéciaux, la superficie par occupant des cabines destinées aux gens de mer qui exercent les fonctions d'officier, lorsque ceux-ci ne disposent pas d'un salon particulier ou d'un bureau, ne doit pas être inférieure à 7,5 mètres carrés pour les officiers subalternes et à 8,5 mètres carrés pour les officiers supérieurs. On entend par officiers subalternes les officiers au niveau opérationnel et par officiers supérieurs les officiers chargés de la gestion;

m) le capitaine, le chef mécanicien et le second capitaine doivent disposer d'une pièce contiguë à leur cabine qui leur servira de salon particulier ou de bureau ou d'un espace équivalent. L'autorité compétente peut exempter de cette obligation les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées;

n) pour chaque occupant, le mobilier doit comprendre une armoire à vêtements d'une contenance minimale de 475 litres et un tiroir ou un espace équivalent d'au moins 56 litres. Si le tiroir est incorporé dans l'armoire, le volume minimal combiné de celle-ci doit être de 500 litres. Elle doit être pourvue d'une étagère et son utilisateur doit pouvoir la fermer à clé afin de préserver sa vie privée;

o) chaque cabine doit être pourvue d'une table ou d'un bureau, de modèle fixe, rabattable ou à coulisse, et de sièges confortables suivant les besoins.

10. En ce qui concerne les prescriptions pour les réfectoires :

a) les réfectoires doivent être séparés des cabines et situés aussi près que possible de la cuisine. L'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, exempter de cette obligation les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000;

h) op schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 3000 ton, anders dan passagiersschepen en schepen voor bijzondere doeleinden, mogen de slaappleaatsen worden gebruikt door ten hoogste twee zeevarenden; het vloeroppervlak van deze slaappleaatsen mag niet minder bedragen dan 7 vierkante meter;

i) op passagiersschepen en schepen voor bijzondere doeleinden mag het vloeroppervlak van de slaappleaatsen voor zeevarenden die geen taken als scheepsofficier verrichten, niet minder zijn dan :

- i. 7,5 vierkante meter in vertrekken waar twee personen verblijven;
- ii. 11,5 vierkante meter in vertrekken waar drie personen verblijven;
- iii. 14,5 vierkante meter in vertrekken waar vier personen verblijven;

j) op schepen voor bijzondere doeleinden mogen in slaappleaatsen meer dan vier personen verblijven; het vloeroppervlak van deze slaappleaatsen mag niet minder bedragen dan 3,6 vierkante meter per persoon;

k) op schepen anders dan passagiersschepen en schepen voor bijzondere doeleinden mag het vloeroppervlak van de slaappleaatsen voor zeevarenden die taken als scheepsofficier verrichten, wanneer geen privé zit- of dagverblijf aanwezig is, per persoon niet minder bedragen dan :

- i. 7,5 vierkante meter op schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 3000 ton;
- ii. 8,5 vierkante meter op schepen met een brutotonnenmaat van 3000 ton of meer, doch minder dan 10 000 ton;
- iii. 10 vierkante meter op schepen met een brutotonnenmaat van 10 000 ton of meer;

l) op passagiersschepen en schepen voor bijzondere doeleinden mag het vloeroppervlak voor zeevarenden die taken als scheepsofficier verrichten, wanneer geen privé zit- of dagverblijf aanwezig is, per persoon voor onderofficieren niet minder bedragen dan 7,5 vierkante meter en voor officieren niet minder dan 8,5 vierkante meter; junior officieren worden geacht op operationeel niveau te fungeren, en senior officieren op managementniveau;

m) de kapitein, de hoofdwerktuigkundige en de eerste stuurman hebben, naast hun slaappleaatsen, een aangrenzend zitverblijf, een dagverblijf of een gelijkwaardige aanvullende ruimte; schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 3000 ton kunnen door de bevoegde overheid van dit vereiste worden vrijgesteld, na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden;

n) voor elke gebruiker moet het meubilair een ruime kledingkast omvatten (ten minste 475 liter) en een lade of gelijkwaardige ruimte van ten minste 56 liter; indien de lade in de kledingkast is geïntegreerd, moet het totale volume van de kledingkast ten minste 500 liter bedragen; de kledingkast moet zijn voorzien van een plank en moet door de gebruiker kunnen worden afgesloten teneinde de privacy te waarborgen;

o) elk slaappleaats moet zijn voorzien van een tafel of bureau van een vast, uitklapbaar of uitschuifbaar type, zo nodig voorzien van een comfortabele zitplaats.

10. Vanwege de vereisten voor eetverblijven :

a) moeten eetverblijven gescheiden van de slaappleaatsen zijn geplaatst en zo dicht bij de kombuis als praktisch gezien mogelijk is; schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 3000 ton mogen door de bevoegde overheid van deze vereiste worden vrijgesteld, na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden; en

b) les réfectoires doivent être d'une taille et d'un confort suffisants et être convenablement meublés et aménagés, y compris en ce qui concerne la possibilité de se procurer des boissons en tout temps, compte tenu du nombre de gens de mer susceptibles de les utiliser à un moment donné. Des réfectoires séparés ou communs sont prévus s'il y a lieu.

11. En ce qui concerne les prescriptions pour les installations sanitaires :

a) tous les gens de mer doivent avoir commodément accès à des installations sanitaires à bord répondant à des normes minimales de santé et d'hygiène et à des normes raisonnables de confort, des installations séparées étant prévues pour les hommes et pour les femmes;

b) il doit y avoir des installations sanitaires aisément accessibles de la passerelle de navigation et de la salle des machines ou situées près du poste de commande de cette salle; l'autorité compétente peut exempter les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 de cette obligation après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées;

c) à bord de tout navire, il y a lieu de prévoir en un endroit approprié au minimum des toilettes, un lavabo et une baignoire ou une douche, ou les deux, pour chaque groupe de six personnes ou moins qui ne disposent pas d'installations personnelles;

d) sauf sur les navires à passagers, chaque cabine doit être équipée d'un lavabo alimenté en eau douce courante, chaude et froide, sauf lorsqu'il en existe un dans le cabinet de toilette attenant;

e) à bord des navires à passagers effectuant normalement des voyages d'une durée ne dépassant pas quatre heures, l'autorité compétente peut envisager des dispositions spéciales ou une réduction du nombre d'installations sanitaires requises;

f) tous les points d'eau affectés aux soins de propreté doivent être alimentés en eau douce courante, chaude et froide.

12. En ce qui concerne les prescriptions pour l'infirmerie, tout navire embarquant 15 marins ou plus et affecté à un voyage d'une durée de plus de trois jours dispose d'une infirmerie distincte réservée à des fins exclusivement médicales. L'autorité compétente peut accorder des dérogations à cette disposition en ce qui concerne les navires affectés à la navigation côtière. Lors de l'approbation de l'infirmerie, l'autorité compétente doit s'assurer qu'elle est facile d'accès par tous les temps et que ses occupants sont confortablement logés et peuvent recevoir rapidement les soins nécessaires.

13. Des installations de blanchisserie convenablement situées et aménagées doivent être prévues.

14. A bord de tous les navires, les gens de mer doivent pouvoir avoir accès en dehors de leurs heures de service à un ou plusieurs emplacements sur un pont découvert; cet espace doit avoir une superficie suffisante, compte tenu des dimensions du navire et du nombre de gens de mer à bord.

15. Tous les navires doivent disposer de bureaux séparés ou d'un bureau commun au navire pour le service du pont et pour celui des machines; l'autorité compétente peut exempter de cette obligation les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

16. Les navires touchant régulièrement des ports infestés de moustiques doivent être équipés en conséquence selon les prescriptions de l'autorité compétente.

b) moeten eetverblijven voldoende groot en comfortabel zijn en deugdelijk zijn gemeubileerd en uitgerust (met inbegrip van doorlopend beschikbare restauratievoorzieningen), gebaseerd op het aantal zeevarenden dat er waarschijnlijk gelijktijdig gebruik van zal maken; naar gelang van het geval moet worden voorzien in gescheiden of gezamenlijke eetverblijven.

11. Vanwege de vereisten voor sanitaire voorzieningen :

a) moeten alle zeevarenden eenvoudig toegang hebben tot de sanitaire voorzieningen op het schip, die moeten voldoen aan de minimumnormen voor gezondheid en hygiëne en aan redelijke normen qua comfort, met afzonderlijke sanitaire voorzieningen voor mannen en vrouwen;

b) moeten er vanaf de navigatiebrug en de machinekamer of in de nabijheid van de controlekamer en de machinekamer gemakkelijk toegankelijke sanitaire voorzieningen zijn; schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 3000 ton mogen door de bevoegde overheid van dit vereiste worden vrijgesteld na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden;

c) moet op alle schepen op een geschikte plaats zijn voorzien in ten minste één wc, een wastafel en een bad en/of douche per zes personen of minder, die niet beschikken over eigen voorzieningen;

d) moet, met uitzondering van passagiersschepen, in elk slaapplek een wastafel met warm en koud stromend zoetwater zijn aangebracht, behoudens wanneer een dergelijke wastafel zich in de aanwezige privé badkamer bevindt;

e) mag de bevoegde overheid ten aanzien van passagiersschepen die in de regel reizen van ten hoogste vier uur maken, bijzondere voorzieningen of beperking van het aantal benodigde voorzieningen in overweging nemen; en

f) moet in alle wasgelegenheden warm en koud stromend zoetwater beschikbaar zijn.

12. Ten aanzien van de vereisten voor ziekenverblijven moet aan boord van schepen met 15 of meer zeevarenden aan boord die reizen maken van langer dan drie dagen een afzonderlijk ziekenverblijf aanwezig zijn, dat uitsluitend voor medische doeleinden mag worden gebruikt; de bevoegde overheid kan dit vereiste versoepelen voor schepen in de kustvaart; bij de goedkeuring van ziekenverblijven aan boord moet de bevoegde overheid erop toezien dat de verblijven, onder alle weersomstandigheden, gemakkelijk toegankelijk zijn, een comfortabel onderkomen aan de patiënten bieden, en bevorderlijk zijn voor het vlot verlenen van de nodige zorg aan de patiënten.

13. Er moeten gunstig geplaatste en naar behoren uitgeruste wasvoorzieningen aanwezig zijn.

14. Alle schepen moeten op het open dek één of meerdere ruimten hebben die toegankelijk zijn voor de zeevarenden die geen dienst hebben; deze ruimten moeten gelet op de grootte van het schip en het aantal zeevarenden aan boord voldoende oppervlak hebben.

15. Alle schepen moeten zijn uitgerust met afzonderlijke bureaus of een gemeenschappelijk bureau voor gebruik door het dek- en machinekamerpersoneel; schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 3000 ton mogen door de bevoegde overheid van deze vereiste worden vrijgesteld na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden.

16. Schepen die regelmatig op door muggen geteisterde havens varen, moeten zijn uitgerust met de daartoe door de bevoegde overheid vereiste voorzieningen.

17. Des installations, commodités et services de loisirs appropriés, adaptés aux besoins particuliers des gens de mer qui doivent vivre et travailler à bord des navires, sont mis à la disposition de tous les gens de mer à bord, en tenant compte des dispositions de la règle 4.3 et des dispositions correspondantes du code qui ont trait à la protection de la santé et de la sécurité et à la prévention des accidents.

18. L'autorité compétente doit exiger que des inspections fréquentes soient menées à bord des navires par le capitaine ou sous son autorité, de façon à ce que le logement des gens de mer soit maintenu en bon état d'entretien et de propreté et offre des conditions d'habitabilité décentes. Les résultats de chaque inspection sont consignés par écrit et sont disponibles pour consultation.

19. Dans le cas des navires où il y a lieu de tenir compte, sans qu'il en résulte de discrimination, des intérêts des gens de mer ayant des pratiques religieuses et sociales différentes et distinctes, l'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations, appliquées équitablement, aux dispositions de la présente norme, à condition qu'il n'en résulte pas une situation qui, dans l'ensemble, serait moins favorable que celle qui aurait découlé de l'application de ladite norme.

20. Tout Membre peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, exempter des prescriptions des dispositions de la présente norme énumérées ci-dessous les navires d'une jauge brute inférieure à 200 lorsque cela est raisonnable, en tenant compte de la taille du navire et du nombre de personnes à bord :

a) paragraphes 7 b), 11 d) et 13;

b) paragraphe 9 f) et h) à l), uniquement en ce qui concerne la superficie.

21. Des dérogations aux prescriptions de la présente norme ne seront possibles que dans les cas expressément prévus dans ladite norme et seulement dans des circonstances particulières où des motifs solides peuvent être invoqués pour les justifier et sous réserve de protéger la santé et la sécurité des gens de mer.

Principe directeur B3.1 — Logement et loisirs

Principe directeur B3.1.1 — Conception et construction

1. Les cloisons extérieures des cabines et des réfectoires devraient assurer une isolation adéquate. Les encaissements des machines, ainsi que les cloisons qui limitent les cuisines ou les autres locaux dégagant de la chaleur, devraient être convenablement calorifugés lorsque cette chaleur pourrait incommoder dans les logements et les coursives adjacents. Des dispositions devraient également être prises pour assurer une protection contre les effets de la chaleur dégagée par les canalisations de vapeur ou d'eau chaude, ou les deux.

2. Les cabines, les réfectoires, les salles de récréation et les coursives situées à l'intérieur du logement de l'équipage devraient être convenablement isolés de façon à éviter toute condensation ou toute chaleur excessive.

3. Les cloisons et les plafonds devraient être faits d'un matériau dont la surface puisse aisément être maintenue en état de propreté. Il faudrait éviter tout type de construction susceptible d'abriter de la vermine.

17. Ten behoeve van alle zeevarenden moet aan boord geschikte ontspanningsvoorzieningen en diensten voor zeevarenden beschikbaar zijn, teneinde tegemoet te komen aan de bijzondere behoeften van zeevarenden die op schepen moeten wonen en werken, met inachtneming van voorschrift 4.3 en de daarmee verband houdende bepalingen van de overeenstemmende Code met betrekking tot de bescherming van de gezondheid en veiligheid en ongevalpreventie.

18. De bevoegde overheid vereist dat er aan boord van schepen frequent inspecties worden verricht door of onder gezag van de kapitein, om te waarborgen dat de huisvesting van zeevarenden proper en fatsoenlijk bewoonbaar is en in een goede staat van onderhoud wordt gehouden. Het resultaat van elke inspectie moet worden opgetekend en ter inzage beschikbaar zijn.

19. In het geval van schepen waar men — zonder dat zulks tot discriminatie leidt — rekening moet houden met de belangen van zeevarenden met uiteenlopende gewoonten van godsdienstige en sociale aard, kan de bevoegde overheid — na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden — billijk geachte alternatieve toepassingen toestaan van het bepaalde in deze norm, op voorwaarde dat er geen toepassingen ontstaan die uiteindelijk minder gunstig zijn dan de situatie die het gevolg zou zijn van de toepassing van deze norm.

20. Elk Lid kan, na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden, wanneer dit redelijk is, schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 200 ton — met inachtneming van de grootte van het schip en het aantal personen aan boord — vrijstellen van de vereisten van de volgende bepalingen van deze norm :

a) paragrafen 7, b), 11, d), en 13; en

b) paragrafen 9, f) en h) tot en met l), uitsluitend ten aanzien van vloeroppervlakte.

21. Eventuele uitzonderingen met betrekking tot de vereisten van deze norm mogen uitsluitend worden gemaakt wanneer deze in deze norm uitdrukkelijk zijn toegestaan en uitsluitend voor bijzondere omstandigheden waarbij dergelijke vrijstellingen duidelijk kunnen worden gerechtvaardigd op basis van gegronde gronden en onverminderd de bescherming van de gezondheid en veiligheid van de zeevarenden.

Richtlijn B3.1 — Huisvesting en ontspanningsvoorzieningen

Richtlijn B3.1.1 — Ontwerp en bouw

1. Buitenwanden van slaap- en eetverblijven zouden voldoende moeten zijn geïsoleerd. Alle machinekamerschachten en alle eindschotten van kombuizen en andere ruimten waarin warmte wordt opgewekt, zouden voldoende moeten zijn geïsoleerd, wanneer de mogelijkheid bestaat dat warmte uitstraling naar de aangrenzende verblijven of gangen kan ontstaan. Ook zouden maatregelen moeten worden getroffen om te zorgen voor bescherming tegen warmte uitstraling van stoom en/of heet water dienstleidingen.

2. Slaap- en eetverblijven, ontspanningsruimten en gangen die deel uitmaken van de huisvesting zouden voldoende moeten zijn geïsoleerd teneinde condensatie of te hoge temperaturen te voorkomen.

3. De wanden en plafonds zouden vervaardigd moeten zijn van materiaal waarvan het oppervlak gemakkelijk kan worden schoongehouden. Constructies waarin zich gemakkelijk ongedierte kan nestelen, zouden niet moeten worden gebruikt.

4. Les cloisons et plafonds des cabines et réfectoires devraient pouvoir être maintenus aisément en état de propreté et devraient être d'une couleur claire, résistante et non toxique.

5. Les matériaux et le mode de construction des revêtements de pont dans tout local affecté au logement des gens de mer devraient être approuvés; ces revêtements devraient être antidérapants et imperméables à l'humidité, et leur maintien en état de propreté devrait être aisé.

6. Lorsque les revêtements de pont sont en matière composite, le raccordement avec les parois devrait être profilé de manière à éviter les fentes.

Principe directeur B3.1.2 — Ventilation

1. Le système de ventilation des cabines et des réfectoires devrait être réglable de façon à maintenir l'air dans des conditions satisfaisantes et à en assurer une circulation suffisante par tous les temps et sous tous les climats.

2. Les systèmes de climatisation, qu'ils soient de type individuel ou central, devraient être conçus de façon :

a) à maintenir l'atmosphère à une température et à un degré d'humidité relative satisfaisants par rapport aux conditions atmosphériques extérieures, à assurer un renouvellement d'air suffisant dans tous les locaux climatisés, à tenir compte des caractéristiques particulières de l'exploitation en mer et à ne pas produire de vibrations ou de bruits excessifs;

b) à faciliter l'entretien et la désinfection afin de prévenir ou contrôler la propagation des maladies.

3. La force motrice nécessaire pour faire fonctionner le système de climatisation et les autres systèmes de ventilation prévus aux paragraphes ci-dessus du présent principe directeur devrait être disponible pendant tout le temps où les gens de mer habitent ou travaillent à bord et quand les circonstances l'exigent. Toutefois, il n'est pas nécessaire d'utiliser à cette fin une source d'énergie de secours.

Principe directeur B3.1.3 — Chauffage

1. L'installation de chauffage du logement des gens de mer devrait fonctionner pendant tout le temps où les gens de mer habitent ou travaillent à bord et quand les circonstances l'exigent.

2. A bord de tout navire où doit exister une installation de chauffage, celui-ci devrait être assuré par l'eau chaude, l'air chaud, l'électricité, la vapeur ou un moyen équivalent. Toutefois, dans la zone réservée au logement, la vapeur ne devrait pas être utilisée pour la transmission de la chaleur. L'installation de chauffage devrait être en mesure de maintenir dans le logement des gens de mer la température à un niveau satisfaisant dans les conditions normales de temps et de climat que le navire est susceptible de rencontrer en cours de navigation. L'autorité compétente devrait prescrire les conditions à réaliser.

3. Les radiateurs et autres appareils de chauffage devraient être placés et, si nécessaire, protégés de manière à éviter le risque d'incendie et à ne pas constituer une source de danger ou d'inconfort pour les occupants des locaux.

4. De wanden en plafonds van slaap- en eetverblijven zouden gemakkelijk moeten kunnen worden schoongehouden en licht van kleur te zijn met een duurzame niet-giftige afwerklaag.

5. De vloeren en plafonds in alle verblijven voor zeevarenden zouden van goedgekeurd materiaal moeten zijn en op een goedgekeurde wijze zijn vervaardigd en een slin plaats vanrij oppervlak hebben dat ondoordringbaar is voor vocht en gemakkelijk schoon te houden is.

6. Wanneer de vloeren van composietmateriaal zijn vervaardigd, zouden de verbindingen met de wanden afgerond moeten zijn teneinde spleten te voorkomen.

Richtlijn B3.1.2 — Ventilatie

1. Het ventilatiesysteem voor slaap- en eetvertrekken zou zodanig moeten worden geregeld dat de luchtkwaliteit voldoende blijft en voldoende luchtbeweging onder alle weers- en klimaatomstandigheden wordt gewaarborgd.

2. Luchtkoelsysteem, ongeacht of deze van het centrale of individuele type zijn, zouden zodanig moeten zijn ontworpen dat :

a) de lucht ten opzichte van de luchtcondities buiten op een goede temperatuur en relatieve luchtvochtigheid wordt gehouden, voldoende luchtverversing wordt gewaarborgd in alle van luchtkoelsysteem voorziene ruimten, rekening wordt gehouden met de bijzondere kenmerken van activiteiten op zee en geen buitensporige geluiden of trillingen worden geproduceerd; en

b) de apparatuur gemakkelijk kan worden gereinigd en gedesinfecteerd om de verspreiding van ziekten te voorkomen of te beheersen.

3. Wanneer zeevarenden aan boord wonen of werken en de omstandigheden zulks vereisen, zou er te allen tijde elektriciteit voor het luchtkoelsysteem en andere hulpmiddelen voor ventilatie als vereist in de voorgaande paragraaf van deze richtlijn aanwezig moeten te zijn. Deze elektriciteit behoeft evenwel niet afkomstig te zijn van een noodvoorziening.

Richtlijn B3.1.3 — Verwarming

1. Het verwarmingssysteem van de verblijven van zeevarenden zou te allen tijde in werking moeten zijn wanneer zeevarenden aan boord wonen of werken en de omstandigheden het gebruik ervan vereisen.

2. Aan boord van alle schepen waar een verwarmingssysteem vereist is, zou de verwarming door middel van heet water, warme lucht, elektriciteit, stoom of soortgelijk middel moeten geschieden. In de verblijven zou evenwel geen stoom mogen worden gebruikt als middel voor warmteoverdracht. Het verwarmingssysteem zou de temperatuur in de verblijven van de zeevarenden bij normale weers- en klimaatomstandigheden zoals deze te verwachten zijn op de vaart die het schip uitvoert, op een bevredigende hoogte dienen te kunnen houden. De bevoegde overheid zou de desbetreffende normen moeten voorschrijven.

3. Radiatoren en overige verwarmingsapparaten zouden zodanig geplaatst en, waar nodig, afgeschermd moeten zijn, dat brandgevaar en gevaar of ongemak voor de gebruikers van het verblijf wordt vermeden.

Principe directeur B3.1.4 — Éclairage

1. Tout navire devrait être pourvu d'une installation permettant d'éclairer à l'électricité le logement des gens de mer. S'il n'existe pas à bord deux sources indépendantes de production d'électricité, un éclairage supplémentaire de secours devrait être fourni au moyen de lampes ou d'appareils d'éclairage de modèle approprié.
2. Dans les cabines, une lampe de lecture électrique devrait être placée à la tête de chaque couchette.
3. Des normes appropriées d'éclairage naturel et artificiel devraient être établies par l'autorité compétente.

Principe directeur B3.1.5 — Cabines

1. Les couchettes devraient être aménagées de manière à assurer le plus grand confort possible au marin et au partenaire qui l'accompagne éventuellement.
2. Lorsque cela est raisonnable et réalisable, compte tenu des dimensions du navire, de l'activité à laquelle il est affecté et de son agencement, les cabines devraient être conçues et équipées avec un cabinet de toilette comportant des toilettes, afin d'assurer un confort raisonnable à leurs occupants et d'en faciliter la bonne tenue.
3. Pour autant que cela est réalisable, les cabines devraient être réparties de façon à séparer les quarts et à éviter que des personnes qui travaillent le jour et des personnes assurant les quarts ne partagent une même cabine.
4. Les membres du personnel de maistrance ne devraient pas être logés plus de deux par cabine.
5. Pour autant que cela est réalisable, il faudrait envisager de faire bénéficier le second mécanicien de la disposition figurant au paragraphe 9 m) de la norme A3.1.
6. L'espace occupé par les couchettes, les armoires, les commodes et les sièges devrait être compris dans le calcul de la superficie. Les espaces exigus ou de forme irrégulière qui n'augmentent pas effectivement l'espace disponible pour circuler et qui ne peuvent être utilisés pour y placer des meubles ne devraient pas être compris dans ce calcul.
7. La superposition de plus de deux couchettes devrait être interdite. Dans le cas où des couchettes sont placées le long de la muraille du navire, il devrait être interdit de superposer des couchettes à l'endroit où un hublot est situé au-dessus d'une couchette.
8. Lorsque des couchettes sont superposées, la couchette inférieure ne devrait pas être placée à moins de 30 centimètres du plancher; la couchette supérieure devrait être disposée à mi-hauteur environ entre le fond de la couchette inférieure et le dessous des barrots de plafond.
9. Le cadre d'une couchette et, le cas échéant, la planche de roulis devraient être d'un matériau approuvé, dur, lisse et non susceptible de se corroder ou d'abriter de la vermine.
10. Les cadres tubulaires éventuellement utilisés pour la construction des couchettes devraient être totalement fermés et ne pas comporter de perforations qui pourraient offrir un accès à la vermine.

Richtlijn B3.1.4 — Verlichting

1. Aan boord van alle schepen zou in de verblijven voor zeevarenden elektrische verlichting moeten zijn aangebracht. Wanneer er geen twee onafhankelijke elektriciteitsbronnen voor verlichting aanwezig zijn, zouden doeltreffend geconstrueerde lampen of andere verlichtingsmiddelen voor noodgevallen moeten zijn aangebracht.
2. In de slaappleaatsen zou aan het hoofdeinde van elk bed een elektrische leeslamp moeten zijn aangebracht.
3. De bevoegde overheid zou passende normen voor daglicht en kunstmatige verlichting moeten vaststellen.

Richtlijn B3.1.5 — Slaappleaatsen

1. Aan boord zouden geschikte bedden aanwezig moeten zijn, die het de zeevarende en een eventuele partner die de zeevarende vergezelt zo comfortabel mogelijk maken.
2. Wanneer de grootte van het schip, de activiteit waarvoor het wordt ingezet en de inrichting ervan zulks redelijk en praktisch uitvoerbaar maken, zouden slaappleaatsen zodanig moeten worden ontworpen en uitgerust met een privé badkamer, inclusief wc, dat zij de gebruikers een redelijke mate van comfort bieden en de netheid wordt bevorderd.
3. Voor zover praktisch uitvoerbaar zouden de slaappleaatsen van zeevarenden zodanig moeten zijn ingericht dat de wachten afgescheiden zijn en de zeevarenden die overdag werken geen verblijf delen met zeevarenden die de wacht lopen.
4. Van zeevarenden die taken als onderofficier verrichten zouden er niet meer dan twee personen in een slaappleaats mogen worden ondergebracht.
5. Overwogen zou moeten worden om de in paragraaf 9 m) van norm A3.1. bedoelde voorziening, indien praktisch uitvoerbaar, ook voor de tweede werktuigkundige uit te breiden.
6. De ruimte die wordt ingenomen door slaappleaatsen en kastjes, ladekasten en zitplaatsen zou in de maten van het vloeroppervlak moeten zijn inbegrepen. Kleine of onregelmatig gevormde ruimten die niet daadwerkelijk iets toevoegen aan de voor vrije beweging beschikbare ruimte en die niet kunnen worden gebruikt voor het installeren van meubilair zouden buiten beschouwing moeten worden gelaten.
7. Er zouden niet meer dan twee bedden boven elkaar mogen worden opgesteld; indien bedden langs de boord van het schip worden geplaatst, zou er slechts een enkele rij moeten zijn wanneer een patrijspoort zich boven een bed bevindt.
8. Het onderste bed zou, wanneer de bedden twee hoog zijn opgesteld, ten minste 30 cm boven de vloer moeten liggen; de bovenste bed zou ongeveer in het midden tussen de onderzijde van het onderste bed en de onderzijde van de dekbalken moeten zijn geplaatst.
9. Het bedstel en eventueel de zijwanden zouden moeten zijn vervaardigd van goedgekeurd materiaal, dat hard en glad moet zijn, niet snel mag roesten en waarin zich geen ongedierte kan nestelen.
10. Indien voor de bedstellen buizen worden gebruikt, zouden deze geheel gesloten moeten zijn en geen openingen te hebben waardoor ongedierte naar binnen zou kunnen komen.

11. Chaque couchette devrait être pourvue d'un matelas confortable avec sommier ou d'un matelas-sommier combiné. Le matelas et son rembourrage devraient être d'une matière approuvée. Il ne faudrait pas utiliser pour le rembourrage des matelas une matière de nature à abriter de la vermine.

12. Lorsque des couchettes sont superposées, un fond imperméable à la poussière devrait être fixé en dessous du sommier à ressorts de la couchette supérieure.

13. Le mobilier devrait être construit en un matériau lisse et dur, non susceptible de se déformer ou de se corroder.

14. Les hublots des cabines devraient être garnis de rideaux ou d'un équivalent.

15. Chaque cabine devrait être pourvue d'un miroir, de petits placards pour les articles de toilette, d'une étagère à livres et d'un nombre suffisant de patères.

Principe directeur B3.1.6 — Réfectoires

1. Les réfectoires peuvent être communs ou séparés. La décision en la matière devrait être prise après consultation des représentants des gens de mer et des armateurs et sous réserve de l'approbation de l'autorité compétente. Il faudrait tenir compte de facteurs tels que les dimensions du navire et les diverses caractéristiques culturelles, religieuses ou sociales des gens de mer.

2. Dans le cas où des réfectoires distincts doivent être installés pour les gens de mer, des réfectoires distincts devraient être prévus pour :

- a) le capitaine et les officiers;
- b) le personnel de maistrance et autres gens de mer.

3. A bord des navires autres que les navires à passagers, la superficie des réfectoires à l'usage des gens de mer ne devrait pas être inférieure à 1,5 mètre carré par place assise prévue.

4. A bord de tous les navires, les réfectoires devraient être pourvus de tables et de sièges appropriés, fixes ou amovibles, en nombre suffisant pour le plus grand nombre de gens de mer susceptibles de les utiliser en même temps.

5. Les installations suivantes devraient être utilisables à tout moment lorsque les gens de mer sont à bord :

- a) un réfrigérateur d'un accès commode et d'une capacité suffisante pour le nombre de personnes utilisant le ou les réfectoires;
- b) des installations permettant de disposer de boissons chaudes;
- c) des installations de distribution d'eau fraîche.

6. Une installation convenable pour le lavage des ustensiles de table ainsi que des placards suffisants pour y ranger ces ustensiles devraient être prévus lorsque les offices qui peuvent exister ne sont pas directement accessibles des réfectoires.

7. Le dessus des tables et des sièges devrait être d'une matière résistant à l'humidité.

11. Elke slaappleaats zou moeten zijn voorzien van een comfortabel matras met ondermatras of een gecombineerd matras, met inbegrip van een spiraalbodem of springverenmatras. Het matras en de gebruikte vulling zouden van goedgekeurde materialen moeten zijn vervaardigd. Materialen waarin zich gemakkelijk ongedierte kan nestelen zouden niet als vulling mogen worden gebruikt.

12. Wanneer een bed boven een ander is gelegen, zou een bodem, die geen stof doorlaat, onder het ondermatras of de spiraalbodem van het bovenste bed moeten worden aangebracht.

13. De meubels zouden van glad, hard materiaal moeten zijn vervaardigd dat niet kan vervormen of roesten.

14. De slaappleaatsen zouden moeten zijn voorzien van gordijnen of een vergelijkbare voorziening voor de patrijspoorten.

15. Slaappleaatsen zouden met een spiegel, kleine bergplaatsen voor toiletbenodigdheden, een boekenrek en een voldoende aantal kledinghaken moeten zijn uitgerust.

Richtlijn B3.1.6 — Eetverblijven

1. De eetverblijven kunnen gemeenschappelijk of gescheiden zijn. Het besluit hierover zou moeten worden genomen na overleg met de vertegenwoordigers van zeevarenden en reders en onder voorbehoud van goedkeuring door de bevoegde overheid. Rekening zou moeten worden gehouden met factoren als de grootte van het schip en de uiteenlopende culturele, godsdienstige en sociale behoeften van de zeevarenden.

2. Wanneer er afzonderlijke eetverblijven moeten zijn voor zeevarenden, zouden er afzonderlijke eetverblijven moeten zijn voor :

- a) de kapitein en de officieren; en
- b) de onderofficieren en overige zeevarenden.

3. Op schepen andere dan passagiersschepen zou het vloeroppervlak van de eetverblijven voor zeevarenden niet minder mogen zijn dan 1,5 m² per persoon van de geplande zitplaatsen.

4. Op alle schepen zouden de eetverblijven moeten zijn voorzien van tafels en goedgekeurde zitplaatsen, vastgezet of verplaatsbaar, voldoende voor het grootste aantal zeevarenden dat er mogelijk tegelijkertijd gebruik van zal maken.

5. Wanneer zeevarenden aan boord zijn, zou het volgende te allen tijde beschikbaar moeten zijn :

- a) een koelkast, die zich op een gemakkelijk toegankelijke plaats dient te bevinden en groot genoeg is voor het aantal personen dat van het eetverblijf of de eetverblijven gebruik maakt;
- b) voorzieningen voor het serveren van warme dranken; en
- c) voorzieningen voor het serveren van gekoeld water.

6. Indien de eventueel aanwezige bijkeukens niet in verbinding staan met de eetverblijven, zou voldoende kastuimte aanwezig moeten zijn voor het opbergen van eetgerei alsmede een geschikte gelegenheid voor het reinigen daarvan.

7. De bovenzijde van de tafels en stoelen zouden van vochtwerend materiaal moeten zijn.

Principe directeur B3.1.7 — Installations sanitaires

1. Les lavabos et les baignoires devraient être de dimensions suffisantes et d'un matériau approuvé, à surface lisse, non susceptible de se fissurer, de s'écailler ou de se corroder.

2. Toutes les toilettes devraient être d'un modèle approuvé et pourvues d'une chasse d'eau puissante ou d'un autre moyen d'évacuation adéquat, tel qu'un système d'aspiration, en état constant de fonctionnement et à commande individuelle.

3. Les installations sanitaires destinées à être utilisées par plusieurs personnes devraient être conformes à ce qui suit :

a) les revêtements de sol devraient être d'un matériau durable approuvé, imperméable à l'humidité; ils devraient être pourvus d'un système efficace d'écoulement des eaux;

b) les parois devraient être en acier ou en tout autre matériau approuvé et être étanches sur une hauteur d'au moins 23 centimètres à partir du plancher;

c) les locaux devraient être suffisamment éclairés, chauffés et aérés;

d) les toilettes devraient être situées en un endroit aisément accessible des cabines et des points d'eau affectés aux soins de propreté, mais elles devraient en être séparées; elles ne devraient pas donner directement sur les cabines ni sur un passage qui constituerait seulement un accès entre cabines et toilettes; toutefois, cette dernière disposition ne devrait pas s'appliquer aux toilettes situées entre deux cabines dont le nombre total d'occupants ne dépasse pas quatre;

e) lorsque plusieurs toilettes sont installées dans un même local, elles devraient être suffisamment encloses pour assurer l'intimité.

4. Le matériel mis à la disposition des gens de mer pour la lessive devrait comprendre :

a) des machines à laver;

b) des machines à sécher le linge ou des locaux de séchage convenablement chauffés et ventilés;

c) des fers à repasser et des planches à repasser ou des appareils équivalents.

Principe directeur B3.1.8 — Infirmerie

1. L'infirmerie devrait être conçue de manière à faciliter les consultations et l'administration des premiers soins ainsi qu'à contribuer à prévenir la propagation des maladies infectieuses.

2. L'entrée, les couchettes, l'éclairage, la ventilation, le chauffage et l'installation d'eau devraient être aménagés de manière à assurer le confort et à faciliter le traitement des occupants.

3. Le nombre de couchettes à installer dans l'infirmerie devrait être prescrit par l'autorité compétente.

4. Les occupants de l'infirmerie devraient disposer, pour leur usage exclusif, d'installations sanitaires qui fassent partie de l'infirmerie elle-même ou soient situées à proximité immédiate de celle-ci. Ces installations sanitaires devraient comprendre au minimum des toilettes, un lavabo, une baignoire ou une douche.

Richtlijn B3.1.7 — Sanitaire ruimten

1. Wastafels en baden zouden van voldoende afmetingen moeten zijn en vervaardigd te zijn van goedgekeurd materiaal met een glad oppervlak dat niet onderhevig is aan scheuren, afbladeren of roesten.

2. Alle wc's zouden van een goedgekeurd model moeten zijn, met een krachtige doorspoelvoorziening of een ander geschikt middel voor doorspoelen, zoals lucht, dat of die steeds beschikbaar moet zijn en voor elke wc afzonderlijk moet kunnen worden gebruikt.

3. Sanitaire ruimten bestemd voor meer dan één persoon zouden moeten voldoen aan de volgende eisen :

a) de vloeren zouden van goedgekeurd duurzaam, vochtwerend materiaal moeten zijn en te zijn voorzien van een behoorlijke waterafvoer;

b) schotten zouden van staal of ander goedgekeurd materiaal en waterdicht tot ten minste 23 cm boven het dekniveau moeten zijn;

c) de ruimte dient voldoende verlicht, verwarmd en geventileerd te zijn;

d) de wc's zouden op een gemakkelijk bereikbare plaats, doch afgescheiden van slaappleaatsen en wasgelegenheden moeten zijn gelegen, zonder directe toegang uit de slaappleaatsen of uit de gang tussen de slaappleaatsen en toiletten, waarnaar geen andere toegang voert, met dien verstande dat dit geen betrekking heeft op wc's in ruimtes tussen twee slaappleaatsen, die tezamen voor ten hoogste vier zeevarenden bestemd zijn; en

e) indien meer dan een wc in dezelfde ruimte aanwezig is, zouden deze voldoende moeten zijn afgeschermd teneinde de privacy te waarborgen.

