

WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN

LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS

**FEDERALE OVERHEIDS DIENST BUITENLANDSE ZAKEN,
BUITENLANDSE HANDEL
EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING**

[C – 2013/15216]

17 AUGUSTUS 2013. — Wet houdende instemming met het Verdrag betreffende maritieme arbeid, aangenomen te Genève op 23 februari 2006 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar 94ste zitting (1) (2)

FILIP, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekraftigen hetgeen volgt :

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.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 17 augustus 2013.

FILIP

Van Koningswege :

De Vice-Eerste Minister en Minister van Buitenlandse Zaken,
D. REYNDERS

De Vice-Eerste Minister en Minister van de Noordzee,
J. VANDE LANOTTE

De Vice-Eerste Minister en Minister van Sociale Zaken,
Mevr. L. ONKELINX

De Minister van Justitie,
Mevr. A. TURTELBOOM

Voor de Minister van Werk,
J. VANDE LANOTTE

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
M. WATHELET

Met 's Lands zegel gezegeld :
De Minister van Justitie,
Mevr. A. TURTELBOOM

———
Nota's

(1) *Zitting 2012-2013*

Senaat

Documenten. — Ontwerp van wet ingediend op 4 juli 2013, nr. 5-2188/1. Bijlagen, nr. 5 - 2188/2. — Verslag namens de commissie, nr. 5-2188/3.

Parlementaire Handelingen. — Bespreking, vergadering van 10 juli 2013. — Stemming, vergadering van 10 juli 2013.

Kamer van vertegenwoordigers

Documenten. — Ontwerp overgezonden door de Senaat, nr. 53-2945/1. — Verslag namens de Commissie, nr. 53-2945/2. — Tekst aangenomen in plenaire vergadering en aan de Koning ter bekraftiging voorgelegd, nr. 53-2945/3.

Parlementaire Handelingen. — Bespreking, vergadering van 17 juli 2013. — Stemming, vergadering van 17 juli 2013.

(2) *Zie Decreet van de Vlaamse Gemeenschap/het Vlaamse Gewest van 04/05/2012 (Belgisch Staatsblad van 29/05/2012), Decreet van de Franse Gemeenschap van 04/07/2013 (Belgisch Staatsblad van 17/07/2013), Decreet van Duitstalige Gemeenschap van 25/02/2013*

**SERVICE PUBLIC FEDERAL AFFAIRES ETRANGERES,
COMMERCE EXTERIEUR
ET COOPERATION AU DEVELOPPEMENT**

[C – 2013/15216]

17 AOUT 2013. — 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 (1) (2)

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui 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.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 17 août 2013.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires étrangères,
D. REYNDERS

Le Vice-Premier Ministre et Ministre de la Mer du Nord,
J. VANDE LANOTTE

La Vice-Première Ministre et Ministre des Affaires sociales,
Mme L. ONKELINX

La Ministre de la Justice,
Mme A. TURTELBOOM

Pour la Ministre de l'Emploi,
J. VANDE LANOTTE

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
M. WATHELET

Scellé du sceau de l'Etat :
La Ministre de la Justice,
Mme A. TURTELBOOM

———
Notes

(1) *Session 2012-2013*

Sénat

Documents. — Projet de loi déposé le 4 juillet 2013, n° 5-2188/1. — Annexe, n° 5 - 2188/2. Rapport fait au nom de la commission, n° 5-2188/3.

Annales parlementaires. — Discussion, séance du 10 juillet 2013. — Vote, séance du 10 juillet 2013.

Chambre des représentants

Documents. — Projet transmis par le Sénat, n° 53-2945/1. — Rapport fait au nom de la commission, n° 53-2945/2. — Texte adopté en séance plénière et soumis à la sanction royale, n° 53-2945/3.

Annales parlementaires. — Discussion, séance du 17/07/2013. — Vote, séance du 17/07/2013.

(2) *Voir Décret de la Communauté flamande/la Région flamande du 04/05/2012 (Moniteur belge du 29/05/2012), Décret de la Communauté française du 04/07/2013 (Moniteur belge du 17/07/2013), Décret de la Communauté germanophone du 25/02/2013 (Moniteur belge du*

(Belgisch Staatsblad van 20/03/2013), Decreet van het Waalse Gewest van 10/07/2013 (Belgisch Staatsblad van 31/07/2013), Decreet van het Waalse Gewest van 10/07/2013 (Belgisch Staatsblad van 01/08/2013), Ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest van 26/07/2013 (Belgisch Staatsblad van 03/09/2013).

20/03/2013), Décret de la Région wallonne du 10/07/2013 (Moniteur belge du 31/07/2013), Décret de la Région wallonne du 10/07/2013 (Moniteur belge du 01/08/2013), Ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 26/07/2013 (Moniteur belge du 03/09/2013).

VERTALING

VERDRAG BETREFFENDE MARITIEME ARBEID, 2006

Preamble

De algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie, Bijeengeroepen te Genève door de Raad van Beheer van het Internationaal Arbeidsbureau en aldaar bijeengekomen in haar viernegentigste 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 scheepvaart-branche, 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 mensengeleven 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

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 aangelegheden op schepen die de vlag van die Staat voeren, en

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;

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;

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 bekraftiging 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 bekraftigt, 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 TOEPASSINGSGEBOED

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) *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 arbeidcertificaat* : 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 binnenvaten of wateren binnen, of dicht grenzend aan, beschutte wateren 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

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;

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^{re} 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'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et

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 reders 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 betrokkenen 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 marinehulpsschepen.

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 betrokkenen 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 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 betrokkenen 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 zeevarend heeft recht op een veilige werkplek die aan de veiligheidsnormen voldoet.

2. Elke zeevarend heeft recht op eerlijke werkgelegenheidsvooraanden.

3. Elke zeevarend heeft recht op behoorlijke arbeids- en levensomstandigheden aan boord van een schip.

4. Elke zeevarend 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 rechtsbevoegdheid, 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.

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 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.

**VERANTWOORDELIGHEDEN
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, verslaglegging, 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 bekraftigd geen gunstiger behandeling ontvangen dan de schepen die de vlag voeren van een Staat die het Verdrag wel heeft bekraftigd.

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) 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.

**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 :

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.

INWERKINGTREDING**Artikel VIII**

1. De formele bekraftigingen 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 bekraftigingen door de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau zijn geregistreerd.

3. Het Verdrag treedt in werking 12 maanden na de datum waarop de bekraftigingen zijn geregistreerd van ten minste 30 Leden die gezamenlijk een aandeel vertegenwoordigen van 33 % in de brutotonnenmaat van de wereldhandelsvloot.

4. Vervolgens treedt dit Verdrag voor elk Lid in werking twaalf maanden na de datum waarop zijn bekraftiging is geregistreerd.

OPZEGGING**Artikel IX**

1. Een Lid dat dit Verdrag heeft bekraftigd, 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.

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 volmatroos, 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)

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.

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 (naufrage), 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

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

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 koopvaardijschepen (minimumnormen), 1976 (Nr. 147)

Protocol van 1996 met betrekking tot het verdrag betreffende de koopvaardijschepen (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).

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.

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.

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

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.

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.

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.

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 bekraftigingen van dit Verdrag werden geregistreerd voorafgaand aan het aannemen van de wijziging, wordt de tekst van de wijziging ten behoeve van bekraftiging aan hen toegezonden.

3. Aan de andere Leden van de Organisatie wordt de tekst van het Verdrag als gewijzigd toegezonden ten behoeve van bekraftiging in overeenstemming met artikel 19 van het Statuut.

4. Een wijziging wordt geacht te zijn aanvaard op de datum waarop geregistreerde bekraftigingen, 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 bekraftigingen 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 bekraftiging van de wijziging is geregistreerd, naar gelang van welke datum later valt.

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 bekraftigingen van het Verdrag zijn geregistreerd, naar gelang van welke datum later valt.

8. Ten aanzien van de Leden wier bekraftiging van dit Verdrag werd geregistreerd voorafgaand aan het aannemen van een wijziging, maar die de wijziging niet hebben bekraftigd, blijft dit Verdrag van kracht zonder de desbetreffende wijziging.

9. Elk Lid waarvan de bekraftiging 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 bekraftiging — aangeven dat zijn bekraftiging betrekking heeft op het Verdrag zonder de betrokken wijziging. Indien sprake is van een bekraftiging zonder een dergelijke verklaring, treedt het Verdrag ten aanzien van het betrokken Lid in werking twaalf maanden na de datum waarop de bekraftiging werd geregistreerd. Wanneer een akte van bekraftiging niet vergezeld gaat van een dergelijke verklaring, of wanneer de bekraftiging 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 bekraftiging 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 bekraftigd 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, onverwijd toe aan alle Leden van de Organisatie, met het verzoek aan hen om toezending van hun opmerkingen of suggesties

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.

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

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 bekraftigd zijn vertegenwoordigd in de vergadering waarin het voorstel wordt behandeld; en

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 bekraftigingen van dit Verdrag werden geregistreerd voor de datum van de genoemde goedkeuring door de Conferentie. Deze Leden worden hieronder « de bekraftigende 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 voorgeschreven termijn formele afwijzingen door de Directeur-Generaal zijn ontvangen van meer dan 40 % van de Leden die het Verdrag hebben bekraftigd en die ten minste 40 % vormen van de bruto scheepstonnenmaat van de Leden die het Verdrag hebben bekraftigd.