4. De ten behoeve van de zeevarenden aangebrachte wasvoorzieningen zouden het volgende moeten omvatten :

a) wasmachines;

b) wasdrogers of deugdelijk verwarmde en geventileerde droogkamers; en

c) strijkijzers en strijkplanken of gelijkwaardige voorzieningen.

Richtlijn B3.1.8 — Ziekenverblijven

1. De ziekenverblijven zouden zodanig moeten zijn ontworpen dat overleg en het verlenen van eerste hulp worden vergemakkelijkt en het verspreiden van besmettelijke ziekten wordt voorkomen.

2. De toegang, de bedden, de verlichting, de ventilatie, de verwarming en de watervoorziening zouden zo moeten zijn ingericht dat zij het comfort van degenen die er zijn ondergebracht waarborgen en hun behandeling makkelijk maken.

3. Het vereiste aantal bedden in het ziekenverblijf zou moeten worden voorgeschreven door de bevoegde overheid.

4. Sanitaire voorzieningen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik door degenen die in het ziekenverblijf zijn opgenomen, zouden deel uit moeten maken van het ziekenverblijf of in de onmiddellijke nabijheid ervan gelegen te zijn. Deze sanitaire voorzieningen zouden ten minste moeten bestaan uit een wc, een wastafel en een bad of douche.

Principe directeur B3.1.9 — Autres installations

1. Lorsque des installations séparées sont prévues pour permettre au personnel du service des machines de se changer, celles-ci devraient être :

- a) situées à l'extérieur de la salle des machines, mais aisément accessibles de celle-ci;
- b) équipées d'armoires individuelles, ainsi que de baignoires ou de douches, ou des deux, et de lavabos, alimentés en eau douce courante, chaude et froide.

Principe directeur B3.1.10 — Articles de literie, ustensiles de table et articles divers

1. Tout Membre devrait envisager d'appliquer les principes suivants :

- a) des articles de literie et des ustensiles de table en bon état de propreté devraient être fournis par l'armateur à tous les gens de mer, qui les utiliseront à bord pendant qu'ils seront au service du navire et qui, aux dates spécifiées par le capitaine et lorsqu'ils cesseront d'être au service du navire, devront les rendre;
- b) la literie devrait être de bonne qualité. Les assiettes, les gobelets et autres ustensiles de table devraient être d'une matière approuvée et se prêtant à un nettoyage facile;
- c) des serviettes de toilette, du savon et du papier hygiénique devraient être fournis par l'armateur à tous les gens de mer.

Principe directeur B3.1.11 — Installations de loisirs et dispositions concernant le courrier et les visites à bord des navires

1. Il faudrait réexaminer fréquemment les installations et services de loisirs afin d'assurer qu'ils soient adaptés aux besoins des gens de mer, compte tenu de l'évolution de la technique et des conditions d'exploitation et de toute autre nouveauté dans le secteur des transports maritimes.

2. Les installations de loisirs devraient au minimum être équipées d'une bibliothèque et des moyens nécessaires pour lire et pour écrire et, si possible, de jeu.

3. Lors de l'établissement des plans concernant les installations de loisirs, l'autorité compétente devrait envisager l'installation d'une cantine.

4. Lorsque cela est réalisable, il faudrait aussi envisager de fournir gratuitement aux gens de mer :

- a) un fumoir;
- b) la possibilité de regarder la télévision et d'écouter la radio;
- c) la possibilité de regarder des films, dont le stock devrait être suffisant pour la durée du voyage et, le cas échéant, être renouvelé à des intervalles raisonnables;
- d) des articles de sport, y compris du matériel de culture physique, des jeux de table et des jeux de pont;
- e) lorsque cela est approprié, des moyens de pratiquer la natation;

Richtlijn B3.1.9 — Overige voorzieningen

1. Wanneer voorzien is in afzonderlijke kleedruimtes voor personeel dat in machinekamers werkzaam is, zouden deze :

- a) geplaatst moeten zijn buiten de machinekamer, maar gemakkelijk toegankelijk zijn; en
- b) uitgerust moeten zijn met individuele kledingkastjes alsmede met baden en/of douches en wastafels met warm en koud stromend zoetwater.

Richtlijn B3.1.10 — Beddengoed, eetgerei en diverse bepalingen

1. Elk Lid zou moeten overwegen de volgende beginselen toe te passen :

- a) schoon beddengoed en eetgerei zouden door de reder aan alle zeevarenden moeten worden verstrekt voor gebruik aan boord gedurende de dienst op het schip, en deze zeevarenden zouden verantwoordelijk moeten zijn voor de teruggave ervan op de door de kapitein aangegeven tijdstippen en na beëindiging van de dienst op het schip;
- b) beddengoed zou van goede kwaliteit moeten zijn en bordes, bekens en ander eetgerei zouden van een goedgekeurd materiaal moeten zijn dat gemakkelijk kan worden gereinigd; en
- c) de reder zou moeten zorgen voor handdoeken, zeep en toiletpapier voor alle zeevarenden.

Richtlijn B3.1.11 — Ontspanningsvoorzieningen en regelingen voor post en bezoek aan boord

1. De ontspanningsvoorzieningen en -diensten zouden regelmatig moeten worden geïnspecteerd om te waarborgen dat ze blijven voldoen aan de veranderende behoeften van de zeevarenden ten gevolge van ontwikkelingen in de techniek en de exploitatie en andere ontwikkelingen in de scheepvaart.

2. Meubilair voor ontspanningsvoorzieningen zou ten minste moeten bestaan uit een boekenkast en voorzieningen voor lezen, schrijven en, indien praktisch uitvoerbaar, gezelschapsspellen.

3. Bij de planning van ontspanningsvoorzieningen zou de bevoegde overheid de plaatsing van een kantine moeten overwegen.

4. Ook zou overwogen moeten worden de zeevarenden kosteloos, waar praktisch uitvoerbaar, van de volgende voorzieningen te voorzien :

- a) een rookkamer;
- b) de mogelijkheid om televisie te kijken en radio-uitzendingen te beluisteren;
- c) de vertoning van films, waarvan er voor de duur van de reis voldoende aanwezig zouden moeten zijn en, die zo nodig, met redelijke tussenpozen worden vervangen;
- d) sportvoorzieningen met inbegrip van materiaal voor lichamelijke oefeningen, tafelspelen en dekspelen;
- e) waar mogelijk, gelegenheid tot zwemmen;

f) une bibliothèque contenant des ouvrages de caractère professionnel et autre, en quantité suffisante pour la durée du voyage, et dont le stock devrait être renouvelé à des intervalles raisonnables;

g) des moyens de réaliser des travaux d'artisanat pour se détendre;

h) des appareils électroniques tels que radios, télévisions, magnétoscopes, lecteurs de CD/DVD, ordinateurs, logiciels, magnétophones à cassettes;

i) s'il y a lieu, des bars pour les gens de mer, à moins que cela ne soit contraire aux habitudes nationales, religieuses ou sociales;

j) un accès raisonnable à des communications téléphoniques avec la terre ainsi qu'à des services de messagerie électronique et à Internet, s'il y a lieu, le cas échéant pour un tarif raisonnable.

5. Tout devrait être mis en œuvre pour que le courrier des gens de mer soit acheminé dans les conditions les plus sûres et les plus rapides possible. Des efforts devraient aussi être envisagés pour éviter que les gens de mer n'aient à payer des frais supplémentaires lorsque le courrier leur est réexpédié par suite de circonstances indépendantes de leur volonté.

6. Des mesures devraient être envisagées pour garantir, sous réserve de la législation nationale ou internationale applicable, que, chaque fois que cela est possible et raisonnable, les gens de mer obtiennent rapidement l'autorisation de recevoir leur partenaire ou leurs parents et amis à bord de leur navire à titre de visiteurs quand celui-ci se trouve au port. Ces mesures devraient tenir compte des autorisations requises à des fins de sûreté.

7. La possibilité d'autoriser les gens de mer à être accompagnés de leur partenaire de temps à autre lors d'un voyage devrait être prise en considération, lorsque cela est possible et raisonnable. Les partenaires devraient être munis d'une assurance adéquate couvrant les risques d'accident et de maladie; l'armateur devrait accorder aux gens de mer tout son concours pour contracter cette assurance.

Principe directeur B3.1.12 — Prévention du bruit et des vibrations

1. Les installations pour le logement, les loisirs et le service de table devraient être situées aussi loin que possible des machines, du compartiment de l'appareil à gouverner, des treuils du pont, des installations de ventilation, de chauffage et de climatisation, ainsi que des autres machines et appareils bruyants.

2. Des matériaux insonorisants ou d'autres matériaux adaptés absorbant le bruit devraient être utilisés pour la construction et la finition des parois, des plafonds et des ponts à l'intérieur des espaces bruyants, ainsi que des portes automatiques propres à assurer une isolation phonique des locaux abritant des machines.

3. La salle des machines et les autres locaux abritant des machines devraient être dotés, lorsque cela est réalisable, de postes centraux de commande insonorisés à l'usage du personnel de la salle des machines. Les postes de travail tels que l'atelier devraient être isolés, dans la mesure du possible, pour éviter le bruit général de la salle des machines, et des mesures devraient être prises pour réduire le bruit du fonctionnement des machines.

4. Les niveaux de bruit autorisés dans les postes de travail et les locaux d'habitation devraient être conformes aux directives internationales de l'OIT relatives aux niveaux d'exposition, y compris celles figurant dans le recueil de directives pratiques du

f) een bibliotheek met vakliteratuur en andere boeken, waarvan er voldoende zouden moeten zijn voor de duur van de reis en die met redelijke tussenpozen worden vervangen;

g) faciliteiten voor creatieve bezigheden ter ontspanning;

h) elektronische apparatuur zoals radio, televisie, videorecorders, DVD/CD-speler, personal computer en software en cassette-recorder/-speler;

i) indien van toepassing, bars aan boord voor zeevarenden, tenzij dit in strijd is met nationale, godsdienstige of sociale gebruiken; en

j) redelijke toegang tot een telefoonverbinding tussen schip en vasteland, en e-mail- en internetfaciliteiten, waar aanwezig, en de daaraan verbonden gebruikskosten moeten redelijk zijn.

5. Al het mogelijke zou moeten worden gedaan om het versturen van post voor zeevarenden zo betrouwbaar en snel mogelijk te doen geschieden. Voorts zou getracht moeten worden te vermijden dat zeevarenden strafport moeten betalen wanneer de post door omstandigheden buiten hun schuld moet worden doorgezonden.

6. Maatregelen zouden moeten worden overwogen om te waarborgen dat, onder voorbehoud van eventuele van toepassing zijnde nationale of internationale wet- of regelgeving, aan zeevarenden telkens wanneer dit mogelijk en redelijk is, snel toestemming wordt verleend om hun partners, familieleden en vrienden aan boord te ontvangen wanneer hun schip in de haven ligt. Bij dergelijke maatregelen zou rekening moeten worden gehouden met eventueel vereisten op gebied van beveiliging.

7. Wanneer dat mogelijk en redelijk is, zou overwogen moeten worden zeevarenden toe te staan zich tijdens reizen af en toe te laten vergezellen door hun partners. De partner zou voldoende verzekerd moeten zijn tegen ongevallen en ziekte; de reder zou de zeevarende alle mogelijke medewerking moeten geven bij het sluiten van een dergelijke verzekering.

Richtlijn B3.1.12 — Voorkoming van geluid en trillingen

1. De verblijven voor huisvesting en de voorzieningen voor ontspanning, voeding en catering zouden zo ver als praktisch mogelijk verwijderd moeten zijn van de motoren, stuurmachines, deklieren, ventilatie-, verwarmings- en luchtkoelsysteemapparatuur en andere machines en apparaten die veel geluid produceren.

2. Bij de bouw en afwerking van wanden, plafonds en dekken binnen de ruimten waarin geluid wordt geproduceerd, zouden geluidsisolerende of andere geschikte geluidsabsorberende materialen moeten worden gebruikt, alsmede zelfsluitende en geluidsisolerende deuren voor machinekamers.

3. Machinekamers en andere machineruimten zouden, overal waar praktisch uitvoerbaar, moeten worden voorzien van geluidsdichte centrale controlekamers voor het machinekamerpersoneel. Werkruimten, zoals de machinewerkplaats, zouden voor zover praktisch uitvoerbaar moeten worden geïsoleerd van de algemene geluiden van de machinekamer en er zouden maatregelen moeten worden getroffen om de geluidsniveaus tijdens het draaien van de machines te verlagen.

4. De limieten voor geluidsniveaus voor werk- en woonruimtes zouden in overeenstemming moeten zijn met de internationale richtlijnen inzake blootstellingsniveaus van de Internationale Arbeidsorganisatie, met inbegrip van die vervat in de *Omgevings-*

BIT intitulé *Les facteurs ambiants sur le lieu de travail*, 2001, et, le cas échéant, aux normes de protection particulières recommandées par l'Organisation maritime internationale, ainsi qu'à tout texte modificatif ou complémentaire ultérieur relatif aux niveaux de bruit acceptables à bord des navires. Un exemplaire des instruments applicables, en anglais ou dans la langue de travail du navire, devrait être conservé à bord et être à la disposition des gens de mer.

5. Le logement, les lieux de loisirs et le service de table ne devraient pas être exposés à des vibrations excessives.

Règle 3.2 — Alimentation et service de table

Objet : assurer aux gens de mer une alimentation de bonne qualité, y compris l'eau potable, servie dans des conditions d'hygiène réglementées

1. Tout Membre doit veiller à ce que les navires qui battent son pavillon transportent à bord et fournissent de la nourriture et de l'eau potable d'une qualité appropriée, dont la valeur nutritionnelle et la quantité répondent aux besoins des personnes à bord, en tenant compte de leurs appartenances culturelles et religieuses différentes.

2. Les gens de mer à bord d'un navire sont nourris gratuitement jusqu'à la fin de leur engagement.

3. Les gens de mer employés comme cuisiniers de navire chargés de la préparation des repas doivent posséder la formation et les qualifications requises pour ce poste.

Norme A3.2 — Alimentation et service de table

1. Tout Membre doit adopter une législation ou d'autres mesures visant à garantir des normes minimales en ce qui concerne la quantité et la qualité de l'alimentation et de l'eau potable ainsi que des normes relatives au service de table pour les repas servis aux gens de mer à bord des navires qui battent son pavillon et doit, par des activités éducatives, faire connaître les normes visées au présent paragraphe et en promouvoir l'application.

2. Tout Membre veille à ce que les navires qui battent son pavillon observent les normes minimales suivantes :

a) un approvisionnement suffisant en vivres et en eau potable, d'une valeur nutritive, d'une qualité et d'une variété satisfaisantes, compte tenu du nombre de gens de mer à bord, de leur religion et de leurs habitudes culturelles en matière alimentaire ainsi que de la durée et de la nature du voyage;

b) un aménagement et un équipement du service de cuisine et de table qui permettent de fournir aux gens de mer des repas convenables, variés et nutritifs, préparés et servis dans des conditions d'hygiène satisfaisantes;

c) un personnel de cuisine et de table convenablement formé ou ayant reçu l'instruction nécessaire.

3. Les armateurs veillent à ce que les gens de mer engagés comme cuisinier de navire soient formés, qualifiés et reconnus compétents pour le poste conformément aux dispositions de la législation du Membre concerné.

4. Les prescriptions visées au paragraphe 3 de la présente norme incluent la nécessité de suivre avec succès un cours de formation agréé ou reconnu par l'autorité compétente, portant sur

factoren op de werkplaats, 2001, en, waar van toepassing de specifieke bescherming als aanbevolen door de Internationale Maritieme Organisatie, en met eventuele latere instrumenten tot wijziging en aanvulling voor aanvaardbare geluidsniveaus aan boord van schepen. Een afschrift van de desbetreffende akten in het Engels of in de werktalen van het schip zou aan boord aanwezig en voor de zeevarenden toegankelijk moeten zijn.

5. De voorzieningen voor huisvesting, ontspanning of catering zouden niet aan extreme trillingen mogen blootstaan.

Voorschrift 3.2 — Voeding en catering

Doel : Waarborgen dat zeevarenden toegang hebben tot voeding en drinkwater van goede kwaliteit en verstrekt onder gereguleerde hygiënische omstandigheden

1. Elk Lid moet erop toezien dat de schepen die zijn vlag voeren levensmiddelen en drinkwater aan boord hebben en serveren waarvan de kwaliteit, voedingswaarde en hoeveelheid voldoende zijn voor de behoeften op het schip en dat hierbij rekening wordt gehouden met uiteenlopende culturele en godsdienstige achtergronden.

2. Tijdens het dienstverband wordt aan zeevarenden aan boord van een schip kosteloos voeding verstrekt.

3. Zeevarenden die als scheepskok zijn aangesteld en verantwoordelijk zijn voor de bereiding van levensmiddelen moeten voor hun functie aan boord de nodige opleiding en kwalificaties hebben.

Norm A3.2 — Voeding en catering

1. Elk Lid neemt wet- of regelgeving of andere maatregelen aan teneinde minimumnormen vast te stellen voor de hoeveelheid en kwaliteit van voeding en drinkwater en voor de normen voor maaltijden die aan zeevarenden worden verstrekt op schepen die zijn vlag voeren, en ontplooit voorlichtingsactiviteiten ter bevordering van de bewustwording en de uitvoering van de in deze paragraaf genoemde normen.

2. Elk Lid ziet erop toe dat schepen die zijn vlag voeren aan de volgende minimumnormen voldoen :

a) de voorraden levensmiddelen en water die, gelet op het aantal zeevarenden aan boord, hun godsdienstige voorschriften en culturele gebruiken ten aanzien van voeding en de duur en de aard van de reis, qua hoeveelheid, voedingswaarde, kwaliteit en variatie betreft, voldoende zijn;

b) de organisatie en uitrusting van de cateringafdeling moeten zodanig zijn dat aan de zeevarenden goede, gevarieerde en voedzame maaltijden kunnen worden verstrekt die onder hygiënische omstandigheden worden bereid en geserveerd; en

c) het cateringpersoneel moet naar behoren voor zijn functies zijn opgeleid of instructies hebben ontvangen.

3. Reders moeten waarborgen dat zeevarenden die worden aangesteld als scheepskok voor hun functie opgeleid, gekwalificeerd en de nodige vakbekwaamheid bezitten in overeenstemming met de vereisten in de wet- of regelgeving van het betrokken Lid zijn.

4. De vereisten ingevolge paragraaf 3 van deze norm omvatten de voltooiing van een door de bevoegde overheid goedgekeurde of erkende opleiding, die betrekking heeft op praktische kookvaar-

l'aptitude pratique à faire la cuisine, l'hygiène personnelle et l'hygiène alimentaire, le stockage des vivres, la gestion des stocks, et la protection de l'environnement et la santé et la sécurité dans le service de cuisine et de table.

5. À bord des navires opérant avec un effectif prescrit de moins de dix personnes qui, en raison de la taille de l'équipage ou du mode d'exploitation, peuvent ne pas être tenus par l'autorité compétente d'avoir à bord un cuisinier pleinement qualifié, quiconque prépare la nourriture dans la cuisine doit avoir reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

6. Dans des circonstances d'extrême nécessité, l'autorité compétente peut délivrer une dispense autorisant un cuisinier qui n'est pas pleinement qualifié à servir sur un navire donné et pour une période déterminée, jusqu'au port d'escale approprié suivant ou pour une période ne dépassant pas un mois, à condition que la personne à qui la dispense est accordée ait reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

7. Conformément aux procédures prévues au titre 5 en matière de conformité continue des dispositions, l'autorité compétente exige que des inspections documentées fréquentes soient menées à bord des navires, par le capitaine ou sous son autorité, dans les domaines suivants :

- a) l'approvisionnement en vivres et en eau potable;
- b) tous locaux et équipements utilisés pour le stockage et la manipulation des vivres et de l'eau potable;
- c) la cuisine et toute autre installation utilisée pour la préparation et le service des repas.

8. Aucun marin de moins de 18 ans ne doit être employé ou engagé ou travailler comme cuisinier de navire.

Principe directeur B3.2 — Alimentation et service de table

Principe directeur B3.2.1 — Inspection, éducation, recherche et publication

1. En coopération avec d'autres agences et organisations compétentes, l'autorité compétente devrait recueillir des informations à jour sur la nutrition et sur les méthodes d'achat, de stockage et de conservation des vivres, ainsi que sur la façon de préparer et de servir les repas, compte tenu des spécificités du service de table à bord d'un navire. Ces informations devraient être mises gratuitement ou à un coût raisonnable à la disposition des fabricants et des commerçants spécialisés dans la fourniture de vivres ou de matériel de cuisine et de table pour les navires, des capitaines, maîtres d'hôtel et cuisiniers de navire, et des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. À cette fin, il faudrait utiliser des moyens appropriés de diffusion, tels que manuels, brochures, affiches, graphiques ou annonces dans des périodiques professionnels.

2. L'autorité compétente devrait faire des recommandations en vue d'éviter le gaspillage de vivres, de faciliter le maintien d'un niveau adéquat d'hygiène et d'assurer une organisation du travail optimale.

3. En coopération avec des agences et des organisations compétentes, l'autorité compétente devrait élaborer du matériel didactique et diffuser des informations à bord concernant les

digheden, voeding en persoonlijke hygiëne, opslag van levensmiddelen, voorraadcontrole, milieubeschermt en gezondheids- en veiligheidsvoorschriften voor catering.

5. Op schepen die worden geëxploiteerd met een voorgeschreven bemanning van minder dan tien, ten aanzien waarvan de bevoegde overheid uit hoofde van de bemanning of het soort vaart, niet eist dat deze een volledig gediplomeerde kok aan boord hebben, moet eenieder die in de kombuis levensmiddelen verwerkt een opleiding hebben genoten of instructies hebben gekregen op het gebied van voeding en persoonlijke hygiëne alsmede de behandeling en opslag van levensmiddelen aan boord van schepen.

6. In gevallen van uitzonderlijke noodzaak kan de bevoegde overheid een dispensatie verlenen op grond waarvan een niet volledig gekwalificeerde kok op een specifiek schip gedurende een specifiek tijdvak werkzaam mag zijn, tot de volgende geschikte aanloophaven of voor een tijdvak van ten hoogste een maand, mits de persoon ten aanzien van wie de dispensatie is verleend, een opleiding heeft genoten of instructies heeft gekregen op het gebied van voeding en persoonlijke hygiëne, alsmede de behandeling en opslag van levensmiddelen aan boord van schepen.

7. In overeenstemming met de procedures ten behoeve van permanente naleving ingevolge titel 5 moet de bevoegde overheid eisen dat aan boord van schepen door of onder het gezag van de kapitein frequent gedocumenteerde inspecties worden verricht met betrekking tot :

- a) voorraden, levensmiddelen en drinkwater;
- b) alle ruimten en apparatuur gebruikt voor de opslag en behandeling van levensmiddelen en drinkwater; en
- c) kombuis- en andere apparatuur voor het bereiden en het serveren van maaltijden.

8. Geen enkele zeevarende onder de leeftijd van 18 jaar mag worden aangesteld of werkzaam zijn als scheepskok.

Richtlijn B3.2 — Voeding en catering

Richtlijn B3.2.1 — Inspectie, voorlichting, onderzoek en publicatie

1. De bevoegde overheid zou, in samenwerking met andere aangewezen instanties en organisaties, actuele informatie moeten verzamelen op het gebied van voeding en methoden voor het inkopen, opslaan, bewaren, bereiden en serveren van levensmiddelen, met bijzondere aandacht voor de vereisten van catering aan boord van schepen. Deze informatie zou kosteloos of tegen redelijke kosten ter beschikking moeten worden gesteld aan fabrikanten van en handelaren in scheepsvoeding en apparatuur, kapiteins, stewards en koks, en aan de betrokken organisaties van reders en zeevarenden. Hiertoe zouden geschikte vormen van publiciteit moeten worden gebruikt, zoals handboeken, brochures, posters, lijsten of advertenties in vakbladen.

2. De bevoegde overheid zou aanbevelingen moeten doen ter voorkoming van voedselverspilling, ter vergemakkelijking van het handhaven van goede normen op het gebied van hygiëne, en zorgen voor een zo optimaal mogelijk gebruik van de voorzieningen.

3. De bevoegde overheid zou met de aangewezen instanties en organisaties moeten samenwerken bij de ontwikkeling van voorlichtingsmateriaal en informatie aan boord op het gebied van

méthodes propres à assurer une alimentation et un service de table satisfaisants.

4. L'autorité compétente devrait coopérer étroitement avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées et avec les autorités nationales ou locales qui s'occupent des questions d'alimentation et de santé; elle pourra en cas de besoin recourir aux services de ces autorités.

Principe directeur B3.2.2 — Cuisiniers de navire

1. Ne devraient obtenir un certificat de capacité comme cuisinier de navire que les gens de mer qui remplissent les conditions suivantes :

a) avoir servi en mer pendant une période minimum fixée par l'autorité compétente et qui peut varier en fonction des qualifications ou de l'expérience pertinentes des intéressés;

b) avoir réussi l'examen prescrit par l'autorité compétente ou un examen équivalent à l'issue d'un cours de formation agréé pour les cuisiniers.

2. L'examen prescrit peut être organisé et le certificat délivré soit directement par l'autorité compétente, soit, sous le contrôle de celle-ci, par une école de cuisine agréée.

3. L'autorité compétente devrait prévoir la reconnaissance, le cas échéant, des certificats de capacité de cuisinier de navire délivrés par des Membres ayant ratifié la présente convention ou la convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946, ou par toute autre institution agréée.

TITRE 4. PROTECTION DE LA SANTÉ, SOINS MÉDICAUX, BIEN-ÊTRE ET PROTECTION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ SOCIALE

Règle 4.1 — Soins médicaux à bord des navires et à terre

Objet : protéger la santé des gens de mer et leur assurer un accès rapide à des soins médicaux à bord et à terre

1. Tout Membre s'assure que tous les gens de mer qui travaillent sur des navires battant son pavillon sont couverts par des mesures appropriées pour la protection de leur santé et ont accès à des soins médicaux rapides et adéquats pendant la durée de leur service à bord.

2. La protection et les soins visés au paragraphe 1 de la présente règle sont en principe assurés gratuitement aux gens de mer.

3. Tout Membre s'assure que les gens de mer travaillant à bord de navires qui se trouvent sur son territoire ont accès à ses installations médicales à terre s'ils requièrent des soins médicaux immédiats.

4. Les dispositions énoncées dans le code concernant la protection de la santé et les soins médicaux à bord comportent des normes relatives à des mesures visant à assurer aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre.

methoden ter waarborging van een deugdelijke bevoorrading met levensmiddelen en goede cateringdiensten.

4. De bevoegde overheid zou bij vraagstukken over voeding en gezondheid nauw moeten samenwerken met de desbetreffende organisaties van reders en zeevarenden en met nationale of lokale overheden, en kan waar nodig gebruikmaken van de diensten van deze overheden.

Richtlijn B3.2.2 — Scheepskoks

1. Zeevarenden zouden uitsluitend als scheepskok mogen worden gekwalificeerd indien zij :

a) op zee dienst hebben gedaan gedurende een door de bevoegde overheid vast te stellen minimumtijdvak dat gelet op de reeds behaalde relevante kwalificaties of opgedane ervaring kan variëren;

b) met goed gevolg een door de bevoegde overheid voorgeschreven examen of een gelijkwaardig examen in het kader van een erkende koksopleiding hebben afgelegd.

2. Het voorgeschreven examen mag worden afgenomen en de kwalificaties mogen worden uitgereikt hetzij rechtstreeks door de bevoegde overheid of, onder haar toezicht, door een erkende koksopleiding.

3. De bevoegde overheid zou zorg moeten dragen voor de erkenning, waar passend, van kwalificaties voor scheepskok afgegeven door andere Leden die dit Verdrag of het Internationaal Verdrag betreffende het bekwaamheidsdiploma van scheepskoks, 1946 (Nr. 69), hebben bekrachtigd, of door een ander erkend orgaan.

TITEL 4. BESCHERMING VAN DE GEZONDHEID, MEDISCHE ZORGEN, WELZIJN EN SOCIALE ZEKERHEIDSBESCHERMING

Voorschrift 4.1 — Medische zorg aan boord van het schip en aan land

Doel : Het beschermen van de gezondheid van zeevarenden en het garanderen van onmiddellijke toegang tot medische zorgen aan boord van het schip en aan land

1. Elk Lid moet waarborgen dat op alle zeevarenden op schepen die zijn vlag voeren maatregelen van toepassing zijn ter bescherming van hun gezondheid en dat zij toegang hebben tot onmiddellijke en adequate medische zorgen terwijl zij aan boord werkzaam zijn.

2. De in paragraaf 1 van dit voorschrift bedoelde bescherming en zorg moeten, in beginsel, kosteloos aan de zeevarenden worden verleend.

3. Elk Lid moet ervoor zorg dragen dat zeevarenden aan boord van schepen binnen zijn grondgebied die onmiddellijk medische zorgen nodig hebben toegang krijgen tot de medische voorzieningen van het Lid aan land.

4. De in de Code vervatte vereisten voor de bescherming van de gezondheid en medische zorgen aan boord behelzen normen voor maatregelen die erop gericht zijn de gezondheid van zeevarenden te beschermen en hen medische zorgen te bieden op een wijze die zo veel mogelijk vergelijkbaar is met de bescherming en zorg die in het algemeen voor werknemers aan wal beschikbaar zijn.

Norme A4.1 — Soins médicaux à bord des navires et à terre

1. Pour protéger la santé des gens de mer travaillant à bord d'un navire battant son pavillon et leur assurer des soins médicaux qui comprennent les soins dentaires essentiels, tout Membre s'assure que soient adoptées des mesures qui :

a) garantissent l'application aux gens de mer de toutes les dispositions générales relatives à la protection de la santé au travail et aux soins médicaux qui concernent leur service, ainsi que de toutes les dispositions spéciales spécifiques au travail à bord d'un navire;

b) garantissent aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre, y compris un accès rapide aux médicaments, au matériel médical et aux services de diagnostic et de traitement nécessaires, ainsi qu'à l'information et aux connaissances médicales;

c) accordent aux gens de mer le droit de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable;

d) garantissent que, dans une mesure conforme à la législation et à la pratique du Membre, les services de soins médicaux et de protection de la santé soient fournis sans frais pour eux-mêmes aux gens de mer à bord ou débarqués dans un port étranger;

e) ne se limitent pas au traitement des gens de mer malades ou blessés mais comprennent également des mesures de caractère préventif, notamment l'élaboration de programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire.

2. L'autorité compétente adopte un modèle type de rapport médical à l'usage des capitaines et du personnel médical compétent à terre et à bord. Ce rapport a un caractère confidentiel et sert exclusivement à faciliter le traitement des gens de mer.

3. Tout Membre adopte une législation établissant, pour les soins médicaux et hospitaliers à bord des navires qui battent son pavillon, des prescriptions concernant les installations, les équipements et la formation.

4. La législation nationale exige au minimum le respect des prescriptions suivantes :

a) tout navire dispose d'une pharmacie de bord, de matériel médical et d'un guide médical, dont les spécifications sont prescrites par l'autorité compétente et qui sont inspectés régulièrement par elle. Les prescriptions nationales doivent tenir compte du type de navire, du nombre de personnes à bord, de la nature, de la destination et de la durée des voyages ainsi que des normes médicales recommandées sur le plan national et international;

b) tout navire ayant à son bord 100 personnes ou plus et effectuant normalement des voyages internationaux de plus de trois jours doit disposer d'un médecin qualifié chargé des soins médicaux. La législation nationale détermine également, compte tenu notamment de facteurs comme la durée, la nature et les conditions du voyage et le nombre des gens de mer, quels autres navires doivent disposer d'un médecin à bord;

Norm A4.1 — Medische zorgen aan boord van het schip en aan wal

1. Elk Lid moet ervoor zorg dragen dat ten behoeve van de zeevarenden die werkzaam zijn aan boord van een schip dat zijn vlag voert maatregelen worden getroffen voor de bescherming van de gezondheid en medische zorgen, waaronder noodzakelijke tandverzorging, die :

a) waarborgen dat op zeevarenden alle algemene bepalingen betreffende de bescherming van de gezondheid op het werk en medische zorgen die van belang is voor hun taken, alsmede alle bijzondere bepalingen over werken aan boord van schepen, van toepassing zijn;

b) waarborgen dat de gezondheid van zeevarenden wordt beschermd en hen medische zorgen wordt verleend op een wijze die zo veel mogelijk vergelijkbaar is met hetgeen in het algemeen voor werknemers aan wal beschikbaar is, met inbegrip van onmiddellijke toegang tot de noodzakelijke geneesmiddelen, medische apparatuur en voorzieningen voor diagnose en behandeling en tot medische informatie en expertise;

c) zeevarenden het recht geven, wanneer dit mogelijk is, onverwijld een gekwalificeerde arts of tandarts te raadplegen in aanloopavens;

d) waarborgen dat, voor zover in overeenstemming met het nationale recht en de gebruiken van het Lid, de diensten op het gebied van medische zorgen en bescherming van de gezondheid kosteloos aan de zeevarende worden verleend terwijl een zeevarende zich aan boord van het schip bevindt of in een buitenlandse haven is gedebarreerd; en

e) niet beperkt zijn tot de behandeling van zieke of gewonde zeevarenden, maar mede maatregelen omvatten van preventieve aard, zoals op het gebied van gezondheidsbevordering en -vorming.

2. De bevoegde overheid neemt een standaardformulier voor medische rapportage aan dat moet worden gebruikt door de kapitein van het schip en door het desbetreffende medisch personeel aan boord en aan wal. Wanneer het formulier is ingevuld, moeten het rapport en de inhoud ervan vertrouwelijk worden behandeld en uitsluitend worden gebruikt ter bevordering van de behandeling van zeevarenden.

3. Elk Lid moet wet- of regelgeving aannemen waarin de eisen worden vastgelegd ten aanzien van de voorzieningen, opleiding en apparatuur voor het ziekenverblijf en medische zorgen aan boord van schepen die zijn vlag voeren.

4. De nationale wet- of regelgeving moeten ten minste de volgende vereisten bevatten :

a) alle schepen moeten zijn uitgerust met een scheepsapotheek, medische uitrusting en een medisch handboek, waarvan de bijzonderheden moeten worden voorgeschreven en die regelmatig moeten worden geïnspecteerd door de bevoegde overheid; in de nationale vereisten moet rekening worden gehouden met het type schip, het aantal personen aan boord en de aard, bestemming en duur van de reizen en de desbetreffende nationale en internationale aanbevolen medische normen;

b) op schepen die meer dan 100 personen vervoeren en die normaal gesproken internationale reizen van langer dan drie dagen maken, moet een bevoegde arts aanwezig zijn die verantwoordelijk is voor het verschaffen van medische zorgen; de nationale wet- of regelgeving moet ook vermelden op welke andere schepen een arts aan boord moet zijn, onder andere gelet op factoren als de duur, aard en omstandigheden van de reis en het aantal zeevarenden aan boord;

c) les navires n'ayant pas de médecin à bord doivent compter au moins un marin chargé des soins médicaux et de l'administration des médicaments dans le cadre de ses fonctions normales ou un marin apte à administrer les premiers secours. Les gens de mer chargés d'assurer les soins médicaux à bord et qui ne sont pas médecins doivent avoir suivi avec succès une formation aux soins médicaux qui soit conforme aux dispositions de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW). Les gens de mer chargés d'administrer les premiers secours doivent avoir suivi avec succès une formation aux premiers secours, conforme aux dispositions de la STCW. La législation nationale précise le niveau de formation exigé compte tenu notamment de facteurs comme la durée, la nature et les conditions des voyages, ainsi que le nombre de gens de mer à bord;

d) l'autorité compétente prend les mesures voulues pour que des consultations médicales par radio ou par satellite, y compris des conseils de spécialistes, soient possibles pour les navires en mer, à toute heure. Ces consultations médicales, y compris la transmission par radio ou par satellite de messages médicaux entre un navire et les personnes à terre donnant des conseils, sont assurées gratuitement à tous les navires, quel que soit leur pavillon.

Principe directeur B4.1 — Soins médicaux à bord des navires et à terre

Principe directeur B4.1.1 — Fourniture de soins médicaux

1. Pour les navires qui ne sont pas tenus de disposer d'un médecin à bord, l'autorité compétente, en déterminant le niveau de formation aux soins médicaux nécessaire, devrait exiger que :

a) les navires pouvant d'ordinaire avoir accès dans les huit heures à des soins médicaux qualifiés et à des équipements médicaux comptent au moins dans leur équipage un marin ayant reçu la formation agréée en soins médicaux de premiers secours requise par la STCW, qui lui permette de prendre immédiatement des mesures efficaces en cas d'accident ou de maladie susceptible de survenir à bord et de faire bon usage des conseils médicaux transmis par radio ou par satellite;

b) tous les autres navires disposent d'au moins un marin ayant reçu la formation agréée en soins médicaux exigée par la STCW, comprenant une formation pratique et une formation à des techniques de soins d'urgence comme la thérapie intraveineuse, qui doit permettre aux intéressés de participer efficacement à des programmes coordonnés d'assistance médicale aux navires en mer et d'assurer aux malades et aux blessés un niveau de soins médicaux satisfaisant au cours de la période pendant laquelle ils sont susceptibles de rester à bord.

2. Les formations visées au paragraphe 1^{er} du présent principe directeur devraient être fondées sur le contenu des éditions les plus récentes du *Guide médical international de bord*, du *Guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses*, du *Document destiné à servir de guide — Guide international de formation maritime*, et de la partie médicale du *Code international des signaux* ainsi que des guides nationaux analogues.

3. Les personnes visées au paragraphe 1^{er} du présent principe directeur et tous les autres gens de mer désignés par l'autorité compétente devraient suivre, approximativement tous les cinq ans, des cours de perfectionnement leur permettant d'entretenir et

c) schepen die geen arts aan boord hebben, moeten hetzij ten minste een zeevarende aan boord hebben die belast is met de medische zorgen en toediening van medicijnen als onderdeel van zijn reguliere taken hetzij ten minste een zeevarende aan boord hebben die bevoegd is om eerste hulp te verlenen; personen belast met de medische zorgen aan boord die geen arts zijn, moeten naar behoren een medische opleiding hebben afgerond die voldoet aan de vereisten van het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978, zoals gewijzigd (« STCW-Verdrag »); zeevarenden die zijn aangewezen voor het verlenen van eerste hulp moeten een naar behoren afgeronde opleiding op het gebied van eerstehulpverlening hebben die voldoet aan de vereisten van het STCW-Verdrag; in de nationale wet- of regelgeving moet het vereiste niveau van de goedgekeurde opleiding worden vermeld, met inachtneming van onder andere factoren als de duur, aard en omstandigheden van de reis en het aantal zeevarenden aan boord; en

d) de bevoegde overheid moet er door middel van een vooraf opgezet systeem voor zorgen dat medisch advies per radio of satelliet aan schepen op zee, met inbegrip van advies van specialisten 24 uur per dag beschikbaar is; medische adviezen, waaronder begrepen de overdracht per radio of satelliet van medische boodschappen tussen een schip en personen aan wal die adviseren, moeten gratis beschikbaar zijn voor alle schepen, ongeacht onder welke vlag zij varen.

Richtlijn B4.1 — Medische zorgen aan boord van het schip en aan land

Richtlijn B4.1.1 — Verlening van medische zorgen

1. Bij de vaststelling van het niveau van de medische opleiding die voorhanden moet zijn aan boord van schepen waarop geen arts aanwezig hoeft te zijn, zou de bevoegde overheid moeten vereisen dat :

a) schepen die normaal gesproken in staat zijn binnen acht uur gekwalificeerde medische zorgen en medische voorzieningen te bereiken, ten minste één aangewezen zeevarende aan boord hebben die de in het STCW-Verdrag vereiste goedgekeurde opleiding in eerste hulp heeft afgerond, zodat deze bij ongevallen of ziekten die zich aan boord van een schip kunnen voordoen onmiddellijk maatregelen kan nemen en het per radio of satelliet ontvangen medisch advies kan uitvoeren; en

b) alle overige schepen ten minste één aangewezen zeevarende aan boord hebben die de in het STCW-Verdrag vereiste goedgekeurde opleiding voor het verlenen van medische zorgen heeft afgerond, met inbegrip van een praktische trainingen opleiding in levensreddende technieken, zoals intraveneuze toediening, waardoor deze in staat is een doeltreffende bijdrage te leveren aan het gecoördineerde systeem van medische bijstand aan schepen op zee, en de zieken of gewonden een behoorlijk niveau van medische zorgen te bieden gedurende de tijd dat zij waarschijnlijk aan boord zullen blijven.

2. De opleiding waarnaar in paragraaf 1 van deze richtlijn wordt verwezen zou gebaseerd moeten zijn op de inhoud van de meest recente uitgaven van de Internationale Medische Gids voor Schepen, de *Handleiding voor medische eerste hulp bij ongevallen met gevaarlijke stoffen*, het *Document als leidraad — Internationale Gids voor Maritieme Opleidingen* uitgegeven door de Internationale Maritieme Organisatie, en van het medisch gedeelte van het *Internationaal Seinboek* alsmede van soortgelijke nationale handleidingen.

3. De personen waarnaar in paragraaf 1 van deze richtlijn wordt verwezen, alsmede andere zeevarenden die door de bevoegde overheid daartoe nodig worden geacht zouden ongeveer om de vijf jaar herhalingscursussen moeten volgen om hen in staat te stellen

d'accroître leurs connaissances et leurs compétences et de se tenir au courant des nouveautés.

4. La pharmacie de bord et son contenu ainsi que le matériel médical et le guide médical à conserver à bord devraient être correctement entretenus et inspectés à des intervalles réguliers, ne dépassant pas douze mois, par des personnes responsables désignées par l'autorité compétente, qui devraient contrôler les étiquettes, les dates de péremption, les conditions de conservation et les indications d'emploi de tous les médicaments et s'assurer du fonctionnement conforme de tous les équipements. Lors de l'adoption ou de la révision du guide médical de bord en usage dans le pays, pour déterminer le contenu de la pharmacie de bord et le matériel médical à conserver à bord, l'autorité compétente devrait tenir compte des recommandations internationales dans ce domaine, y compris de l'édition la plus récente du *Guide médical international de bord* ainsi que des autres guides mentionnés au paragraphe 2.

5. Lorsqu'une cargaison classée dangereuse ne figure pas dans l'édition la plus récente du *Guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses*, l'information nécessaire sur la nature des substances, les risques encourus, les équipements de protection individuelle à utiliser, les procédures médicales appropriées et les antidotes spécifiques devrait être communiquée aux gens de mer. Les antidotes spécifiques et les équipements de protection individuelle devraient se trouver à bord lorsque des marchandises dangereuses sont transportées. Cette information devrait être intégrée dans les politiques et programmes de sécurité et de santé au travail exposés dans la règle 4.3 et dans les dispositions correspondantes du code.

6. Tous les navires devraient avoir à bord une liste complète et à jour des stations de radio par l'intermédiaire desquelles des consultations médicales peuvent être obtenues et, s'ils sont équipés d'un système de communication par satellite, ils devraient avoir à bord une liste complète et à jour des stations côtières par l'intermédiaire desquelles les consultations médicales peuvent être obtenues. Les gens de mer chargés des soins médicaux ou des premiers secours à bord devraient être préparés à l'utilisation du guide médical de bord et de la partie médicale de l'édition la plus récente du *Code international des signaux*, afin de pouvoir comprendre le type d'informations nécessaires au médecin consulté ainsi que les conseils qu'ils en reçoivent.

Principe directeur B4.1.2 — Modèle de rapport médical

1. Le modèle de rapport médical pour les gens de mer prescrit dans la partie A du code devrait être conçu de manière à faciliter les échanges d'informations médicales et assimilées concernant les gens de mer entre le navire et la terre en cas de maladie ou d'accident.

Principe directeur B4.1.3 — Soins médicaux à terre

1. Les services médicaux à terre prévus pour le traitement des gens de mer devraient être adéquats, et les médecins, dentistes et autres membres du personnel médical devraient être dûment qualifiés.

2. Des mesures devraient être prises pour que les gens de mer, dans les ports, puissent :

- a) recevoir un traitement ambulatoire en cas de maladie ou d'accident;
- b) être hospitalisés au besoin;

hun kennis en vaardigheden op peil te houden en te vergroten en op de hoogte te blijven van nieuwe ontwikkelingen.

4. De scheepsapotheek, de inhoud daarvan, alsook de medische uitrusting en medisch handboek aan boord zouden naar behoren moeten worden onderhouden en met regelmatige tussenpozen van ten hoogste 12 maanden worden geïnspecteerd door de verantwoordelijke personen, die daarvoor door de bevoegde overheid zijn aangewezen en er op toezien dat de controle van de etikettering, uiterste gebruiksdata en de opslag van alle geneesmiddelen en de gebruiksaanwijzing ervan plaatsvindt en dat alle apparatuur deugdelijk functioneert. Bij het aannemen of herzien van het nationaal gehanteerde medische handboek voor schepen, en bij de vaststelling van de inhoud van de scheepsapotheek en medische uitrusting, dient de bevoegde overheid rekening te houden met internationale aanbevelingen op dit gebied, met inbegrip van de laatste uitgave van de *Internationale Medische Gids voor Schepen*, en andere in paragraaf 2 van deze richtlijn genoemde handleidingen.

5. Wanneer een lading die als gevaarlijk wordt aangemerkt niet is opgenomen in de meest recente uitgave van de *Handleiding voor medische eerste hulp bij ongevallen met gevaarlijke stoffen*, zou de nodige informatie over de aard van de stoffen, over de risico's, de nodige voorzieningen voor persoonlijke bescherming, de relevante medische procedures en specifieke tegengiften voor zeevarenden toegankelijk moeten zijn. De specifieke tegengiften en persoonlijke beschermingsmiddelen moeten aan boord aanwezig zijn wanneer gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Deze informatie zou moeten zijn opgenomen in de beleidsregels en in de programma's van het schip betreffende veiligheid en gezondheid op het werk als beschreven in voorschrift 4.3 en in de daaraan gerelateerde bepalingen in de Code.

6. Op alle schepen zou een volledige en actuele lijst van radiostations aanwezig moeten zijn via welke medisch advies kan worden verkregen; indien het schip met een satellietcommunicatiesysteem is uitgerust, moet bovendien een actuele en volledige lijst aan boord zijn van kust-grondstations via welke medisch advies kan worden verkregen. Zeevarenden die verantwoordelijk zijn voor de medische zorgen of eerste hulp aan boord moeten instructies hebben ontvangen in het gebruik van het medisch handboek van het schip en het medisch gedeelte van de meest recente uitgave van het *Internationaal Seinboek* teneinde hen in staat te stellen te begrijpen welke informatie de adviserende arts nodig heeft alsmede te begrijpen wat dit advies inhoudt.

Richtlijn B4.1.2 — Formulier medisch rapportage

1. Het standaardformulier voor medische rapportage als vereist ingevolge Deel A van deze Code zou zodanig moeten zijn ontworpen dat de uitwisseling van medische en daaraan gerelateerde informatie betreffende individuele zeevarenden tussen het schip en de wal in geval van ziekte of ongeval wordt vergemakkelijkt.

Richtlijn B4.1.3 — Medische zorgen aan land

1. De medische voorzieningen aan land voor de behandeling van zeevarenden zouden voor het doel geschikt moeten zijn. De artsen, tandartsen en het overige medisch personeel zouden naar behoren gekwalificeerd moeten zijn.

2. Maatregelen zouden moeten worden genomen om zeevarenden, wanneer zij in de haven zijn, de toegang te bieden tot :

- a) een poliklinische behandeling bij ziekte of ongeval;
- b) ziekenhuisopname indien nodig; en

c) recevoir un traitement dentaire, surtout en cas d'urgence.

3. Des mesures appropriées devraient être prises pour faciliter le traitement des gens de mer malades. En particulier, les gens de mer devraient être promptement admis dans les cliniques et les hôpitaux à terre, sans difficulté et sans distinction de nationalité ou de confession, et, dans toute la mesure possible, des dispositions devraient être prises pour assurer, lorsque cela est nécessaire, la continuité du traitement complétant l'action des services sanitaires qui leur sont ouverts.

Principe directeur B4.1.4 — Assistance médicale aux autres navires et coopération internationale

1. Tout Membre devrait dûment envisager de participer à la coopération internationale en matière d'assistance, de programmes et de recherches dans les domaines de la protection de la santé et des soins médicaux. Cette coopération pourrait viser à :

a) développer et coordonner les efforts de recherche et de sauvetage et organiser une aide et une évacuation médicales rapides en mer, en cas de maladie ou d'accident grave à bord d'un navire, grâce notamment à des systèmes de signalement périodique de la position des navires, à des centres de coordination des opérations de sauvetage et à des services d'urgence par hélicoptère, conformément à la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes, ainsi qu'au *Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR)*;

b) utiliser de façon optimale tout navire ayant à bord un médecin ainsi que les navires prépositionnés en mer pouvant fournir des services hospitaliers et des moyens de sauvetage;

c) établir et tenir à jour une liste internationale de médecins et d'établissements médicaux disponibles à travers le monde pour assurer des soins médicaux d'urgence aux gens de mer;

d) débarquer les gens de mer à terre en vue d'un traitement d'urgence;

e) rapatrier les gens de mer hospitalisés à l'étranger dès que cela est réalisable, conformément à l'avis médical des médecins traitant le cas, en tenant compte des souhaits et des besoins du marin;

f) prendre des dispositions visant à apporter une assistance personnelle aux gens de mer pendant leur rapatriement, conformément à l'avis médical des médecins traitant le cas, en tenant compte des souhaits et des besoins du marin;

g) s'efforcer d'établir des centres sanitaires pour les gens de mer, qui seraient chargés de :

i. mener des recherches sur l'état de santé, les traitements médicaux et les soins de santé préventifs des gens de mer;

ii. former le personnel médical et le personnel de santé à la médecine maritime;

h) collecter et évaluer les statistiques sur les accidents du travail, les maladies professionnelles et les décès de gens de mer et les intégrer dans le système national de statistiques sur les accidents du travail et les maladies professionnelles couvrant d'autres catégories de travailleurs, en les harmonisant avec ce système;

c) tandheelkundige behandeling, vooral in noodgevallen.

3. Passende maatregelen zouden moeten worden getroffen om de behandeling van zeevarenden die aan een kwaal lijden te vergemakkelijken. In het bijzonder moeten zeevarenden onverwijd en zonder problemen worden toegelaten tot klinieken en ziekenhuizen aan land, ongeacht hun nationaliteit of godsdienst, en waar mogelijk moeten — indien nodig — regelingen worden getroffen om voortzetting van de behandeling ter aanvulling op de medische voorzieningen die hen ter beschikking staan, te waarborgen.

Richtlijn B4.1.4 — Medische bijstand aan andere schepen en internationale samenwerking

1. Elk Lid zou de nodige aandacht moeten geven aan deelname aan internationale samenwerking op het gebied van bijstand, programma's en onderzoek op het gebied van gezondheidsbescherming en medische zorgen. Een dergelijke samenwerking zou betrekking kunnen hebben op :

a) het ontwikkelen en coördineren van opsporings- en reddingsacties en het organiseren van snelle medische hulp en evacuatie op zee in geval van ernstige ziekte of bij een ernstig ongeval aan boord van een schip, door middel van systemen voor periodieke melding van de scheepspositie, coördinatiecentra voor reddingsoperaties en de inzet van helikopters bij noodgevallen, zulks in overeenstemming met het Internationaal Verdrag inzake opsporing en redding op zee, 1979, als gewijzigd, en het *IMO-handboek betreffende internationale aeronautische en maritieme zoek- en reddingsoperaties (IAMSAR)*;

b) het optimaal gebruik maken van alle schepen die een arts aan boord hebben en van op zee gestationeerde schepen die hospitaal- en reddingsfaciliteiten kunnen verschaffen;

c) het opstellen en bijhouden van een internationale lijst van artsen en medische instellingen die over de hele wereld beschikbaar zijn voor het verlenen van spoedeisende medische hulp aan zeevarenden;

d) het debarkeren van zeevarenden voor spoedeisende hulp;

e) het repatriëren, zodra dit mogelijk is, van zeevarenden die in het buitenland in een ziekenhuis zijn opgenomen overeenkomstig het medisch advies van de behandelende artsen en rekening houdend met de wensen en de behoeften van de zeevarende;

f) het zorgen voor persoonlijke bijstand aan zeevarenden tijdens de repatriëring overeenkomstig het medisch advies van de behandelende artsen en rekening houdend met de wensen en de behoeften van de zeevarende;

g) het streven naar de oprichting van gezondheidscentra voor zeevarenden teneinde :

i. onderzoek te doen naar de gezondheidstoestand, de medische behandeling en de preventieve gezondheidszorg voor zeevarenden; en

ii. medici en personeel in de gezondheidszorg op te leiden in de maritieme geneeskunde;

h) het verzamelen en evalueren van statistische gegevens inzake arbeidsongevallen, beroepsziekten en sterfgevallen van zeevarenden en het opnemen van de statistieken in een nationaal systeem van statistieken dat de arbeidsongevallen en beroepsziekten van andere categorieën werknemers omvat en ze daarmee in overeenstemming brengt;

i) organiser des échanges internationaux d'informations techniques, de matériel pédagogique et de personnel enseignant ainsi que des cours de formation, des séminaires et des groupes de travail internationaux;

j) assurer à tous les gens de mer des services de santé et des services médicaux, curatifs et préventifs, qui leur soient spécialement destinés dans les ports ou mettre à leur disposition des services généraux médicaux, de santé et de rééducation;

k) prendre les dispositions nécessaires en vue de rapatrier, dès que cela est possible, le corps ou les cendres des gens de mer décédés, conformément aux souhaits de leurs parents les plus proches.

2. La coopération internationale dans le domaine de la protection de la santé et des soins médicaux des gens de mer devrait se fonder sur des accords bilatéraux ou multilatéraux ou des consultations entre Membres.

Principe directeur B4.1.5 — Personnes à la charge des gens de mer

1. Tout Membre devrait adopter des mesures propres à assurer aux personnes à la charge des gens de mer ayant leur domicile sur son territoire des soins médicaux appropriés et suffisants, en attendant la création d'un service de soins médicaux ouvert aux travailleurs en général et aux personnes à leur charge quand de tels services n'existent pas, et informer le Bureau international du Travail des mesures prises à cet effet.

Règle 4.2 — Responsabilité des armateurs

Objet : assurer la protection des gens de mer contre les conséquences financières d'une maladie, d'un accident ou d'un décès survenant en relation avec leur emploi

1. Tout Membre veille à ce que des mesures prises conformément au code soient appliquées à bord des navires qui battent son pavillon pour assurer aux gens de mer travaillant à bord de ces navires le droit à une assistance et à un soutien matériel de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières des maladies, accidents ou décès survenant pendant leur service dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat.

2. La présente règle est sans préjudice des autres moyens de droit dont le marin pourrait disposer.

Norme A4.2 — Responsabilité des armateurs

1. Tout Membre adopte une législation disposant que les armateurs des navires battant son pavillon sont responsables de la protection de la santé et des soins médicaux de tous les gens de mer travaillant à bord de ces navires, conformément aux normes minimales suivantes :

a) les armateurs doivent prendre à leur charge le coût pour les gens de mer travaillant à bord de leurs navires de toute maladie et tout accident survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle ils sont censés avoir été dûment rapatriés ou résultant de leur emploi entre ces deux dates;

b) les armateurs doivent prendre à leur charge une couverture financière pour garantir une indemnisation en cas de décès ou

i) het organiseren van internationale uitwisselingen van technische informatie, lesmateriaal en docenten, alsmede het organiseren van internationale cursussen, seminars en werkgroepen;

j) het verschaffen van speciale, zowel curatieve als preventieve gezondheidszorg- en medische diensten aan alle zeevarenden in de havens of het hen ter beschikking stellen van algemene gezondheids- en revalidatiediensten; en

k) het regelen van de repatriëring, zodra dit mogelijk is, van het stoffelijk overschot of van de as van overleden zeevarenden overeenkomstig de wensen van hun naaste familie.

2. De internationale samenwerking op het gebied van gezondheidsbescherming en medische zorgen voor zeevarenden zou gebaseerd moeten zijn op bilaterale of multilaterale overeenkomsten of op overleg tussen Leden.

Richtlijn B4.1.5 — Gezinsleden van zeevarenden

1. Elk Lid zou maatregelen moeten nemen ter waarborging van behoorlijke en voldoende medische zorgen voor de gezinsleden van zeevarenden die van hen afhankelijk zijn die op zijn grondgebied woonachtig zijn, hangende de ontwikkeling van een medische dienst voor werknemers en hun gezinsleden indien dergelijke diensten niet bestaan, en moet het Internationaal Arbeidsbureau op de hoogte brengen van de voor dit doel getroffen maatregelen.

Voorschrift 4.2 — Aansprakelijkheid van de reder

Doel : Waarborgen dat zeevarenden worden beschermd tegen de financiële gevolgen van ziekte, ongeval of overlijden die voortvloeien uit hun werkzaamheden

1. Elk Lid dient te waarborgen dat er, in overeenstemming met de Code, op schepen die zijn vlag voeren maatregelen zijn getroffen om zeevarenden die op de schepen werkzaam zijn recht geven op materiële bijstand en ondersteuning door de reder ter zake van de financiële gevolgen van ziekte, ongeval of overlijden terwijl zij werkzaam zijn uit hoofde van een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst of voortvloeiend uit hun tewerkstelling ingevolge een dergelijke overeenkomst.

2. Dit voorschrift doet geen afbreuk aan andere rechtsmiddelen die een zeevarende zou kunnen aanwenden.

Norm A4.2 — Aansprakelijkheid van de reder

1. Elk Lid neemt wet- of regelgeving aan waarin wordt vereist dat reders van schepen die zijn vlag voeren, verantwoordelijk zijn voor de bescherming van de gezondheid en medische zorgen van alle zeevarenden die aan boord van de schepen werken, in overeenstemming met de volgende minimumnormen :

a) reders zijn aansprakelijk voor de kosten gemaakt door op hun schepen werkzame zeevarenden met betrekking tot ziekte en ongevallen van de zeevarenden die zich voordoen tussen de datum van de aanvang van de dienst en de datum waarop zij worden geacht naar behoren te zijn gerepatriëerd, of voortvloeiend uit hun tewerkstelling tussen die data;

b) reders moeten financiële zekerheid stellen ten behoeve van compensatie in het geval van overlijden of langdurige ongeschikt-

d'incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, telle que prévue par la législation nationale, le contrat d'engagement maritime ou une convention collective;

c) les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, sont à la charge de l'armateur, ainsi que la nourriture et le logement du marin malade ou blessé hors de son domicile jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité;

d) les frais d'inhumation, si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période de l'engagement, sont à la charge de l'armateur.

2. La législation nationale peut limiter la responsabilité de l'armateur en matière de prise en charge des soins médicaux, de la nourriture ou du logement à une période qui ne pourra être inférieure à 16 semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie.

3. Lorsque la maladie ou l'accident entraîne une incapacité de travail, l'armateur verse :

a) la totalité du salaire tant que le malade ou le blessé demeure à bord ou jusqu'à ce qu'il ait été rapatrié conformément à la présente convention;

b) la totalité ou une partie du salaire, selon ce que prévoient la législation nationale ou les conventions collectives, à partir du rapatriement ou du débarquement du marin jusqu'à sa guérison ou, si l'éventualité se présente plus tôt, jusqu'à ce qu'il ait droit à des prestations en espèces au titre de la législation du Membre concerné.

4. La législation nationale peut limiter l'obligation de l'armateur de verser à un marin débarqué tout ou partie de son salaire à une période qui ne peut être inférieure à 16 semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie.

5. La législation nationale peut exempter l'armateur de toute responsabilité pour :

a) un accident qui n'est pas survenu au service du navire;

b) un accident ou une maladie imputable à une faute intentionnelle du marin malade, blessé ou décédé;

c) une maladie ou une infirmité dissimulée volontairement au moment de l'engagement.

6. Dès lors que la responsabilité en est assumée par les autorités publiques, la législation nationale peut exempter l'armateur de l'obligation d'acquitter les frais des soins médicaux, du logement et de la nourriture, ainsi que de l'inhumation.

7. L'armateur, ou ses représentants, doivent prendre des mesures afin de sauvegarder les biens laissés à bord par les gens de mer malades, blessés ou décédés et pour les faire parvenir à eux-mêmes ou à leurs parents les plus proches.

Principe directeur B4.2 — Responsabilité de l'armateur

1. Le paiement de la totalité du salaire, prévu par le paragraphe 3 *a)* de la norme A4.2, peut exclure les primes.

heid van zeevarenden als gevolg van een arbeidsongeval, beroepsziekte of bedrijfsrisico, als vervat in de nationale wetgeving, de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst of collectieve arbeidsovereenkomst;

c) reders zijn aansprakelijk voor de vergoeding van kosten van medische zorgen, met inbegrip van medische behandeling en de verstrekking van de benodigde geneesmiddelen en overige therapeutische middelen en kost en inwoning buiten zijn woonplaats totdat de zieke of gewonde zeevarende is hersteld, of verklaard is dat de ziekte of arbeidsongeschiktheid van blijvende aard is; en

d) reders zijn aansprakelijk voor de betaling van de uitvaartkosten in geval van overlijden aan boord van het schip of aan land gedurende de periode van aanstelling.

2. De nationale wet- of regelgeving kan de aansprakelijkheid van de reder voor de vergoeding van de kosten van medische zorgen, onderhoud en verblijf beperken tot een tijdvak van ten minste 16 weken, te rekenen vanaf de datum van het ongeval of van de aanvang van de ziekte.

3. Wanneer de ziekte of het letsel leidt tot arbeidsongeschiktheid is de reder aansprakelijk :

a) voor de betaling van het volledige loon zolang de zieke of gewonde zeevarenden aan boord blijven of totdat de zeevarenden in overeenstemming met dit Verdrag zijn gerepatrieerd; en

b) voor de gehele of gedeeltelijke betaling van de lonen als voorgeschreven door de nationale wet- of regelgeving of als voorzien in collectieve arbeidsovereenkomsten, vanaf het tijdstip waarop de zeevarenden worden gerepatrieerd of afgemonsterd totdat zij zijn hersteld of, eerder indien die datum eerder valt, totdat zij recht hebben op een uitkering ingevolge de wetgeving van het betrokken Lid.

4. De nationale wet- of regelgeving kan de aansprakelijkheid van de reder voor de betaling van het gehele of gedeeltelijke loon van een zeevarende die niet langer aan boord is, beperken tot een tijdvak van ten minste 16 weken, te rekenen vanaf de datum van het ongeval of van de aanvang van de ziekte.

5. De nationale wet- of regelgeving kan aansprakelijkheid van de reder uitsluiten ten aanzien van :

a) letsel ontstaan anders dan tijdens de dienst op het schip;

b) letsel of ongeval als gevolg van opzettelijk onjuist handelen van de zieke, gewonde of overleden zeevarende; en

c) opzettelijk verzwegen ziekte of aandoening bij het aangaan van het dienstverband.

6. De nationale wet- of regelgeving mag aansprakelijkheid van de reder uitsluiten voor de betaling van kosten van medische zorgen en onderhoud en huisvesting- en begrafeniskosten voor zover deze aansprakelijkheid door de overheid wordt overgenomen.

7. Reders of hun vertegenwoordigers moeten maatregelen nemen voor het veilig bewaren van eigendommen die aan boord zijn achtergelaten door zieke, gewonde of overleden zeevarenden en voor het teruggeven ervan aan hen of aan hun naaste verwanten.

Richtlijn B4.2 — Aansprakelijkheid van reders

1. De volgens paragraaf 3 (a) van norm A4.2 vereiste betaling van het volledige loon kan exclusief premies zijn.

2. La législation nationale peut prévoir que l'armateur cesse d'être tenu de prendre en charge les frais d'un marin malade ou blessé dès que celui-ci peut bénéficier de prestations médicales dans le cadre d'un régime d'assurance maladie ou d'assurance accident obligatoire ou d'indemnisation des travailleurs accidentés.

3. La législation nationale peut prévoir le remboursement par une institution d'assurance des frais d'inhumation supportés par l'armateur, lorsque le système d'assurance sociale ou de réparation comporte une prestation en ce qui concerne le marin décédé.

Règle 4.3 — Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

Objet : faire en sorte que le milieu de travail des gens de mer à bord des navires contribue à leur santé et à leur sécurité au travail

1. Tout Membre veille à ce que les gens de mer travaillant à bord des navires qui battent son pavillon bénéficient d'un système de protection de la santé au travail et à ce qu'ils vivent, travaillent et se forment à bord des navires dans un environnement sûr et sain.

2. Tout membre, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer et en tenant compte des codes, directives et normes applicables recommandées par les organisations internationales, les administrations nationales et les organismes du secteur maritime, élabore et promulgue des directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord des navires battant son pavillon.

3. Tout Membre adopte une législation et d'autres mesures au sujet des questions précisées dans le code, en tenant compte des instruments internationaux applicables, et fixe les normes relatives à la protection de la sécurité et de la santé au travail et à la prévention des accidents à bord des navires battant son pavillon.

Norme A4.3 — Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

1. La législation et les autres mesures à adopter conformément au paragraphe 3 de la règle 4.3 couvrent les sujets suivants :

a) l'adoption et l'application effective ainsi que la promotion de politiques et programmes de sécurité et de santé au travail à bord des navires qui battent le pavillon du Membre, y compris l'évaluation des risques et la formation et l'instruction des gens de mer;

b) les précautions raisonnables afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles à bord des navires, y compris les mesures visant à réduire et à prévenir les risques d'exposition à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques, ainsi que les risques de lésion ou de maladie pouvant résulter de l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires;

c) des programmes à bord visant la prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles, ainsi qu'une amélioration constante de la protection de la sécurité et de la santé au travail, avec la participation des représentants des gens de mer et de toutes autres personnes intéressées à leur mise en œuvre, en tenant compte des mesures de prévention, y compris le contrôle de la conception et les mesures d'ingénierie, le remplacement des

2. De nationale wet- of regelgeving kan erin voorzien dat een reder niet langer aansprakelijk is voor de betaling van de kosten van een zieke of gewonde zeevarende vanaf het tijdstip waarop die zeevarende recht heeft op medische verstrekkingen op grond van een stelsel van verplichte ziekteverzekering of verplichte ongevallenverzekering of op schadeloosstelling bij arbeidsongevallen.

3. De nationale wet- of regelgeving kan erin voorzien dat door de reder betaalde begrafenis kosten door een verzekeringsmaatschappij worden vergoed in gevallen waarin ingevolge de wet- of regelgeving inzake sociale verzekering of schadeloosstelling van werknemers ten gunste van de overleden zeevarende een uitvaartverzekering wordt uitgekeerd.

Voorschrift 4.3 — Bescherming van de gezondheid en veiligheid en ongevallenpreventie

Doel : Waarborgen dat de werkomgeving van zeevarenden bijdraagt tot hun veiligheid en gezondheid op het werk

1. Elk Lid moet waarborgen dat de gezondheid op het werk van zeevarenden op schepen die zijn vlag voeren, wordt beschermd en dat zij aan boord van het schip in een veilige en hygiënische omgeving kunnen wonen, werken en worden opgeleid.

2. Elk Lid ontwikkelt en publiceert nationale richtlijnen ten behoeve van de veiligheid en gezondheid op het werk aan boord van schepen die zijn vlag voeren, na overleg met de representatieve organisaties van reders en zeevarenden en met inachtneming van de toepasselijke codes, richtlijnen en normen aanbevolen door internationale organisaties, nationale overheden en organisaties in de maritieme sector.

3. Elk Lid neemt wet- of regelgeving alsmede andere maatregelen aan ten behoeve van de in de Code genoemde aangelegenheden, met inachtneming van de desbetreffende internationale instrumenten, en stelt normen op voor de veiligheid en gezondheid op het werk en ongevallenpreventie op schepen die zijn vlag voeren.

Norm A4.3 — Bescherming van de gezondheid en veiligheid en ongevallenpreventie

1. De in overeenstemming met paragraaf 3 van voorschrift 4.3 aan te nemen wet- of regelgeving en andere maatregelen moeten de volgende onderwerpen behelzen :

a) het aannemen en daadwerkelijk uitvoeren en bevorderen van beleidsmaatregelen en programma's voor de veiligheid en gezondheid aan boord van schepen die de vlag van het Lid voeren, met inbegrip van risicobeoordeling alsmede opleiding en training van zeevarenden;

b) redelijke voorzorgen ter voorkoming van arbeidsongevallen, letsel en ziekten aan boord van schepen, met inbegrip van maatregelen ter vermindering en voorkoming van het risico van blootstelling aan schadelijke niveaus van omgevingsfactoren en chemische stoffen alsmede van het risico van letsel of ziekte voortvloeiend uit het gebruik van uitrusting en machines aan boord van schepen;

c) programma's aan boord ter voorkoming van arbeidsongevallen, letsel en ziekten en voor de voortdurende verbetering van de veiligheid en gezondheidsbescherming, met betrokkenheid van de vertegenwoordigers van zeevarenden en alle overige personen die betrokken zijn bij de uitvoering hiervan, met inachtneming van preventieve maatregelen, met inbegrip van toezicht op bouw en ontwerp, vervanging van processen en procedures voor collectieve

processus et procédures applicables aux tâches collectives et individuelles et l'utilisation de l'équipement de protection individuelle;

d) les prescriptions relatives à l'inspection, à la notification et à la correction des situations dangereuses ainsi qu'à l'enquête sur les accidents du travail survenus à bord et à leur notification.

2. Les dispositions prévues au paragraphe 1 de la présente norme doivent :

a) tenir compte des instruments internationaux applicables relatifs à la protection de la sécurité et de la santé au travail en général, ainsi qu'aux risques particuliers, et traiter de tous les aspects de la prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles qui sont susceptibles de s'appliquer au travail des gens de mer, et particulièrement de ceux qui sont propres à l'exercice du métier de marin;

b) indiquer clairement l'obligation qu'ont les armateurs, les gens de mer et les autres personnes intéressées de se conformer aux normes applicables ainsi qu'aux politiques et programmes applicables au navire en matière de sécurité et santé au travail, une attention particulière étant accordée à la santé et à la sécurité des gens de mer de moins de 18 ans;

c) indiquer les fonctions du capitaine ou de la personne désignée par lui, ou des deux, pour assumer la responsabilité particulière de la mise en œuvre et du respect de la politique et du programme du navire en matière de sécurité et de santé au travail;

d) indiquer l'autorité dont sont investis les gens de mer du navire qui ont été nommés ou élus en tant que délégués à la sécurité aux fins de participer aux réunions du comité de sécurité du navire. Un tel comité doit être établi sur les bateaux à bord desquels se trouvent cinq marins ou plus.

3. La législation et les autres mesures visées au paragraphe 3 de la règle 4.3 sont régulièrement examinées en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer et, si nécessaire, révisées compte tenu de l'évolution de la technologie et de la recherche, afin de faciliter une amélioration constante des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail et d'assurer un milieu de travail sans danger aux gens de mer employés à bord des navires qui battent le pavillon du Membre.

4. Le respect des prescriptions des instruments internationaux applicables qui portent sur les niveaux acceptables d'exposition aux risques professionnels à bord des navires et sur l'élaboration et l'application des politiques et programmes des navires en matière de sécurité et de santé au travail est réputé équivaloir au respect des prescriptions de la présente convention.

5. L'autorité compétente veille à ce que :

a) les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles soient dûment déclarés, en tenant compte des orientations fournies par l'Organisation internationale du Travail au sujet de la notification et de l'enregistrement des accidents du travail et des maladies professionnelles;

b) des statistiques complètes de ces accidents et maladies soient tenues, analysées et publiées et, s'il y a lieu, suivies par des recherches sur les tendances générales et les risques identifiés;

c) les accidents du travail fassent l'objet d'une enquête.

en individuelle taken, en gebruikmaking van persoonlijke beschermende uitrusting; en

d) vereisten voor het inspecteren, rapporteren en corrigeren van onveilige omstandigheden en voor het onderzoeken en rapporteren van arbeidsongevallen aan boord.

2. In de in paragraaf 1 van deze norm bedoelde bepalingen :

a) moet rekening worden gehouden met de van toepassing zijnde internationale instrumenten op het gebied van veiligheid en gezondheid op het werk in het algemeen en met specifieke risico's, en moeten alle aangelegenheden aan bod komen die relevant zijn voor de voorkoming van arbeidsongevallen, letsel en ziekten die van toepassing kunnen zijn op de werkzaamheden van zeevarenden en in het bijzonder die welke eigen zijn aan de arbeid in de zeevaart;

b) moeten duidelijk de verplichtingen van reders, zeevarenden en andere betrokkenen worden vermeld met betrekking tot de naleving van de toepasselijke normen, beleidsregels en de programma's aan boord voor de veiligheid en gezondheid, waarbij bijzondere aandacht moet uitgaan naar de gezondheid en veiligheid van zeevarenden onder de leeftijd van 18 jaar;

c) moeten de taken van de kapitein en/of een door de kapitein aangewezen persoon worden vermeld met betrekking tot het nemen van specifieke verantwoordelijkheid voor de uitvoering en naleving van de beleidsregels en de programma's aan boord voor veiligheid en gezondheid op het werk; en

d) moet het gezag worden omschreven van de als veiligheid-vertegenwoordigers aangewezen of gekozen zeevarenden van het schip die bevoegd zijn deel te nemen aan de vergaderingen van de veiligheidscommissie van het schip. Een dergelijke commissie moet worden ingesteld aan boord van schepen met vijf of meer zeevarenden.

3. De in paragraaf 3 van voorschrift 4.3 bedoelde wet- of regelgeving en andere maatregelen moeten regelmatig in overleg met de vertegenwoordigers van de organisaties van reders en zeevarenden worden getoetst en, indien nodig, worden herzien om rekening te houden met de veranderingen op het gebied van technologie en onderzoek teneinde de voortdurende verbetering van beleid en regelingen op het gebied van veiligheid en gezondheid op het werk te vergemakkelijken en een veilige werkomgeving te bieden aan zeevarenden op schepen die de vlag van het Lid voeren.

4. De naleving van de vereisten van de toepasselijke internationale instrumenten met betrekking tot de aanvaardbare niveaus van blootstelling aan gevaren op de werkplek aan boord van schepen en met betrekking tot de ontwikkeling en uitvoering van beleid en programma's voor de veiligheid en gezondheid op het werk aan boord van schepen wordt geacht toereikend te zijn om aan de vereisten van dit Verdrag te voldoen.

5. De bevoegde overheid ziet erop toe dat :

a) arbeidsongevallen, letsel en ziekten naar behoren worden gerapporteerd, met inachtneming van de door de Internationale Arbeidsorganisatie verstrekte aanwijzingen met betrekking tot de melding en registratie van arbeidsongevallen en beroepsziekten;

b) van dergelijke ongevallen en ziekten uitgebreide statistieken worden bijgehouden, geanalyseerd en gepubliceerd en, waar nodig, aangevuld met onderzoek naar algemene trends en onderkende risico's; en

c) arbeidsongevallen worden onderzocht.

6. Les déclarations et enquêtes relatives aux questions de sécurité et de santé au travail sont de nature à garantir la protection des données personnelles des gens de mer et tiennent compte des orientations fournies par l'Organisation internationale du Travail à ce sujet.

7. L'autorité compétente coopère avec les organisations d'armateurs et de gens de mer afin de prendre des mesures pour informer tous les gens de mer des risques particuliers rencontrés à bord des navires sur lesquels ils travaillent, par exemple par l'affichage d'avis officiels exposant les instructions à ce sujet.