8. Een wijziging die wordt geacht te zijn aanvaard, wordt zes maanden na afloop van de voorgeschreven termijn van kracht voor alle bekraftigende 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 bekraftigend Lid, voor het verstrijken van de voorgeschreven 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 bekraftigend 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 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 bekraftigd in de gewijzigde vorm.

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. A 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;

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 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. 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 bekraftigen. 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 :

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).

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 :

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. 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 bekraftigd 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 noodzakelijkwijs 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 bekraftigd, 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 studering 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 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 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

Doele : 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

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'Etat du port, les inspections ne viseront 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 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^{er}. CONDITIONS MINIMALES REQUISES POUR LE TRAVAIL DES GENS DE MER A 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

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.

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 zeevarenden, en het vermogen kleuren te onderscheiden in het geval van een zeevarend die belast wordt met taken waarbij de te verrichten werkzaamheden nadelig kunnen worden beïnvloed door verminderd kleurenonderscheidingsvermogen, toereikend zijn; en

b) de betrokken zeevarenden 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 zeevarenden 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 zeevarend 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.

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.

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 si l'on 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;

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. A 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. In spoedeisende gevallen mag de bevoegde overheid een zeevarenden toestaan zonder een geldig medisch getuigschrift werkzaamheden te verrichten tot aan de volgende aanloophaven waar de zeevarenden 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 zeevarenden 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 zeevarenden 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 geschikheidsonderzoeken 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. Opleiding en afgifte van een bevoegdhedsbewijs 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 arbeidsbemiddelingsdiensten 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 arbeidsbemiddelingsdiensten 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.

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 pérémé.

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.

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^{er} 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.

Norm A1.4 — Aanwerving en arbeidsbemiddeling

1. Elk Lid dat een publieke aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdienst 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 arbeidsbemiddelingsdiensten 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 arbeidsbemiddelingsdienst moet 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 arbeidsbemiddelingsdiensten moet niet worden aangemoedigd.

3. De bepalingen van paragraaf 2 van deze norm zijn — voor 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 arbeidsbemiddelingsdiensten 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 schepen 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;

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 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. 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. 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 zeevarend, 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 bekraftigd, 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 bekraftigd, 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 bekraftigd, 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 bekraftigd 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 — toeziend 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) 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;

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;

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^{er} 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;

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) 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 exploitatiapraktijken 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 gevraagd 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 arbeidsbemiddelingssysteem vallen, waarin ten minste zou dienen te worden vermeld :

i. de kwalificaties van de zeevarende;

ii. de staat van dienst;

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 voorvloeien 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;

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;

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) 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) 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. ARBEIDSOOMSTANDIGHEDEN

Voorschrift 2.1 — Arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst

Doel : Waarborgen dat zeevarenden een rechtvaardige arbeidsovereenkomst hebben

1. De arbeidsomstandigheden van een zeevarenden 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 zeevarenden gaat een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan onder omstandigheden die waarborgen dat de zeevarenden de gelegenheid heeft de in de overeenkomst genoemde voorwaarden en omstandigheden te studeren 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 zeevarenden 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 studeren 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 zeevarenden en reder moeten ieder een ondertekend origineel exemplaar van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst bezitten;

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;

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'en 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) 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) 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. 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

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;

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.

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

wordt gehouden met de wens van de zeevarenden 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 muntheenheid 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) 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 aangerekte 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) volmatoos, een zeevarend die geacht wordt over de vakbekwaamheid te beschikken om elke taak te vervullen die van een aan dek dienst doende matroos kan worden gevraagd, 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;

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 :

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) 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) 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) 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;

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 émargé 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 émargés comme prévu au paragraphe 1^{er} 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 comprenne, 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;

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 andersins verzoeken;

g) onverminderd (h) van deze paragraaf zou de redener 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 zeevarenden, 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 overschrijdt die hiervoor ingevolge de nationale wet- of regelgeving, collectieve overeenkomsten of rechterlijke beslissing kan zijn vastgesteld;

i) op de vergoedingen van een zeevarenden 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) 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

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 priviléges et hypothèques maritimes, devraient être protégées par un privilège, conformément à la convention (n° 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 :

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

vastgestelde bedrag. Naar aanleiding van een besluit hiertoe door de Raad van Beheer, stelt de Directeur-Général 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 verschafft.

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 rustperioden mag niet meer dan 14 uur bedragen.

7. Monsteringen, 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 rustperioden zoveel mogelijk wordt beperkt en geen vermoeidheid wordt veroorzaakt.

8. Wanneer een zeevarenden op appèl is, bijvoorbeeld wanneer een machinekamer onbemand is, moet de zeevarenden 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

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.

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 appelle, 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) 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 werktaal 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 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 geparateerd 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 verlofperioden, 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 zeevarend 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 zeevarend 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 ingerosterde 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 ingerosterde 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. 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.

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 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. A titre exceptionnel, les dispositions du paragraphe 1^{er} 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.

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.

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. Onvermindert 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. Gerechtvaardigde 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. 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, arbitraergeuitspraak 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.

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. 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. Een zeevarend die zijn jaarlijks verlof geniet, zou slechts in gevallen van uiterste noodzaak mogen worden teruggeroepen, en wel met instemming van de zeevarend.

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. Onvermindert het bepaalde in paragraaf 1 van deze richtlijn en tenzij anders bepaald in een overeenkomst die van toepassing is op de betrokken reder en zeevarend, zou het jaarlijks betaald verlof, zoals in deze richtlijn aanbevolen, uit een aaneengesloten tijdvak moeten bestaan.

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 gerepatrieerd 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 gerepatrieerd 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 zeevarend 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 zeevarend 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 repatriëringsbestemmingen, 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 tewerkstelling, en de kosten van repatriëring te verhalen op de lonen of andere aanspraken van de zeevarenden, tenzij vastgesteld is dat een zeevarend, 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.

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^{er} 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.

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 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. 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 gerepatrieerd 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. 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;

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;

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) het vervoer van 30 kilo persoonlijke bagage van de zeevarenden naar de repatrieringsbestemming; en

e) medische behandeling, indien nodig, tot de gezondheidstoestand van de zeevarenden het toelaat naar de repatrieringsbestemming te reizen.

4. De tijd doorgebracht in afwachting van de repatriering en de reisduur zou niet in mindering mogen worden gebracht op betaald verlof dat de zeevarenden hebben opgebouwd.

5. Van reders 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 repatrieringsmogelijkheden zorgen. De gebruikelijke wijze van vervoer dient per vliegtuig te zijn. Het Lid dient de bestemmingen voor te schrijven waarnaar zeevarenden kunnen worden gerekopteerd. De bestemmingen dienen de landen te omvatten waarmee zeevarenden geacht kunnen worden een wezenlijke binding te hebben, waaronder :

- a) de plaats waar de zeevarenden instemde met de overeenkomst;
- b) de plaats die in de collectieve arbeidsovereenkomst is bepaald;
- c) het land waarin de zeevarenden 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 gerekopteerd.

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 zeevarenden 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 zeevarend 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 zeevarenden in dienst werden genomen; of

ii. naar een haven in het eigen land van de zeevarenden waartoe de zeevarend behoort; of

iii. naar een andere tussen de zeevarend en de kapitein of reden 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 gerekopteerd vanuit de eerste geschikte aanloophaven waar zich consulaire diensten bevinden van de vlaggenstaat, van de Staat waarvan de jonge zeevarend 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 zeevarenden in staat stelden op zee te werk te worden gesteld.

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;
- 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.

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 in geval 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 zeevarend 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 zeevarend 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 zeevarend daadwerkelijk werkloos blijft tot een bedrag gelijk aan het loon uit hoofde van de arbeidsovereenkomst, maar de totaal aan een zeevarend 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 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.

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^{er} 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'efficience 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'efficience 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'efficience 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 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.

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 beroepskeuzevoortleiding, 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.

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 zeevarend.

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.

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.

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.

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 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 gebruik 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) sanitaire voorzieningen;

e) verlichting; en

f. ziekenverblijven.

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 décents

1. Tout Membre veille à ce que les navires battant son pavillon fournissent et entretiennent pour les gens de mer travaillant et 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 ambients;

d) les installations sanitaires;

e) l'éclairage;

f) l'infirmérie.

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 slaapplaatsen op andere schepen dan passagiersschepen, als omschreven in de onderdelen e) en f) van voorschrift 2 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens 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, slaapplaatsen vooruit mogen zijn gelegen, maar nooit vóór het aanvaringschot;

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 slaapplaatsen onder de waterlijn; doch in geen geval onmiddellijk onder werkgangen zijn gelegen;

e) mogen er vanuit laadruimen en machinekamers of vanuit kombuzen, opslagruijten, droogkamers of gemeenschappelijke sanitaire gedeelten geen directe openingen naar slaapplaatsen zijn; het gedeelte van een schot dat dergelijke ruimten van slaapplaatsen 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 de 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 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 luchtkoelsysteem 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 passagierschepen kunnen zijn toegestaan, met daglicht verlicht zijn en met voldoende kunstlicht kunnen worden verlicht.