8. L'autorité compétente exige des armateurs, lorsqu'ils évaluent les risques dans le cadre de la gestion de la sécurité et de la santé au travail, qu'ils se réfèrent aux informations statistiques appropriées émanant de leurs navires et aux statistiques générales fournies par l'autorité compétente.

Principe directeur B4.3 — Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

Principe directeur B4.3.1 — Dispositions concernant les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles

1. Les dispositions visées à la norme A4.3 devraient tenir compte du recueil de directives pratiques du BIT intitulé *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, 1996, et de ses versions ultérieures, ainsi que des autres normes et directives connexes de l'Organisation internationale du Travail, et des autres normes, directives et recueils pratiques internationaux concernant la protection de la sécurité et de la santé au travail, y compris les niveaux d'exposition qui y figurent.

2. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail portent en particulier sur les points suivants :

- a) dispositions générales et dispositions de base;
- b) caractéristiques structurelles du navire, y compris les moyens d'accès et les risques liés à l'amiante;
- c) machines;
- d) effets des températures extrêmement basses ou extrêmement élevées de toute surface avec laquelle les gens de mer peuvent être en contact;
- e) effets du bruit auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;
- f) effets des vibrations auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;
- g) effets des facteurs ambiants autres que ceux visés aux alinéas e) et f) auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord, y compris la fumée du tabac;
- h) mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous;
- i) matériel de chargement et de déchargement;
- j) prévention et extinction des incendies;
- k) ancres, chaînes et câbles;
- l) cargaisons dangereuses et lest;
- m) équipement de protection individuelle des gens de mer;

6. De meldings- en onderzoeksactiviteiten op het gebied van veiligheid en gezondheid op het werk moeten zodanig worden opgezet dat de bescherming van de persoonsgegevens van de zeevarenden wordt gewaarborgd, waarbij rekening moet worden gehouden met de door de Internationale Arbeidsorganisatie op dit gebied verschaftte aanwijzingen.

7. De bevoegde overheid werkt met de organisaties van reders en zeevarenden samen bij het treffen van maatregelen om informatie betreffende specifieke risico's aan boord van schepen onder de aandacht van alle zeevarenden te brengen, bijvoorbeeld door het aanbrengen van officiële mededelingen met relevante instructies.

8. De bevoegde overheid moet eisen dat reders die risico-evaluaties uitvoeren ten behoeve van het beheer van de veiligheid en gezondheid op het werk verwijzen naar de eigen statistische informatie omtrent hun schepen en naar de door de bevoegde overheid verstrekte algemene statistieken.

Richtlijn B4.3 — Bescherming van de gezondheid en veiligheid en ongevallenpreventie

Richtlijn B4.3.1 — Bepalingen inzake arbeidsongevallen, letsel en ziekten

1. Bij de ingevolge norm A4.3 vereiste bepalingen zou rekening moeten worden gehouden met de *Gedragscode voor de Preventie van Ongevallen aan boord van een schip op zee en in de haven*, 1996 en latere versies en andere daaraan gerelateerde normen van de Internationale Arbeidsorganisatie en overige internationale normen en leidraden en codes met betrekking tot de veiligheid en de gezondheidsbescherming op het werk, met inbegrip van de eventueel hierin vastgestelde blootstellingsniveaus.

2. De bevoegde overheid zou ervoor moeten zorg dragen dat de nationale richtlijnen ten behoeve van het beheer van de veiligheid en gezondheid op het werk gericht zijn op de volgende punten, in het bijzonder :

- a) algemene en fundamentele bepalingen;
- b) de constructie van het schip, met inbegrip van toegangsmiddelen en asbestgerelateerde risico's;
- c) machines;
- d) de effecten van extreem lage of hoge temperaturen van oppervlakken waarmee zeevarenden in aanraking kunnen komen;
- e) de effecten van geluid op de werkplek en in de verblijven aan boord;
- f) de effecten van trillingen op de werkplek en in de verblijven aan boord;
- g) de effecten van omgevingsfactoren, anders dan in de onderdelen e) en f) bedoelde factoren, op de werkplek en in de verblijven aan boord, met inbegrip van tabaksrook;
- h) bijzondere veiligheidsmaatregelen boven- en benedendeks;
- i) laad- en losvoorzieningen;
- j) het voorkomen en blussen van branden;
- k) ankers, kettingen en trossen;
- l) gevaarlijke lading en ballast;
- m) persoonlijke beschermingsuitrusting voor zeevarenden;

- n) travail dans des espaces confinés;
- o) effets physiques et mentaux de la fatigue;
- p) effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool;
- q) protection et prévention relatives au VIH/SIDA;
- r) réponse aux urgences et aux accidents.

3. L'évaluation des risques et la réduction de l'exposition en ce qui concerne les points auxquels se réfère le paragraphe 2 du présent principe directeur devraient tenir compte des effets physiques, y compris ceux résultant de la manutention de charges, du bruit et des vibrations, des effets chimiques et biologiques et des effets mentaux sur la santé au travail, des effets de la fatigue sur la santé physique et mentale, et des accidents du travail. Les mesures nécessaires devraient tenir dûment compte du principe de prévention selon lequel, entre autres choses, la lutte contre les risques à la source, l'adaptation des tâches à l'individu, particulièrement en ce qui concerne la conception des lieux de travail, et le remplacement de ce qui est dangereux par des éléments exempts de danger ou moins dangereux, doivent primer sur l'utilisation d'équipement de protection individuelle pour les gens de mer.

4. Par ailleurs, l'autorité compétente devrait veiller à ce qu'il soit tenu compte des conséquences pour la santé et la sécurité, particulièrement dans les domaines suivants :

- a) réponse aux urgences et aux accidents;
- b) effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool;
- c) protection et prévention relatives au VIH/SIDA.

Principe directeur B4.3.2 — Exposition au bruit

1. L'autorité compétente, conjointement avec les organes internationaux compétents et les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés, devrait examiner de façon continue la question du bruit à bord des navires en vue d'améliorer la protection des gens de mer, dans toute la mesure possible, contre les effets nocifs de l'exposition au bruit.

2. L'examen visé au paragraphe 1 du présent principe directeur devrait tenir compte des effets nocifs de l'exposition à un bruit excessif sur l'ouïe, la santé et le confort des gens de mer, ainsi que des mesures à prescrire ou à recommander pour réduire le bruit à bord des navires en vue de protéger les gens de mer. Les mesures à envisager devraient inclure les suivantes :

- a) informer les gens de mer des dangers qu'une exposition prolongée à des niveaux de bruit élevés comporte pour l'ouïe et la santé et leur apprendre à se servir du matériel de protection contre le bruit;
- b) fournir aux gens de mer lorsque c'est nécessaire un équipement de protection de l'ouïe homologué;
- c) évaluer les risques et réduire l'exposition au bruit dans toutes les installations prévues pour le logement, les loisirs et le service de table, ainsi que dans la salle des machines et les autres locaux abritant des machines.

- n) werken in gesloten ruimten;
- o) fysieke en mentale effecten van vermoeidheid;
- p) de effecten van drugs- en alcoholverslaving;
- q) HIV/aids-bescherming en -preventie; en
- r) reactie bij noodgevallen en ongevallen.

3. Bij de beoordeling van risico's en de vermindering van de blootstelling aan hetgeen in paragraaf 2 van deze richtlijn genoemd wordt zou rekening moeten worden gehouden met de fysieke gezondheidseffecten van de beroepsuitoefening, waaronder het tillen van lasten, geluid en trillingen, de chemische en biologische gezondheidseffecten van de beroepsuitoefening, de effecten van de beroepsuitoefening op de mentale gezondheid, de fysieke en mentale effecten van oververmoeidheid en arbeidsongevallen. De nodige maatregelen zouden gebaseerd moeten zijn op het beginsel van preventie, waarbij het aanpakken van de risico's bij de bron, aanpassing van het werk aan de persoon — in het bijzonder wat betreft de inrichting van werkplekken — en het vervangen van gevaarlijk werk door ongevaarlijk of minder gevaarlijk werk, voorrang hebben boven de persoonlijke beschermende uitrusting voor zeevarenden.

4. Daarnaast zou de bevoegde overheid ervoor zorg moeten dragen dat rekening wordt gehouden met de gevolgen voor de gezondheid en veiligheid, in het bijzonder op de volgende gebieden :

- a) reactie bij noodgevallen en ongevallen;
- b) de effecten van drugs- en alcoholverslaving; en
- c) HIV/aids-bescherming en -preventie.

Richtlijn B4.3.2 — Blootstelling aan geluid

1. De bevoegde overheid zou, samen met de bevoegde internationale organen en met de betrokken vertegenwoordigers van organisaties van reders en zeevarenden, het probleem van geluid aan boord van schepen voortdurend moeten toetsen teneinde de bescherming van zeevarenden, voor zover praktisch uitvoerbaar, tegen de nadelige gevolgen van blootstelling aan geluid te verbeteren.

2. Bij de in paragraaf 1 van deze richtlijn bedoelde toetsing zou rekening moeten worden gehouden met de nadelige gevolgen van blootstelling aan overmatig geluid voor het gehoor, de gezondheid en het welzijn van zeevarenden en met de maatregelen die worden voorgeschreven of aanbevolen om het geluid aan boord van schepen te verminderen teneinde zeevarenden te beschermen. De te overwegen maatregelen zouden het volgende moeten omvatten :

- a) onderricht aan zeevarenden over de gevaren voor het gehoor en de gezondheid van langdurige blootstelling aan hoge geluidsniveaus en over het juiste gebruik van gehoorbeschermingsmiddelen;
- b) de verstrekking van goedgekeurde gehoorbeschermingsmiddelen aan zeevarenden, waar nodig; en
- c) risicobeoordeling en vermindering van blootstellingsniveaus aan geluid in alle verblijven en ontspannings- en eetvoorzieningen, alsmede machinekamers en andere motorruimten.

Principe directeur B4.3.3 — Exposition aux vibrations

1. L'autorité compétente, conjointement avec les organismes internationaux compétents et les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés, et en tenant compte, s'il y a lieu, des normes internationales pertinentes, devrait examiner de façon continue la question des vibrations à bord des navires en vue d'améliorer la protection des gens de mer, dans toute la mesure possible, contre les effets nocifs de ces vibrations.

2. L'examen visé au paragraphe 1 du présent principe directeur devrait inclure les effets de l'exposition à des vibrations excessives sur la santé et le confort des gens de mer, ainsi que les mesures à prescrire ou à recommander pour réduire les vibrations à bord des navires en vue de protéger les gens de mer. Les mesures à envisager devraient inclure les suivantes :

a) informer les gens de mer des dangers qu'une exposition prolongée à des vibrations comporte pour leur santé;

b) fournir aux gens de mer lorsque c'est nécessaire un équipement de protection individuelle homologué;

c) évaluer les risques et réduire l'exposition aux vibrations dans toutes les installations prévues pour le logement, les loisirs et le service de table en adoptant des mesures conformes aux orientations fournies par le recueil de directives pratiques du BIT intitulé *Les facteurs ambiants sur le lieu de travail*, 2001, et ses révisions ultérieures, en tenant compte des différences existant entre l'exposition dans ces installations et aux postes de travail.

Principe directeur B4.3.4 — Obligations de l'armateur

1. Toute obligation incombant à l'armateur de fournir du matériel de protection ou d'autres dispositifs de prévention des accidents devrait être assortie, en général, de dispositions en vertu desquelles les gens de mer sont tenus d'utiliser ces dispositifs et d'observer les mesures de prévention des accidents et de protection de la santé qui les concernent.

2. Il faudrait aussi tenir compte des articles 7 et 11 de la convention (n° 119) sur la protection des machines, 1963, et des dispositions correspondantes de la recommandation (n° 118) sur la protection des machines, 1963, qui disposent qu'il incombe, d'une part, à l'employeur de veiller à ce que les machines soient munies de dispositifs de protection appropriés et à ce qu'aucune machine ne soit utilisée sans ces dispositifs et, d'autre part, au travailleur de ne pas utiliser une machine si les dispositifs de protection dont elle est pourvue ne sont pas en place, et de ne pas rendre inopérants ces dispositifs.

Principe directeur B4.3.5 — Déclaration des accidents du travail et compilation des statistiques

1. Tous les accidents du travail et les maladies professionnelles devraient être signalés pour faire l'objet d'enquêtes et pour que des statistiques détaillées soient établies, analysées et publiées, en tenant compte de la protection des données personnelles des gens de mer concernés. Les rapports ne devraient pas être limités aux cas d'accidents et de maladies mortels ni aux accidents impliquant le navire.

2. Les statistiques visées au paragraphe 1^{er} du présent principe directeur devraient porter sur le nombre, la nature, les causes et les conséquences des accidents, des lésions et des maladies professionnelles et préciser, le cas échéant, dans quel service du navire

Richtlijn B4.3.3 — Blootstelling aan trillingen

1. De bevoegde overheid zou, samen met de bevoegde internationale organisaties en met de betrokken vertegenwoordigers van organisaties van reders en zeevarenden, en waar passend met in achtname van de relevante internationale normen, het probleem van trillingen aan boord van schepen voortdurend moeten toetsen teneinde de bescherming van zeevarenden, voor zover praktisch uitvoerbaar, tegen de nadelige gevolgen van blootstelling aan trillingen te verbeteren.

2. De in paragraaf 1 van deze richtlijn bedoelde toetsing zou rekening moeten houden met de nadelige gevolgen van blootstelling aan overmatige trillingen voor de gezondheid en het welzijn van zeevarenden en met de maatregelen die worden voorgeschreven of aanbevolen om de trillingen aan boord van schepen te verminderen teneinde zeevarenden te beschermen. De te overwegen maatregelen zouden het volgende moeten omvatten :

a) onderricht aan zeevarenden over de gevaren voor hun gezondheid van langdurige blootstelling aan trillingen;

b) de verstrekking van goedgekeurde persoonlijke beschermende uitrusting aan zeevarenden, waar nodig; en

c) risico-evaluatie en vermindering van de blootstelling aan trillingen in alle verblijven en ontspannings- en eetvoorzieningen door het nemen van maatregelen in overeenstemming met de aanwijzingen in de *Omgevingsfactoren op de werkplaats*, 2001, en eventuele latere herzieningen, met inachtneming van het verschil tussen de blootstelling in die gedeelten en op de werkplek.

Richtlijn B4.3.4 — Verplichtingen van reders

1. Elke verplichting voor de reder om te voorzien in beschermende uitrusting of andere waarborgen voor de voorkoming van ongevallen zou in het algemeen vergezeld moeten gaan van bepalingen waarin wordt vereist dat zeevarenden deze gebruiken en van verplichtingen voor zeevarenden om zich aan de desbetreffende maatregelen voor ongevallenpreventie en de bescherming van de gezondheid te houden.

2. Tevens zou rekening moeten worden gehouden met de artikelen 7 en 11 van het Verdrag betreffende de beveiliging van machines, 1963 (Nr. 119), en de overeenkomstige bepalingen van de Aanbeveling betreffende de beveiliging van machines, 1963 (Nr. 118), waarin de werkgever verplicht wordt erop toe te zien dat in gebruik zijnde machines naar behoren worden beveiligd en het gebruik ervan zonder deugdelijke beveiliging wordt voorkomen, terwijl het de werkende verboden wordt de machines te gebruiken zonder dat de beveiliging is aangebracht of de aangebrachte beveiliging buiten werking te stellen.

Richtlijn B4.3.5 — Rapportage en verzameling van statistieken

1. Alle arbeidsongevallen en arbeidsletsels en beroepsziekten zouden moeten worden gerapporteerd zodat deze kunnen worden onderzocht en uitgebreide statistieken kunnen worden bijgehouden, geanalyseerd en gepubliceerd, met inachtneming van de bescherming van de persoonsgegevens van de betrokken zeevarenden. Rapporten zouden niet beperkt mogen worden tot sterfgevallen of ongelukken waarbij het schip betrokken is.

2. In de in paragraaf 1 van deze richtlijn bedoelde statistieken zouden de aantallen, aard, oorzaken en gevolgen van arbeidsongevallen en -ziekten moeten worden geregistreerd, met, indien van toepassing, een duidelijke vermelding van de afdeling aan boord

l'accident s'est produit, le type d'accident et s'il est survenu en mer ou dans un port.

3. Tout Membre devrait tenir dûment compte de tout système ou modèle international d'enregistrement des accidents des gens de mer éventuellement établi par l'Organisation internationale du Travail.

Principe directeur B4.3.6 — Enquêtes

1. L'autorité compétente devrait entreprendre une enquête sur les causes et les circonstances de tous les accidents du travail et de toutes les lésions et maladies professionnelles entraînant des pertes de vies humaines ou de graves lésions corporelles, ainsi que sur tous autres cas spécifiés par la législation nationale.

2. Il faudrait envisager d'inclure les points suivants parmi ceux qui pourraient faire l'objet d'une enquête :

a) le milieu de travail, par exemple les surfaces de travail, la disposition des machines, les moyens d'accès, l'éclairage et les méthodes de travail;

b) la fréquence par groupe d'âge des accidents du travail et des lésions et des maladies professionnelles;

c) les problèmes physiologiques ou psychologiques spéciaux posés par le séjour à bord des navires;

d) les problèmes résultant de la tension physique à bord des navires, en particulier lorsqu'elle est la conséquence de l'accroissement de la charge de travail;

e) les problèmes et les conséquences résultant des progrès techniques, ainsi que de leur influence sur la composition des équipages;

f) les problèmes résultant de défaillances humaines.

Principe directeur B4.3.7 — Programmes nationaux de protection et de prévention

1. Afin de disposer d'une base fiable pour l'adoption de mesures visant à promouvoir la protection de la sécurité et de la santé au travail et la prévention des accidents du travail et des lésions et des maladies professionnelles qui sont dus aux risques propres au travail maritime, il faudrait entreprendre des recherches sur les tendances générales ainsi que sur les risques révélés par les statistiques.

2. La mise en œuvre des programmes de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail devrait être organisée de telle sorte que l'autorité compétente, les armateurs et les gens de mer ou leurs représentants et les autres organismes intéressés puissent y jouer un rôle actif, y compris par des moyens comme l'organisation de sessions d'information et l'adoption de directives sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques ou les résultats d'une évaluation systématique des risques. En particulier, il faudrait créer des commissions mixtes, nationales ou locales, chargées de la prévention et de la protection de la sécurité et de la santé au travail ou des groupes de travail *ad hoc* et des comités à bord, au sein desquels les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées seraient représentées.

3. Lorsque ces activités sont menées au niveau de la compagnie, il conviendrait d'envisager la représentation des gens de mer dans tout comité de sécurité à bord des navires de l'armateur en question.

van het schip, het soort ongeval en of het ongeval zich op zee of in een haven heeft voorgedaan.

3. Elk Lid zou eventuele door de Internationale Arbeidsorganisatie ingestelde internationale systemen of modellen voor de registratie van ongevallen met zeevarenden in acht moeten nemen.

Richtlijn B4.3.6 — Onderzoeken

1. De bevoegde overheid zou onderzoek moeten verrichten naar de oorzaken en omstandigheden van alle arbeidsongevallen en -ziekten die overlijden of ernstig letsel tot gevolg hebben, en andere gevallen als in de nationale wet- of regelgeving vervat.

2. Overwogen zou moeten worden de volgende onderwerpen in onderzoeken op te nemen :

a) werkomgeving, zoals werkoppervlakken, configuratie van machines, toegangen, verlichting en werkmethoden;

b) frequentie van arbeidsongevallen en -ziekten in verschillende leeftijdsgroepen;

c) bijzondere fysiologische of psychologische problemen die door het leefklimaat aan boord worden veroorzaakt;

d) problemen veroorzaakt door fysieke stress aan boord, in het bijzonder als gevolg van toegenomen werkdruk;

e) problemen met en gevolgen van technische ontwikkelingen en de invloed hiervan op de samenstelling van de bemanning; en

f) problemen als gevolg van menselijk falen.

Richtlijn B4.3.7 — Nationale beschermings- en preventieprogramma's

1. Teneinde een gezonde basis te bieden voor maatregelen ter bevordering van de veiligheid, de gezondheid op het werk en de preventie van ongevallen, letsel en ziekten die toe te schrijven zijn aan de specifieke risico's van het werken op zee, zou onderzoek moeten worden verricht naar algemene trends en naar de risico's die uit de statistieken blijken.

2. De uitvoering van beschermings- en preventieprogramma's ter bevordering van de veiligheid en gezondheid op het werk zou zodanig moeten worden opgezet dat de bevoegde overheid, reders en zeevarenden of hun vertegenwoordigers en andere aangewezen organisaties een actieve rol kunnen vervullen, onder andere door middel van voorlichting en richtlijnen aan boord betreffende maximumniveaus van blootstelling aan mogelijk schadelijke omgevingsfactoren op de werkplek en andere risico's of resultaten van een systematisch risicobeoordelingsproces. In het bijzonder zouden nationale of lokale gezamenlijke commissies voor veiligheid en gezondheid op het werk en ongevallenpreventie of *ad hoc* werkgroepen en commissies aan boord moeten worden ingesteld, waarin de betrokken organisaties van reders en zeevarenden vertegenwoordigd zijn.

3. Wanneer deze activiteiten op bedrijfsniveau plaatsvinden, moet de vertegenwoordiging van zeevarenden van veiligheidscommissies aan boord van schepen in overweging worden genomen.

Principe directeur B4.3.8 — Contenu des programmes de protection et de prévention

1. Il faudrait envisager d'inclure les fonctions suivantes parmi les fonctions attribuées aux commissions et autres organismes visés au paragraphe 2 du principe directeur B4.3.7 :

a) l'élaboration de directives et de politiques nationales relatives aux systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail et de dispositions, de règles et de manuels relatifs à la prévention des accidents;

b) l'organisation d'une formation et de programmes relatifs à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents;

c) l'organisation d'une information publique en matière de protection de la sécurité et de la santé au travail et de prévention des accidents, en particulier au moyen de films, d'affiches, d'avis et de brochures;

d) la distribution de documentation et la diffusion d'informations relatives à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents, de façon à atteindre les gens de mer à bord des navires.

2. Les règles ou recommandations adoptées par les autorités ou organismes nationaux ou par les organisations internationales intéressées devraient être prises en considération pour la préparation des textes relatifs aux mesures de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents ou l'élaboration des pratiques recommandées.

3. Lors de l'élaboration des programmes de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents, tout Membre devrait tenir dûment compte de tout recueil de directives pratiques concernant la sécurité et la santé des gens de mer éventuellement publié par l'Organisation internationale du Travail.

Principe directeur B4.3.9 — Formation relative à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents du travail

1. Les programmes relatifs à la formation visée au paragraphe 1 a) de la norme A4.3 devraient être périodiquement revus et mis à jour pour tenir compte de l'évolution des types de navires et de leurs dimensions ainsi que des changements intervenus dans le matériel utilisé, dans l'organisation des équipages, dans les nationalités, dans les langues et dans les méthodes de travail à bord.

2. L'information publique relative à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents devrait être continue. Elle pourrait revêtir les formes suivantes :

a) matériel éducatif audiovisuel, tel que films, à utiliser dans les centres de formation professionnelle des gens de mer et, si possible, présenté à bord des navires;

b) affiches apposées à bord des navires;

c) insertion, dans les périodiques lus par les gens de mer, d'articles sur les risques professionnels maritimes et sur les mesures de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents;

d) campagnes spéciales utilisant divers moyens d'information pour instruire les gens de mer, y compris des campagnes sur les méthodes de travail sûres.

Richtlijn B4.3.8 — Inhoud van beschermings- en preventieprogramma's

1. Overwogen zou moeten worden de volgende punten op te nemen in de taken van de in paragraaf 2 van richtlijn B4.3.7 bedoelde commissies en andere organisaties :

a) de opstelling van nationale richtlijnen en beleidsregels op het gebied van systemen voor beheer van de veiligheid en gezondheid op het werk en op het gebied van bepalingen, regels en handboeken voor ongevalpreventie;

b) het organiseren van opleidingen en programma's voor veiligheid en gezondheid op het werk en ongevalpreventie;

c) het organiseren van publiciteit op het gebied van veiligheid, gezondheid op het werk en ongevalpreventie, waaronder films, posters, mededelingen en brochures; en

d) het verspreiden van literatuur en voorlichting op het gebied van veiligheid en gezondheid op het werk en ongevalpreventie, zodanig dat hiermee zeevarenden aan boord van schepen worden bereikt.

2. Degenen die teksten opstellen op het gebied van maatregelen of aanbevelingen doen ten behoeve van de veiligheid en bescherming van de gezondheid op het werk en ongevalpreventie zouden rekening moeten houden met de relevante bepalingen of aanbevelingen die zijn aangenomen door de desbetreffende nationale overheden of organisaties of internationale organisaties.

3. Bij de opstelling van programma's voor veiligheid en gezondheid op het werk en ongevalpreventie zou elk Lid naar behoren rekening moeten houden met eventuele door de Internationale Arbeidsorganisatie gepubliceerde gedragscodes betreffende de veiligheid en gezondheid van zeevarenden.

Richtlijn B4.3.9 — Onderricht op het gebied van veiligheid, gezondheid op het werk en de preventie van arbeidsongevallen

1. Het leerplan voor de in paragraaf 1 (a) van norm A4.3 bedoelde opleiding zou periodiek moeten worden herzien en geactualiseerd in het licht van ontwikkelingen in scheepstypen en hun afmeting en uitrusting, alsmede de veranderingen op het gebied van bemannen, nationaliteit, taal en organisatie van de werkzaamheden aan boord.

2. Er zou voortdurend publiciteit moeten zijn voor veiligheid en gezondheid op het werk en ongevalpreventie. Deze publiciteit zou de volgende vormen kunnen aannemen :

a) audiovisuele leermiddelen zoals films, te gebruiken in opleidingscentra voor zeevarenden en waar mogelijk voor vertoning aan boord van schepen;

b) het ophangen van posters aan boord van schepen;

c) artikelen in tijdschriften die door zeevarenden worden gelezen over de risico's van het werken op zee en over maatregelen op het gebied van veiligheid en gezondheid op het werk en ongevalpreventie; en

d) speciale campagnes met gebruikmaking van uiteenlopende media om zeevarenden voorlichting te geven, met inbegrip van campagnes voor veilig werken.

3. L'information publique visée au paragraphe 2 du présent principe directeur devrait tenir compte des nationalités, langues et cultures différentes des gens de mer à bord d'un navire.

Principe directeur B4.3.10 — Éducation des jeunes gens de mer en matière de sécurité et de santé

1. Les règlements sur la sécurité et la santé devraient se référer aux dispositions générales concernant les examens médicaux, avant l'entrée en fonction et en cours d'emploi, ainsi que la prévention des accidents et la protection de la santé au travail, qui sont applicables aux activités des gens de mer. Ces règlements devraient préciser en outre les mesures propres à réduire au minimum les risques professionnels auxquels sont exposés les jeunes gens de mer dans l'exercice de leurs fonctions.

2. Les règlements devraient établir des restrictions empêchant que des jeunes gens de mer dont les aptitudes correspondantes ne seraient pas pleinement reconnues par l'autorité compétente exécutent sans contrôle ni instruction appropriés certains types de travaux comportant un risque particulier d'accident ou d'atteinte à leur santé ou à leur développement physique ou exigeant un degré particulier de maturité, d'expérience ou d'aptitude. L'autorité compétente pourrait prendre en considération, en particulier, les tâches comportant :

a) le levage, le déplacement ou le transport de charges ou d'objets lourds;

b) le travail à l'intérieur des chaudières, des réservoirs et des caissons étanches;

c) l'exposition à des bruits ou à des vibrations atteignant des niveaux nocifs;

d) la conduite d'engins de levage ou d'autres équipements ou outils à moteur ou la communication par signes avec les conducteurs d'équipements de ce genre;

e) la manipulation de câbles d'amarrage ou de remorquage ou des appareils de mouillage;

f) le gréement;

g) le travail dans la mâture ou sur le pont par gros temps;

h) le quart de nuit;

i) l'entretien de l'équipement électrique;

j) le contact avec des matières potentiellement dangereuses ou avec des agents physiques nocifs, tels que des substances dangereuses ou toxiques, et l'exposition à des rayonnements ionisants;

k) le nettoyage des appareils de cuisine;

l) la manipulation ou la responsabilité des embarcations annexes.

3. Des mesures pratiques devraient être prises par l'autorité compétente ou par un organisme approprié pour attirer l'attention des jeunes gens de mer sur l'information concernant la prévention des accidents et la protection de leur santé à bord des navires. Ces mesures pourraient inclure des cours et des campagnes d'information officielles de prévention des accidents à l'intention des jeunes, ainsi qu'une instruction et une surveillance professionnelles des jeunes gens de mer.

3. Bij de in paragraaf 2 van deze richtlijn bedoelde publiciteit moet rekening worden gehouden met de uiteenlopende nationaliteiten, talen en culturen van zeevarenden aan boord van schepen.

Richtlijn B4.3.10 — Veiligheids- en gezondheidsopleiding voor jonge zeevarenden

1. Veiligheids- en gezondheidsvoorschriften zouden moeten verwijzen naar algemene bepalingen inzake medisch onderzoek voor en gedurende de periode van tewerkstelling en naar ongevalpreventie en gezondheid op het werk, die mogelijk op de werkzaamheden van zeevarenden van toepassing zijn. Deze voorschriften zouden maatregelen moeten aangeven die de beroepsrisico's voor jonge zeevarenden bij de uitvoering van hun taken tot een minimum beperken.

2. Behoudens wanneer een jonge zeevarende door de bevoegde overheid voor een bepaalde vaardigheid volledig bekwaam is verklaard, zouden de voorschriften beperkingen moeten aangeven voor jonge zeevarenden die, zonder deugdelijk toezicht en aanwijzingen, bepaalde typen werkzaamheden verrichten die bijzondere risico's van een ongeval of schadelijke gevolgen voor hun gezondheid of lichamelijke ontwikkeling met zich meebrengen, of een bepaalde mate van volwassenheid, ervaring of vaardigheid vereisen. Bij het vaststellen welke typen werkzaamheden door de voorschriften moeten worden beperkt, kan de bevoegde overheid in het bijzonder werkzaamheden in overweging nemen die het volgende omvatten :

a) het tillen, verplaatsen of dragen van zware lasten of voorwerpen;

b) het binnengaan van ketels, tanks en kofferdammen;

c) blootstelling aan schadelijke geluid- en trillingsniveaus;

d) het bedienen van hijstoestellen en andere elektrische machines en gereedschappen, of het geven van aanwijzingen aan degenen die deze apparatuur bedienen;

e) het gebruik van meer- of sleeptrossen of ankeruitrusting;

f) optuigen;

g) werk op hoogte of aan dek bij zwaar weer;

h) wachtlopen bij nacht;

i) onderhoud van elektrische apparatuur;

j) blootstelling aan potentieel gevaarlijke materialen, of fysische stoffen zoals gevaarlijke of toxische stoffen en ioniserende straling;

k) het reinigen van voedselverwerkende machines; en

l) het omgaan met of leiding nemen over de sloepen van het schip.

3. Door de bevoegde overheid of via de aangewezen mechanismen zouden praktische maatregelen moeten worden getroffen om informatie betreffende ongevalpreventie en de bescherming van de gezondheid aan boord van schepen onder de aandacht van jonge zeevarenden te brengen. Deze maatregelen zouden onder andere kunnen bestaan uit adequate voorlichting in de vorm van cursussen, officiële publicaties op het gebied van ongevalpreventie gericht op jongeren en de verzorging van beroepsopleidingen voor en toezicht op jonge zeevarenden.

4. Les programmes d'éducation et de formation des jeunes gens de mer, tant à terre qu'à bord, devraient prévoir un enseignement sur les dangers que l'abus d'alcool, de drogues et d'autres substances potentiellement nocives peut avoir sur leur santé et leur bien-être, ainsi que sur les risques et problèmes posés par le VIH/SIDA et les autres activités dangereuses pour la santé.

Principe directeur B4.3.11 — Coopération internationale

1. Les Membres, au besoin avec l'assistance d'organismes intergouvernementaux et d'autres organisations internationales, devraient s'efforcer conjointement de parvenir à la plus grande uniformité possible de l'action visant à protéger la sécurité et la santé au travail et à prévenir les accidents.

2. Lors de l'élaboration de programmes de promotion de la protection en matière de sécurité et de santé au travail et de la prévention des accidents du travail conformément aux dispositions de la norme A4.3, tout Membre devrait tenir dûment compte des recueils de directives pratiques publiés par l'Organisation internationale du Travail, ainsi que des normes appropriées des organisations internationales.

3. Les Membres devraient tenir compte de la nécessité d'une coopération internationale en vue de la promotion continue d'activités relatives à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents du travail. Cette coopération pourrait revêtir les formes suivantes :

a) accords bilatéraux ou multilatéraux visant à uniformiser les normes et les dispositifs de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents;

b) échanges de renseignements sur les risques particuliers auxquels sont exposés les gens de mer et sur les moyens de promouvoir la sécurité et la santé au travail et de prévenir les accidents;

c) assistance en matière d'essais de matériel et d'inspection, conformément aux dispositions nationales de l'État du pavillon;

d) collaboration pour l'établissement et la diffusion des dispositions, des règles ou des manuels relatifs à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents;

e) collaboration pour la production et l'utilisation du matériel de formation;

f) mise en commun des moyens matériels ou assistance mutuelle pour la formation des gens de mer dans le domaine de la protection en matière de sécurité et de santé au travail, de la prévention des accidents et des méthodes de travail sûres.

Règle 4.4 — Accès à des installations de bien-être à terre

Objet : assurer aux gens de mer qui travaillent à bord d'un navire l'accès à des installations et services à terre afin d'assurer leur santé et leur bien-être

1. Tout Membre veille à ce que les installations de bien-être à terre, s'il en existe, soient aisément accessibles. Il doit aussi promouvoir la mise en place d'installations de bien-être, telles que celles qui sont énumérées dans le code, dans des ports déterminés en vue d'assurer aux gens de mer des navires se trouvant dans ces ports l'accès à des installations et services de bien-être adéquats.

4. Scholing en training van jonge zeevarenden zowel aan wal als aan boord van schepen zou voorlichting moeten omvatten over de schadelijke gevolgen voor hun gezondheid en welzijn van alcohol- en drugsmisbruik en andere potentieel schadelijke stoffen, en de risico's en zorgen met betrekking tot HIV/AIDS of andere activiteiten die een risico voor de gezondheid met zich meebrengen.

Richtlijn B4.3.11 — Internationale samenwerking

1. De Leden zouden ernaar moeten streven om, eventueel met de hulp van intergouvernementele en andere internationale organisaties, samen te werken aan het bereiken van de grootste mogelijke eenheid van optreden ter bevordering van veiligheid en gezondheid op het werk en ongevalpreventie.

2. Bij de ontwikkeling van programma's ter bevordering van veiligheid en gezondheid op het werk en ongevalpreventie ingevolge norm A4.3 zou elk Lid de desbetreffende door de internationale Arbeidsorganisatie gepubliceerde gedragscodes en de desbetreffende normen van internationale organisaties naar behoren in acht moeten nemen.

3. De Leden zouden zich rekenschap moeten geven van de noodzaak van internationale samenwerking voor de permanente bevordering van activiteiten op het gebied van veiligheid en gezondheid op het werk en ongevalpreventie. Deze samenwerking zou de volgende vormen kunnen aannemen :

a) bilaterale of multilaterale regelingen voor uniformiteit van de normen en waarborgen op het gebied van veiligheid en gezondheid op het werk en ongevalpreventie;

b) uitwisseling van informatie over specifieke risico's voor zeevarenden en over middelen ter bevordering van veiligheid en gezondheid op het werk en ongevalpreventie;

c) assistentie bij het testen van uitrusting en inspectie overeenkomstig de nationale voorschriften van de vlaggenstaat;

d) samenwerking bij de opstelling en verspreiding van bepalingen, regels of handleidingen op het gebied van veiligheid en gezondheid op het werk en ongevalpreventie;

e) samenwerking bij de vervaardiging en het gebruik van hulpmiddelen voor scholing; en

f) gezamenlijke voorzieningen voor, of wederzijdse bijstand bij, de opleiding van zeevarenden op het gebied van veiligheid en gezondheid op het werk, ongevalpreventie en veilig werken.

Voorschrift 4.4 — Toegang tot welzijnsvoorzieningen aan wal

Doel : Waarborgen dat zeevarenden die aan boord van een schip werkzaam zijn toegang hebben tot voorzieningen en diensten aan land ten behoeve van hun gezondheid en welzijn

1. Elk Lid draagt er zorg voor dat welzijnsvoorzieningen aan wal, indien aanwezig, gemakkelijk toegankelijk zijn. Elk Lid moet tevens de ontwikkeling van welzijnsvoorzieningen, zoals in de Code vermeld, in aangewezen havens bevorderen om zeevarenden op schepen die zich in zijn havens bevinden, toegang te verlenen tot geschikte welzijnsvoorzieningen en -diensten.

2. Les responsabilités du Membre concernant les installations à terre telles que les installations et services culturels, de bien-être, de loisirs et d'information, sont énoncées dans le code.

Norme A4.4 — Accès à des installations de bien-être à terre

1. Tout Membre doit exiger que les installations de bien-être existant sur son territoire puissent être utilisées par tous les gens de mer, quels que soient leur nationalité, leur race, leur couleur, leur sexe, leur religion, leurs opinions politiques ou leur origine sociale et quel que soit l'État du pavillon du navire à bord duquel ils sont employés ou engagés, ou travaillent.

2. Tout Membre doit promouvoir la mise en place d'installations de bien-être dans les ports appropriés du pays et déterminer, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, quels sont les ports appropriés.

3. Tout Membre doit favoriser la création de conseils du bien-être chargés d'examiner régulièrement les installations et services de bien-être afin de veiller à ce qu'ils soient adaptés eu égard aux changements des besoins des gens de mer résultant de l'évolution de la technique, de l'exploitation ou de toute autre nouveauté dans le secteur des transports maritimes.

Principe directeur B4.4 — Accès à des installations de bien-être à terre

Principe directeur B4.4.1 — Responsabilités des Membres

1. Tout Membre devrait :

a) prendre des mesures pour que des installations et services de bien-être adéquats soient fournis aux gens de mer dans des ports d'escale déterminés et qu'une protection adéquate leur soit assurée dans l'exercice de leur profession;

b) tenir compte, dans la mise en œuvre de ces mesures, des besoins particuliers des gens de mer en matière de sécurité, de santé et de loisirs, surtout à l'étranger et à leur arrivée dans des zones de guerre.

2. Les dispositions prises pour le contrôle des installations et services de bien-être devraient prévoir la participation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer intéressés.

3. Tout Membre devrait prendre des mesures visant à accélérer la libre circulation, entre les navires, les organisations centrales d'approvisionnement et les institutions de bien-être, de tout le matériel nécessaire, tel que films, livres, journaux et équipement sportif, à l'usage des gens de mer, tant à bord de leur navire que dans les centres à terre.

4. Les Membres devraient coopérer entre eux en vue de promouvoir le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports. Cette coopération devrait comprendre les mesures suivantes :

a) des consultations entre autorités compétentes en vue d'offrir des installations et services de bien-être aux gens de mer, dans les ports et à bord des navires, ou de les améliorer;

b) des accords sur la mise en commun de ressources et la fourniture conjointe d'installations de bien-être dans les grands ports de façon à éviter les doubles emplois inutiles;

2. De verantwoordelijkheden van elk Lid met betrekking tot voorzieningen aan wal, zoals voorzieningen op het gebied van welzijn, cultuur, ontspanning en informatie en diensten, zijn vervat in de Code.

Norm A4.4 — Toegang tot welzijnsvoorzieningen aan wal

1. Elk Lid vereist, wanneer op zijn grondgebied welzijnsvoorzieningen bestaan, dat deze beschikbaar zijn voor gebruik door alle zeevarenden, ongeacht nationaliteit, ras, huidskleur, geslacht, godsdienst, politieke overtuiging of sociale achtergrond en ongeacht de vlaggenstaat van het schip waarop zij zijn tewerkgesteld, zijn aangesteld of werkzaam zijn.

2. Elk Lid moet de ontwikkeling van welzijnsvoorzieningen in daartoe geschikte havens van het land bevorderen en, na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden, vaststellen welke havens als geschikt moeten worden aangemerkt.

3. Elk Lid moet de instelling van welzijnsraden bevorderen die de welzijnsvoorzieningen en -diensten regelmatig doorlichten om te waarborgen dat deze geschikt blijven gelet op de veranderingen in de behoeften van zeevarenden voortvloeiend uit technische, bedrijfsmatige en andere ontwikkelingen in de scheepvaartsector.

Richtlijn B4.4 — Toegang tot welzijnsvoorzieningen aan wal

Richtlijn B4.4.1 — Verantwoordelijkheden van Leden

1. Elk Lid zou :

a) maatregelen moeten treffen om te garanderen dat voor zeevarenden in aangewezen aanloophavens geschikte welzijnsvoorzieningen en -diensten beschikbaar zijn en dat zeevarenden adequate bescherming wordt geboden bij de uitoefening van hun beroep; en

b) bij de uitvoering van deze maatregelen rekening moeten houden met de bijzondere behoeften van zeevarenden wat betreft hun veiligheid, gezondheid en ontspanning, met name in het buitenland en bij het binnenvaren van oorlogsgebieden.

2. In de maatregelen voor het toezicht op welzijnsvoorzieningen en -diensten zou deelname van de betrokken representatieve organisaties van reders en van zeevarenden moeten zijn geregeld.

3. Elk Lid zou maatregelen moeten treffen gericht op het bespoedigen van de vrije verspreiding tussen schepen, centrale bevoorradingsorganen en welzijnsinstanties van welzijnsmaterialen zoals films, boeken, kranten en sportbenodigdheden voor gebruik door zeevarenden aan boord van hun schepen en in welzijncentra aan land.

4. De Leden zouden met elkaar moeten samenwerken om het welzijn van zeevarenden op zee en in de havens te bevorderen. Deze samenwerking zou de volgende maatregelen moeten omvatten :

a) overleg tussen de bevoegde overheden gericht op het verschaffen en verbeteren van welzijnsvoorzieningen en -diensten, zowel op zee als in de haven;

b) overeenkomsten inzake het gemeenschappelijk gebruik van middelen en het gezamenlijk voorzien in welzijnsvoorzieningen in grote havens teneinde onnodige duplicaties van voorzieningen te vermijden;

c) l'organisation de compétitions sportives internationales et l'encouragement des gens de mer à participer à des activités sportives;

d) l'organisation de séminaires internationaux sur la question du bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports.

Principe directeur B4.4.2 — Installations et services de bien-être dans les ports

1. Tout Membre devrait offrir les installations et services de bien-être nécessaires dans des ports appropriés du pays ou veiller à ce qu'ils soient offerts.

2. Les installations et services de bien-être devraient être fournis, conformément aux conditions et à la pratique nationales, par une ou plusieurs des institutions suivantes :

a) les pouvoirs publics;

b) les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, en vertu des conventions collectives ou d'autres dispositions arrêtées d'un commun accord;

c) des organisations bénévoles.

3. Les installations nécessaires de bien-être et de loisirs devraient être créées ou développées dans les ports. Elles devraient comprendre :

a) des salles de réunion et de détente, selon les besoins;

b) des installations de sport et autres installations de plein air, notamment pour des compétitions;

c) des installations pédagogiques;

d) le cas échéant, des installations permettant de pratiquer la religion et d'obtenir des conseils personnels.

4. Ces installations peuvent être fournies en mettant à la disposition des gens de mer, selon leurs besoins, les installations destinées à un usage plus général.

5. Lorsqu'un grand nombre de gens de mer de différentes nationalités ont besoin, dans un port déterminé, de certaines installations telles qu'hôtels, clubs ou installations sportives, les autorités ou les institutions compétentes de leurs pays d'origine et des États du pavillon ainsi que les associations internationales intéressées devraient procéder à des consultations et coopérer entre elles, de même qu'avec les autorités et les organes compétents du pays dans lequel le port est situé, en vue de mettre leurs ressources en commun et d'éviter les doubles emplois inutiles.

6. Il devrait y avoir des hôtels ou foyers adaptés aux besoins des gens de mer, là où cela est nécessaire. Ils devraient offrir des services équivalant à ceux d'un hôtel de bonne classe et devraient, autant que possible, être bien situés et ne pas se trouver à proximité immédiate des installations portuaires. Ces hôtels ou foyers devraient être soumis à un contrôle approprié, les prix devraient être raisonnables et, lorsque cela est nécessaire et réalisable, des dispositions devraient être prises pour permettre de loger les familles des gens de mer.

7. Ces installations devraient être ouvertes à tous les gens de mer sans distinction de nationalité, de race, de couleur, de sexe, de religion, d'opinion politique ou d'origine sociale et quel que soit l'État du pavillon du navire à bord duquel ils sont employés ou engagés ou travaillent. Sans contrevenir de quelque manière que ce soit à ce principe, il pourrait être nécessaire, dans certains ports,

c) de l'organisatie van internationale sportwedstrijden en het aanmoedigen van deelname daaraan door zeevarenden; en

d) de organisatie van internationale seminars die betrekking hebben op het welzijn van zeevarenden op zee en in de haven.

Richtlijn B4.4.2 — Welzijnsvoorzieningen en -diensten in havens

1. Elk Lid zou die welzijnsvoorzieningen en -diensten moeten verschaffen, dan wel erop toezien dat zij worden verschaft, die nodig worden geacht in de daarvoor geschikte havens van het land.

2. De welzijnsvoorzieningen en -diensten zouden moeten worden verschaft in overeenstemming met de nationale omstandigheden en gebruiken door een of meer van de volgende instellingen :

a) overheden;

b) betrokken organisaties van reders en zeevarenden krachtens collectieve overeenkomsten of andere overeengekomen regelingen; en

c) vrijwilligersorganisaties.

3. In de havens zouden de noodzakelijke faciliteiten voor welzijn en ontspanning in het leven moeten worden geroepen of ontwikkeld. Deze zouden het volgende moeten omvatten :

a) vergader- en ontspanningsruimten al naargelang de behoefte;

b) sportfaciliteiten en andere voorzieningen in de openlucht, inclusief wedstrijdverband;

c) educatieve faciliteiten; en

d) waar toepasselijk voorzieningen voor godsdienstige plechtigheden en voor het verkrijgen van persoonlijke adviesverlening.

4. Deze voorzieningen kunnen worden verschaft door het naar behoefte beschikbaar stellen aan zeevarenden van voorzieningen voor meer algemeen gebruik.

5. Wanneer een groot aantal zeevarenden van verschillende nationaliteiten in een bepaalde haven behoefte heeft aan voorzieningen zoals hotels, clubs en sportfaciliteiten, zouden de bevoegde overheden of organisaties van de landen van herkomst van de zeevarenden en van de vlaggenstaten alsmede de betrokken internationale verenigingen, overleg moeten plegen en samenwerken, zowel met elkaar als met de bevoegde overheden en instellingen van het land waarin de betreffende haven is gelegen, teneinde hun middelen te bundelen en onnodige doublures te vermijden.

6. Daar waar er behoefte aan is, zouden hotels of tehuizen voor zeevarenden beschikbaar moeten zijn. Deze hotels of tehuizen zouden voorzieningen moeten bieden die gelijk zijn aan die van goede hotels en waar mogelijk in een goede buurt gelegen zijn, buiten de onmiddellijke omgeving van de haven. Dergelijke hotels of tehuizen moeten naar behoren onder toezicht staan, de tarieven zouden moeten redelijk zijn en, waar nodig en mogelijk, zouden regelingen moeten worden getroffen voor het onderbrengen van de gezinnen van zeevarenden.

7. Deze accommodaties zouden toegankelijk moeten zijn voor alle zeevarenden, ongeacht nationaliteit, ras, huidskleur, geslacht, godsdienst, politieke overtuiging of sociale achtergrond en ongeacht de vlaggenstaat van het schip waarop zij aangesteld zijn of werkzaam zijn. Zonder dit beginsel te schenden kan het in sommige havens nodig zijn verschillende soorten voorzieningen te

de prévoir plusieurs types d'installations d'un niveau comparable mais adaptées aux coutumes et aux besoins des différents groupes de gens de mer.

8. Des dispositions devraient être prises pour que, dans la mesure où cela est nécessaire, du personnel qualifié soit employé à plein temps, en plus d'éventuels agents bénévoles, pour la gestion des installations et services de bien-être des gens de mer.

Principe directeur B4.4.3 — Conseils du bien-être

1. Il conviendrait de créer des conseils de bien-être, selon le cas au niveau du port ou au niveau régional ou national. Leurs fonctions devraient être notamment :

a) de s'assurer que les installations de bien-être sont toujours adéquates et de déterminer s'il convient d'en créer d'autres ou de supprimer celles qui sont sous-utilisées;

b) d'aider et de conseiller ceux à qui il incombe de fournir des installations de bien-être et d'assurer une coordination entre eux.

2. Les conseils de bien-être devraient compter parmi leurs membres des représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer, de l'autorité compétente et, le cas échéant, d'organisations bénévoles et d'organismes sociaux.

3. Selon les circonstances, les consuls des États maritimes et les représentants locaux des organismes de bien-être étrangers devraient être associés, conformément à la législation nationale, aux travaux des conseils de bien-être portuaires, régionaux ou nationaux.

Principe directeur B4.4.4 — Financement des installations de bien-être

1. Conformément aux conditions et à la pratique nationales, un appui financier aux installations de bien-être dans les ports devrait provenir d'une ou de plusieurs des sources suivantes :

a) subventions publiques;

b) taxes ou autres droits spéciaux acquittés par les milieux maritimes;

c) contributions volontaires versées par les armateurs, les gens de mer ou leurs organisations;

d) contributions volontaires d'autres sources.

2. Lorsque des impôts, taxes et autres droits spéciaux sont prévus afin de financer les services de bien-être, ils ne devraient être employés qu'aux fins pour lesquelles ils sont levés.

Principe directeur B4.4.5 — Diffusion d'informations et mesures de facilitation

1. Les gens de mer devraient recevoir des informations sur tous les moyens à la disposition du public dans les ports d'escale, notamment les moyens de transport, les services de bien-être, les services récréatifs et éducatifs et les lieux de culte, ainsi que sur ceux qui leur sont spécialement destinés.

creëren, die kwalitatief vergelijkbaar zijn, maar zijn aangepast aan de gebruiken en behoeften van verschillende groepen zeevarenden.

8. Er zouden maatregelen moeten worden genomen om te waarborgen dat er, voor zover nodig, naast eventuele vrijwilligers, vakbekwaam personeel met een volledige dagtaak in dienst wordt genomen voor het beheer van de welzijnsvoorzieningen en -diensten.

Richtlijn B4.4.3 — Welzijnscommissies

1. Er zouden welzijnscommissies op haven- op regionaal of op nationaal niveau moeten worden ingesteld. Deze zouden onder andere de volgende functies kunnen hebben :

a) zich ervan vergewissen of de bestaande welzijnsvoorzieningen voldoen en te bepalen of het nodig is bijkomende voorzieningen te verschaffen of voorzieningen waarvan te weinig gebruik wordt gemaakt, op te heffen; en

b) het bijstaan en adviseren van hen die verantwoordelijk zijn voor de verschaffing van welzijnsvoorzieningen en het waarborgen van samenwerking tussen hen.

2. Van de welzijnscommissies zouden vertegenwoordigers vanuit de organisaties van reders en van zeevarenden, de bevoegde overheden en indien van toepassing, vrijwilligersorganisaties en maatschappelijke organisaties deel moeten uitmaken.

3. Waar nodig zouden consuls van maritieme staten en plaatselijke vertegenwoordigers van buitenlandse welzijnsorganisaties, in overeenstemming met de nationale wet- of regelgeving, moeten worden betrokken bij het werk van de welzijnscommissies in de haven, de regio of op landelijk niveau.

Richtlijn B4.4.4 — Financiering van welzijnsvoorzieningen

1. In overeenstemming met de nationale omstandigheden en de praktijk zou de financiële ondersteuning voor welzijnsvoorzieningen in havens beschikbaar moeten worden gesteld vanuit een van de volgende bronnen :

a) overheidssubsidies;

b) heffingen of andere te betalen contributies uit scheepvaartkringen;

c) vrijwillige bijdragen van reders, van zeevarenden of van hun organisaties; en

d) vrijwillige bijdragen uit andere bronnen.

2. Wanneer belastingen, heffingen en speciale contributies voor welzijnsdiensten worden opgelegd, zouden deze uitsluitend moeten worden gebruikt voor het doel waarvoor zij worden geheven.

Richtlijn B4.4.5 — Verspreiding van informatie en bevorderende maatregelen

1. Onder zeevarenden zou informatie moeten worden verspreid over alle voor het algemene publiek toegankelijke voorzieningen in de aanleghavens — in het bijzonder wat betreft vervoer, welzijn, amusement, educatie en gebedshuizen — alsook over de speciaal aan zeevarenden ter beschikking gestelde voorzieningen.

2. Des moyens de transport adéquats à prix modique devraient être disponibles à tout moment raisonnable lorsque cela est nécessaire pour permettre aux gens de mer de se rendre en ville à partir d'endroits d'accès facile dans la zone portuaire.

3. Les autorités compétentes devraient prendre les mesures nécessaires pour faire connaître aux armateurs ainsi qu'aux gens de mer arrivant dans un port toute loi ou coutume spéciale dont la violation pourrait mettre leur liberté en danger.

4. Les autorités compétentes devraient doter les zones portuaires et les routes d'accès aux ports d'un éclairage suffisant et de panneaux indicateurs et y faire effectuer des patrouilles régulières en vue d'assurer la protection des gens de mer.

Principe directeur B4.4.6 — Gens de mer dans un port étranger

1. En vue de protéger les gens de mer qui se trouvent dans un port étranger, il conviendrait de prendre des mesures tendant à faciliter :

a) l'accès au consul de l'État dont ils sont ressortissants ou de l'État où ils résident;

b) une coopération efficace entre les consuls et les autorités locales ou nationales.

2. Le cas des gens de mer incarcérés ou consignés dans un port étranger doit être traité rapidement, conformément à la procédure légale, et les intéressés doivent bénéficier de la protection consulaire appropriée.

3. Lorsqu'un marin est incarcéré ou assigné, pour quelque raison que ce soit, sur le territoire d'un Membre, l'autorité compétente devrait, si le marin le demande, en informer immédiatement l'État du pavillon ainsi que l'État dont le marin est ressortissant. L'autorité compétente devrait rapidement informer le marin de son droit de présenter une telle demande. L'État dont le marin est ressortissant devrait informer rapidement la famille du marin. L'autorité compétente devrait autoriser les agents consulaires de ces États à voir immédiatement le marin et à lui rendre visite régulièrement par la suite aussi longtemps qu'il sera incarcéré.

4. Tout Membre devrait, chaque fois que cela est nécessaire, prendre des mesures pour protéger les gens de mer des agressions et autres actes illégaux lorsque le navire se trouve dans ses eaux territoriales et en particulier aux abords des ports.

5. Les responsables dans les ports et à bord des navires devraient faire tout leur possible pour permettre aux gens de mer d'aller à terre au plus tôt après l'arrivée du navire au port.

Règle 4.5 — Sécurité sociale

Objet : assurer l'adoption de mesures visant à faire bénéficier les gens de mer de la sécurité sociale

1. Tout Membre veille à ce que tous les gens de mer et, dans la mesure prévue par sa législation nationale, les personnes à leur charge bénéficient d'une protection de sécurité sociale conforme au code, sans préjudice, toutefois, des conditions plus favorables prévues au paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution.

2. Er zouden tegen billijke prijzen op ieder redelijk tijdstip passende transportmiddelen beschikbaar moeten zijn om de zeevarenden in staat te stellen vanuit geschikte punten in het havengebied een stad te bereiken.

3. De bevoegde overheden zouden alle nodige maatregelen moeten treffen om reders en zeevarenden die in een haven aankomen in kennis te stellen van alle bijzondere wetten en gebruiken, die bij schending kunnen leiden tot vrijheidsstraffen.

4. De bevoegde overheden zouden de havenzones en de toegangswegen moeten voorzien van voldoende verlichting en bewegwijzering en regelmatige surveillance, ter waarborging van de veiligheid van de zeevarenden.

Richtlijn B4.4.6 — Zeevarenden in een buitenlandse haven

1. Met het oog op de bescherming van zeevarenden in buitenlandse havens zouden maatregelen moeten worden genomen ter vereenvoudiging van :

a) de toegang tot consuls van de Staat van hun nationaliteit of van de Staat waarin zij woonachtig zijn; en

b) efficiënte samenwerking tussen de consuls en de lokale en nationale overheden.

2. Zeevarenden die in een buitenlandse haven zijn gedetineerd, zouden zo snel mogelijk moeten worden berecht, met inachtneming van een behoorlijke rechtsgang en met de nodige consulaire bescherming.

3. Wanneer een zeevarende op het grondgebied van een Lid gedetineerd is, om welke reden dan ook, zou de bevoegde overheid, indien de zeevarende daarom verzoekt, de vlaggenstaat en de Staat van de nationaliteit van de zeevarende daarvan onverwijld in kennis moeten stellen. De bevoegde overheid moet de zeevarende onverwijld op de hoogte brengen van zijn recht een dergelijk verzoek in te dienen. De Staat van de nationaliteit van de zeevarende moet onverwijld diens naaste familieleden waarschuwen. De bevoegde overheid zou aan de consulaire vertegenwoordigers van deze Staten onmiddellijke toegang tot de zeevarende en daarna regelmatige bezoeken moeten toelaten en dit zolang de zeevarende wordt vastgehouden.

4. Elk Lid zou maatregelen moeten nemen om, indien nodig, zeevarenden te beschermen tegen agressie en andere wederrechtelijke gedragingen wanneer schepen zich in hun territoriale wateren bevinden en in het bijzonder in de aanlooproutes tot havens.

5. Degenen die hiervoor in de haven en aan boord verantwoordelijk zijn, zouden al het mogelijke in het werk moeten stellen om walverlof voor zeevarenden zo spoedig mogelijk na aankomst van het schip in de haven aan wal willen gaan, te vergemakkelijken.

Voorschrift 4.5 — Sociale zekerheid

Doel : Waarborgen dat maatregelen worden getroffen om zeevarenden toegang te verschaffen tot sociale zekerheidsbescherming

1. Elk Lid draagt er zorg voor dat alle zeevarenden en, voor zover voorzien in zijn nationale recht, hun gezinsleden toegang hebben tot sociale zekerheidsbescherming in overeenstemming met de Code, zonder evenwel afbreuk te doen aan eventueel gunstiger voorwaarden als bedoeld in artikel 19, paragraaf 8, van de Constitutie.

2. Tout Membre s'engage à prendre des mesures, en fonction de sa situation nationale, à titre individuel comme dans le cadre de la coopération internationale, pour atteindre progressivement une protection de sécurité sociale complète pour les gens de mer.

3. Tout Membre veille à ce que les gens de mer qui sont soumis à sa législation en matière de sécurité sociale et, dans la mesure prévue par sa législation nationale, les personnes à leur charge soient admis à bénéficier d'une protection de sécurité sociale qui ne soit pas moins favorable que celle dont jouissent les travailleurs employés à terre.

Norme A4.5 — Sécurité sociale

1. Les branches à prendre en considération pour atteindre progressivement la protection complète de sécurité sociale prévue à la règle 4.5 sont les soins médicaux, les indemnités de maladie, les prestations de chômage, les prestations de vieillesse, les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle, les prestations familiales, les prestations de maternité, les prestations d'invalidité et les prestations de survivants, qui complètent la protection prévue par les règles 4.1, concernant les soins médicaux, et 4.2, concernant la responsabilité des armateurs, ainsi que par d'autres titres de la présente convention.

2. Lors de la ratification, la protection assurée par tout Membre conformément au paragraphe 1^{er} de la règle 4.5 doit inclure au moins trois des neuf branches énumérées au paragraphe 1 de la présente norme.

3. Tout Membre prend des mesures, en fonction de sa situation nationale, pour assurer la protection de sécurité sociale complémentaire prévue au paragraphe 1^{er} de la présente norme à tous les gens de mer résidant habituellement sur son territoire. Cette responsabilité peut être mise en œuvre, par exemple, au moyen d'accords bilatéraux ou multilatéraux en la matière ou de systèmes fondés sur des cotisations. La protection ainsi garantie ne doit pas être moins favorable que celle dont jouissent les personnes travaillant à terre qui résident sur le territoire du Membre en question.

4. Nonobstant l'attribution des responsabilités indiquée au paragraphe 3 de la présente norme, les Membres peuvent établir, par des accords bilatéraux ou multilatéraux, ou par des dispositions adoptées dans le cadre des organisations régionales d'intégration économique, d'autres règles relatives à la législation de la sécurité sociale applicable aux gens de mer.

5. Les responsabilités de tout Membre concernant les gens de mer à bord des navires qui battent son pavillon comprennent celles qui sont prévues par les règles 4.1 et 4.2 et par les dispositions correspondantes du code ainsi que celles qui sont inhérentes à ses obligations générales en vertu du droit international.

6. Tout Membre doit examiner les diverses modalités selon lesquelles, en l'absence d'une couverture suffisante dans les branches mentionnées au paragraphe 1 de la présente norme, des prestations comparables seront offertes aux gens de mer, conformément à la législation et à la pratique nationales.

7. La protection visée au paragraphe 1^{er} de la règle 4.5 peut, selon le cas, être prévue par la législation, des régimes privés, des conventions collectives ou une combinaison de ces moyens.

8. Dans la mesure compatible avec leur législation et leur pratique nationales, les Membres coopèrent, par voie d'accord bilatéraux ou multilatéraux ou d'autres arrangements, pour garantir le maintien des droits relatifs à la sécurité sociale, qu'ils soient

2. Elk Lid verplicht zich ertoe in overeenstemming met zijn nationale omstandigheden, individueel en door middel van internationale samenwerking, maatregelen te treffen om geleidelijk te komen tot volledige sociale zekerheidsbescherming voor zeevarenden.

3. Elk Lid waarborgt dat zeevarenden op wie zijn wetgeving inzake sociale zekerheid van toepassing is en, voor zover voorzien in zijn nationale recht, hun gezinsleden, recht hebben op sociale zekerheidsbescherming die niet minder gunstig is dan die welke werknemers aan wal genieten.

Norm A4.5 — Sociale zekerheid

1. De takken van sociale zekerheid die met het oog op het geleidelijk bereiken van volledige sociale zekerheidsbescherming ingevolge voorschrift 4.5 in aanmerking moeten worden genomen, zijn: medische zorgen, uitkering bij ziekte, werkloosheidsuitkering, ouderdomsuitkering, uitkering bij arbeidsongevallen en beroepsziekten, kinderbijslag, moederschapsuitkering, arbeidsongeschiktheidsuitkering en nabestaandenuitkering, ter aanvulling van de bescherming voorzien in voorschrift 4.1, inzake medische zorgen, en 4.2, inzake aansprakelijkheid van de reder, en ingevolge andere titels van dit Verdrag.

2. Op het tijdstip van ratificatie moet de door elk Lid in overeenstemming met paragraaf 1 van voorschrift 4.5 verschaft bescherming ten minste drie van de negen in paragraaf 1 van deze norm genoemde takken omvatten.

3. Elk Lid neemt overeenkomstig zijn nationale omstandigheden stappen om te voorzien in de in paragraaf 1 van deze norm bedoelde aanvullende sociale zekerheidsbescherming voor alle zeevarenden die normaliter op zijn grondgebied woonachtig zijn. Dit kan bijvoorbeeld worden bewerkstelligd door middel van passende bilaterale of multilaterale overeenkomsten of op premie gebaseerde stelsels. De hieruit voortvloeiende bescherming mag niet minder gunstig zijn dan die welke wordt genoten door werknemers aan wal die op hun grondgebied woonachtig zijn.

4. Onverminderd de toewijzing van verantwoordelijkheden in paragraaf 3 van deze norm, mogen Leden, door middel van bilaterale en multilaterale overeenkomsten en door middel van bepalingen aangenomen in het kader van regionale organisaties voor economische integratie, andere regels aannemen inzake de sociale zekerheidswetgeving die op zeevarenden van toepassing is.

5. De verantwoordelijkheden van elk Lid ten aanzien van zeevarenden op schepen die zijn vlag voeren omvatten die welke zijn voorzien in de voorschriften 4.1 en 4.2 en de daaraan gerelateerde bepalingen van de Code, alsmede die welke daaraan in zijn algemene verplichtingen ingevolge het internationale recht inherent zijn.

6. Elk Lid bestudeert de verschillende mogelijkheden waarop, in overeenstemming met het nationale recht en de praktijk, vergelijkbare uitkeringen aan zeevarenden worden verschaft in geval van afwezigheid van een passende dekking in de in paragraaf 1 van deze norm genoemde takken.

7. De in paragraaf 1 van norm 4.5 genoemde bescherming kan, naar gelang van het geval, zijn vervat in wet- of regelgeving, in private regelingen of in collectieve arbeidsovereenkomsten of in een combinatie hiervan.

8. Voor zover verenigbaar met hun nationale recht en praktijk werken de Leden, door middel van bilaterale of multilaterale overeenkomsten of andere regelingen, samen ter waarborging van de instandhouding van sociale zekerheidsrechten, al dan niet

assurés par des systèmes contributifs ou non contributifs, acquis ou en cours d'acquisition par les gens de mer, indépendamment de leur lieu de résidence.

9. Tout Membre définit des procédures équitables et efficaces pour le règlement des différends.

10. Tout Membre, lors de la ratification, précise les branches pour lesquelles la protection est assurée, conformément au paragraphe 2 de la présente norme. Lorsqu'il assurera par la suite la couverture d'une ou de plusieurs des autres branches énumérées au paragraphe 1 de la présente norme, il en informera le Directeur général du Bureau international du Travail, lequel tiendra un registre de ces avis, qu'il mettra à la disposition de toutes les parties intéressées.

11. Les rapports soumis au Bureau international du Travail en vertu de l'article 22 de la Constitution doivent également contenir des informations sur les mesures prises conformément au paragraphe 2 de la règle 4.5 pour étendre la protection à d'autres branches.

Principe directeur B4.5 — Sécurité sociale

1. La protection assurée lors de la ratification, conformément au paragraphe 2 de la norme A4.5, devrait porter au minimum sur les soins médicaux, les indemnités de maladie et les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle.

2. Dans les cas mentionnés au paragraphe 6 de la norme A4.5, des prestations comparables pourront être fournies par voie d'assurance, d'accords bilatéraux ou multilatéraux ou d'autres moyens appropriés, en tenant compte des dispositions des conventions collectives applicables. Lorsque de telles mesures sont adoptées, les gens de mer auxquels elles s'appliquent devraient être informés des modalités selon lesquelles la protection assurée par les diverses branches de la sécurité sociale sera fournie.

3. Lorsque les gens de mer relèvent de plus d'une législation nationale en matière de sécurité sociale, les Membres concernés devraient coopérer en vue de déterminer par accord mutuel celle des législations qui s'appliquera, en tenant compte de facteurs comme le type et le niveau de protection plus favorables aux gens de mer intéressés, ainsi que la préférence de ceux-ci.

4. Les procédures à définir en vertu du paragraphe 9 de la norme A4.5 devraient être conçues de manière à couvrir tous les différends relatifs aux réclamations des gens de mer intéressés, quelle que soit la manière dont la couverture est assurée.

5. Tout Membre ayant des gens de mer nationaux ou des gens de mer non nationaux, ou les deux, employés à bord des navires battant son pavillon devrait offrir la protection de sécurité sociale prévue par la présente convention, telle qu'applicable, et devrait réexaminer périodiquement les branches de la protection de sécurité sociale visée au paragraphe 1^{er} de la norme A4.5 en vue d'identifier toute autre branche utile aux gens de mer concernés.

6. Le contrat d'engagement maritime devrait préciser les modalités selon lesquelles la protection des différentes branches de la sécurité sociale sera assurée à l'intéressé par l'armateur et contenir toute autre information utile dont dispose celui-ci, comme les déductions obligatoires du salaire du marin et les cotisations de l'armateur qui peuvent être exigées, conformément aux prescrip-

verschafte via op premiegebaseerde stelsels, die door alle zeevarenden ongeacht hun woonplaats zijn of worden verworven.

9. Elk Lid stelt eerlijke en doeltreffende procedures op voor de regeling van geschillen.

10. Elk Lid geeft op het tijdstip van ratificatie aan voor welke onderdelen bescherming wordt verschafte in overeenstemming met paragraaf 2 van deze norm. Daarna doet elk Lid aan de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau kennisgeving van elke uitbreiding van de sociale zekerheidsbescherming met een of meer andere van de in paragraaf 1 van deze norm genoemde takken. De Directeur-Generaal houdt een register van deze informatie bij en stelt dit ter beschikking aan alle geïnteresseerde partijen.

11. De verslagen ten behoeve van het Internationaal Arbeidsbureau ingevolge artikel 22 van het Statuut moeten mede informatie bevatten met betrekking tot de in overeenstemming met paragraaf 2 van voorschrift 4.5 genomen stappen om de bescherming tot andere takken uit te breiden.

Richtlijn B4.5 — Sociale zekerheid

1. De in overeenstemming met paragraaf 2 van voorschrift A4.5 op het tijdstip van bekrachtiging te verschaffen bescherming zou ten minste de takken medische zorgen, ziekte-uitkering en uitkering bij arbeidsongevallen en beroepsziekten moeten omvatten.

2. Onder de in paragraaf 6 van norm A4.5 bedoelde omstandigheden mogen, met inachtneming van de bepalingen van de desbetreffende collectieve arbeidsovereenkomsten, vergelijkbare uitkeringen worden verschafte door middel van verzekering, bilaterale en multilaterale overeenkomsten of op een andere doeltreffende wijze. Wanneer dergelijke maatregelen worden aangenomen, zouden de zeevarenden op wie deze maatregelen van toepassing zijn op de hoogte moeten worden gebracht van de wijze waarop de uiteenlopende vormen van sociale zekerheidsbescherming worden verschafte.

3. Wanneer op zeevarenden meer dan een nationale sociale zekerheidswetgeving van toepassing is, zouden de betrokken Leden moeten samenwerken om in onderlinge overeenstemming vast te stellen welke wetgeving toepasselijk is, rekening houdend met factoren als het type en niveau van bescherming ingevolge de respectieve wetgevingen dat voor de betrokken zeevarende gunstiger is alsmede met de voorkeur van de zeevarende.

4. De ingevolge paragraaf 9 van norm A4.5 in te stellen procedures zouden zodanig moeten zijn geformuleerd dat alle geschillen met betrekking tot vorderingen van de betrokken zeevarenden worden gedekt, ongeacht de wijze waarop in de dekking wordt voorzien.

5. Elk Lid dat zeevarenden heeft die al dan niet zijn nationaliteit hebben en werkzaam zijn op schepen die zijn vlag voeren, zou de in het Verdrag genoemde toepasselijke sociale zekerheidsbescherming moeten verschaffen en regelmatig de in paragraaf 1 van norm A4.5 genoemde takken van sociale zekerheidsbescherming toetsen, teneinde eventuele voor de betrokken zeevarenden in aanmerking komende aanvullende takken in kaart te brengen.

6. De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst zou moeten vermelden in welke vorm de uiteenlopende takken van sociale zekerheidsbescherming door de reder aan de zeevarende worden verschafte, alsmede alle overige relevante informatie waarover de reder beschikt, zoals verplichte inhoudingen op de lonen van de zeevarenden en bijdragen van de reders die ingevolge de relevante

tions des organismes autorisés spécifiés dans le cadre des régimes nationaux de sécurité sociale applicables.

7. Lorsqu'il exerce effectivement sa juridiction dans le domaine des questions sociales, le Membre dont le navire bat pavillon devrait s'assurer que les obligations des armateurs en matière de protection de sécurité sociale sont respectées, notamment en ce qui concerne le versement des cotisations aux régimes de sécurité sociale.

TITRE 5. CONFORMITÉ ET MISE EN APPLICATION DES DISPOSITIONS

1. Les règles qui figurent sous ce titre précisent la responsabilité de tout Membre quant au plein respect et à l'application des principes et droits définis dans les articles de la présente convention ainsi que des obligations spécifiques mentionnées sous ses titres 1, 2, 3 et 4.

2. Les paragraphes 3 et 4 de l'article VI, qui autorisent la mise en œuvre des dispositions de la partie A du code par des dispositions équivalentes dans l'ensemble, ne s'appliquent pas à la partie A du code relevant du présent titre.

3. Conformément au paragraphe 2 de l'article VI, tout Membre doit s'acquitter des responsabilités qui lui incombent en application des règles de la manière indiquée dans les normes correspondantes de la partie A du code en tenant dûment compte des principes directeurs correspondants de la partie B du code.

4. Les dispositions du présent titre sont mises en œuvre en tenant compte du fait que les gens de mer et les armateurs, comme toute autre personne, sont égaux devant la loi et ont droit à une protection juridique égale; ils ont accès sans faire l'objet de discrimination aux cours, tribunaux ou autres mécanismes de règlement des différends. Les dispositions du présent titre ne portent pas attribution de compétence matérielle ou territoriale.

Règle 5.1 — Responsabilités de l'État du pavillon

Objet: assurer que tout Membre s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente convention à l'égard des navires qui battent son pavillon

Règle 5.1.1 — Principes généraux

1. Il incombe à tout Membre de veiller à ce que ses obligations en vertu de la présente convention soient mises en œuvre à bord des navires battant son pavillon.

2. Tout Membre établit un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime, conformément aux règles 5.1.3 et 5.1.4, en vue d'assurer que les conditions de travail et de vie des gens de mer sont et demeurent conformes aux normes de la présente convention à bord des navires battant son pavillon.

3. Aux fins de l'instauration d'un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime, un Membre peut, le cas échéant, habiliter des institutions publiques ou d'autres organismes, y compris ceux d'un autre Membre, si celui-ci y consent, dont il reconnaît la compétence et l'indépendance pour réaliser des inspections ou délivrer des certificats, ou les deux. Dans tous les cas, le Membre conserve la pleine responsabilité de l'inspection et de la certification des conditions de travail et de vie des gens de mer intéressés à bord des navires battant son pavillon.

nationale verzekeringsstelsels conform de vereisten van erkende instanties zouden kunnen worden toegepast.

7. Het Lid waarvan het schip de vlag voert zou zich er bij de uitoefening van zijn rechtsbevoegdheid inzake sociale aangelegenheden van moeten vergewissen of de verantwoordelijkheden van de reders op het gebied van sociale zekerheidsbescherming worden nagekomen, met inbegrip van de betaling van de verschuldigde premie aan de socialezekerheidsstelsels.

TITEL 5. NALEVING EN HANDHAVING

1. De voorschriften van deze titel omschrijven de verantwoordelijkheid van elk Lid voor het volledig effectueren en handhaven van de beginselen en rechten vervat in de artikelen van dit Verdrag alsmede de bijzondere verplichtingen voorzien in de titels 1, 2, 3 en 4 volledig na te leven en te handhaven.

2. Paragraaf 3 en 4 van artikel VI die de implementatie van Deel A van de Code toestaan door middel van wezenlijk gelijkwaardige bepalingen, zijn in deze titel niet van toepassing op Deel A van de Code.

3. In overeenstemming met artikel VI, paragraaf 2, moet elk Lid zijn verantwoordelijkheden ingevolge de voorschriften effectueren op de wijze vermeld in de desbetreffende normen van Deel A van de Code, daarbij naar behoren de desbetreffende richtlijnen in Deel B van de Code in acht nemend.