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 raccordements 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 ambients ainsi qu'aux substances chimiques à 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. Wanneer slaapplaatsen aan boord van schepen vereist zijn, gelden de volgende vereisten voor slaapplaatsen :

a) op schepen anders dan passagiersschepen moet worden voorzien in een individueel slaapplaats voor elke zeevarend; in het geval van schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 3 000 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 slaapplaatsen worden verschaft;

c) de slaapplaatsen moeten voldoende groot zijn en naar behoren zijn uitgerust om een redelijk comfort te waarborgen en de netheid te bevorderen;

d) elke zeevarend 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 slaapplaatsen 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 3 000 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 slaapplaatsen met één enkel bed op schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 3 000 ton, op passagiersschepen en op schepen voor bijzondere doeleinden, mag de bevoegde overheid een geringer vloeroppervlak toestaan;

h) op schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 3 000 ton, anders dan passagiersschepen en schepen voor bijzondere doeleinden, mogen de slaapplaatsen worden gebruikt door ten hoogste twee zeevarenden; het vloeroppervlak van deze slaapplaatsen mag niet minder bedragen dan 7 vierkante meter;

i) op passagiersschepen en schepen voor bijzondere doeleinden mag het vloeroppervlak van de slaapplaatsen 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 slaapplaatsen meer dan vier personen verblijven; het vloeroppervlak van deze slaapplaatsen 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 slaapplaatsen 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 3 000 ton;

ii. 8,5 vierkante meter op schepen met een brutotonnenmaat van 3 000 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 hoofdwerkzeugkundige en de eerste stuurman hebben, naast hun slaapplaatsen, een aangrenzend zitverblijf, een dagverblijf of een gelijkwaardige aanvullende ruimte; schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 3 000 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,

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 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;

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

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 slaapplaats 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 slaapplaatsen zijn geplaatst en zo dicht bij de kombuis als praktisch gezien mogelijk is; schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 3 000 ton mogen door de bevoegde overheid van deze vereiste worden vrijgesteld, na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden; en

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 3 000 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 slaapplaats 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 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 3 000 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. 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

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;

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'infirmierie, 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'infirmierie, 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.

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

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 ongevallenpreventie.

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 onvermindert 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. 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.

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 dégageant 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.

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. 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 luchtvervanging 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 gedesinfec teerd 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.

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 nood gevallen moeten zijn aangebracht.

2. In de slaapplaatsen 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 — Slaapplaatsen

1. Aan boord zouden geschikte bedden aanwezig moeten zijn, die het de zeevarenden en een eventuele partner die de zeevarenden 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 slaapplaatsen 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 slaapplaatsen 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 slaapplaats 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 slaapplaatsen 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.

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'incommodité pour les occupants des locaux.

Principe directeur B3.1.4 — Élairage

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 quartiers et à éviter que des personnes qui travaillent le jour et des personnes assurant les quartiers 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 exiguës 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. 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. Elke slaapplaats 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 slaapplaatsen zouden moeten zijn voorzien van gordijnen of een vergelijkbare voorziening voor de patrijspoorten.

15. Slaapplaatsen 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 mogelijkerwijs gelijktijdig 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 kastruimte 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.

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;

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.

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.

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) 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 slaapplaatsen en wasgelegenheden moeten zijn gelegen, zonder directe toegang uit de slaapplaatsen of uit de gang tussen de slaapplaatsen en toiletten, waarnaar geen andere toegang voert, met dien verstande dat dit geen betrekking heeft op wc's in ruimtes tussen twee slaapplaatsen, 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.

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 reden 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 teruggeven 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 borden, bekers en ander eetgerei zouden van een goedgekeurd materiaal moeten zijn dat gemakkelijk kan worden gereinigd; en

c) de reden 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.

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.

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. 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) 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 cassetterecorder/-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 daarvan 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, stuurmachinekamers, deklieden, 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 geluidssoleerde 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.

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;

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. 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 *Omgevingsfactoren 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 ontstelt 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 kookvaardigheden, voeding en persoonlijke hygiëne, opslag van levensmiddelen, voorraadcontrole, milieubescherming 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.

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 BIT intitulé *Les facteurs ambients 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 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. 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 zeevarend 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 aangezwen 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. Hier toe 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 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 afgenoem 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 bekragtigd, of door een ander erkend orgaan.

TITEL 4. BESCHERMING VAN DE GEZONDHEID, MEDISCHE ZORGEN, WELZIJN EN SOCIALE ZEKERHEIDS BESCHERMING

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.

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. A 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 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-ETRE 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^{er} de la présente règle sont en principe assurés gratuitement aux gens de mer.

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.

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 aanloophavens;

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 zeevarend zich aan boord van het schip bevindt of in een buitenlandse haven is gedebarkeerd; 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 voorgescreven 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) schepen die geen arts aan boord hebben, moeten hetzij ten minste een zeevarend aan boord hebben die belast is met de medische zorgen en toediening van medicijnen als onderdeel van zijn reguliere taken hetzij ten minste een zeevarend 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

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.

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;

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

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 zeevarenden 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 zeevarenden 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 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 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;

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 compétent 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 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

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) tandheelkundige behandeling, vooral in nood gevallen.

3. Passende maatregelen zouden moeten worden getroffen om de behandeling van zeevarenden die aan een kwaal lijden te vergemakkelijken. In het bijzonder moeten zeevarenden onverwijld 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 nood gevallen, 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;

médiacales 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;
- 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 médicale rapide 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) 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 brengen;

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 revalidatielijnen; 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 te 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 zeevarenden 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 gerepatrieerd, 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 ongeschiktheid 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 zeevarenden 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.

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;

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 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. 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 zeevarend 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 zeevarenden; 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 begrafenislasten 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 verwant.

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. 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 zeevarend vanaf het tijdstip waarop die zeevarend 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 begrafenislasten 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 zeevarend 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 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.

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.

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.

*Norm A4.3 — Beschermering 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 beleidsmaatregelingen 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 betrekkenheid 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 en individuele 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 angelegenheden 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 veiligheidvertegenwoordigers 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;

*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 ambients 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 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) 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. 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 verschafte 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 benedendek;

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) 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

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.

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 ambients 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) ancrages, chaînes et câbles;

l) cargaisons dangereuses et lest;

m) équipement de protection individuelle des gens de mer;

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

— 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.

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 achtnameing 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. 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 verbooden wordt de machines te gebruiken zonder dat de beveiliging is aangebracht of de aangebrachte beveiliging buiten werking te stellen.

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 intéressées, 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.

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 intéressées, 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 ambients 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 incombe 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.

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 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.

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 ongevallenpreventie;

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 mortelles 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 professionnels et préciser, le cas échéant, dans quel service du navire 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 ambients 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.

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) het organiseren van opleidingen en programma's voor veiligheid en gezondheid op het werk en ongevallenpreventie;

c) het organiseren van publiciteit op het gebied van veiligheid, gezondheid op het werk en ongevallenpreventie, 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 ongevallenpreventie, 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 ongevallenpreventie 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 ongevallenpreventie 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 bemanning, nationaliteit, taal en organisatie van de werkzaamheden aan boord.

2. Er zou voortdurend publiciteit moeten zijn voor veiligheid en gezondheid op het werk en ongevallenpreventie. 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 ongevallenpreventie; en

d) speciale campagnes met gebruikmaking van uiteenlopende media om zeevarenden voorlichting te geven, met inbegrip van campagnes voor veilig werken.

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 ongevallenpreventie 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

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.

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

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 gevvaarlijke materialen, of fysische stoffen zoals gevvaarlijke 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 ongevallenpreventie 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 ongevallenpreventie gericht op jongeren en de verzorging van beroepsopleidingen voor en toezicht op jonge zeevarenden.

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 streven om, eventueel met de hulp van intergouvernementele en andere internationale organisaties, samen te werken aan het bereiken van de grootst mogelijke eenheid van optreden ter bevordering van veiligheid en gezondheid op het werk en ongevallenpreventie.

2. Bij de ontwikkeling van programma's ter bevordering van veiligheid en gezondheid op het werk en ongevallenpreventie 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 ongevallenpreventie. 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 gezondheid op het werk en ongevallenpreventie;

b) uitwisseling van informatie over specifieke risico's voor zeevarenden en over middelen ter bevordering van veiligheid en gezondheid op het werk en ongevallenpreventie;

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 ongevallenpreventie;

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, ongevallenpreventie 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.

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 appareaux de mouillage;

f) le gréement;

g) le travail dans la maturé 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.

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.

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, bedrijfsmatische 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 bevoorradingorganen en welzijnsinstanties van welzijnsmaterialen zoals films, boeken, kranten en sportbenodigheden 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 doublures van voorzieningen te vermijden;

c) de organisatie van internationale sportwedstrijden en het aanmoedigen van deelname daarvan 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 verschafft, die nodig worden geacht in de daarvoor geschikte havens van het land.

2. De welzijnsvoorzieningen en -diensten zouden moeten worden verschafft 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;

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 intéressées.

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;

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) 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 behoefté beschikbaar stellen aan zeevarenden van voorzieningen voor meer algemeen gebruik.

5. Wanneer een groot aantal zeevarenden van verschillende nationaliteiten in een bepaalde haven behoefté 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 behoefté 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 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.

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, 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.

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. 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 zeevarend op het grondgebied van een Lid gedetineerd is, om welke reden dan ook, zou de bevoegde overheid, indien de zeevarend daarom verzoekt, de vlaggenstaat en de Staat van de nationaliteit van de zeevarend daarvan onverwijd in kennis moeten stellen. De bevoegde overheid moet de zeevarend onverwijd op de hoogte brengen van zijn recht een dergelijk verzoek in te dienen. De Staat van de nationaliteit van de zeevarend moet onverwijd diens naaste familieleden waarschuwen. De bevoegde overheid zou aan de consulaire vertegenwoordigers van deze Staten onmiddellijke toegang tot de zeevarend en daarna regelmatige bezoeken moeten toelaten en dit zolang de zeevarend 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. 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,

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.