4. De bepalingen van deze titel moeten worden geëffectueerd indachtig het beginsel dat zeevarenden en reders, evenals alle overige personen, voor de wet gelijk zijn en recht hebben op gelijke bescherming door de wet en niet mogen worden gediscrimineerd bij hun toegang tot de rechter, hoven of andere organen voor de regeling van geschillen. De bepalingen van deze titel zijn niet beslissend ten aanzien van de rechtsbevoegdheid of de bevoegde rechter.

Voorschrift 5.1 — Verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat

Doel: Waarborgen dat elk Lid zijn verantwoordelijkheden ingevolge dit Verdrag implementeert ten aanzien van schepen die zijn vlag voeren

Voorschrift 5.1.1 — Algemene beginselen

1. Elk Lid is verantwoordelijk voor de nakoming van zijn verplichtingen ingevolge dit Verdrag op schepen die zijn vlag voeren.

2. Elk Lid stelt een doeltreffend systeem in voor inspectie en certificering van maritieme arbeidsomstandigheden, in overeenstemming met de voorschriften 5.1.3 en 5.1.4 en staat ervoor in dat de arbeids- en levensomstandigheden van zeevarenden op schepen die zijn vlag voeren, voldoen aan de normen van dit Verdrag en hieraan blijven voldoen.

3. Bij de instelling van een doeltreffend systeem voor de inspectie en certificering van maritieme arbeidsomstandigheden kan een Lid, waar passend, publieke instanties of andere organisaties (met inbegrip van die van een ander Lid, indien deze hiermee instemt) die het als bevoegd en onafhankelijk erkent, toestemming geven inspecties uit te voeren en/of certificaten af te geven. In alle gevallen blijft het Lid volledig verantwoordelijk voor de inspectie en certificering van de arbeids- en levensomstandigheden van de betrokken zeevarenden op schepen die zijn vlag voeren.

4. Le certificat de travail maritime, complété par une déclaration de conformité du travail maritime, atteste, sauf preuve contraire, que le navire a été dûment inspecté par l'État du pavillon et que les prescriptions de la présente convention concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer ont été suivies dans la mesure certifiée.

5. Des informations sur le système mentionné au paragraphe 2 de la présente règle, y compris la méthode utilisée pour évaluer son efficacité, doivent figurer dans les rapports soumis par le Membre au Bureau international du Travail en vertu de l'article 22 de la Constitution.

Norme A5.1.1 — Principes généraux

1. Tout Membre définit des objectifs et des normes précis pour l'administration de ses systèmes d'inspection et de certification, ainsi que des procédures générales appropriées pour évaluer dans quelle mesure ces objectifs sont atteints et ces normes respectées.

2. Tout Membre exige qu'un exemplaire de la présente convention soit tenu à disposition à bord de tous les navires battant son pavillon.

Principe directeur B5.1.1 — Principes généraux

1. L'autorité compétente devrait prendre les dispositions nécessaires pour favoriser une coopération efficace entre les institutions publiques et les autres organismes auxquels se réfèrent les règles 5.1.1 et 5.1.2 et qui sont intéressés par les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires.

2. En vue d'assurer plus efficacement la coopération entre les inspecteurs et les armateurs, les gens de mer et leurs organisations respectives, et afin de maintenir ou d'améliorer les conditions de travail et de vie des gens de mer, l'autorité compétente devrait consulter à intervalles réguliers les représentants desdites organisations quant aux meilleurs moyens d'atteindre ces objectifs. Les modalités de ces consultations devraient être déterminées par l'autorité compétente après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer.

Règle 5.1.2 — Habilitation des organismes reconnus

1. L'autorité compétente doit avoir établi que les institutions publiques ou autres organismes mentionnés au paragraphe 3 de la règle 5.1.1 (les «organismes reconnus»), sont conformes aux prescriptions du code quant à leur compétence et à leur indépendance. Les fonctions d'inspection ou de certification que les organismes reconnus pourront être autorisés à assurer doivent relever des activités pour lesquelles le code dit expressément qu'elles seront réalisées par l'autorité compétente ou un organisme reconnu.

2. Les rapports mentionnés au paragraphe 5 de la règle 5.1.1 doivent contenir des informations relatives à tout organisme reconnu, à la portée des pouvoirs qui lui sont conférés et aux dispositions prises par le Membre pour assurer que les activités autorisées sont menées à bien de façon complète et efficace.

Norme A5.1.2 — Habilitation des organismes reconnus

1. Aux fins de l'habilitation visée au paragraphe 1^{er} de la règle 5.1.2, l'autorité compétente doit examiner la compétence et

4. Een maritiem arbeidscertificaat aangevuld met een conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid vormt *prima facie* bewijs dat het schip naar behoren is geïnspecteerd door het Lid waarvan het de vlag voert en dat aan de vereisten van dit Verdrag met betrekking tot de arbeids- en levensomstandigheden van de zeevarenden overeenkomstig de certificering is voldaan.

5. Informatie met betrekking tot het in paragraaf 2 van dit voorschrift bedoelde systeem, met inbegrip van de gehanteerde methode voor de beoordeling van de doeltreffendheid ervan, moet worden opgenomen in de verslagen van het Lid aan het Internationaal Arbeidsbureau ingevolge artikel 22 van het Statuut.

Norm A5.1.1 — Algemene beginselen

1. Elk Lid stelt duidelijke doelen en normen vast die betrekking hebben op de administratie van zijn inspectie- en certificeringssystemen, alsmede geschikte algemene procedures voor de beoordeling van de mate waarin die doelen en normen worden gehaald.

2. Elk Lid moet eisen dat op alle schepen die zijn vlag voeren een exemplaar van dit Verdrag aan boord aanwezig is.

Richtlijn B5.1.1 — Algemene beginselen

1. De bevoegde overheid zou de nodige regelingen moeten treffen ter bevordering van effectieve samenwerking tussen de in de voorschriften 5.1.1 en 5.1.2 bedoelde publieke instanties en andere organisaties die zich bezig houden met de arbeids- en levensomstandigheden van zeevarenden aan boord van schepen.

2. Teneinde de samenwerking tussen inspecteurs en reders, zeevarenden en hun organisaties beter te waarborgen en de arbeids- en levensomstandigheden van zeevarenden in stand te houden of te verbeteren, zou de bevoegde overheid regelmatig overleg moeten plegen met de vertegenwoordigers van deze organisaties zoveel als nodig is om genoemde doelen te verwezenlijken. De wijze waarop dit overleg plaatsvindt, zou moeten worden vastgesteld door de bevoegde overheid, na overleg met de organisaties van reders en zeevarenden.

Voorschrift 5.1.2 — Machtiging van erkende organisaties

1. De in paragraaf 3 van voorschrift 5.1.1 bedoelde publieke instanties of andere organisaties («erkende organisaties») moeten door de bevoegde overheid zijn erkend als te hebben voldaan aan de in de Code vervatte vereisten met betrekking tot bekwaamheid en onafhankelijkheid. De inspectie- of certificeringstaken waarvoor de erkende organisaties mogen worden gemachtigd, moeten vallen binnen de activiteiten waarvan uitdrukkelijk in de Code wordt vermeld dat deze door de bevoegde overheid of een erkende organisatie worden vervuld.

2. De in paragraaf 5 van voorschrift 5.1.1 bedoelde verslagen moeten informatie bevatten ten aanzien van alle erkende organisaties, het toepassingsgebied van de machtigingen en de regelingen die het Lid heeft getroffen om te waarborgen dat de toegestane activiteiten volledig en doeltreffend worden verricht.

Norm A5.1.2 — Machtiging van erkende organisaties

1. Ten behoeve van de erkenning in overeenstemming met paragraaf 1 van voorschrift 5.1.2, toetst de bevoegde overheid de

l'indépendance de l'organisme intéressé et établir que celui-ci a démontré que, dans la mesure nécessaire à l'exercice des activités visées par l'habilitation :

a) il possède l'expertise correspondant aux aspects pertinents de la présente convention ainsi qu'une connaissance suffisante de l'exploitation des navires, y compris les conditions minimales requises pour le travail à bord d'un navire, les conditions d'emploi, le logement et les loisirs, l'alimentation et le service de table, la prévention des accidents, la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale;

b) il est en mesure de maintenir et d'actualiser les compétences de son personnel;

c) il a une connaissance suffisante des prescriptions de la présente convention ainsi que de la législation nationale applicable et des instruments internationaux pertinents;

d) sa taille, sa structure, son expérience et ses moyens correspondent au type et à la portée de l'habilitation.

2. Toute habilitation accordée en matière d'inspection doit au moins autoriser l'organisme reconnu à exiger la correction des défauts qu'il aura constatés quant aux conditions de travail et de vie des gens de mer et à effectuer des inspections dans ce domaine si l'État du port le lui demande.

3. Tout Membre doit établir :

a) un système propre à assurer l'adéquation des tâches réalisées par les organismes reconnus, y compris des informations sur l'ensemble des dispositions applicables de la législation nationale et des instruments internationaux pertinents;

b) des procédures de communication avec ces organismes et de contrôle de leur action.

4. Tout Membre fournit au Bureau international du Travail la liste des organismes reconnus qu'il a habilités à agir en son nom et doit tenir cette liste à jour. La liste doit indiquer les fonctions que les organismes reconnus sont habilités à assumer. Le Bureau tiendra cette liste à la disposition du public.

Principe directeur B5.1.2 — Habilitation des organismes reconnus

1. L'organisme demandant à être reconnu devrait démontrer qu'il a la compétence et la capacité nécessaires, sur le plan technique et administratif et en matière de gestion, pour assurer la prestation d'un service de qualité dans les délais prescrits.

2. Aux fins de l'évaluation des moyens dont dispose un organisme donné, l'autorité compétente devrait vérifier que celui-ci :

a) dispose d'un personnel technique, de gestion et d'appui adéquat;

b) dispose, pour fournir les services requis, de professionnels qualifiés en nombre suffisant et répartis de sorte à assurer une couverture géographique satisfaisante;

c) a démontré sa capacité à fournir des services de qualité dans les délais prescrits;

d) est indépendant et capable de rendre compte de son action.

bekwaamheid en onafhankelijkheid van de betrokken organisatie en stelt zij vast of deze organisatie, in de mate vereist voor het verrichten van de activiteiten waarop de verleende erkenning van toepassing is, heeft aangetoond dat deze :

a) de nodige expertise bezit op het gebied van de relevante aspecten van dit Verdrag alsmede de nodige kennis van de exploitatie van schepen, met inbegrip van de minimumvereisten voor zeevarenden om op een schip te werken, arbeidsomstandigheden, accommodatie, recreatieve voorzieningen, voeding en catering, ongevallenpreventie, bescherming van de gezondheid, medische zorg, welzijn en sociale zekerheidsbescherming;

b) in staat is de deskundigheid van haar personeel op peil te houden en te actualiseren;

c) de nodige kennis heeft van de vereisten van dit Verdrag alsmede van de toepasselijke nationale wet- of regelgeving en relevante internationale instrumenten; en

d) de juiste omvang, structuur, ervaring en capaciteit bezit die beantwoorden aan het type en het niveau van de machtiging.

2) Machtigingen die ten aanzien van inspecties worden verleend, moeten de erkende organisaties minimaal in staat stellen te eisen dat vastgestelde tekortkomingen op het gebied van de arbeids- en levensomstandigheden van zeevarenden worden gecorrigeerd en in dit verband uit te voeren op verzoek van een havenstaat.

3. Elk Lid zorgt voor de instelling van :

a) een stelsel dat borg staat voor de adequaatheid van de door erkende organisaties verrichte werkzaamheden, dat informatie omvat met betrekking tot alle toepasselijke nationale wet- of regelgeving en relevante internationale instrumenten; en

b) procedures voor communicatie met en toezicht op dergelijke organisaties.

4. Elk Lid verstrekt het Internationaal Arbeidsbureau een actuele lijst van alle erkende organisaties die bevoegd zijn om namens hem op te treden en blijft deze lijst actualiseren. Op deze lijst wordt vermeld voor welke taken de erkende organisaties zijn gemachtigd. Het Bureau maakt de lijst openbaar.

Richtlijn B5.1.2 — Machtiging van erkende organisaties

1. De om erkenning verzoekende organisatie zou moeten aantonen over de technische, administratieve en managementbekwaamheid en -capaciteiten te beschikken om tijdig diensten van behoorlijke kwaliteit te leveren.

2. Bij de beoordeling van de capaciteiten van een organisatie zou de bevoegde overheid moeten vaststellen of de organisatie :

a) beschikt over afdoende technisch, management- en ondersteunend personeel;

b) over voldoende gekwalificeerd personeel beschikt voor het verlenen van de vereiste dienst, met een afdoende geografische dekking;

c) heeft aangetoond in staat te zijn tijdig diensten van behoorlijke kwaliteit te leveren; en

d) qua bedrijfsvoering onafhankelijk is en verantwoording kan afleggen.

3. L'autorité compétente devrait conclure un accord écrit avec tout organisme qu'elle reconnaît en vue d'une habilitation. Cet accord devrait notamment porter sur les aspects suivants :

- a) champ d'application;
- b) objet;
- c) conditions générales;
- d) exécution des fonctions visées par l'habilitation;
- e) base juridique des fonctions visées par l'habilitation;
- f) communication de rapports à l'autorité compétente;
- g) notification de l'habilitation par l'autorité compétente à l'organisme reconnu;
- h) contrôle par l'autorité compétente des activités déléguées à l'organisme reconnu.

4. Tout Membre devrait exiger des organismes reconnus qu'ils élaborent un système pour la qualification du personnel employé comme inspecteurs de sorte à assurer la mise à jour régulière de leurs connaissances et compétences.

5. Tout Membre devrait exiger des organismes reconnus qu'ils tiennent des registres de leurs services de sorte à pouvoir établir qu'ils ont agi conformément aux normes applicables pour les aspects couverts par ces services.

6. Lors de l'élaboration des procédures de contrôle mentionnées au paragraphe 3 b) de la norme A5.1.2, tout Membre devrait tenir compte des *Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'administration* adoptées dans le cadre de l'Organisation maritime internationale.

Règle 5.1.3 — Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime

1. La présente règle s'applique aux navires :

- a) d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, effectuant des voyages internationaux;
- b) d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, battant le pavillon d'un Membre et opérant à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays. Aux fins de la présente règle, « voyage international » désigne un voyage d'un pays à un port d'un autre pays.

2. La présente règle s'applique également à tout navire qui bat le pavillon d'un Membre et qui n'est pas couvert par le paragraphe 1 de la présente règle, sur demande de l'armateur au Membre concerné.

3. Tout Membre doit exiger des navires battant son pavillon qu'ils conservent et tiennent à jour un certificat de travail maritime certifiant que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord, y compris les mesures visant à assurer la conformité continue des dispositions adoptées qui doivent être mentionnées dans la déclaration de conformité du travail maritime dont il est question au paragraphe 4 de la présente règle, ont fait l'objet d'une inspection et répondent aux prescriptions de la législation nationale ou autres dispositions visant l'application de la présente convention.

4. Tout Membre doit exiger des navires battant son pavillon qu'ils conservent et tiennent à jour une déclaration de conformité du travail maritime mentionnant les prescriptions nationales visant

3. De bevoegde overheid zou een schriftelijke overeenkomst moeten sluiten met elke organisatie die zij ten behoeve van een machtiging erkent. Deze overeenkomst zou de volgende onderdelen moeten omvatten :

- a) toepassingsgebied;
- b) doel;
- c) algemene voorwaarden;
- d) de uitvoering van taken uit hoofde van de machtiging;
- e) de juridische basis van de taken uit hoofde van de machtiging;
- f) rapportage aan de bevoegde overheid;
- g) specificatie van de machtiging van de bevoegde overheid aan de erkende organisatie; en
- h) het toezicht van de bevoegde overheid over de activiteiten die aan de erkende organisatie zijn gedelegeerd.

4. Elk Lid zou van de erkende organisaties moeten eisen dat zij een systeem ontwikkelen voor de kwalificering van door hen als inspecteur tewerkgesteld personeel om te waarborgen dat zij hun kennis en expertise tijdig actualiseren.

5. Elk Lid zou van de erkende organisaties moeten eisen dat zij de door hen verrichte diensten registreren, zodat zij kunnen aantonen dat zij voldoen aan de vereiste normen op de onderdelen die door de diensten worden bestreken.

6. Bij het instellen van de in paragraaf 3 (b), van norm A5.1.2 bedoelde toezichtprocedures zou elk Lid rekening moeten houden met de richtlijnen voor de machtiging van organisaties die namens de administratie optreden, aangenomen in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie.

Voorschrift 5.1.3 — Maritiem arbeidscertificaat en Conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid

1. Dit voorschrift is van toepassing op schepen :

- a) met een brutotonnenmaat van 500 of meer die internationale reizen maken; en
- b) met een brutotonnenmaat van 500 ton of meer, die de vlag voeren van een Lid en werkzaam zijn vanuit een haven, of tussen havens, in een ander land. Voor de toepassing van dit voorschrift wordt verstaan onder « internationale reis », een reis van een land naar een haven buiten dat land.

2. Op verzoek van de reder aan het desbetreffende Lid is dit voorschrift eveneens van toepassing op alle schepen die de vlag voeren van een Lid waarop paragraaf 1 van dit voorschrift niet van toepassing is.

3. Elk Lid eist dat schepen die zijn vlag voeren een maritiem arbeidscertificaat aan boord hebben en bijhouden waarin wordt verklaard dat de arbeids- en levensomstandigheden van zeevarenden op het schip, met inbegrip van maatregelen ten behoeve van continue naleving die moeten worden opgenomen in de in paragraaf 4 van dit voorschrift bedoelde conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid, zijn geïnspecteerd en voldoen aan de vereisten van de nationale wet- of regelgeving of andere maatregelen ter uitvoering van dit Verdrag.

4. Elk Lid eist dat schepen die zijn vlag voeren een conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid aan boord hebben en bijhouden waarin de nationale vereisten ter uitvoering van dit

l'application de la présente convention en ce qui concerne les conditions de travail et de vie des gens de mer et énonçant les mesures adoptées par l'armateur pour assurer le respect de ces prescriptions sur le navire ou les navires concernés.

5. Le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime doivent être conformes au modèle prescrit par le code.

6. Lorsque l'autorité compétente du Membre ou un organisme reconnu dûment habilité à cet effet a vérifié par une inspection qu'un navire battant le pavillon du Membre respecte ou continue de respecter les normes de la présente convention, elle doit délivrer ou renouveler le certificat de travail maritime correspondant, et le consigner dans un fichier accessible au public.

7. Des prescriptions détaillées concernant le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime, y compris une liste des points devant faire l'objet d'une inspection et être approuvés, sont énoncées dans la partie A du code.

Norme A5.1.3 — Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime

1. Le certificat de travail maritime est délivré au navire, pour une durée n'excédant pas cinq ans, par l'autorité compétente ou par un organisme reconnu dûment habilité à cet effet. La liste des points qui doivent être inspectés et jugés conformes à la législation nationale ou autres dispositions visant l'application des prescriptions de la présente convention pour ce qui touche aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord avant qu'un certificat de travail maritime puisse être délivré figure à l'annexe A5-I.

2. La validité du certificat de travail maritime est subordonnée à la réalisation d'une inspection intermédiaire, effectuée par l'autorité compétente ou par un organisme reconnu dûment habilité à cet effet, qui a pour objet de vérifier que les prescriptions nationales visant l'application de la présente convention sont toujours respectées. Si une seule inspection intermédiaire est effectuée alors que le certificat a une durée de validité de cinq ans, cette inspection doit avoir lieu entre le deuxième et le troisième anniversaire de la date d'établissement du certificat. La date anniversaire s'entend du jour et du mois de chaque année qui correspondent à la date d'expiration du certificat de travail maritime. L'inspection intermédiaire doit être tout aussi étendue et approfondie que les inspections effectuées en vue du renouvellement du certificat. Le certificat sera visé à l'issue d'une inspection intermédiaire favorable.

3. Nonobstant le paragraphe 1 de la présente norme, lorsque l'inspection effectuée aux fins d'un renouvellement a eu lieu dans les trois mois précédant l'échéance du certificat en cours, le nouveau certificat de travail maritime est valide à partir de la date à laquelle l'inspection en question a été effectuée, pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'échéance du certificat en cours.

4. Lorsque l'inspection effectuée aux fins d'un renouvellement a eu lieu plus de trois mois avant la date d'échéance du certificat en cours, le nouveau certificat de travail maritime est valide pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date à laquelle l'inspection en question a eu lieu.

5. Le certificat de travail maritime peut être délivré à titre provisoire :

- a) aux nouveaux navires, à la livraison;
- b) lorsqu'un navire change de pavillon;

Verdrag worden vermeld voor de arbeids- en levensomstandigheden voor zeevarenden en waarin de door de reder aangenomen maatregelen ter waarborging van de naleving van de vereisten op het betreffende schip of de betreffende schepen worden vermeld.

5. Het maritiem arbeidscertificaat en de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid moeten overeenstemmen met het in de Code voorgeschreven model.

6. Wanneer de bevoegde overheid van het Lid of een voor dat doel naar behoren gemachtigde erkende organisatie via inspectie heeft vastgesteld dat een schip dat de vlag van het Lid voert, voldoet of nog steeds voldoet aan de normen van dit Verdrag, geeft het daartoe een maritiem arbeidscertificaat af of verlengt dit en houdt daarvan een publiekelijk toegankelijk register bij.

7. De gedetailleerde vereisten ten behoeve van het maritiem arbeidscertificaat en de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid, met inbegrip van een lijst van hetgeen moet worden geïnspecteerd en goedgekeurd, zijn vervat in Deel A van de Code.

Norm A5.1.3 — Maritiem arbeidscertificaat en conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid

1. Het maritiem arbeidscertificaat wordt aan het schip afgegeven door de bevoegde overheid, of door een voor dit doel naar behoren gemachtigde erkende organisatie, voor een tijdvak van ten hoogste vijf jaar. In Bijlage A5-I is een lijst opgenomen van zaken die moeten worden geïnspecteerd en moeten voldoen aan de nationale wet- of regelgeving of andere maatregelen ter uitvoering van de vereisten van dit Verdrag betreffende de arbeids- en levensomstandigheden van zeevarenden aan boord voordat een maritiem arbeidscertificaat kan worden afgegeven.

2. De geldigheid van het maritiem arbeidscertificaat wordt onderworpen aan een tussentijdse inspectie door de bevoegde overheid, of door een daartoe naar behoren gemachtigde erkende organisatie, teneinde continue naleving van de nationale vereisten ter uitvoering van dit Verdrag te waarborgen. Indien slechts een tussentijdse inspectie wordt uitgevoerd en het tijdvak van geldigheid van het certificaat vijf jaar bedraagt, moet deze inspectie plaatsvinden tussen de tweede en derde verjaardag van het certificaat. Onder verjaardag wordt verstaan de dag en maand van elk jaar die overeenkomen met de vervaldatum van het maritiem arbeidscertificaat. De reikwijdte en intensiteit van de tussentijdse inspectie zijn gelijk aan een inspectie voor de verlenging van het certificaat. Na een naar tevredenheid verlopen tussentijdse inspectie wordt het certificaat gevisieerd.

3. Onverminderd paragraaf 1 van deze norm, indien de verlengingsinspectie wordt afgerond binnen drie maanden voor de vervaldatum van het bestaande maritiem arbeidscertificaat, is het nieuwe maritiem arbeidscertificaat geldig vanaf de datum waarop de verlengingsinspectie is afgerond voor een tijdvak van ten hoogste vijf jaar gerekend vanaf de vervaldatum van het bestaande certificaat.

4. Wanneer de verlengingsinspectie meer dan drie maanden voor de vervaldatum van het bestaande maritiem arbeidscertificaat verstrijkt wordt afgerond, is het nieuwe maritiem arbeidscertificaat geldig voor een tijdvak van ten hoogste vijf jaar, te rekenen vanaf de datum van voltooiing van de inspectie in het kader van de verlenging.

5. Een tijdelijk maritiem arbeidscertificaat kan worden afgegeven :

- a) aan nieuwe schepen wanneer deze worden opgeleverd;
- b) wanneer een schip van vlag wisselt; of

c) lorsqu'un armateur prend à son compte l'exploitation d'un navire qui est nouveau pour cet armateur.

6. Un certificat de travail maritime ne peut être délivré à titre provisoire que pour une durée n'excédant pas six mois par l'autorité compétente ou un organisme reconnu dûment habilité à cet effet.

7. Un certificat de travail maritime provisoire n'est délivré qu'une fois qu'il a été établi que :

a) le navire a été inspecté, dans la mesure où cela est raisonnablement possible, au regard des prescriptions énumérées à l'annexe A5-I, en tenant compte de la vérification des éléments visés aux alinéas b), c) et d) du présent paragraphe;

b) l'armateur a démontré à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu que des procédures adéquates sont mises en œuvre à bord en vue d'assurer le respect des dispositions de la présente convention;

c) le capitaine connaît les prescriptions de la présente convention et les obligations en matière de mise en œuvre;

d) les informations requises ont été présentées à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail maritime.

8. La délivrance du certificat de travail maritime à durée de validité ordinaire est subordonnée à la réalisation, avant la date d'échéance du certificat provisoire, d'une inspection complète telle que prévue au paragraphe 1 de la présente norme. Aucun nouveau certificat provisoire ne sera délivré après la période initiale de six mois mentionnée au paragraphe 6 de la présente norme. La délivrance d'une déclaration de conformité du travail maritime n'est pas requise pendant la durée de validité du certificat provisoire.

9. Le certificat de travail maritime, le certificat de travail maritime provisoire et la déclaration de conformité du travail maritime seront établis conformément aux modèles présentés à l'annexe A5-II.

10. La déclaration de conformité du travail maritime sera annexée au certificat de travail maritime. Elle comprend deux parties :

a) la partie I est établie par l'autorité compétente, qui :

i. indique la liste des points qui doivent être inspectés en application du paragraphe 1 de la présente norme;

ii. indique les prescriptions nationales donnant effet aux dispositions pertinentes de la présente convention en renvoyant aux dispositions applicables de la législation nationale et en donnant, dans la mesure nécessaire, des informations concises sur les points importants des prescriptions nationales;

iii. fait référence aux prescriptions de la législation nationale relatives à certaines catégories de navires;

iv. mentionne toute disposition équivalente dans l'ensemble adoptée en vertu du paragraphe 3 de l'article VI;

v. indique clairement toute dérogation octroyée par l'autorité compétente en vertu du titre 3;

b) la partie II est établie par l'armateur et énonce les mesures adoptées pour assurer une conformité continue avec les prescriptions nationales entre deux inspections ainsi que les mesures proposées pour assurer une amélioration continue.

c) wanneer een reder de verantwoordelijkheid aanvaardt voor de exploitatie van een schip dat voor die reder nieuw is.

6. Een maritiem arbeidscertificaat ten voorlopige titel kan voor een tijdvak van ten hoogste zes maanden worden afgegeven, door de bevoegde overheid of door een voor dit doel naar behoren gemachtigde erkende organisatie.

7. Een maritiem arbeidscertificaat ten voorlopige titel mag uitsluitend worden afgegeven nadat geverifieerd is of :

a) het schip, voor zover redelijk en praktisch uitvoerbaar, is geïnspecteerd op de in Bijlage A5-I genoemde punten, met inachtneming van de in (b), (c), en d) hieronder opgesomde elementen;

b) de reder ten genoegen van de bevoegde overheid of erkende organisatie heeft aangetoond dat op het schip adequate procedures gelden om aan dit Verdrag te voldoen;

c) de kapitein vertrouwd is met de vereisten van dit Verdrag en van de verantwoordelijkheden voor de naleving ervan; en

d) aan de bevoegde overheid of erkende organisatie relevante informatie is verstrekt om een conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid op te stellen.

8. Teneinde de afgifte van een maritiem arbeidscertificaat voor de volle looptijd mogelijk te maken, moet voor het verlopen van het certificaat ten voorlopige titel een volledige inspectie worden uitgevoerd in overeenstemming met paragraaf 1 van deze norm. Na het verstrijken van de in paragraaf 6 van deze norm bedoelde eerste zes maanden mag niet nogmaals een certificaat ten voorlopige titel worden afgegeven. Voor het tijdvak van geldigheid van het tijdelijke certificaat hoeft geen conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid te worden afgegeven.

9. Het maritiem arbeidscertificaat, het maritiem arbeidscertificaat ten voorlopige titel en de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid moeten worden opgesteld in de vorm die overeenkomt met de in Bijlage A5-II opgenomen modellen.

10. De conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid moet bij het maritiem arbeidscertificaat worden gevoegd. De conformiteitsverklaring moet uit twee delen bestaan :

a) Deel I wordt door de bevoegde overheid opgesteld en bevat :

i. een lijst van zaken die in overeenstemming met paragraaf 1 van deze norm moeten worden geïnspecteerd;

ii. de nationale vereisten die invulling geven aan de desbetreffende bepalingen van dit Verdrag door middel van een verwijzing naar de desbetreffende nationale wettelijke bepalingen alsmede, voor zover nodig, beknopte informatie over de kern van de nationale vereisten;

iii. verwijzingen naar scheepsspecifieke vereisten ingevolge de nationale wetgeving;

iv. een registratie van wezenlijk gelijkwaardige bepalingen aangenomen ingevolge paragraaf 3 van artikel VI; en

v. een duidelijke vermelding van eventueel door de bevoegde overheden verleende vrijstellingen als bedoeld in titel 3; en

b) Deel II wordt door de reder opgesteld en bevat de maatregelen die zijn aangenomen ter waarborging van continue naleving van de nationale vereisten tussen de inspecties en de voorgestelde maatregelen om te waarborgen dat er continue verbetering is.

L'autorité compétente ou l'organisme reconnu dûment habilité à cet effet certifie la partie II et délivre la déclaration de conformité du travail maritime.

11. Le résultat de toutes les inspections ou autres vérifications effectuées ultérieurement sur le navire et tous défauts importants relevés au cours de ces vérifications sont consignés, de même que la date du constat qu'il a été remédié aux défauts. Ces informations, accompagnées d'une traduction en anglais lorsqu'elles ne sont pas consignées dans cette langue, sont soit transcrites sur la déclaration de conformité du travail maritime, soit annexées à ce document, soit tenues à la disposition des gens de mer, des inspecteurs de l'État du pavillon, des fonctionnaires autorisés de l'État du port et des représentants des armateurs et des gens de mer par d'autres moyens, conformément à la législation nationale.

12. Un exemplaire valide et à jour du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime, et leur traduction en anglais lorsque l'original n'est pas dans cette langue, doit être conservé à bord et une copie doit être affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer. Copie de ces documents est communiquée aux gens de mer, inspecteurs de l'État du pavillon, fonctionnaires autorisés de l'État du port ou représentants des armateurs et des gens de mer qui en feront la demande, conformément à la législation nationale.

13. L'obligation relative à la production d'une traduction en anglais, mentionnée aux paragraphes 11 et 12 de la présente norme, ne concerne pas un navire n'effectuant pas un voyage international.

14. Tout certificat établi en application des paragraphes 1 ou 5 de la présente norme perd sa validité :

a) si les inspections prescrites ne sont pas effectuées dans les délais fixés au paragraphe 2 de la présente norme;

b) si le certificat n'est pas visé conformément au paragraphe 2 de la présente norme;

c) s'il y a changement du pavillon du navire;

d) lorsqu'un armateur cesse d'assumer la responsabilité de l'exploitation d'un navire;

e) lorsque des modifications importantes ont été apportées à la structure ou aux équipements visés au titre 3.

15. Dans le cas mentionné au paragraphe 14 c), d) ou e) de la présente norme, le nouveau certificat n'est délivré que si l'autorité compétente ou l'organisme reconnu qui le délivre est pleinement convaincu que le navire est conforme aux prescriptions de la présente norme.

16. Un certificat de travail maritime est retiré par l'autorité compétente ou l'organisme reconnu dûment habilité à cet effet par l'État du pavillon s'il est avéré que le navire en question ne respecte pas les prescriptions de la présente convention et qu'aucune mesure corrective prescrite n'a été prise.

17. Lorsqu'un retrait de certificat de travail maritime est envisagé conformément au paragraphe 16 de la présente norme, l'autorité compétente ou l'organisme reconnu tient compte de la gravité ou de la fréquence des manquements.

De bevoegde overheid of voor dit doel naar behoren gemachtigde erkende organisatie certificeert Deel II en geeft de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid af.

11. De uitkomsten van alle volgende inspecties of andere verificaties die met betrekking tot het desbetreffende schip worden uitgevoerd alsmede alle zwaarwegende tekortkomingen die tijdens een dergelijke verificatie worden aangetroffen, moeten worden geregistreerd, tezamen met de datum waarop is vastgesteld dat de tekortkomingen zijn verholpen. Deze registratie, tezamen met een vertaling in het Engels — indien de registratie niet in het Engels geschiedt — moet, in overeenstemming met de nationale wet- of regelgeving, worden bijgeschreven op of toegevoegd aan de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid of op een of andere wijze beschikbaar worden gesteld aan zeevarenden, inspecteurs van de vlaggenstaat, bevoegde officieren in havenstaten en vertegenwoordigers van de reders en zeevarenden.

12. Aan boord van het schip moet een actueel en geldig maritiem arbeidscertificaat en een conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid aanwezig zijn, tezamen met een vertaling in de Engelse taal — indien een andere taal dan het Engels gebruikt is — en een kopie hiervan moet op een duidelijk zichtbare plaats aan boord worden opgehangen, waar het voor de zeevarenden toegankelijk is. Op verzoek moet in overeenstemming met de nationale wet- of regelgeving een kopie beschikbaar worden gesteld aan zeevarenden, inspecteurs van de vlaggenstaat, bevoegde officieren in havenstaten alsmede aan vertegenwoordigers van reders en zeevarenden.

13. Het in paragraaf 11 en 12 van deze norm genoemde vereiste van een vertaling in de Engelse taal is niet van toepassing indien een schip geen internationale reizen maakt.

14. Een ingevolge paragraaf 1 of 5 van deze norm afgegeven certificaat verliest zijn geldigheid in de volgende gevallen :

a) indien de desbetreffende inspecties niet zijn afgerond binnen de termijnen vermeld in paragraaf 2 van deze norm;

b) indien het certificaat niet is geïnspecteerd in overeenstemming met paragraaf 2 van deze norm;

c) wanneer een schip van vlag wisselt;

d) wanneer een reder weigert de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van een schip te continueren; en

e) wanneer ingrijpende wijzigingen zijn aangebracht aan de structuur of uitrusting waarop titel 3 van toepassing is.

15. In de in paragraaf 14 (c), (d), of (e) van deze norm bedoelde gevallen wordt een nieuw certificaat uitsluitend afgegeven wanneer de bevoegde overheid of erkende organisatie die het nieuwe certificaat afgeeft, er volledig van overtuigd is dat het schip voldoet aan de vereisten van deze norm.

16. Een maritiem arbeidscertificaat wordt door de bevoegde overheid of de voor dit doel naar behoren door de vlaggenstaat gemachtigde erkende organisatie ingetrokken wanneer er bewijzen zijn dat het betrokken schip niet aan de vereisten van dit Verdrag voldoet en de vereiste corrigerende maatregelen niet zijn getroffen.

17. Bij de beoordeling van de vraag of een maritiem arbeidscertificaat moet worden ingetrokken overeenkomstig paragraaf 16 van deze norm, moet de bevoegde overheid of de erkende organisatie rekening houden met de ernst of de frequentie van de tekortkomingen.

Principe directeur B5.1.3 — Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime

1. L'énoncé des prescriptions nationales figurant dans la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime devrait inclure ou être accompagné de références aux dispositions législatives régissant les conditions de travail et de vie des gens de mer pour chacune des prescriptions énumérées à l'annexe A5-I. Lorsque la législation nationale reprend précisément les prescriptions énoncées dans la présente convention, il suffira d'y faire référence. Lorsqu'une disposition de la présente convention est mise en œuvre par des dispositions équivalentes dans l'ensemble, conformément au paragraphe 3 de l'article VI, elle devrait être identifiée et une explication concise devrait être fournie. Lorsqu'une dérogation est octroyée par l'autorité compétente en vertu du titre 3, la disposition ou les dispositions en question devraient être clairement indiquées.

2. Les mesures mentionnées dans la partie II de la déclaration de conformité du travail maritime, établie par l'armateur, devraient notamment indiquer en quelles occasions la conformité continue avec certaines prescriptions nationales sera vérifiée, les personnes devant procéder à la vérification, les registres devant être tenus ainsi que les procédures devant être suivies si un défaut de conformité est constaté. La partie II peut se présenter sous des formes diverses. Elle pourra renvoyer à une documentation plus générale portant sur les politiques et procédures relatives à d'autres aspects du secteur maritime, comme les documents requis par le *Code international de la gestion de la sécurité* (Code ISM) ou les informations requises en application de la règle 5 du chapitre XI-1 de la Convention SOLAS, qui porte sur la fiche synoptique continue des navires.

3. Les mesures pour assurer une conformité continue devraient se référer notamment aux prescriptions internationales générales faisant obligation à l'armateur et au capitaine de se tenir informés des derniers progrès réalisés en matière technologique et scientifique en ce qui concerne l'aménagement des lieux de travail, compte tenu des dangers inhérents au travail des gens de mer, et d'informer en conséquence les représentants des gens de mer, garantissant ainsi un meilleur niveau de protection des conditions de travail et de vie des gens de mer à bord.

4. Il importe par-dessus tout que la déclaration de conformité du travail maritime soit libellée en termes clairs choisis en vue d'aider tous les intéressés, notamment les inspecteurs de l'État du pavillon, les fonctionnaires autorisés de l'État du port et les gens de mer, à vérifier que les prescriptions sont bien mises en œuvre.

5. L'annexe B5-I présente un exemple des informations pouvant figurer dans la déclaration de conformité du travail maritime.