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 consigné, 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. 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

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 verschafte 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 verschafte 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 verschafft via op premie gebaseerde 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 bekraftiging 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

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 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

wetgeving toepasselijk is, rekening houdend met factoren als het type en niveau van bescherming ingevolge de respectieve wetgevingen dat voor de betrokken zeevarenden 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 in 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 zeevarenden worden verschaft, alsmede alle overige relevante informatie waarover de reden beschikt, zoals verplichte inhoudingen op de lonen van de zeevarenden en bijdragen van de reders die ingevolge de relevante nationale verzekeringssels 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 bevoegd 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.

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 différents reliefs 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 prescriptions 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^{er}, 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.

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, moet 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 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 aangeond 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, ongevalpreventie, 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.

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 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. 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. 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

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.

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

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 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 geviseerd.

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) 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

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 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;

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

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 continu verbetering is.

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 geschied — 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.

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.

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 transcris 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. 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 geviseerd 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.

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 verschafft. 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.

14. Tout certificat établi en application des paragraphes 1^{er} 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.

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. Wanneer een schip van vlag wisselt, als bedoeld in paragraaf 14, c), van norm A5.1.3, en beide betrokken Staten dit Verdrag hebben bekragtigd, 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 toezienden aan de bevoegde overheid van het andere Lid, indien de bevoegde overheid daarom binnen drie maanden nadat de verandering van vlag heeft plaatsgevonden, verzoekt.

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 machtig 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 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.

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.

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^{er} 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 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. Ten aanzien van elke handeling genomen uit hoofde van paraaf 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 precedenteren 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 reden, 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. 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.

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.

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. 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 overhedsdienst, 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 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 aankomst 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 gevonden 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;

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 incombeant, 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 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) 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 zeevarend, 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) 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 inspectiesysteem;

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 zeevarend 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 zeevarend verhaal te zoeken via elk door de zeevarend 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 zeevarend 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 zeevarend 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 zeevarend wordt genomen vanwege het feit dat deze een klacht heeft ingediend zonder dat zulks kennelijk uit irritatie of te kwader trouw is geschied.

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 :

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 prévoie 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. Naast een kopie van een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, moet aan alle zeevarenden een kopie worden 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) 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)

4. Tous les gens de mer doivent recevoir, outre un exemplaire de leur contrat d'engagement maritime, un document décrivant les 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^{er} 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;

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^{er} de la présente règle.

Norme A5.1.6 — Accidents maritimes

(Pas de dispositions)

Principe directeur B5.1.6 — Accidents maritimes

(Pas de dispositions)

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. 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 zwaargewende 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

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.

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^{er} 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^{er} 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^{er} d) de

de toepassing van paragraaf 1, (d), van deze norm wordt onder « klacht » verstaan elke informatie, verstrekt door een zeevarenden, 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 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. 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 desbetreffende tekortkoming. Dit zou in het bijzonder relevant

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 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.

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

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 gevuld. 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. 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.

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.

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. 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.

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 monitoringssysteem instellen voor de nakoming van zijn verantwoordelijkheden op het gebied van arbeidaanbod 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.

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.

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^{er} 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.

BIJLAGE A5-I

De arbeids- en leefomstandigheden van zeevarenden die door de vlaggenstaat moeten worden geïnspecteerd en goedgekeurd voordat een schip in overeenstemming met paragraaf 1 van norm A5.1.3 kan worden gecertificeerd, zijn:

Minimumleeftijd

Medisch getuigschrift

Kwalificaties van zeevarenden

Arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst

Het beroep op elke particuliere aanwervings- of arbeidsbemiddelingsdienst die onder licentie werkt of erkend is of gereglementeerd is

Arbeidsduur of rusttijden

Bemanning van het schip

Huisvesting

Ontspanningsvoorzieningen aan boord

Voeding en catering

Gezondheid en veiligheid en ongevallenpreventie

Medische zorgen aan boord

Klachtenprocedures aan boord

Uitbetaling van het loon

BIJLAGE A5 –II**Maritiem Arbeidscertificaat**

(Noot: bij dit maritiem arbeidscertificaat moet een conformiteitverklaring voor maritieme arbeid worden gevoegd)

Opgesteld overeenkomstig de bepalingen van artikel V en van titel 5 van de het Maritiem Arbeidsverdrag, 2006, (hierna “het Verdrag”)
ressorterend onder de regering van:

(volledige naam van de Staat wiens vlag het schip mag voeren)

door

(volledige benaming en adres van de bevoegde overheid of de erkende organisatie dat behoorlijk is gemachtigd krachtens de bepalingen van het Verdrag)

Karakteristieken van het schip

Naam van het schip:

Distinctieve nummers of letters:

Thuishaven:

Registratiedatum:

Brutotonnenmaat¹:

IMO-nummer:

Scheepstype:

Naam en adres van de reder²:

.....

.....

Hiermee wordt verklaard:

1. Dat dit schip is geïnspecteerd en dat de conformiteit ervan met de voorschriften van het Verdrag en met de bepalingen van de hierbij gevoegde conformiteitverklaring voor maritieme arbeid is geverifieerd.
2. Dat van de arbeids- en levensomstandigheden van de zeevarenden zoals gespecificeerd in bijlage A5-I van het Verdrag is komen vast te staan dat zij beantwoorden aan de door de bovenvermelde Staat in uitvoering het Verdrag aangenomen nationale bepalingen. Deze nationale bepalingen zijn opgesomd in de conformiteitverklaring voor maritieme arbeid, Deel I.

Dit certificaat is geldig tot, onder voorbehoud van inspecties overeenkomstig de bepalingen van de normen A5.1.3 en A5.1.4 van het Verdrag.

¹ Voor schepen waarop de door de IMO aangenomen voorlopige regeling voor tonnenmaatmetingen van toepassing is, is de brutotonnenmaat hetgeen is opgenomen in de kolom OPMERKINGEN van de internationale meetbrief (1969). Zie artikel II, paragraaf 1, c) van het Verdrag.

² Reder: eigenaar van het schip of elke andere instelling of persoon, zoals de scheepsuitbater, de agent of de rompbevrachter, aan wie de eigenaar de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip heeft toevertrouwd en die, bij het opnemen van die verantwoordelijkheid, aanvaard heeft om de taken en verplichtingen die krachtens deze wet aan de reders zijn opgelegd, op zich te nemen, los van het feit dat andere instellingen of personen zich in zijn naam van sommige van die taken of verantwoordelijkheden kwijten.

Dit certificaat is enkel geldig wanneer de conformiteitverklaring voor maritieme arbeid afgegeven te op is toegevoegd.

De datum van voltooiing van de inspectie waarop dit certificaat is gebaseerd, is:

.....

Opgesteld te, op

Handtekening van de behoorlijk gemachtigde ambtenaar die het certificaat heeft afgegeven
(Zegel of stempel, zoals passend van de overheid die het bewijs afgeeft)

Aantekeningen betreffende verplichte tussentijdse inspectie en, in voorkomend geval, elke bijkomende inspectie

Hierbij wordt verklaard dat het schip is geïnspecteerd overeenkomstig de bepalingen van de normen A.51.3 en A.51.4 van het Verdrag en dat de arbeids- en levensomstandigheden van de zeevarenden gespecificeerd in bijlage A5-I van het Verdrag in overeenstemming zijn bevonden met de door de bovenvermelde Staat voor de tenuitvoerlegging van het Verdrag aangenomen nationale bepalingen.

Tussentijdse inspectie (uit te voeren tussen de tweede en de derde verjaardag van het afgeven van het certificaat)

Getekend:

(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Plaats

Datum

(Zegel of stempel van de overheid, zoals passend)

Bijkomende aantekeningen (indien vereist)

Hierbij wordt verklaard dat het schip een bijkomende inspectie heeft ondergaan om na te gaan of het nog steeds conform was met de door de bovenvermelde Staat in toepassing van het Verdrag aangenomen nationale bepalingen, overeenkomstig de bepalingen van de normen A3.1, paragraaf 3, van het Verdrag (nieuw inschrijvingsnummer of wezenlijke aanpassing aan de huisvesting) of om andere redenen.

Bijkomende inspectie
(indien vereist)

Getekend:

(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Plaats

Datum:

(Zegel of stempel van de overheid, zoals passend)

Bijkomende inspectie
(indien vereist)

Getekend:

(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Plaats

Datum

(Zegel of stempel van de overheid, zoals passend)

Bijkomende inspectie
(indien vereist)

Getekend,

(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Plaats

Datum

(Zegel of stempel van de overheid, zoals passend)

MARITIEM ARBEIDSVERDRAG, 2006**Conformiteitverklaring voor Maritieme Arbeid – Deel I***(Noot: deze conformiteitverklaring moet bij het maritiem arbeidscertificaat worden gevoegd)*

Uitgereikt door:
(volledige naam van de bevoegde overheid toevoegen zoals bepaald in artikel II, paragraaf 1, a), van het Verdrag)

Met betrekking tot de bepalingen van het Maritiem Arbeidsverdrag, 2006 (hierna “het Verdrag”) wordt het schip met de volgende karakteristieken:

Naam van het schip	IMO-nummer	Brutotonnenmaat

geëxploiteerd overeenkomstig met norm A5.1.3 van het Verdrag.

De ondergetekende verklaart in naam van de bovenvermelde bevoegde overheid, dat

- a) de bepalingen van het Maritiem Arbeidsverdrag volledig zijn overgenomen in de hieronder bedoelde nationale bepalingen;
- b) die nationale vereisten zijn vervat in de nationale bepalingen waarnaar hieronder wordt verwezen; worden toelichtingen verstrekt over de inhoud van de bepalingen waar nodig;
- c) de details van krachtens artikel VI, paragraaf 3 en 4 wezenlijk gelijkwaardige bepalingen worden verstrekt <onder de overeenstemmende rubriek van de hieronder opgesomde nationale bepalingen> <in de daartoe hieronder voorziene afdeling> (*het overbodige schrappen*);
- d) alle door de bevoegde overheid conform met titel 3 toegekende afwijkingen duidelijk worden vermeld in de daartoe hieronder voorziene afdeling
- e) alle voorschriften met betrekking tot een in de nationale wetgeving opgenomen specifiek scheepstype ook in de daarmee overeenkomende afdeling worden vermeld.

1. Minimumleeftijd (voorschrift 1.1)
2. Medisch getuigschrift (voorschrift 1.2)
3. Kwalificaties van de zeevarenden (voorschrift 1.3)
4. Arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst (voorschrift 2.1)
5. Het beroep op elke particuliere aanwervings- of arbeidsbemiddeldingsdienst die onder licentie werkt of erkend is of gereglementeerd is (voorschrift 1.4)
6. Arbeidsduur of rusttijd (voorschrift 2.3)
7. Bemanning van het schip (voorschrift 2.7)
8. Huisvesting (voorschrift 3.1)
9. Ontspanningsvoorzieningen aan boord (voorschrift 3.2)
10. Voeding en catering (voorschrift 3.2)
11. Veiligheid, gezondheid en ongevallenpreventie (voorschrift 4.3)
12. Medische zorgen aan boord (voorschrift 4.1)
13. Klachtenprocedure aan boord (voorschrift 5.1.5)
14. Uitbetaling van het loon (voorschrift 2.2)

Naam:

Titel:

Handtekening:

Plaats:

Datum:

(Zegel of stempel van de overheid, zoals passend)

Wezenlijk gelijkwaardige bepalingen
(noot: de overbodige bepaling schrappen)

De krachtens artikel VI, paragraaf 3 en 4 van het Verdrag geldende wezenlijk gelijkwaardige bepalingen, de bovenvermelde uitgezonderd, worden hieronder vermeld (*indien van toepassing een beschrijving geven*):
.....
.....

Er is geen wezenlijk gelijkwaardige bepaling van toepassing.

Naam:
Titel:
Handtekening:
Plaats:
Datum:
(Zegel of stempel van de overheid, zoals passend)

Afwijkingen
(Noot: de overbodige bepaling schrappen)

De door de bevoegde overheid conform met titel 3 van het Verdrag verleende afwijkingen worden hieronder vermeld:
.....
.....

Er werd geen enkele afwijking verleend.

Naam:
Titel:
Handtekening:
Plaats:
Datum:
(Zegel of stempel van de overheid, zoals passend)

Conformiteitverklaring voor Maritieme Arbeid – Deel II**Maatregelen aangenomen ter waarborging van de continue conformiteit tussen inspecties**

De hieronder volgende maatregelen werden door de reder, vermeld op het maritiem arbeidscertificaat dat bij deze conformiteitverklaring wordt gevoegd, ingevoerd ter waarborging van de continue conformiteit tussen de inspecties:

(Vermeldt hieronder de maatregelen ingevoerd ter waarborging van de conformiteit van elk van de in Deel I opgesomde elementen)

1. Minimumleeftijd (voorschrift 1.1)
2. Medisch getuigschrift (voorschrift 1.2)
3. Kwalificaties van de zeevarenden (voorschrift 1.3)
4. Arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst (voorschrift 2.1)
5. Het beroep op elke particuliere aanwervings- of arbeidsbemiddelingsdienst die onder licentie werkt of erkend is of gereglementeerd is (voorschrift 1.4)
6. Arbeidsduur of rusttijd (voorschrift 2.3)
7. Bemanning van het schip (voorschrift 2.7)
8. Huisvesting (voorschrift 3.1)
9. Ontspanningsvoorzieningen aan boord (voorschrift 3.2)
10. Voeding en catering (voorschrift 3.2)
11. Veiligheid, gezondheid en ongevallenpreventie (voorschrift 4.3)
12. Medische zorgen aan boord (voorschrift 4.1)
13. Klachtenprocedure aan boord (voorschrift 5.1.5)
14. Uitbetaling van het loon (voorschrift 2.2)

Ik verklaar dat de bovenstaande maatregelen zijn ingevoerd ter waarborging van de continue conformiteit, tussen inspecties, van elk van de in Deel I opgesomde elementen.

Naam van de reder¹:

.....
Adres van de maatschappij:

.....
Naam van de persoon die gemachtigd is om te
ondertekenen:

.....
Titel:

.....
Handtekening van de persoon die gemachtigd is
om te ondertekenen:

.....
Datum:

(Zegel of stempel van de reder²)

De hierboven bedoelde maatregelen werden geverifieerd door (*naam van de bevoegde overheid of van de erkende organisatie die daartoe behoorlijk is gemachtigd invoegen*) en werden, na inspectie van het schip, conform verklaard met de doelstellingen bedoeld in paragraaf 10, b) van norm A5.1.3 met betrekking tot de maatregelen ter waarborging van de initiële en continue conformiteit met de voorschriften opgesomd in Deel I van deze verklaring.

Naam:

Titel:

Adres:

.....

Handtekening:

Plaats:

Datum:

(Zegel of stempel van de overheid, zoals
passend)

¹ Reder: eigenaar van het schip of elke andere instelling of persoon, zoals de scheepsuitbater, de agent of de rompbevrachter, aan wie de eigenaar de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip heeft toevertrouwd en die, bij het opnemen van die verantwoordelijkheid, aanvaard heeft om de taken en verplichtingen die krachtens deze wet aan de reders zijn opgelegd, op zich te nemen, los van het feit dat andere instellingen of personen zich in zijn naam van sommige van die taken of verantwoordelijkheden kwijten.

² Zie voetnoot 1.

Maritiem Arbeidscertificaat ten voorlopige titel

Opgesteld overeenkomstig de bepalingen van artikel V en Titel 5 van het Maritiem Arbeidsverdrag, 2006 (hierna "het Verdrag")

Uitgereikt onder het gezag van de regering van:

(volledige naam van de Staat wiens vlag het schip mag voeren)

door:

(volledige benaming en adres van de bevoegde overheid of de erkende organisatie die behoorlijk is gemachtigd krachtens de bepalingen van het Verdrag)

Karakteristieken van het schip

Naam van het schip

Distinctieve letters of nummers

Thuishaven

Rgistratiedatum

Brutotonnenmaat¹

IMO-nummer

Scheepstype

Naam en adres van de reder²

Hiermee wordt verklaard, voor de toepassing van paragraaf 7 van norm A5.1.3 van het Verdrag, dat:

- a) dit schip, in de mate van wat redelijk en mogelijk is, werd geïnspecteerd voor de aangelegenheden vermeld in bijlage A5-I van het Verdrag, rekening houdend met de onder b), c) en d) hieronder opgesomde elementen;
- b) de reder aan de bevoegde overheid of aan de erkende organisatie heeft aangetoond dat het schip adequate procedures heeft om te voldoen aan het Verdrag;
- c) de kapitein vertrouwd is van de voorschriften van het Verdrag en de verplichtingen met betrekking tot de tenuitvoerlegging ervan; en
- d) aan de bevoegde overheid of aan de erkende organisatie de nodige inlichtingen zijn overgelegd met het oog op het opstellen van een conformiteitverklaring voor maritieme arbeid

Dit certificaat is geldig tot, onder voorbehoud van inspecties overeenkomstig de normen A5.1.3 en A5.1.4 van het Verdrag.

Datum van voltooiing van de inspectie bedoeld in punt a) hierboven is

Uitgereikt te, op

Handtekening van de behoorlijk gemachtigde ambtenaar die het arbeidscertificaat ten voorlopige titel heeft afgegeven

(Zegel of stempel, zoals passend, van de overheid die het certificaat afgeeft)

¹ Voor schepen waarop de door de IMO aangenomen voorlopige regeling voor tonnenmaatmetingen van toepassing is, is de brutotonnenmaat hetgeen is opgenomen in de kolom OPMERKINGEN van de internationale meetbrief (1969). Zie artikel II, paragraaf 1, c) van het Verdrag.

² Reder: eigenaar van het schip of elke andere instelling of persoon, zoals de scheepsuitbater, de agent of de rompbevrachter, aan wie de eigenaar de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip heeft toevertrouwd en die, bij het opnemen van die verantwoordelijkheid, aanvaard heeft om de taken en verplichtingen die krachtens deze wet aan de reders zijn opgelegd, op zich te nemen, los van het feit dat andere instellingen of personen zich in zijn naam van sommige van die taken of verantwoordelijkheden kwijten.