6. Lorsqu'un navire change de pavillon comme indiqué au paragraphe 14 c) de la norme A5.1.3 et que les deux États concernés ont ratifié la présente convention, l'État dont le navire était autorisé à battre pavillon précédemment devrait, dans les meilleurs délais, communiquer à l'autorité compétente de l'autre Membre copie du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime conservés à bord du navire avant le changement de pavillon et, le cas échéant, copie des rapports d'inspection pertinents si l'autorité compétente en fait la demande dans les trois mois suivant la date du changement du pavillon.

Richtlijn B5.1.3 — Maritiem arbeidscertificaat en conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid

1. In de opsomming van de nationale vereisten in Deel I van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid zouden de wettelijke bepalingen inzake de arbeids- en levensomstandigheden van zeevarenden dan wel een verwijzing daarnaar moeten zijn opgenomen van elk van de in Bijlage A5-I vermelde zaken. Wanneer de nationale wetgeving exact de in dit Verdrag vermelde vereisten volgt, kan volstaan worden met een enkele verwijzing. Wanneer een bepaling van het Verdrag wordt geïmplementeerd via wezenlijk gelijkwaardige bepalingen als bedoeld in artikel VI, paragraaf 3, zou deze bepaling moeten worden vermeld en een beknopte uitleg worden verschaft. Wanneer door de bevoegde overheid vrijstelling wordt verleend als bedoeld in titel 3, zou de desbetreffende bepaling duidelijk moeten worden vermeld.

2. In de in Deel II van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid bedoelde maatregelen die door de reder worden opgesteld, zou in het bijzonder moeten worden vermeld in welke gevallen wordt geverifieerd of specifieke nationale vereisten continu worden nageleefd, welke personen voor de verificatie verantwoordelijk zijn, welke zaken moeten worden geregistreerd, alsmede welke procedures moeten worden gevolgd wanneer sprake is van niet-naleving. Deel II kan uiteenlopende vormen aannemen. Deel II zou kunnen verwijzen naar andere uitgebreidere documentatie waarin beleid en procedures met betrekking tot andere aspecten van de maritieme sector zijn opgenomen, bijvoorbeeld documenten vereist door de *Internationale Veiligheidsmanagementcode (ISM-code)* of de informatie vereist in voorschrift 5 van Hoofdstuk XI-1 van het SOLAS-Verdrag met betrekking tot het Continuous Synopsis Record van het schip.

3. De maatregelen ter waarborging van continue naleving zouden algemene internationale eisen aan de reder en de kapitein moeten omvatten om op de hoogte te blijven van de laatste technologische en wetenschappelijke ontwikkelingen met betrekking tot de inrichting van de werkplek, met inachtneming van de inherente gevaren van het werken op zee, en om de vertegenwoordigers van zeevarenden dienovereenkomstig op de hoogte te brengen, om hiermee een beter beschermingsniveau van de arbeids- en levensomstandigheden van zeevarenden aan boord te garanderen.

4. De conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid zou bovenal moeten worden opgesteld in duidelijke bewoordingen om alle betrokkenen, zoals inspecteurs van de vlaggenstaat, bevoegde officieren in havenstaten en zeevarenden te helpen bij de controle of de vereisten naar behoren worden uitgevoerd.

5. In Bijlage B5-I wordt een voorbeeld gegeven van het soort informatie dat in een conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid zou kunnen worden opgenomen.

6. Wanneer een schip van vlag wisselt, als bedoeld in paragraaf 14, (c), van norm A5.1.3, en beide betrokken Staten dit Verdrag hebben bekrachtigd, zou het Lid waarvan het schip voorheen de vlag voerde, zo spoedig mogelijk aan de bevoegde overheid van het andere Lid kopieën van het maritiem arbeidscertificaat en de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid die vóór de verandering van vlag aan boord van het schip aanwezig waren en, indien van toepassing, kopieën van de relevante inspectieverslagen moeten toezenden aan de bevoegde overheid van het andere Lid, indien de bevoegde overheid daarom binnen drie maanden nadat de verandering van vlag heeft plaatsgevonden, verzoekt.

Règle 5.1.4 — Inspection et mise en application

1. Tout Membre vérifie, par un système efficace et coordonné d'inspections périodiques, de surveillance et d'autres mesures de contrôle, que les navires qui battent son pavillon respectent les prescriptions de la présente convention telles qu'elles sont mises en œuvre par la législation nationale.

2. La partie A du code contient des prescriptions détaillées au sujet du système d'inspection et de mise en application mentionné au paragraphe 1 de la présente règle.

Norme A5.1.4 — Inspection et mise en application

1. Tout Membre dispose d'un système d'inspection des conditions faites aux gens de mer à bord des navires battant son pavillon, notamment pour vérifier que les mesures relatives aux conditions de travail et de vie énoncées dans la déclaration de conformité du travail maritime, le cas échéant, sont suivies et que les prescriptions de la présente convention sont respectées.

2. L'autorité compétente désigne des inspecteurs qualifiés en nombre suffisant pour assumer les responsabilités qui lui incombent en application du paragraphe 1 de la présente norme. Lorsque des organismes reconnus sont habilités à mener à bien des inspections, le Membre exige que les personnes affectées à cette activité disposent des qualifications requises à cet effet et donne aux intéressés l'autorité juridique nécessaire pour exercer leurs fonctions.

3. Les dispositions nécessaires sont prises pour assurer que les inspecteurs ont la formation, les compétences, les attributions, les pouvoirs, le statut et l'indépendance nécessaires ou souhaitables pour pouvoir effectuer la vérification et assurer la conformité visées au paragraphe 1 de la présente norme.

4. Les inspections sont effectuées à des intervalles conformes aux prescriptions de la norme A5.1.3, le cas échéant. Ces intervalles ne doivent en aucun cas excéder trois ans.

5. Si un Membre reçoit une plainte qui ne lui apparaît pas manifestement infondée ou acquiert la preuve qu'un navire battant son pavillon ne se conforme pas aux prescriptions de la présente convention ou qu'il y a de sérieux manquements dans l'application des mesures énoncées dans la déclaration de conformité du travail maritime, il prend les dispositions nécessaires pour enquêter sur la question et s'assurer que des mesures sont prises pour remédier aux manquements constatés.

6. Tout Membre formule des règles adaptées et en assure l'application effective en vue de garantir aux inspecteurs un statut et des conditions de service propres à les rendre indépendants de tout changement de gouvernement et de toute influence extérieure indue.

7. Les inspecteurs, ayant reçu des instructions claires quant aux tâches à accomplir et munis des pouvoirs appropriés, sont autorisés :

- a) à monter à bord des navires battant le pavillon du Membre;
- b) à procéder à tous examens, contrôles ou enquêtes qu'ils jugent nécessaires pour s'assurer que les normes sont strictement respectées;
- c) à exiger qu'il soit remédié à tout manquement et à interdire à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises lorsqu'ils ont des raisons de croire que les

Voorschrift 5.1.4 — Inspectie en handhaving

1. Elk Lid moet, door middel van een doeltreffend en gecoördineerd systeem van regelmatige inspecties, monitoring en andere controlemaatregelen verifiëren of schepen die zijn vlag voeren de vereisten van dit Verdrag als geïmplementeerd in de nationale wet- of regelgeving, naleven.

2. Gedetailleerde vereisten met betrekking tot de in paragraaf 1 van dit voorschrift bedoelde inspectie- en handhavingssysteem zijn uitgewerkt in Deel A van de Code.

Norm A5.1.4 — Inspectie en handhaving

1. Elk Lid hanteert een systeem voor inspectie van de omstandigheden voor zeevarenden op schepen die zijn vlag voeren; in dit systeem moet toezicht zijn opgenomen of de in de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid opgenomen maatregelen met betrekking tot de arbeids- en levensomstandigheden, waar van toepassing, worden nageleefd, en of aan de vereisten van dit Verdrag wordt voldaan.

2. De bevoegde overheid moet een voldoende aantal gekwalificeerde inspecteurs aanwijzen ter nakoming van zijn verantwoordelijkheden uit hoofde van paragraaf 1 van deze norm. Wanneer erkende organisaties machtiging hebben verkregen voor het verrichten van inspecties, eist het Lid dat personeel dat de inspectie uitvoert gekwalificeerd is om deze taken te verrichten en moet het Lid hen de nodige wettelijke bevoegdheid voor de uitoefening van hun taken verschaffen.

3. De nodige maatregelen moeten worden getroffen om te waarborgen dat de inspecteurs de benodigde of wenselijke opleiding, bekwaamheid, opdracht, bevoegdheden, statuut en onafhankelijkheid hebben zodat zij in staat zijn de verificatie uit te voeren en de in paragraaf 1 van deze norm bedoelde naleving te waarborgen.

4. Deze inspecties moeten plaatsvinden overeenkomstig de in norm A5.1.3 vereiste tussenpozen. Het tijdvak tussen de inspecties mag in geen geval meer dan drie jaar bedragen.

5. Indien een Lid een klacht ontvangt en deze niet kennelijk ongegrond acht of bewijs verkrijgt dat een schip dat zijn vlag voert niet aan de vereisten van dit Verdrag voldoet of dat er ernstige tekortkomingen zijn in de uitvoering van de maatregelen als omschreven in de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid, neemt het Lid de nodige stappen om de zaak te onderzoeken en ervoor zorg te dragen dat maatregelen worden genomen om de geconstateerde tekortkomingen weg te nemen.

6. Elk Lid moet passende maatregelen treffen en deze op doeltreffende wijze handhaven teneinde te waarborgen dat de inspecteurs een zodanig statuut en een zodanig mandaat hebben dat zij onafhankelijk zijn van regeringswisselingen en van onbehoorlijke invloeden van buitenaf.

7. Inspecteurs die duidelijke aanwijzingen hebben ontvangen met betrekking tot de uit te voeren taken en zijn voorzien van het juiste legitimatiebewijs moeten de volgende bevoegdheden hebben :

- a) aan boord van een schip te gaan dat de vlag van het Lid voert;
- b) elke ondervraging, elke proef of elk onderzoek te verrichten, die of dat zij noodzakelijk achten om zich ervan te kunnen vergewissen of de normen strikt worden nageleefd; en
- c) te eisen dat tekortkomingen worden verholpen en, wanneer zij redenen hebben om aan te nemen dat de tekortkomingen een ernstige schending van de vereisten van dit Verdrag vormen (met

manquements constituent une infraction grave aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer, ou représentent un grave danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer.

8. Toute mesure prise en vertu du paragraphe 7 c) de la présente norme doit pouvoir faire l'objet d'un recours devant l'autorité judiciaire ou administrative.

9. Les inspecteurs ont la faculté de donner des conseils au lieu d'intenter ou de recommander des poursuites lorsqu'il n'y a pas une infraction manifeste aux prescriptions de la présente convention qui met en danger la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer concernés et qu'il n'existe pas d'antécédents d'infractions analogues.

10. Les inspecteurs tiennent confidentielle la source de toute plainte ou réclamation alléguant qu'il existe un danger ou des manquements de nature à compromettre les conditions de travail et de vie des gens de mer, ou qu'il y a violation des dispositions législatives, et s'abstiennent de révéler à l'armateur ou à son représentant ou à l'exploitant du navire qu'il a été procédé à une inspection à la suite d'une telle plainte ou réclamation.

11. Les inspecteurs ne doivent pas se voir confier des tâches en nombre ou d'une nature tels qu'elles soient susceptibles de nuire à une inspection efficace ou de porter préjudice à leur autorité ou à leur impartialité vis-à-vis des armateurs, des gens de mer ou de toute autre partie intéressée. Les inspecteurs doivent notamment :

a) avoir l'interdiction de posséder un intérêt quelconque, direct ou indirect, dans les activités qu'ils sont appelés à contrôler;

b) être tenus, sous peine de sanctions ou de mesures disciplinaires appropriées, de ne pas révéler, même après avoir cessé leurs fonctions, les secrets commerciaux ou les procédés d'exploitation confidentiels ou les informations de nature personnelle dont ils pourraient avoir eu connaissance dans l'exercice de leurs fonctions.

12. Les inspecteurs, pour toute inspection effectuée, soumettent un rapport à l'autorité compétente. Une copie de ce rapport, en langue anglaise ou dans la langue de travail du navire, est remise au capitaine et une autre est affichée sur le tableau d'affichage du navire pour l'information des gens de mer et communiquée à leurs représentants, sur demande.

13. L'autorité compétente tient des registres des inspections des conditions faites aux gens de mer à bord des navires battant le pavillon du Membre dont elle relève. Elle publie un rapport annuel sur les activités d'inspection dans un délai raisonnable ne dépassant pas six mois à partir de la fin de l'année.

14. Dans le cas d'une enquête faisant suite à un incident majeur, le rapport est soumis à l'autorité compétente dès que possible et au plus tard un mois après la conclusion de l'enquête.

15. Lorsqu'il est procédé à une inspection ou lorsque des mesures sont prises conformément aux dispositions de la présente norme, tous les efforts raisonnables sont faits pour éviter que le navire ne soit indûment retenu ou retardé.

16. Des indemnités sont versées conformément à la législation nationale pour tout préjudice ou perte résultant de l'exercice illicite des pouvoirs des inspecteurs. La charge de la preuve incombe dans chaque cas au plaignant.

inbegrip van de rechten van zeevarenden), of een zwaarwegend gevaar vormen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van zeevarenden, een schip te verbieden de haven te verlaten totdat de noodzakelijke maatregelen zijn genomen.

8. Ten aanzien van elke handeling genomen uit hoofde van paragraaf 7, (c), van deze norm moet er de mogelijkheid zijn van beroep en bezwaar hiertegen aan te tekenen bij een rechterlijke of administratieve overheid.

9. Inspecteurs hebben de nodige discretionaire bevoegdheid om advies te geven in plaats van een procedure in te stellen of aan te bevelen wanneer er geen duidelijke schending van de vereisten van dit Verdrag is waardoor de veiligheid, gezondheid of beveiliging van de betrokken zeevarenden in gevaar komt en wanneer er geen precedenten van soortgelijke schendingen bestaan.

10. Inspecteurs moeten de bron van alle grieven of klachten over een gevaar of gebrek met betrekking tot de arbeids- en levensomstandigheden van zeevarenden of over een inbreuk op de wet- of regelgeving vertrouwelijk behandelen en mogen aan de reder, diens vertegenwoordiger of de exploitant van het schip niet laten blijken dat een inspectie heeft plaatsgevonden naar aanleiding van dergelijke grieven of klachten.

11. Aan de inspecteurs mogen geen taken worden opgedragen die, vanwege hun aantal of aard, een doeltreffende inspectie in de weg zouden kunnen staan of op enige wijze hun gezag of onpartijdigheid in hun contacten met reders, zeevarenden of andere betrokken partijen zouden kunnen aantasten. In het bijzonder mogen inspecteurs :

a) geen direct of indirect belang hebben bij de activiteiten die zij moeten inspecteren; en

b) mogen inspecteurs op straffe van passende sancties of disciplinaire maatregelen, zelfs na het verlaten van de dienst, geen handelsgeheimen of vertrouwelijke arbeidsprocessen of informatie van persoonlijke aard bekendmaken, waarvan zij kennis hebben gekregen bij de uitoefening van hun taken.

12. Van elke uitgevoerde inspectie leggen de inspecteurs een inspectieverslag voor aan de bevoegde overheid. Van het inspectieverslag wordt een kopie in het Engels of in de voertaal van het schip aan de kapitein overhandigd en wordt een kopie ter informatie van de zeevarenden opgehangen op het mededelingenbord van het schip en, op verzoek, aan hun vertegenwoordigers gezonden.

13. De bevoegde overheid van elk Lid houdt een register bij van de inspecties van de omstandigheden voor zeevarenden op schepen die zijn vlag voeren. Zij publiceert binnen een redelijke termijn na het einde van het jaar, doch uiterlijk zes maanden daarna, een jaarverslag met betrekking tot de inspectiewerkzaamheden.

14. In geval van een onderzoek naar aanleiding van een ernstig ongeval wordt het verslag zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk één maand na afsluiting van het onderzoek, bij de bevoegde overheid ingediend.

15. Wanneer een inspectie wordt verricht of maatregelen worden genomen op grond van deze norm, wordt al het redelijke gedaan om te voorkomen dat een schip onnodig wordt opgehouden of vertraagd.

16. In overeenstemming met de nationale wet- of regelgeving is schadevergoeding verschuldigd voor eventuele verliezen of schade geleden als gevolg van de onrechtmatige uitoefening van de bevoegdheden door de inspecteur. De bewijslast ligt in alle gevallen bij de klager.

17. Des sanctions appropriées et d'autres mesures correctives sont prévues et effectivement appliquées par tout Membre en cas d'infraction aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer, et d'entrave à l'exercice des fonctions des inspecteurs.

Principe directeur B5.1.4 — Inspection et mise en application

1. L'autorité compétente et tout autre service ou autorité responsable de tout ou partie de l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer devraient disposer des ressources nécessaires pour pouvoir remplir leurs fonctions. En particulier :

a) tout Membre devrait prendre les mesures nécessaires pour que les inspecteurs puissent disposer, en tant que de besoin, de l'assistance d'experts et de techniciens dûment qualifiés dans l'accomplissement de leur travail;

b) les inspecteurs devraient disposer de locaux convenablement situés ainsi que de moyens matériels et de transport adéquats pour pouvoir s'acquitter de manière efficace de leurs tâches.

2. L'autorité compétente devrait élaborer une politique en matière de conformité et de mise en application en vue de garantir une certaine cohérence et de guider les activités d'inspection et de mise en application relatives à la présente convention. L'énoncé de cette politique devrait être communiqué à tous les inspecteurs et aux représentants de la loi concernés et tenu à la disposition du public ainsi que des armateurs et des gens de mer.

3. L'autorité compétente devrait instituer des procédures simples lui permettant d'être saisie de façon confidentielle de toute information relative à des infractions éventuelles aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer, soumise par les gens de mer directement ou par l'intermédiaire de leurs représentants et faire en sorte que les inspecteurs puissent enquêter sans délai à ce sujet, y compris :

a) en habilitant le capitaine, les gens de mer ou les représentants de ces derniers à demander une inspection lorsqu'ils le jugent nécessaire;

b) en fournissant aux armateurs et aux gens de mer ainsi qu'aux organisations intéressées des informations et conseils techniques au sujet des moyens les plus efficaces de donner effet aux prescriptions de la présente convention et d'œuvrer à une amélioration continue des conditions faites aux gens de mer à bord des navires.

4. Les inspecteurs devraient être pleinement formés et suffisamment nombreux pour pouvoir s'acquitter efficacement de leurs tâches compte dûment tenu des éléments suivants :

a) l'importance des tâches leur incombant, en particulier le nombre, la nature et la taille des navires soumis à l'inspection ainsi que le nombre et la complexité des dispositions légales à appliquer;

b) les ressources mises à la disposition des inspecteurs;

c) les conditions pratiques dans lesquelles l'inspection doit être effectuée pour être efficace.

5. Sous réserve des conditions établies par la législation nationale pour le recrutement dans le service public, les inspecteurs devraient posséder des qualifications et une formation adéquate pour exercer leurs fonctions et, autant que possible, avoir une formation maritime ou une expérience de marin. Ils devraient

17. Elk Lid draagt er zorg voor dat passende sancties en andere corrigerende maatregelen worden ingesteld en gehandhaafd bij schendingen van de vereisten van dit Verdrag (met inbegrip van de rechten van zeevarenden) en bij het hinderen van inspecteurs bij de uitoefening van hun taken.

Richtlijn B5.1.4 — Inspectie en handhaving

1. De bevoegde overheid en elke andere dienst of overheid die geheel of ten dele betrokken is bij de inspectie van de arbeids- en levensomstandigheden van zeevarenden, zou over de nodige middelen moeten beschikken om hun functie te vervullen. In het bijzonder :

a) zou elk Lid de nodige maatregelen moeten treffen opdat, wanneer zulks nodig is, naar behoren gekwalificeerde technisch deskundigen en specialisten kunnen worden ingeschakeld om de inspecteurs bij te staan bij de uitoefening van hun werkzaamheden; en

b) zouden inspecteurs de beschikking moeten hebben over een gunstig gelegen werkruimte, uitrusting en transportmiddelen voor de doelmatige uitvoering van hun taken.

2. De bevoegde overheid zou beleidsregels inzake naleving en handhaving moeten ontwikkelen om de consistentie te waarborgen en om te voorzien in een leidraad voor de inspectie- en handhavingsactiviteiten die met dit Verdrag verband houden. Kopieën van deze beleidsregels moeten aan alle inspecteurs en desbetreffende vertegenwoordigers van de wet worden verstrekt en aan het publiek, reders en zeevarenden ter beschikking worden gesteld.

3. De bevoegde overheid zou eenvoudige procedures moeten instellen teneinde informatie in vertrouwelijkheid te kunnen ontvangen met betrekking tot mogelijke inbreuken op de vereisten van dit Verdrag (met inbegrip van de rechten van zeevarenden), die rechtstreeks door zeevarenden of door vertegenwoordigers van zeevarenden wordt verstrekt, en inspecteurs toestaan deze zaken onverwijld te onderzoeken, met inbegrip van :

a) het in staat stellen van kapiteins, zeevarenden of vertegenwoordigers van zeevarenden om een inspectie te verzoeken wanneer zij dit nodig achten; en

b) het verstrekken van technische informatie en adviezen aan de betrokken reders, zeevarenden en organisaties wat betreft de meest doeltreffende middelen voor de naleving van de vereisten van dit Verdrag en voor het realiseren van continue verbetering van de omstandigheden van zeevarenden aan boord.

4. Er zouden volledig opgeleide en voldoende inspecteurs moeten zijn om op doeltreffende wijze hun taken te kunnen uitoefenen, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met :

a) het belang van de taken die de inspecteurs moeten verrichten, met name het aantal, het soort en de grootte van de te inspecteren schepen, alsmede het aantal en de complexiteit van de wettelijke bepalingen die gehandhaafd moeten worden;

b) de middelen die de inspecteurs ter beschikking staan; en

c) de praktische omstandigheden waaronder de inspecties moeten worden uitgevoerd teneinde doeltreffend te kunnen zijn.

5. Onverminderd de voorwaarden die de nationale wet- of regelgeving kan stellen aan de aanwerving voor de overheidsdienst, zouden inspecteurs gekwalificeerd moeten zijn en een adequate opleiding hebben genoten om hun taken uit te oefenen zo mogelijk een maritieme opleiding hebben genoten of ervaring als

posséder une connaissance adéquate des conditions de travail et de vie des gens de mer ainsi que de la langue anglaise.

6. Des mesures devraient être prises pour assurer aux inspecteurs un perfectionnement approprié en cours d'emploi.

7. Tous les inspecteurs devraient connaître précisément les circonstances dans lesquelles il y a lieu de procéder à une inspection, l'étendue de l'inspection à effectuer dans les différentes circonstances visées et la méthode générale d'inspection.

8. Les inspecteurs, munis des pouvoirs nécessaires en application de la loi nationale, devraient au moins être autorisés :

a) à monter à bord des navires librement et à l'improviste. Cependant, au moment d'engager l'inspection du navire, les inspecteurs devraient informer de leur présence le capitaine ou la personne assumant le commandement et, selon le cas, les gens de mer ou leurs représentants;

b) à interroger le capitaine, les gens de mer ou toute autre personne, y compris l'armateur ou son représentant, sur toute question concernant l'application des prescriptions de la législation, en présence de tout témoin que la personne peut avoir demandé;

c) à exiger communication de tous les livres, journaux de bord, registres, certificats ou autres documents ou informations ayant directement trait à l'objet de l'inspection en vue de vérifier que la législation nationale assurant la mise en œuvre de la présente convention est respectée;

d) à s'assurer de l'affichage des avis requis par la législation nationale mettant en œuvre la présente convention;

e) à prélever et à emporter, aux fins d'analyse, des échantillons de produits, de marchandises, d'eau potable, de vivres, de matériaux et de substances utilisés ou manipulés;

f) à la suite d'une inspection, à porter immédiatement à l'attention de l'armateur, de l'exploitant du navire ou du capitaine les manquements pouvant porter préjudice à la santé et à la sécurité des personnes à bord;

g) à alerter l'autorité compétente et, s'il y a lieu, l'organisme reconnu sur tous manquements ou abus que la législation en vigueur ne prend pas spécifiquement en compte et à les saisir de propositions pour l'amélioration de cette législation;

h) à aviser l'autorité compétente de tout accident du travail ou maladie professionnelle affectant des gens de mer dans les cas et selon la manière prescrits par la législation.

9. Lorsqu'un échantillon est prélevé ou emporté conformément au paragraphe 8 e) du présent principe directeur, l'armateur ou son représentant et, selon le cas, un marin devraient assister à l'opération ou en être avisés. La quantité de l'échantillon devrait être dûment consignée par l'inspecteur.

10. Le rapport annuel publié par l'autorité compétente de tout Membre en ce qui concerne les navires battant le pavillon de ce Membre devrait inclure :

zeevarende hebben. Zij zouden voldoende kennis moeten bezitten van de arbeids- en levensomstandigheden van zeevarenden en van de Engelse taal.

6. Er zouden maatregelen moeten worden getroffen voor passende verdere trainingen van de inspecteurs gedurende hun aanstelling.

7. Alle inspecteurs zouden een goed inzicht moeten hebben van de omstandigheden waaronder een inspectie zou moeten worden uitgevoerd, van de reikwijdte van de uit te voeren inspectie onder uiteenlopende omstandigheden en van de algemene werkwijze bij inspecties.

8. Inspecteurs voorzien van het juiste legitimatiebewijs volgens het nationale recht zouden ten minste de bevoegdheid moeten hebben om :

a) zich ongehinderd en zonder voorafgaande kennisgeving aan boord van schepen te begeven; bij de aanvang van de inspectie van het schip moeten inspecteurs de kapitein of de verantwoordelijke persoon en, indien van toepassing, de zeevarenden of hun vertegenwoordigers evenwel van hun aanwezigheid in kennis stellen.

b) de kapitein, zeevarenden of elk andere persoon, waaronder begrepen de reder of diens vertegenwoordiger te ondervragen over elke aangelegenheid met betrekking tot de toepassing van de vereisten uit hoofde van de wet- of regelgeving, in tegenwoordigheid van een getuige waarom de desbetreffende persoon heeft verzocht;

c) de overlegging te vorderen van alle boeken, logboeken, registers, certificaten of andere documenten of informatie die rechtstreeks betrekking hebben op te inspecteren zaken, teneinde de naleving van de wet- of regelgeving ter uitvoering van dit Verdrag te verifiëren;

d) erop toe te zien dat de ter uitvoering van dit Verdrag ingevolge de nationale wet- of regelgeving vereiste kennisgevingen worden opgehangen;

e) monsters van producten, lading, drinkwater, levensmiddelen, materialen en stoffen die worden gebruikt of bewerkt, te nemen of mee te nemen voor analyse;

f) na een inspectie tekortkomingen die gevolgen kunnen hebben voor de gezondheid en veiligheid van de opvarenden onmiddellijk onder de aandacht te brengen van de reder, de exploitant van het schip of de kapitein;

g) de bevoegde overheid en, indien van toepassing, de erkende organisatie op de hoogte te brengen van de tekortkomingen of het misbruik waarin de bestaande wet- of regelgeving niet specifiek voorzien en hen voorstellen te doen voor de verbetering van de wet- of regelgeving; en

h) de bevoegde overheid op de hoogte te brengen van alle arbeidsongevallen of beroepsziekten bij zeevarenden in de gevallen en op de wijzen bepaald in de nationale wet- of regelgeving.

9. Wanneer een in paragraaf 8, (e), van deze richtlijn bedoeld monster wordt genomen of meegenomen, zou de reder of de vertegenwoordiger van de reder en, in voorkomend geval, een zeevarende, hiervan in kennis moeten worden gesteld of zou aanwezig moeten zijn op het tijdstip waarop het monster wordt genomen of meegenomen. De inspecteur zou de hoeveelheid van het monster naar behoren moeten registreren.

10. Het door de bevoegde overheid van elk Lid gepubliceerde jaarverslag ten aanzien van schepen die zijn vlag voeren, zou het volgende moeten omvatten :

a) une liste des lois et des règlements en vigueur relatifs aux conditions de travail et de vie des gens de mer, ainsi que tous les amendements devenus applicables pendant l'année;

b) des informations détaillées sur l'organisation du système d'inspection;

c) des statistiques des navires ou autres locaux assujettis à l'inspection et des navires ou autres locaux effectivement inspectés;

d) des statistiques de l'ensemble des gens de mer assujettis à la législation nationale;

e) des statistiques et des informations sur les violations de la législation, les sanctions infligées et les cas où des navires ont été immobilisés;

f) des statistiques des accidents du travail et des maladies professionnelles affectant des gens de mer et ayant fait l'objet d'une déclaration.

Règle 5.1.5 — Procédures de plainte à bord

1. Tout Membre exige qu'il existe à bord des navires battant son pavillon des procédures permettant un règlement juste, efficace et rapide de toute plainte présentée par un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer.

2. Tout Membre interdit et sanctionne toute forme de victimisation d'un marin ayant porté plainte.

3. Les dispositions de la présente règle et des sections correspondantes du code sont sans préjudice du droit du marin de chercher réparation par tout moyen légal lui paraissant approprié.

Norme A5.1.5 — Procédures de plainte à bord

1. Sans préjudice d'une portée plus large que la législation ou les conventions collectives nationales pourront préciser, les gens de mer pourront avoir recours aux procédures à bord pour porter plainte sur toute question constituant selon eux une infraction aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer.

2. Tout Membre veille à ce que la législation prévoise l'établissement de procédures de plainte à bord appropriées en vue de satisfaire aux prescriptions de la règle 5.1.5. Ces procédures doivent viser à ce que le litige à l'origine de la plainte soit réglé au niveau le plus bas possible. Cependant, dans tous les cas, les gens de mer ont le droit de porter plainte directement auprès du capitaine et, s'ils le jugent nécessaire, auprès d'autorités extérieures appropriées.

3. Les gens de mer ont le droit d'être accompagnés ou représentés pendant la procédure de plainte à bord et des mesures seront prévues pour prévenir la victimisation de gens de mer ayant porté plainte. Le terme «victimisation» désigne tout acte malveillant, quel qu'en soit l'auteur, à l'encontre d'un marin ayant présenté une plainte qui n'est pas manifestement abusive ni calomnieuse.

4. Tous les gens de mer doivent recevoir, outre un exemplaire de leur contrat d'engagement maritime, un document décrivant les

a) een lijst met van kracht zijnde wet- of regelgeving betreffende de arbeids- en levensomstandigheden van zeevarenden en alle wijzigingen die in het lopende jaar van kracht zijn geworden;

b) gegevens met betrekking tot de structuur van het inspectie-systeem;

c) statistieken van schepen of andere ruimten die voor inspectie in aanmerking komen en van schepen en andere ruimten die daadwerkelijk zijn geïnspecteerd;

d) statistieken over alle zeevarenden, met inachtneming van de nationale wet- of regelgeving;

e) statistieken en informatie betreffende inbreuken op de wetgeving, opgelegde sancties en gevallen van aanhouding van schepen; en

f) statistieken van gerapporteerde arbeidsongevallen en beroepsziekten bij zeevarenden.

Voorschrift 5.1.5 — Klachtenprocedures aan boord

1. Elk Lid eist dat aan boord van schepen die zijn vlag voeren procedures gelden voor de eerlijke, doeltreffende en snelle behandeling van klachten van zeevarenden ter zake van inbreuken op de vereisten van dit Verdrag (met inbegrip van de rechten van zeevarenden).

2. Elk Lid verbiedt en bestraft elke vorm van victimisatie tegen een zeevarende vanwege het indienen van een klacht.

3. De bepalingen van dit voorschrift en de hieraan gerelateerde onderdelen van de Code doen geen afbreuk aan het recht van een zeevarende verhaal te zoeken via elk door de zeevarende geschikt geacht rechtsmiddel.

Norm A5.1.5 — Klachtenprocedures aan boord

1. Onverminderd het eventueel ruimere toepassingsgebied die in de nationale wet- of regelgeving of in collectieve overeenkomsten kan worden toegekend, kunnen de klachtenprocedures aan boord door een zeevarende worden gebruikt om klachten in te dienen met betrekking tot elke aangelegenheid die vermoedelijk een inbreuk op de vereisten van dit Verdrag (met inbegrip van de rechten van zeevarenden) inhoudt.

2. Elk Lid draagt zorg dat in zijn nationale wet- of regelgeving passende klachtenprocedures voor klachten aan boord zijn opgenomen om te voldoen aan de vereisten van voorschrift 5.1.5. Deze procedures moeten gericht zijn op het oplossen van klachten op het laagst mogelijke niveau. Zeevarenden hebben evenwel het recht in alle gevallen rechtstreeks bij de kapitein een klacht in te dienen en, wanneer zij zulks nodig achten, bij toepasselijke buitenlandse overheden.

3. In de klachtenprocedures aan boord zijn opgenomen het recht voor de zeevarende zich tijdens de klachtenprocedure door iemand te laten vergezellen of vertegenwoordigen, en beveiligingen tegen eventuele victimisaties tegen zeevarenden vanwege het indienen van klachten. De term «victimisaties» omvat elke nadelige handeling die door enig persoon ten aanzien van een zeevarende wordt genomen vanwege het feit dat deze een klacht heeft ingediend zonder dat zulks kennelijk uit irritatie of te kwader trouw is geschied.

4. Naast een kopie van een arbeidsovereenkomst wegens scheepdienst, moet aan alle zeevarenden een kopie worden

procédures de plainte en vigueur à bord du navire. Le document doit mentionner notamment les coordonnées de l'autorité compétente dans l'État du pavillon et, si ce n'est pas le même, dans le pays de résidence des gens de mer, ainsi que le nom d'une ou de plusieurs personnes se trouvant à bord qui seraient susceptibles, à titre confidentiel, de les conseiller de manière impartiale quant à leur plainte et de les aider de toute autre manière à mettre en œuvre la procédure de plainte qui leur est ouverte tandis qu'ils sont à bord.

Principe directeur B5.1.5 — Procédures de plainte à bord

1. Sous réserve de toutes dispositions pertinentes d'une convention collective applicable, l'autorité compétente devrait, en étroite consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer, établir un modèle en vue de l'établissement de procédures équitables, rapides et étayées par des documents pour le traitement des plaintes à bord des navires battant le pavillon du Membre concerné. Les éléments suivants devraient être pris en compte lors de l'établissement de ces procédures :

a) de nombreuses plaintes peuvent viser précisément les personnes à qui elles doivent être soumises, voire le capitaine du navire. En tout état de cause, les gens de mer devraient aussi pouvoir se plaindre directement au capitaine ou auprès d'instances extérieures;

b) afin d'éviter toute victimisation des gens de mer ayant présenté une plainte relative à des questions relevant de la présente convention, les procédures devraient encourager la désignation à bord du navire d'une personne à même de conseiller les gens de mer sur les procédures auxquelles ils peuvent avoir recours et, si le marin auteur de la plainte le lui demande, d'assister à tout entretien ou audience se rapportant au motif du litige.

2. Les procédures examinées pendant les consultations visées au paragraphe 1 du présent principe directeur devraient au minimum prévoir ce qui suit :

a) les plaintes devraient être soumises au chef de service du marin qui porte plainte ou à son responsable hiérarchique;

b) le chef de service ou le responsable hiérarchique du marin devrait s'efforcer de régler le problème dans un délai prescrit, adapté à la gravité de l'objet du litige;

c) si le chef de service ou le responsable hiérarchique ne parvient pas à régler le litige à la satisfaction du marin, celui-ci peut en référer au capitaine, qui devrait s'occuper personnellement de la question;

d) les gens de mer devraient en tout temps avoir le droit d'être accompagnés et représentés par un autre marin de leur choix à bord du navire concerné;

e) les plaintes et les décisions auxquelles elles ont donné lieu devraient être enregistrées et copie devrait en être remise aux gens de mer concernés;

f) si une plainte ne peut être réglée à bord, elle devrait être soumise à terre à l'armateur, qui devrait disposer d'un délai suffisant pour régler le problème, s'il y a lieu en consultation avec les gens de mer concernés ou toute personne qu'ils peuvent nommer pour les représenter;

overhandigd van de op het schip geldende klachtenprocedures aan boord. Dit omvat contactinformatie voor de bevoegde overheid in de vlaggenstaat en, indien deze afwijkt, in het land waar de zeevarende woonachtig is, alsmede de naam van een of meerdere personen aan boord die de zeevarende, in vertrouwen, onpartijdig kunnen adviseren met betrekking tot een klacht en op andere wijze kunnen bijstaan bij de klachtenprocedures die aan boord van het schip ter beschikking staan.

Richtlijn B5.1.5 — Klachtenprocedures aan boord

1. Onverminderd eventuele ter zake dienende bepalingen van een toepassing zijnde collectieve overeenkomst zou de bevoegde overheid, in nauw overleg met de organisaties van reders en zeevarenden, een model moeten ontwikkelen voor eerlijke, snelle en goed gedocumenteerde klachtenafhandelingsprocedures aan boord voor alle schepen die de vlag van het Lid voeren. Bij de ontwikkeling van deze procedures zou op de volgende punten moeten worden gelet :

a) veel klachten kunnen specifiek betrekking hebben op de personen bij wie de klacht moet worden ingediend of zelfs op de kapitein van het schip. In alle gevallen zouden zeevarenden tevens een klacht rechtstreeks bij de kapitein of extern moeten kunnen indienen; en

b) teneinde victimisaties te helpen voorkomen tegen zeevarenden die klachten indienen over aangelegenheden waarop dit Verdrag van toepassing is, zouden de procedures de benoeming van een persoon aan boord moeten bevorderen die zeevarenden kan adviseren over de hen ter beschikking staande procedures en, op verzoek van een klagende zeevarende, eveneens aanwezig kan zijn bij bijeenkomsten of zittingen die op de klacht betrekking hebben.