BIJLAGE A 5-III

Algemene elementen die aan een gedetailleerd onderzoek worden onderworpen door een gemachtigd ambtenaar die in een haven van een Lid een havenstaatcontrole uitvoert overeenkomstig norm A5.2.1:

Minimumleeftijd

Medisch getuigschrift

Kwalificaties van de zeevarenden

Arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst

Het beroep op elke particuliere aanwervings- of arbeidsbemiddelingsdienst die onder licentie werkt of erkend is of gereglementeerd is

Arbeidsduur of rusttijd

Bemanning van het schip

Huisvesting

Ontspanningsvoorzieningen aan boord

Voeding en catering

Veiligheid, gezondheid en ongevallenpreventie

Medische zorgen aan boord

Klachtenprocedure aan boord

Uitbetaling van het loon

BIJLAGE B5-I –VOORBEELD VAN EEN NATIONALE VERKLARING

Zie Richtlijn B5.1.3, paragraaf 5

Maritiem Arbeidsverdrag, 2006**Conformiteitverklaring voor Maritieme Arbeid - Deel I**

(Noot: deze conformiteitverklaring moet bij het maritiem arbeidscertificaat van het schip worden gevoegd)

Uitgereikt op gezag van: **het Ministerie voor Maritiem Transport van XXXXXX**

Met betrekking tot de bepalingen van het Verdrag betreffende Maritieme Arbeid, 2006 wordt het schip met de volgende karakteristieken:

Naam van het schip	IMO-nummer	Brutotonnenmaat

geëxploiteerd overeenkomstig norm A5.1.3. van het Verdrag.

De ondergetekende verklaart in naam van de bovenvermelde bevoegde overheid, dat:

- a) de voorschriften van het Maritiem Arbeidsverdrag volledig zijn overgenomen in de hieronder bedoelde nationale bepalingen;
- b) die nationale vereisten vervat zijn in de nationale bepalingen waarnaar hieronder wordt verwezen; toelichtingen worden verstrekt over de inhoud van de bepalingen waar nodig;
- c) de details van krachtens artikel VI, paragraaf 3 en 4 wezenlijk gelijkwaardige bepalingen worden verstrekt <onder de overeenstemmende nationale bepalingen hieronder opgesomd> <in de daartoe hieronder voorziene afdeling> (*het overbodige schrappen*);
- d) alle door de bevoegde overheid conform met Titel 3 toegekende afwijkingen duidelijk zijn vermeld in de daartoe voorziene afdeling hieronder
- e) alle voorschriften met betrekking tot een in de nationale wetgeving opgenomen specifiek scheepstype ook in de daarmee overeenkomende afdeling worden vermeld.

1. Minimumleeftijd (voorschrift 1.1)

Scheepvaartwet nr. 123 van 1905, zoals geamendeerd ("Wet"), Hoofdstuk X; Scheepvaartreglementering ("Reglementering"), 2006, Regels 1111-1222.

De minimumleeftijden staan vermeld in het Verdrag.

De term "nacht" bestrijkt de periode tussen 21 uur en 6 uur, tenzij het Ministerie voor Maritiem Transport ("Ministerie") er anders over heeft beschikt.

Bijlage A geeft voorbeelden van gevvaarlijke werkzaamheden verboden voor personen jonger dan 18 jaar. Bij vrachtschepen, werkt niemand die jonger is dan 18 in de zones die op het bij deze Verklaring gevoegde scheepsplan als "gevaarlijk zone" staan aangemerkt.

2. Medisch getuigschrift (voorschrift 1.2)

Wet, Hoofdstuk XI; Reglementering, Regels 1223-1233.

De medische getuigschriften moeten conform zijn met de STCW-voorschriften, als ze toepasbaar zijn, in de overige gevallen worden de STCW-voorschriften met de nodige aanpassingen toegepast.

Gekwalificeerde opticiens die op de lijst van het Ministerie voorkomen, mogen getuigschriften uitschrijven aangaande de gezichtscherpte.

Het medische onderzoek beantwoordt aan de voorschriften van de IAO/WGO-richtlijnen vermeld in richtlijn B1.2.1.

.....
.....

Conformiteitverklaring voor maritieme arbeid - Deel II

Maatregelen aangenomen ter waarborging van de continue conformiteit tussen de inspecties

De hieronder volgende maatregelen werden door de reder, vermeld op het maritiem arbeidscertificaat, dat bij deze verklaring wordt gevoegd, ingevoerd ter waarborging van de continue conformiteit tussen inspecties:

(Vermeldt hieronder de maatregelen op die werden ingevoerd ter waarborging van de conformiteit van elk van de in Deel I opgesomde elementen)

1. Minimumleeftijd (voorschrift 1.1)

De geboortedatum van elke zeevarende wordt naast zijn/haar naam genoteerd op de bemanningslijst.

De kapitein of een in zijn naam optredende officier ("bevoegd officier") controleert de lijst bij het begin van elke reis en noteert de datum van dit nazicht.

Elke zeevarende die jonger is dan 18 jaar, ontvangt bij zijn aanwerving, een nota waarin hem/haar een verbod wordt opgelegd 's nachts te werken of de in bijlage (zie Deel I, Afdeling I) opgesomde gevaarlijke werkzaamheden of enige ander gevaarlijk werk uit te voeren en hem/haar te verplichten om bij twijfel de bevoegde officier te raadplegen. Een kopie van de nota, met de handtekening van de zeevarende onder "ontvangen en gelezen", en de datum van de handtekening, wordt bewaard door de bevoegde officier.

2. Medisch getuigschrift (voorschrift 1.2)

De bevoegde officier bewaart de medische getuigschriften op strikt vertrouwelijke basis, samen met een lijst, opgesteld onder de verantwoordelijkheid van de bevoegde officier waarin voor elke zeevarende aan boord staat opgesomd: de functies van de zeevarende, de datum van het geldende medisch(e) getuigschrift(en) en de op het getuigschrift vermelde gezondheidstoestand.

Bij elk geval van mogelijke twijfel over de medische geschiktheid van de zeevarende om een bepaalde functie of bepaalde functies uit te oefenen, raadpleegt de bevoegde officier de geneesheer van de zeevarende of een andere gekwalificeerde praktiserende geneesheer en vermeldt een samenvatting van de bevindingen van de praktiserende geneesheer, alsmede zijn naam, zijn telefoonnummer en de datum van de raadpleging.

.....
.....

Lijst van de landen voor een verdrag

Identificatie	Title Fr			
7493	VERDRAG BETREFFENDE MARITIEME ARBEID, AANGENOMEN TE GENEVE OP 23 FEBRUARI 2006 DOOR DE INTERNATIONALE ARBEIDSCONFERENTIE TIJDENS HAAR 94 ste ZITTING.			
Staten / Organisaties	Datum Authentificatie	Type instemming	Datum instemming	Datum interne inwerkingtreding
ANTIGUA ET BARBUDA		Bekrachtiging	11/08/2011	20/08/2013
ARGENTINIË		Bekrachtiging	28/05/2014	28/05/2015
AUSTRALIE		Bekrachtiging	21/12/2011	20/08/2013
BAHAMAS, DE		Bekrachtiging	11/02/2008	20/08/2013
BANGLADESH		Bekrachtiging	28/04/2014	28/04/2015
BARBADOS		Bekrachtiging	20/06/2013	20/06/2014
BENIN		Bekrachtiging	13/06/2011	20/08/2013
BERMUDA		Bekrachtiging	07/08/2013	07/08/2014
BOSNIË EN HERZEGOVINA		Bekrachtiging	18/01/2010	20/08/2013
BULGARIJE		Bekrachtiging	12/04/2010	20/08/2013
België		Bekrachtiging	20/08/2013	20/08/2014
CANADA		Bekrachtiging	15/06/2010	20/08/2013
CONGO (DEMOCRATISCHE REP.)		Bekrachtiging	26/03/2014	26/03/2015
CYPRUS		Bekrachtiging	20/07/2012	20/08/2013
DENEMARKEN		Bekrachtiging	23/06/2011	20/08/2013
DUITSLAND		Bekrachtiging	16/08/2013	16/08/2014
FIJI		Bekrachtiging	21/01/2013	21/01/2014
FILIPPIJNEN		Bekrachtiging	20/08/2012	20/08/2013
FINLAND		Bekrachtiging	09/01/2013	20/08/2013
FRANKRIJK		Bekrachtiging	28/02/2013	28/03/2014
GABON		Bekrachtiging	12/05/2011	20/08/2013
GHANA		Bekrachtiging	16/08/2013	16/08/2014
GIBRALTAR		Bekrachtiging	07/08/2013	07/08/2014
GRIEKENLAND		Bekrachtiging	04/01/2013	04/01/2014

Lijst van de landen voor een verdrag

Staten / Organisaties	Datum Authentificatie	Type instemming	Datum instemming	Datum interne inwerkingtreding
HONGARIJE		Bekrachtiging	31/07/2013	31/07/2014
IRAN		Bekrachtiging	11/06/2014	11/06/2015
ITALIE		Bekrachtiging	19/11/2013	19/11/2014
JAPAN		Bekrachtiging	05/08/2013	05/08/2014
KAAIMAN (EIL.)		Bekrachtiging	07/08/2013	07/08/2014
KIRIBATI		Bekrachtiging	24/10/2011	20/08/2013
KOREA (ZUID)		Bekrachtiging	09/01/2014	09/01/2015
KROATIE		Bekrachtiging	12/02/2010	20/08/2013
LETLAND		Bekrachtiging	12/08/2011	20/08/2013
LIBANON		Bekrachtiging	18/02/2013	18/02/2014
LIBERIA		Bekrachtiging	07/06/2006	20/08/2013
LITOUWEN		Bekrachtiging	20/08/2013	20/08/2014
LUXEMBURG		Bekrachtiging	20/09/2011	20/08/2013
MALEISIE		Bekrachtiging	20/08/2013	20/08/2014
MALTA		Bekrachtiging	22/01/2013	22/01/2014
MAROKKO		Bekrachtiging	10/09/2012	10/09/2013
MARSHALL (EIL.)		Bekrachtiging	25/09/2007	20/08/2013
MAURITIUS		Bekrachtiging	30/05/2014	30/05/2015
NEDERLAND		Bekrachtiging	13/12/2011	20/08/2013
NICARAGUA		Bekrachtiging	20/12/2013	20/12/2014
NIEUW-CALEDONIE		Bekrachtiging	28/02/2013	28/02/2014
NIGERIA		Bekrachtiging	18/06/2013	18/06/2014
NOORWEGEN		Bekrachtiging	10/02/2009	20/08/2013
PALAU		Bekrachtiging	29/05/2012	20/08/2013
PANAMA		Bekrachtiging	06/02/2009	20/08/2013
POLEN		Bekrachtiging	03/05/2012	20/08/2013
RUSLAND		Bekrachtiging	20/08/2012	20/08/2013
SAINT KITTS ET NEVIS		Bekrachtiging	21/02/2012	20/08/2013
SAINT VINCENT ET GRENADE		Bekrachtiging	09/11/2010	20/08/2013
SAMOA AMERIQUE		Bekrachtiging	21/11/2013	21/11/2014
SERVIË		Bekrachtiging	15/03/2013	15/03/2014
SEYCHELLEN		Bekrachtiging	07/01/2014	07/01/2015

Lijst van de landen voor een verdrag

Staten / Organisaties	Datum Authentificatie	Type instemming	Datum instemming	Datum interne inwerkingtreding
SINGAPORE		Bekrachtiging	15/06/2011	20/08/2013
SPANJE		Bekrachtiging	04/02/2010	20/08/2013
TOGO		Bekrachtiging	14/03/2012	20/08/2013
TUVALU		Bekrachtiging	16/02/2012	20/08/2013
VERENIGD KONINKRIJK		Bekrachtiging	07/08/2013	07/08/2014
VIETNAM		Bekrachtiging	08/05/2013	08/05/2014
ZUID-AFRIKA		Bekrachtiging	20/06/2013	20/06/2014
ZWEDEN		Bekrachtiging	12/06/2012	20/08/2013
ZWITSERLAND		Bekrachtiging	21/02/2011	20/08/2013

ANNEXE A5-I

Conditions de travail et de vie des gens de mer devant être inspectées et approuvées par l'Etat du pavillon avant la certification d'un navire conformément à la norme A5.1.3, paragraphe 1:

Age minimum

Certificat médical

Qualifications des gens de mer

Contrats d'engagement maritime

Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé

Durée du travail ou du repos

Effectifs du navire

Logement

Installations de loisirs à bord

Alimentation et service de table

Santé et sécurité et prévention des accidents

Soins médicaux à bord

Procédures de plainte à bord

Paiement des salaires

ANNEXE A5-II**Certificat de travail maritime**

(Note: le présent certificat doit être accompagné en annexe d'une déclaration de conformité du travail maritime)

Délivré en vertu des dispositions de l'article V et du titre 5 de la convention du travail maritime, 2006
(ci-après «la convention»)
sous l'autorité du gouvernement de:

(dénomination exacte de l'Etat dont le navire est autorisé à battre pavillon)

par
(désignation exacte et adresse complète de l'autorité compétente ou de l'organisme reconnu dûment
habilité en vertu des dispositions de la convention)

Caractéristiques du navire

Nom du navire:

Lettres ou numéro distinctifs:

Port d'immatriculation:

Date d'immatriculation:

Jauge brute¹:

Numéro OMI:

Type de navire:

Nom et adresse de l'armateur²:

.....

Il est certifié:

1. Que ce navire a été inspecté et que sa conformité aux prescriptions de la convention et aux dispositions de la déclaration de conformité du travail maritime ci-jointe a été vérifiée.
2. Que les conditions de travail et de vie des gens de mer telles que spécifiées à l'annexe A5-I de la convention ont été jugées correspondre aux prescriptions nationales adoptées par le pays susmentionné pour mettre en œuvre la convention. La déclaration de conformité du travail maritime figurant en annexe contient dans sa partie I un récapitulatif de ces prescriptions nationales.

Le présent certificat est valide jusqu'au sous réserve d'inspections réalisées conformément aux dispositions des normes A5.1.3 et A5.1.4 de la convention.

Le présent certificat n'est valide que s'il est accompagné de la déclaration de conformité du travail maritime délivrée à le

¹ Pour les navires couverts par les dispositions transitoires concernant le jaugeage adoptées par l'OMI, la jauge brute est celle qui est indiquée dans la rubrique OBSERVATIONS du Certificat international de jaugeage des navires (1969). (Article II.1 c) de la convention)

² Armateur désigne le propriétaire du navire ou une autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur 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. (Article II.1 j) de la convention)

Date de l'inspection sur la base de laquelle le présent certificat est établi

Etabli à le

Signature du fonctionnaire dûment autorisé qui délivre le certificat
(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

Inspection intermédiaire obligatoire et, le cas échéant, inspection supplémentaire

Il est certifié que le navire a été inspecté conformément aux dispositions des normes A.5.1.3 et A5.1.4 de la convention et que les conditions de travail et de vie des gens de mer spécifiées à l'annexe A5-I de la convention ont été jugées correspondre aux prescriptions nationales adoptées par le pays susmentionné pour mettre en oeuvre la convention.

Inspection intermédiaire: Signé:

(à effectuer entre le deuxième et le troisième anniversaire de la date d'établissement du certificat) (Signature du fonctionnaire autorisé)

Lieu :

Date :

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Mentions supplémentaires (le cas échéant)

Il est certifié que le navire a fait l'objet d'une inspection supplémentaire pour vérifier qu'il continuait d'être en conformité avec les prescriptions nationales mettant en oeuvre la convention, conformément aux dispositions de la norme A3.1, paragraphe 3, de la convention (nouvelle immatriculation ou modification substantielle du logement) ou pour d'autres raisons

Mentions supplémentaires Signé:

(le cas échéant) (Signature du fonctionnaire autorisé)

Lieu:

Date:

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Mentions supplémentaires Signé:

(le cas échéant) (Signature du fonctionnaire autorisé)

Lieu:

Date:

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Mentions supplémentaires Signé:

(le cas échéant) (Signature du fonctionnaire autorisé)

Lieu:

Date:

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME, 2006

Déclaration de conformité du travail maritime – Partie I

(Note: la présente déclaration doit être annexée au certificat de travail maritime du navire)

Délivrée sous l'autorité de: (insérer le nom de l'autorité compétente telle que définie à l'article II, paragraphe 1 a), de la convention)

Le navire répondant aux caractéristiques suivantes:

Nom du navire	Numéro OMI	Jauge brute

est exploité conformément aux prescriptions de la norme A5.1.3 de la convention du travail maritime, 2006.

Le soussigné déclare, au nom de l'autorité compétente susmentionnée, que:

- a) les dispositions de la convention du travail maritime sont pleinement incorporées dans les prescriptions nationales visées ci-dessous;
- b) ces prescriptions nationales sont contenues dans les dispositions nationales auxquelles il est fait référence ci-dessous; des explications concernant la teneur de ces dispositions sont fournies si nécessaire;
- c) les détails de toute disposition équivalente dans l'ensemble applicable en vertu de l'article VI, paragraphes 3 et 4, sont fournis <sous la rubrique correspondante des prescriptions nationales énumérées ci-après> <dans la section prévue à cet effet ci-après> (*biffer la mention inutile*);
- d) toutes dérogations octroyées par l'autorité compétente conformément au titre 3 sont clairement indiquées dans la section prévue à cet effet ci-après;
- e) les prescriptions relatives à une catégorie spécifique de navires prévues par la législation nationale sont également mentionnées sous la rubrique correspondante.

1. Age minimum (règle 1.1)
2. Certificat médical (règle 1.2)
3. Qualifications des gens de mer (règle 1.3)
4. Contrats d'engagement maritime (règle 2.1)
5. Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé (règle 1.4)
6. Durée du travail ou du repos (règle 2.3)
7. Effectifs du navire (règle 2.7)
8. Logement (règle 3.1)
9. Installations de loisirs à bord (règle 3.1)
10. Alimentation et service de table (règle 3.2)
11. Santé et sécurité et prévention des accidents (règle 4.3)
12. Soins médicaux à bord (règle 4.1)
13. Procédures de plainte à bord (règle 5.1.5)
14. Paiement des salaires (règle 2.2)

Nom:

Titre:

Signature:

Lieu:

Date:

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Dispositions équivalentes dans l'ensemble*(Note: biffer le paragraphe sans objet)*

Les dispositions équivalentes dans l'ensemble applicables conformément aux paragraphes 3 et 4 de l'article VI de la convention, à l'exception de celles mentionnées ci-dessus, sont indiquées ci-après (*donner une description s'il y a lieu*):

.....
.....

Aucune disposition équivalente dans l'ensemble n'est applicable.

Nom:

Titre:

Signature:

Lieu:

Date:

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Dérogations conformément au titre 3*(Note: biffer le paragraphe sans objet)*

Les dérogations octroyées par l'autorité compétente conformément au titre 3 de la convention sont indiquées ci-après:

.....
.....