2. De procedures die worden besproken in het in paragraaf 1 van deze richtlijn bedoelde overlegproces zouden ten minste het volgende moeten omvatten :

a) klachten zouden moeten worden gericht aan het diensthoofd van de zeevarende die de klacht indient of aan de hogere officier van de zeevarende;

b) het diensthoofd of de hogere officier zou vervolgens moeten trachten de kwestie op te lossen binnen een voorgeschreven termijn die in verhouding staat met de ernst van de desbetreffende kwestie;

c) indien het diensthoofd of de hogere officier de klacht niet naar de tevredenheid van de zeevarende kan oplossen, kan deze laatste de klacht aan de kapitein voorleggen, die de zaak persoonlijk moet behandelen;

d) zeevarenden zouden te allen tijde het recht moeten hebben zich te laten vergezellen en te doen vertegenwoordigen door een andere zeevarende van hun keuze aan boord van het betrokken schip;

e) alle klachten en de beslissingen hierover zouden moeten worden geregistreerd en een kopie hiervan zou aan de desbetreffende zeevarende moeten worden overhandigd;

f) indien een klacht niet aan boord kan worden opgelost, zou de zaak naar de reder aan wal moeten worden verwezen, die een passende termijn zou moeten krijgen om de zaak op te lossen, in voorkomend geval in overleg met de betrokken zeevarenden of een persoon die zij kunnen aanwijzen als hun vertegenwoordiger; en

g) dans tous les cas, les gens de mer devraient avoir le droit d'adresser leur plainte directement au capitaine et à l'armateur ainsi qu'aux autorités compétentes.

Règle 5.1.6 — Accidents maritimes

1. Tout Membre diligente une enquête officielle sur tout accident maritime grave ayant entraîné blessure ou perte de vie humaine qui implique un navire battant son pavillon. Le rapport final de cette enquête est en principe rendu public.

2. Les Membres doivent coopérer en vue de faciliter les enquêtes sur les accidents maritimes graves visés au paragraphe 1 de la présente règle.

Norme A5.1.6 — Accidents maritimes

(Pas de dispositions)

Principe directeur B5.1.6 — Accidents maritimes

(Pas de dispositions)

Règle 5.2 — Responsabilités de l'État du port

Objet : permettre à tout Membre d'assumer les responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente convention en ce qui concerne la coopération internationale nécessaire pour assurer la mise en œuvre et le respect des normes de la convention à bord de navires étrangers

Règle 5.2.1 — Inspections dans le port

1. Chaque navire étranger faisant escale, dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, dans le port d'un Membre est susceptible d'être inspecté, conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article V, pour vérifier la conformité aux prescriptions de la présente convention relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire, y compris les droits des gens de mer.

2. Tout Membre accepte le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime exigés par la règle 5.1.3 comme attestant, sauf preuve contraire, la conformité aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer. En conséquence, sauf dans les cas précisés dans le code, l'inspection dans ses ports est limitée à un contrôle du certificat et de la déclaration.

3. Les inspections dans les ports sont effectuées par des fonctionnaires autorisés, conformément aux dispositions du code et des autres accords internationaux applicables régissant les inspections menées sur le territoire du Membre au titre du contrôle des navires par l'État du port. Ces inspections se limitent à vérifier que les aspects examinés sont conformes aux prescriptions applicables des articles et des règles de la présente convention ainsi que de la seule partie A du code.

4. Les inspections effectuées en application de la présente règle se fondent sur un système efficace d'inspection et de surveillance relevant de l'État du port et propre à contribuer à assurer que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires relâchant dans le port du Membre intéressé sont conformes aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer.

g) in alle gevallen zouden zeevarenden het recht moeten hebben hun klachten rechtstreeks bij de kapitein, de reder en de bevoegde overheden in te dienen.

Voorschrift 5.1.6 — Scheepvaartongevallen

1. Elk Lid stelt een officieel onderzoek in naar elk ernstig scheepvaartongeval dat letsel of overlijden tot gevolg heeft, waarbij een schip dat zijn vlag voert betrokken is. Het eindrapport van een onderzoek wordt als regel openbaar gemaakt.

2. De Leden werken met elkaar samen ter bevordering van het onderzoek naar de in paragraaf 1 van dit voorschrift bedoelde ernstige scheepvaartongevallen.

Norm A5.1.6 — Scheepvaartongevallen

(Geen bepalingen)

Richtlijn B5.1.6 — Scheepvaartongevallen

(Geen bepalingen)

Voorschrift 5.2 — Verantwoordelijkheden van de havenstaat

Doel : Elk Lid in staat stellen zijn verantwoordelijkheden ingevolge dit Verdrag met betrekking tot internationale samenwerking bij de uitvoering en handhaving van de verdragsnormen op buitenlandse schepen na te komen

Voorschrift 5.2.1 — Inspecties in de haven

1. Elk buitenlands schip dat in de normale gang van zaken of omwille van operationele redenen de haven van een Lid aandoet, kan worden geïnspecteerd in overeenstemming met artikel V, paragraaf 4, ten behoeve van toetsing van de naleving van de vereisten van dit Verdrag (met inbegrip van de rechten van zeevarenden) met betrekking tot de arbeids- en levensomstandigheden van zeevarenden aan boord van het schip.

2. Elk Lid aanvaardt het maritiem arbeidscertificaat en de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid vereist ingevolge voorschrift 5.1.3 als *prima facie* bewijs van de naleving van de vereisten van dit Verdrag (met inbegrip van de rechten van zeevarenden). Dienovereenkomstig beperkt de inspectie in zijn havens zich, behoudens onder de in de Code vermelde omstandigheden, tot een beoordeling van het certificaat en de verklaring.

3. Inspecties in een haven worden verricht door aangewezen ambtenaren in overeenstemming met de bepalingen van de Code en andere toepasselijke internationale regelingen die van toepassing zijn op havenstaatcontrole. Dergelijke inspecties worden beperkt tot de verificatie of hetgeen geïnspecteerd is in overeenstemming is met de desbetreffende vereisten vervat in de artikelen en voorschriften van dit Verdrag en uitsluitend in Deel A van de Code.

4. De inspecties die in overeenstemming met dit voorschrift worden verricht, moeten gebaseerd zijn op een doeltreffend havenstaat inspectie- en monitoringsysteem om te helpen waarborgen dat de arbeids- en levensomstandigheden van zeevarenden op schepen die een haven van het desbetreffende lid binnenlopen, voldoen aan de vereisten van dit Verdrag (met inbegrip van de rechten van zeevarenden).

5. Des informations relatives au système visé au paragraphe 4 de la présente règle, y compris la méthode utilisée pour évaluer son efficacité, figurent dans les rapports soumis par les Membres en application de l'article 22 de la Constitution.

Norme A5.2.1 — Inspections dans le port

1. Lorsqu'un fonctionnaire autorisé, s'étant présenté à bord pour effectuer une inspection et ayant demandé, le cas échéant, le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime, constate que :

a) les documents requis ne sont pas présentés ou ne sont pas tenus à jour, ou le sont de façon mensongère, ou que les documents présentés ne contiennent pas les informations exigées par la présente convention ou ne sont pas valables pour une autre raison; ou

b) il existe de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention; ou

c) il existe des motifs raisonnables de penser que le navire a changé de pavillon dans le but d'échapper à l'obligation de se conformer aux dispositions de la présente convention; ou

d) une plainte a été déposée au motif que certaines conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention;

une inspection plus approfondie peut être effectuée afin de vérifier les conditions de travail et de vie à bord du navire. Une telle inspection sera en tout état de cause effectuée lorsque les conditions de travail et de vie dont il est jugé ou allégué qu'elles ne sont pas conformes pourraient constituer un réel danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer, ou lorsque le fonctionnaire autorisé a des raisons de croire que tout manquement constitue une infraction grave aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer.

2. Lorsqu'une inspection plus approfondie est effectuée sur un navire étranger dans le port d'un Membre par des fonctionnaires autorisés dans les circonstances indiquées au paragraphe 1 a), b) ou c) de la présente norme, elle porte, en principe, sur les points énumérés à l'annexe A5-III.

3. Lorsqu'une plainte est déposée en vertu du paragraphe 1 d) de la présente norme, l'inspection doit se limiter en général à l'objet de la plainte, à moins que la plainte ou son instruction ne fournisse de solides raisons de procéder à une inspection approfondie, conformément au paragraphe 1 b) de la présente norme. Aux fins du paragraphe 1 d) de la présente norme, il faut entendre par «plainte» toute information soumise par un marin, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou, de manière générale, toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, y compris sous l'aspect des risques pour la sécurité ou la santé des gens de mer à bord.

4. Lorsque, à la suite d'une inspection plus détaillée, il est constaté que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention, le fonctionnaire autorisé doit immédiatement porter à la connaissance du capitaine du navire les manquements constatés et les délais dans lesquels il doit y être remédié. Au cas où le fonctionnaire autorisé considère que les manquements constatés sont importants, ou si ces manquements ont un rapport avec une plainte déposée en vertu du paragraphe 3 de la présente norme, le fonctionnaire

5. Informatie met betrekking tot het in paragraaf 4 van dit voorschrift bedoelde systeem, met inbegrip van de gehanteerde methode voor de beoordeling van de doeltreffendheid ervan, moet worden opgenomen in de verslagen van het Lid ingevolge artikel 22 van het Statuut.

Norm A5.2.1 — Inspecties in de haven

1. Wanneer een aangewezen ambtenaar, na aan boord te zijn gekomen voor het verrichten van een inspectie en, in voorkomend geval, om het maritiem arbeidscertificaat en de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid te hebben verzocht, constateert dat :

a) de vereiste documenten niet worden overgelegd of bijgehouden of onjuist frauduleus worden bijgehouden of dat de overgelegde documenten niet de door dit Verdrag vereiste informatie bevatten of anderszins ongeldig zijn; of

b) er duidelijke gronden zijn om aan te nemen dat de arbeids- en levensomstandigheden aan boord niet in overeenstemming zijn met de vereisten van dit Verdrag; of

c) er redelijke gronden zijn om aan te nemen dat het schip van vlag is gewisseld met het oogmerk de naleving van dit Verdrag te ontlopen; of

d) er een klacht is waarin wordt aangevoerd dat de arbeids- en levensomstandigheden aan boord niet in overeenstemming zijn met de vereisten van dit Verdrag;

kan een meer gedetailleerde inspectie worden verricht om duidelijkheid te verkrijgen over de arbeids- en levensomstandigheden aan boord van het schip. Een dergelijke inspectie wordt in elk geval uitgevoerd wanneer de arbeids- en levensomstandigheden waarvan vermoed of beweerd wordt dat deze ontoereikend zijn, een duidelijk gevaar zouden kunnen vormen voor de veiligheid, de gezondheid of beveiliging van zeevarenden of wanneer de aangewezen ambtenaar redenen heeft om aan te nemen dat bepaalde tekortkomingen een zwaarwegende inbreuk vormen op de vereisten van dit Verdrag (met inbegrip van de rechten van zeevarenden).

2. Wanneer door aangewezen ambtenaren in de haven van een Lid een meer gedetailleerde inspectie op een buitenlands schip wordt verricht onder de in paragraaf 1, (a), (b) of (c), van deze norm genoemde omstandigheden, moet deze inspectie in beginsel op de in Bijlage A5-III vermelde punten betrekking hebben.

3. In het geval van een klacht krachtens paragraaf 1, (d), van deze norm is de inspectie in het algemeen beperkt tot aangelegenheden binnen de reikwijdte van de klacht, hoewel een klacht, of het onderzoek hiernaar, duidelijke gronden kan opleveren voor een gedetailleerde inspectie in overeenstemming met paragraaf 1, (b), van deze norm. Voor de toepassing van paragraaf 1, (d), van deze norm wordt onder «klacht» verstaan elke informatie, verstrekt door een zeevarende, een beroepsorganisatie, een vereniging, een vakbond of, in het algemeen, elke persoon die belang heeft bij de veiligheid van het schip, met inbegrip van de risico's voor de veiligheid of gezondheid van de zeevarenden aan boord betreft.

4. Wanneer, na een meer gedetailleerde inspectie, de arbeids- en levensomstandigheden op het schip niet in overeenstemming met de vereisten van dit Verdrag worden bevonden, brengt de aangewezen ambtenaar de tekortkomingen onverwijld onder de aandacht van de kapitein van het schip, met vermelding van de uiterlijke termijn voor het corrigeren van de tekortkomingen. Ingeval deze tekortkomingen door de aangewezen ambtenaar als zwaarwegend worden beschouwd, of indien zij betrekking hebben op een klacht ingediend in overeenstemming met paragraaf 3 van

autorisé les porte à la connaissance des organisations d'armateurs et de gens de mer présentes sur le territoire du Membre où l'inspection est effectuée, et il peut :

- a) informer un représentant de l'État du pavillon;
- b) communiquer les informations pertinentes aux autorités compétentes du port d'escale suivant.

5. Le Membre sur le territoire duquel l'inspection est effectuée a le droit d'adresser au Directeur général du Bureau international du Travail une copie du rapport d'inspection accompagnée, le cas échéant, de la réponse communiquée dans le délai prescrit par les autorités compétentes de l'État du pavillon, afin que soit prise toute mesure pouvant être considérée comme appropriée et utile pour s'assurer que cette information est consignée et qu'elle est portée à la connaissance des parties susceptibles d'utiliser les moyens de recours pertinents.

6. Au cas où, après une inspection plus approfondie de la part du fonctionnaire autorisé, il est constaté que le navire n'est pas conforme aux prescriptions de la présente convention et que :

a) les conditions à bord présentent un danger évident pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer; ou

b) la non-conformité constitue une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer, le fonctionnaire autorisé prend des mesures pour assurer que le navire ne prendra pas la mer tant que les non-conformités visées aux alinéas a) ou b) du présent paragraphe n'auront pas été rectifiées, ou encore tant qu'il n'aura pas accepté un plan visant à les rectifier et ne sera pas convaincu que le plan sera mis en œuvre rapidement. Si le navire est interdit d'appareiller, le fonctionnaire autorisé en informe sans délai l'État du pavillon et invite un de ses représentants à être présent, si possible, et demande une réponse de l'État du pavillon dans le délai prescrit. Le fonctionnaire autorisé informe également, sans délai, les organisations d'armateurs et de gens de mer appropriées de l'État du port où a eu lieu l'inspection.

7. Tout Membre veille à ce que ses fonctionnaires autorisés reçoivent des orientations, du type indiqué dans la partie B du code, concernant la nature des circonstances qui justifient l'immobilisation d'un navire en vertu du paragraphe 6 de la présente norme.

8. Dans l'exercice des responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente norme, tout Membre évite, dans toute la mesure possible, d'immobiliser ou de retarder indûment un navire. S'il est établi qu'un navire a été indûment immobilisé ou retardé, des dommages et intérêts sont payés pour toute perte ou tout préjudice subi. La charge de la preuve incombe dans chaque cas au plaignant.

Principe directeur B5.2.1 — Inspection dans le port

1. L'autorité compétente devrait élaborer une politique d'inspection à l'intention des fonctionnaires autorisés qui procèdent à des inspections en vertu de la règle 5.2.1. Cette politique devrait viser à assurer une certaine cohérence et à guider par ailleurs les activités d'inspection et de mise en application liées aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer. L'énoncé de cette politique devrait être communiqué à tous les fonctionnaires autorisés et tenu à la disposition du public ainsi que des armateurs et des gens de mer.

deze norm, brengt de aangewezen ambtenaar de tekortkomingen onder de aandacht van de desbetreffende organisaties van zeevarenden en reders in het Lid waar de inspectie wordt verricht, en kan de aangewezen ambtenaar :

- a) een vertegenwoordiger van de vlaggenstaat in kennis stellen;
- b) de bevoegde overheden van de volgende aanloophaven de relevante informatie verstrekken.

5. Het Lid waarin de inspectie wordt verricht, heeft het recht een kopie van het verslag van de ambtenaar, dat vergezeld moet gaan van een eventueel binnen de voorgeschreven uiterste termijn ontvangen antwoord van de bevoegde overheden van de vlaggenstaat, aan de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau te zenden met het oog op de nodig en passend geachte maatregelen teneinde te waarborgen dat van deze informatie een register wordt bijgehouden en dat deze onder de aandacht wordt gebracht van partijen die belang zouden kunnen hebben bij de instelling van de desbetreffende beroepsprocedures.

6. Wanneer, na een meer gedetailleerde inspectie door een aangewezen ambtenaar, het schip niet conform de vereisten van dit Verdrag wordt bevonden en :

a) de omstandigheden aan boord duidelijk gevaarlijk zijn voor de veiligheid, gezondheid of beveiliging van zeevarenden; of

b) de tekortkoming een ernstige of herhaalde inbreuk vormt op de vereisten van dit Verdrag (met inbegrip van de rechten van zeevarenden); neemt de aangewezen ambtenaar de nodige stappen om ervoor te zorgen dat het schip geen zee kiest voordat tekortkomingen die binnen het toepassingsgebied van (a) of (b) van deze paragraaf vallen, zijn gecorrigeerd, of totdat de aangewezen ambtenaar een actieplan ter correctie van deze tekortkomingen heeft aanvaard en ervan overtuigd is dat het plan snel wordt uitgevoerd. Indien het schip niet mag uitvaren, brengt de aangewezen ambtenaar de vlaggenstaat hiervan onverwijld op de hoogte en verzoekt hij een vertegenwoordiger van de vlaggenstaat, indien mogelijk, aanwezig te zijn die de vlaggenstaat verzoekt binnen een voorgeschreven uiterste termijn te antwoorden. De aangewezen ambtenaar brengt eveneens onverwijld de desbetreffende organisaties van reders en zeevarenden in de havenstaat waarin de inspectie werd verricht, op de hoogte.

7. Elk Lid ziet erop toe dat zijn aangewezen ambtenaren de nodige aanwijzingen, van het in Deel B van de Code genoemde soort, ontvangen met betrekking tot de omstandigheden die aanhouding van een schip ingevolge paragraaf 6 van deze norm rechtvaardigen.

8. Bij de uitoefening van hun verantwoordelijkheden ingevolge deze norm moet elk Lid al het mogelijke in het werk stellen om te voorkomen dat een schip onnodig wordt aangehouden of opgehouden. Indien een schip daarbij onnodig wordt aangehouden of opgehouden, moet schadevergoeding worden betaald voor geleden verliezen of schade. De bewijslast ligt in alle gevallen bij de klager.

Richtlijn B5.2.1 — Inspecties in de haven

1. De bevoegde overheid zou een inspectierichtlijn moeten ontwikkelen ten behoeve van de aangewezen ambtenaren die inspecties verrichten ingevolge voorschrift 5.2.1. Het doel van deze richtlijn zou moeten zijn het zorgen voor consistentie en anderszins te voorzien in een leidraad voor de inspectie- en handhavingsactiviteiten die verband houden met de vereisten van dit Verdrag (met inbegrip van de rechten van zeevarenden). Kopieën van deze richtlijn zouden aan alle aangewezen ambtenaren moeten worden verstrekt en voor het publiek, reders en zeevarenden beschikbaar zijn.

2. Aux fins de l'élaboration d'une politique relative aux circonstances justifiant l'immobilisation d'un navire en vertu du paragraphe 6 de la norme A5.2.1, l'autorité compétente devrait tenir compte que, en ce qui concerne les infractions visées au paragraphe 6 b) de la norme A5.2.1, la gravité de la violation peut être due à la nature du manquement en question. Cela s'applique particulièrement aux cas de violation des droits et principes fondamentaux ou des droits en matière d'emploi et des droits sociaux des gens de mer tels qu'établis par les articles III et IV. Par exemple, l'emploi d'une personne d'un âge inférieur à l'âge prescrit devrait être considéré comme une infraction grave, même si cela ne concerne qu'une seule personne à bord. Dans d'autres cas, le nombre de manquements différents constatés au cours d'une inspection donnée devrait être pris en compte: par exemple, il faudrait éventuellement plusieurs manquements concernant le logement ou l'alimentation et le service de table qui ne menacent pas la sécurité ou la santé pour que cela soit considéré comme constitutif d'une infraction grave.

3. Les Membres devraient, autant que possible, coopérer les uns avec les autres pour l'adoption de directives relatives aux politiques d'inspection, reconnues au niveau international, notamment en ce qui concerne les circonstances justifiant l'immobilisation d'un navire.

Règle 5.2.2 — Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer

1. Tout Membre veille à ce que les gens de mer se trouvant à bord de navires faisant escale dans un port situé sur son territoire qui font état d'une infraction à des prescriptions de la convention, y compris les droits des gens de mer, aient le droit de déposer une plainte pour y remédier de façon rapide et concrète.

Norme A5.2.2 — Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer

1. Une plainte d'un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer, peut être déposée auprès d'un fonctionnaire autorisé au port où le navire fait escale. Dans ce cas, ledit fonctionnaire doit entreprendre une enquête initiale.

2. Dans les cas appropriés, eu égard à la nature de la plainte, l'enquête initiale doit vérifier si les procédures de plaintes à bord prévues à la règle 5.1.5 ont été envisagées. Le fonctionnaire autorisé peut également mener une inspection plus détaillée conformément à la norme A5.2.1.

3. Le fonctionnaire autorisé doit, dans les cas appropriés, encourager le règlement de la plainte à bord du navire.

4. Si l'enquête ou l'inspection menée au titre de la présente norme révèle la non-conformité avec le paragraphe 6 de la norme A5.2.1, les dispositions de ce paragraphe sont appliquées.

5. Lorsque les dispositions du paragraphe 4 de la présente norme ne s'appliquent pas et que la plainte n'a pas été réglée à bord du navire, le fonctionnaire autorisé doit sans délai en aviser l'État du pavillon, en cherchant à obtenir, dans un délai prescrit, des conseils et un plan de mesures correctives.

2. Bij de ontwikkeling van een richtlijn met betrekking tot de omstandigheden die aanhouding van het schip ingevolge paragraaf 6 van norm A5.2.1 rechtvaardigen, zou de bevoegde overheid in overweging moeten nemen dat, ten aanzien van de inbreuken bedoeld in paragraaf 6, (b), van norm A5.2.1, de ernst gelegen kan zijn in de aard van de desbetreffende tekortkoming. Dit zou in het bijzonder relevant zijn in het geval van schending van fundamentele rechten en beginselen op het gebied van werkgelegenheids- en sociale rechten van zeevarenden ingevolge de artikelen III en IV. De tewerkstelling van te jonge personen zou bijvoorbeeld moeten worden aangemerkt als een zwaarwichtige schending, zelfs als zich maar één dergelijke persoon aan boord bevindt. In andere gevallen zou moeten worden gelet op het aantal verschillende tekortkomingen dat gedurende een bepaalde inspectie wordt aangetroffen; zo zouden er bijvoorbeeld meerdere gevallen van tekortkomingen met betrekking tot accommodatie of voeding en catering die de veiligheid of gezondheid niet bedreigen, kunnen zijn voordat deze zouden kunnen worden aangemerkt als een ernstige inbreuk.

3. Leden zouden zo veel als mogelijk met elkaar moeten samenwerken bij het aannemen van internationaal overeengekomen richtlijnen inzake inspectiebeleid, in het bijzonder met betrekking tot de omstandigheden die het aanhouden van een schip rechtvaardigen.

Voorschrift 5.2.2 — Klachtenafhandelingsprocedures aan wal voor zeevarenden

1. Elk Lid garandeert dat zeevarenden aan boord van schepen die een haven aandoen binnen het grondgebied van dat Lid die aanvoeren dat de vereisten van dit Verdrag (met inbegrip van de rechten van zeevarenden) geschonden worden, het recht hebben een dergelijke klacht te melden met het oogmerk een snelle en praktische oplossing ervan te bevorderen.

Norm A5.2.2 — Klachtenafhandelingsprocedures aan de wal voor zeevarenden

1. Een klacht van een zeevarende betreffende een vermoedelijke schending van de vereisten van dit Verdrag (met inbegrip van de rechten van zeevarenden) kan worden gemeld bij een aangewezen ambtenaar in de haven waarin het schip van de zeevarende is aangelopen. In dergelijke gevallen stelt de aangewezen ambtenaar een eerste onderzoek in.

2. In voorkomend geval moet bij het eerste onderzoek, afhankelijk van de aard van de klacht, worden gekeken of de in voorschrift 5.1.5 voorziene klachtenprocedures aan boord zijn gevolgd. De aangewezen ambtenaar mag ook een meer gedetailleerde inspectie verrichten overeenkomstig norm A5.2.1.

3. De aangewezen ambtenaar streeft er naar, om indien mogelijk, dat een oplossing van de klacht aan boord van het schip zelf gevonden wordt.

4. In het geval dat het onderzoek of de inspectie waarin deze norm voorziet een tekortkoming aan het licht brengt die valt binnen het toepassingsgebied van paragraaf 6 van norm A5.2.1, worden de bepalingen van die paragraaf toegepast.

5. Wanneer de bepalingen van paragraaf 4 van deze norm niet van toepassing zijn, en de klacht niet aan boord van het schip zelf is opgelost, stelt de aangewezen ambtenaar de vlaggenstaat hiervan onverwijld in kennis, met een verzoek om zowel advies als een actieplan voor corrigerende maatregelen binnen een vastgestelde termijn.

6. Lorsque la plainte n'a pas été réglée malgré les mesures prises conformément au paragraphe 5 de la présente norme, l'État du port doit communiquer une copie du rapport établi par le fonctionnaire autorisé au Directeur général. Le rapport doit être accompagné de toute réponse reçue dans les délais prescrits de la part de l'autorité compétente de l'État du pavillon. Les organisations d'armateurs et de gens de mer appropriées de l'État du port sont également informées. En outre, des statistiques et des informations concernant les plaintes réglées doivent être régulièrement communiquées par l'État du port au Directeur général. Ces deux communications sont faites afin que, sur la base d'une action appropriée et rapide, un registre de ces informations soit tenu et porté à la connaissance des parties, y compris les organisations d'armateurs et de gens de mer qui sont susceptibles d'utiliser les moyens de recours pertinents.

7. Des mesures appropriées doivent être prises pour garantir la confidentialité des plaintes déposées par les gens de mer.

Principe directeur B5.2.2 — Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer

1. Lorsqu'une plainte visée à la norme A5.2.2 est traitée par un fonctionnaire autorisé, celui-ci devrait déterminer dans un premier temps s'il s'agit d'une plainte de nature générale qui concerne tous les gens de mer à bord du navire ou une catégorie d'entre eux, ou d'une plainte relative au cas particulier du marin concerné.

2. Si la plainte est de nature générale, le recours à une inspection plus détaillée, conformément à la norme A5.2.1, devrait être envisagé.

3. Si la plainte concerne un cas particulier, il convient de prendre connaissance de l'issue des procédures d'examen de la plainte éventuellement menées à bord du navire pour son règlement. Si de telles procédures n'ont pas été envisagées, le fonctionnaire autorisé devrait encourager le plaignant à avoir recours à toutes procédures disponibles à bord du navire. De bonnes raisons doivent exister pour justifier l'examen d'une plainte avant que toute procédure de plainte à bord du navire ait été envisagée. Celles-ci incluent l'inadéquation ou la lenteur des procédures internes ou encore la crainte du plaignant de subir des représailles pour avoir déposé une plainte.

4. Dans toute enquête relative à une plainte, le fonctionnaire autorisé devrait donner au capitaine, à l'armateur et à toute personne impliquée dans la plainte la possibilité de faire connaître leurs vues.

5. Le fonctionnaire autorisé peut s'abstenir d'intervenir davantage dans le règlement de la plainte dans le cas où l'État du pavillon, répondant à la notification de l'État du port conformément au paragraphe 5 de la norme A5.2.2, démontre qu'il est en mesure de traiter la question et dispose de procédures adéquates à cette fin, et qu'il a présenté un plan d'action acceptable.

6. Wanneer de klacht niet is opgelost nadat de in paragraaf 5 van deze norm genoemde maatregelen zijn getroffen, zendt de havenstaat een kopie van het verslag van de aangewezen ambtenaar naar de Directeur-Generaal. Het verslag moet zijn voorzien van eventueel van de bevoegde overheid van de vlaggenstaat binnen de voorgeschreven termijn ontvangen antwoorden. De desbetreffende organisaties van reders en zeevarenden in de havenstaat moeten dienovereenkomstig op de hoogte worden gebracht. Daarnaast moet de havenstaat regelmatig statistieken en informatie met betrekking tot klachten die zijn opgelost aan de Directeur-Generaal voorleggen. In beide gevallen wordt deze informatie verstrekt zodat, op basis van de nodig en passend geachte maatregelen, een register van deze informatie wordt bijgehouden en onder de aandacht van de partijen wordt gebracht, met inbegrip van organisaties van reders en zeevarenden, die mogelijk gebruik willen maken van de desbetreffende beroepsprocedures.

7. De nodige stappen moeten worden genomen om de vertrouwelijkheid van de door zeevarenden ingediende klachten te waarborgen.

Richtlijn B5.2.2 — Klachtenafhandelingsprocedures aan de wal voor zeevarenden

1. Wanneer een in norm A5.2.2 bedoelde klacht door een aangewezen ambtenaar in behandeling wordt genomen, zou de ambtenaar eerst moeten controleren of de klacht van algemene aard is en alle zeevarenden op het schip aangaat dan wel een groep van hen of dat de klacht uitsluitend betrekking heeft op het individuele geval van de betreffende zeevarende.

2. Indien de klacht van algemene aard is, zou moeten worden overwogen een meer gedetailleerde inspectie in overeenstemming met norm A5.2.1 uit te voeren.

3. Indien de klacht betrekking heeft op een individueel geval, zouden de resultaten van eventuele klachtenprocedures aan boord voor de oplossing van de desbetreffende klacht moeten worden bestudeerd. Indien dergelijke procedures niet zijn toegepast, zou de aangewezen ambtenaar moeten voorstellen dat de indiener van de klacht van dergelijke beschikbare procedures gebruik maakt. Er zouden goede redenen moeten zijn om een klacht in behandeling te nemen voordat klachtenprocedures aan boord zijn toegepast. Redenen zouden kunnen zijn de slechte of onnodig trage werking van de interne procedures of angst bij de klager voor victimisaties naar aanleiding van indiening van een klacht.

4. Bij elk onderzoek naar een klacht zou de aangewezen ambtenaar de kapitein, de reder en eventuele andere bij de klacht betrokken personen naar behoren in de gelegenheid moeten stellen hun standpunt bekend te maken.

5. In het geval dat de vlaggenstaat, in antwoord op de kennisgeving door de havenstaat in overeenstemming met paragraaf 5 van norm A5.2.2, aangeeft dat zij de zaak ter hand neemt, en zij hiertoe over doeltreffende procedures beschikt en een aanvaardbaar actieplan heeft ingediend, kan de aangewezen ambtenaar afzien van verdere bemoeienis met de klacht.

Règle 5.3 — Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre

Objet : assurer que tout Membre s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente convention en ce qui concerne le recrutement et le placement des gens de mer ainsi que leur protection sociale

1. Sans préjudice du principe de sa responsabilité en ce qui concerne les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires battant son pavillon, tout Membre a également la responsabilité de veiller à l'application des prescriptions de la présente convention relatives au recrutement, au placement et à la protection en matière de sécurité sociale des gens de mer qui sont ses nationaux, ou des résidents, ou encore des personnes domiciliées sur son territoire, dans la mesure où cette responsabilité est prévue dans la présente convention.

2. Des précisions détaillées pour la mise en œuvre du paragraphe 1 de la présente règle figurent dans le code.

3. Tout Membre met en place un système efficace d'inspection et de surveillance pour s'acquitter de ses responsabilités en tant que fournisseur de main-d'œuvre en vertu de la présente convention.

4. Des informations relatives au système mentionné au paragraphe 3 de la présente règle, y compris la méthode utilisée pour évaluer son efficacité, devront figurer dans les rapports soumis par les Membres en application de l'article 22 de la Constitution.

Norme A5.3 — Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre

1. Tout Membre assure le respect des prescriptions de la présente convention applicables à l'administration et aux activités des services de recrutement et de placement des gens de mer établis sur son territoire au moyen d'un système d'inspection et de surveillance et par des procédures légales en cas d'infraction aux dispositions en matière de licence et autres prescriptions prévues dans la norme A1.4.

Principe directeur B5.3 — Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre

1. Les services privés de recrutement et de placement des gens de mer établis sur le territoire du Membre et fournissant les services d'un marin à un armateur, où qu'ils se trouvent, devraient être tenus de s'engager à veiller au respect par l'armateur des termes des contrats d'engagement maritime conclus avec les gens de mer.

*
* *

ANNEXES

Cf. doc. Sénat, n° 5-2188/2 — 2012/2013, pas disponibles en version papier (voir site Internet du Sénat : <http://www.senate.be>).

Voorschrift 5.3 — Verantwoordelijkheden betreffende de leverancier van arbeidskrachten

Doel : Waarborgen dat elk Lid zijn verantwoordelijkheden ingevolge dit Verdrag met betrekking tot de aanwerving en bemiddeling en sociale bescherming van zijn zeevarenden nakomt

1. Onverminderd het beginsel van verantwoordelijkheid van elk Lid voor de arbeids- en levensomstandigheden van zeevarenden op schepen die zijn vlag voeren, garandeert het Lid tevens dat de vereisten van dit Verdrag betreffende de aanwerving en plaatsing van zeevarenden alsmede de sociale zekerheid van zeevarenden die zijn onderdaan of ingezetene zijn of anderszins op zijn grondgebied woonachtig zijn, voor zover dit Verdrag in een dergelijke verantwoordelijkheid voorziet, worden uitgevoerd.

2. In de Code staan de gedetailleerde vereisten voor de uitvoering van paragraaf 1 van dit voorschrift.

3. Elk Lid moet een doeltreffend inspectie- en monitoring-systeem instellen voor de nakoming van zijn verantwoordelijkheden op het gebied van arbeidsaanbod ingevolge dit Verdrag.

4. Informatie met betrekking tot het in paragraaf 3 van dit voorschrift bedoelde systeem, met inbegrip van de gehanteerde methode voor de beoordeling van de doeltreffendheid ervan, moet worden opgenomen in de verslagen van het Lid ingevolge artikel 22 van het Statuut.

Norm A5.3 — Verantwoordelijkheden betreffende de leverancier van arbeidskrachten

1. Elk Lid handhaaft de vereisten van dit Verdrag die van toepassing zijn op de exploitatie en praktijk van de op zijn grondgebied gevestigde aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden via een systeem van inspectie en monitoring en gerechtelijke procedures voor inbreuken op vergunningen en andere in norm A1.4 bedoelde exploitatievereisten.

Richtlijn B5.3 — Verantwoordelijkheden betreffende de leverancier van arbeidskrachten

1. Op het grondgebied van het Lid gevestigde private aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden die bemiddelen bij de plaatsing van zeevarenden bij reders, ongeacht waar deze zijn gevestigd, zouden moeten worden verplicht te garanderen dat reders de voorwaarden van de met de zeevarenden gesloten arbeidsovereenkomst naar behoren nakomen.

*
* *

BIJLAGEN

Cf. Stuk Senaat, nr. 5-2188/2 — 2012/2013, niet op papier beschikbaar (zie website van de Senaat : <http://www.senate.be>).

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

Avant-projet de loi portant assentiment à la Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence internationale du Travail à sa 94^e session.

Article 1^{er}

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

Art. 2

La Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence internationale du Travail à sa 94^e session, sortira son plein et entier effet.

Art. 3

Les modifications au Code de la Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence internationale du Travail à sa 94^e session, adoptées sans que la Belgique s'oppose à leur adoption, sortiront leur plein et entier effet.

*
* *

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

Voorontwerp van wet houdende instemming met het Verdrag betreffende maritieme arbeid, aangenomen te Genève op 23 februari 2006 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar 94ste zitting.

Artikel 1

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

Art. 2

Het Verdrag betreffende maritieme arbeid, aangenomen te Genève op 23 februari 2006 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar 94ste zitting, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3

De wijzigingen van de Code van het Verdrag betreffende maritieme arbeid, aangenomen te Genève op 23 februari 2006 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar 94ste zitting, aangenomen zonder dat België zich tegen de aanneming ervan verzet, zullen volkomen gevolg hebben.

*
* *

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 53.219/1
DU 2 MAI 2013

Le 22 avril 2013, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le ministre des Affaires étrangères à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi « portant assentiment à la Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence internationale du Travail à sa 94^e session ».

L'avant-projet a été examiné par la première chambre le 25 avril 2013. La chambre était composée de Marnix Van Damme, président de chambre, Wilfried Van Vaerenbergh et Jeroen Van Nieuwenhove, conseillers d'État, Marc Rigaux, assesseur, et Greet Verberckmoes, greffier.

Le rapport a été présenté par Nathalie Van Leuven, auditeur.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 2 mai 2013.

*
* *

En application de l'article 84, § 3, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation s'est limitée à l'examen de la compétence de l'auteur de l'acte, du fondement juridique et de l'accomplissement des formalités prescrites.

Cet examen ne donne lieu à aucune observation.

Le greffier,

G. VERBERCKMOES.

Le président,

M. VAN DAMME.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
Nr. 53.219/1
VAN 2 MEI 2013

Op 22 april 2013 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de minister van Buitenlandse Zaken verzocht binnen een termijn van dertig dagen, een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet « houdende instemming met het Verdrag betreffende maritieme arbeid, aangenomen te Genève op 23 februari 2006 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar 94^e zitting ».

Het voorontwerp is door de eerste kamer onderzocht op 25 april 2013. De kamer was samengesteld uit Marnix Van Damme, kamervoorzitter, Wilfried Van Vaerenbergh en Jeroen Van Nieuwenhove, staatsraden, Marc Rigaux, assessor, en Greet Verberckmoes, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Nathalie Van Leuven, auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 2 mei 2013.

*
* *

Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich beperkt tot het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

Dat onderzoek geeft geen aanleiding tot opmerkingen.

De griffier,

G. VERBERCKMOES.

De voorzitter,

M. VAN DAMME.