Aucune dérogation n'a été octroyée.

Nom:

Titre:

Signature:

Lieu:

Date:

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Déclaration de conformité du travail maritime – Partie II

Mesures adoptées pour assurer la conformité continue entre deux inspections

Les mesures ci-après ont été établies par l'armateur dont le nom figure dans le certificat de travail maritime auquel est annexée la présente déclaration pour assurer la conformité continue entre les inspections:

- (Veuillez mentionner ci-dessous les mesures établies pour assurer la conformité à chacun des éléments énoncés dans la partie I)
1. Age minimum (règle 1.1)
 2. Certificat médical (règle 1.2)
 3. Qualifications des gens de mer (règle 1.3)
 4. Contrats d'engagement maritime (règle 2.1)
 5. Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé (règle 1.4)
 6. Durée du travail ou du repos (règle 2.3)
 7. Effectifs du navire (règle 2.7)
 8. Logement (règle 3.1)
 9. Installations de loisirs à bord (règle 3.1)
 10. Alimentation et service de table (règle 3.2)
 11. Santé et sécurité et prévention des accidents (règle 4.3)
 12. Soins médicaux à bord (règle 4.1)
 13. Procédures de plainte à bord (règle 5.1.5)
 14. Paiement des salaires (règle 2.2)

Je soussigné certifie que les mesures ci-dessus ont été établies afin d'assurer entre les inspections la conformité continue aux prescriptions citées dans la partie I.

Nom de l'armateur¹:

.....
Adresse de la société:

.....
Nom de la personne habilitée à signer:

.....
Titre:

.....
Signature de la personne habilitée à signer:

.....
Date:

(Sceau ou cachet de l'armateur²)

Les mesures susvisées ont été vérifiées par (*indiquer le nom de l'autorité compétente ou de l'organisme dûment reconnu*) et, après inspection du navire, ont été jugées conformes aux objectifs visés à l'alinéa b) du paragraphe 10 de la norme A5.1.3 en ce qui concerne les mesures visant à garantir la conformité initiale et continue aux prescriptions énoncées dans la partie I de la présente déclaration.

Nom:

.....
Titre:

.....
Adresse:

.....
Signature:

.....
Lieu:

.....
Date:

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

¹ Armateur désigne le propriétaire du navire ou une autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur 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. (Article II.1 j) de la convention)

² Voir référence 1.

Certificat de travail maritime provisoire

Etabli en vertu des dispositions de l'article V et du titre 5 de la convention du travail maritime, 2006 (ci-après «la convention»)

sous l'autorité du gouvernement de:

(dénomination exacte de l'Etat dont le navire est autorisé à battre pavillon)

par
(désignation exacte et adresse complète de l'autorité compétente ou de l'organisme reconnu dûment habilité en vertu des dispositions de la convention)

Caractéristiques du navire

Nom du navire:

Lettres ou numéro distinctifs:

Port d'immatriculation:

Date d'immatriculation:

Jauge brute¹:

Numéro OMI:

Type de navire:

Nom et adresse de l'armateur²:

Il est certifié, aux fins du paragraphe 7 de la norme A5.1.3 de la convention, que:

- a) ce navire a été inspecté, dans la mesure de ce qui est raisonnable et possible, au regard des rubriques énumérées à l'annexe A5-I de la convention, compte tenu de la vérification des éléments spécifiés sous b), c) et d) ci-dessous;
- b) l'armateur a démontré à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu que des procédures adéquates sont mises en œuvre à bord du navire en vue d'assurer la conformité avec les dispositions de la convention;
- c) le capitaine est averti des prescriptions de la convention et des obligations relatives à sa 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.

Le présent certificat est valide jusqu'au sous réserve d'inspections effectuées conformément aux dispositions des normes A5.1.3 et A5.1.4 de la convention.

Date de l'inspection visée au point a) ci-dessus

Etabli à le

Signature du fonctionnaire dûment autorisé ayant établi le présent certificat provisoire
(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

¹ Pour les navires couverts par les dispositions transitoires concernant le jaugeage adoptées par l'OMI, la jauge brute est celle qui est indiquée dans la rubrique OBSERVATIONS du Certificat international de jaugeage des navires (1969). (Article II.1 c) de la convention)

² Armateur désigne le propriétaire du navire ou une autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur 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. (Article II.1 j) de la convention)

ANNEXE A5-III

Eléments généraux sujets à un contrôle détaillé par un fonctionnaire autorisé de l'Etat du port effectuant une inspection au titre de la norme A5.2.1:

Age minimum

Certificat médical

Qualifications des gens de mer

Contrats d'engagement maritime

Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé

Durée du travail ou du repos

Effectifs du navire

Logement

Installations de loisirs à bord

Alimentation et service de table

Santé et sécurité et prévention des accidents

Soins médicaux à bord

Procédures de plainte à bord

Paiement des salaires

ANNEXE B5-I – EXEMPLE DE DÉCLARATION NATIONALE

Voir principe directeur B5.1.3, paragraphe 5

Convention du travail maritime, 2006
Déclaration de conformité du travail maritime – Partie I

(Note: la présente déclaration doit être annexée au certificat de travail maritime du navire)

Délivrée sous l'autorité du: **ministère des Transports maritimes de XXXXX**

Le navire répondant aux caractéristiques suivantes:

Nom du navire	Numéro OMI	Jauge brute

est exploité conformément à la norme A5.1.3 de la convention du travail maritime, 2006.

Le soussigné déclare, au nom de l'autorité compétente susmentionnée, que:

- a) les dispositions de la convention du travail maritime sont pleinement incorporées dans les prescriptions nationales visées ci-dessous;
- b) ces prescriptions nationales sont contenues dans les dispositions nationales auxquelles il est fait référence ci-dessous; des explications concernant la teneur de ces dispositions sont fournies si nécessaire;
- c) les détails de toute disposition équivalente dans l'ensemble applicable en vertu de l'article VI, paragraphes 3 et 4, sont fournis <sous la rubrique correspondante des prescriptions nationales énumérées ci-après> <dans la section prévue à cet effet ci-après> (*biffer la mention inutile*);
- d) toutes dérogations octroyées par l'autorité compétente conformément au titre 3 sont clairement indiquées dans la section prévue à cet effet ci-après; et
- e) les prescriptions relatives à une catégorie spécifique de navires prévues par la législation nationale sont également mentionnées sous la rubrique correspondante.

1. Age minimum (règle 1.1)

Loi maritime no 123 de 1905, telle qu'amendée («Loi»), Chapitre X; Réglementation maritime («Réglementation»), 2006, Règles 1111-1222.

Les âges minima sont ceux énoncés dans la convention.

Le terme «nuit» s'entend de la période comprise entre 21 heures et 6 heures, à moins que le ministère des Transports maritimes (le «ministère») n'en dispose autrement.

L'annexe A donne des exemples de travaux dangereux interdits aux personnes de moins de 18 ans. Dans le cas des navires de charge, aucune personne de moins de 18 ans ne travaille dans les zones indiquées comme dangereuses sur le plan du navire (annexé à la présente déclaration).

2. Certificat médical (règle 1.2)

Loi, Chapitre XI; Réglementation, Règles 1223-1233.

Les certificats médicaux doivent être conformes aux prescriptions de la STCW, lorsqu'elles sont applicables; dans les autres cas, les prescriptions de la STCW sont appliquées avec les ajustements nécessaires.

Les opticiens qualifiés figurant sur la liste approuvée par le ministère peuvent établir des certificats relatifs à l'acuité visuelle.

Les examens médicaux répondent aux prescriptions des directives OIT/OMS mentionnées dans le principe directeur B1.2.1

.....
.....

Déclaration de conformité du travail maritime – Partie II*Mesures adoptées pour assurer la conformité permanente entre deux inspections*

Les mesures ci-après ont été établies par l'armateur dont le nom figure dans le certificat de travail maritime auquel est annexée la présente déclaration pour assurer la conformité permanente entre les inspections:

(Veuillez mentionner ci-dessous les mesures établies pour assurer la conformité à chacun des éléments énoncés dans la partie I)

1. Age minimum (règle 1.1)

La date de naissance de chaque marin est mentionnée à côté de son nom sur le rôle d'équipage.

Le capitaine ou un officier agissant en son nom («l'officier compétent») vérifie le rôle au début de chaque voyage et note la date de cette vérification.
Chaque marin de moins de 18 ans reçoit, au moment de son engagement, une note qui lui interdit de travailler de nuit ou d'effectuer les travaux jugés dangereux énumérés dans l'annexe (voir partie I, section 1) ou tout autre travail dangereux. Cette note prescrit également au marin de consulter l'officier compétent en cas de doute en la matière. L'officier compétent conserve une copie de la note portant la signature du marin au-dessous de la mention «reçu et lu» ainsi que la date du jour de signature.

2. Certificat médical (règle 1.2)

L'officier compétent conserve les certificats médicaux à titre strictement confidentiel, ainsi qu'une liste, élaborée sous sa responsabilité, qui indique pour chaque marin à bord: les fonctions, la date du certificat médical/des certificats médicaux en cours de validité ainsi que l'état de santé indiqué sur le certificat.

En cas de doute quant à l'aptitude du marin à exercer une fonction ou des fonctions particulières, l'officier compétent consulte le médecin traitant du marin ou tout autre praticien qualifié et consigne un résumé de ses conclusions, ainsi que son nom, son numéro de téléphone et la date de la consultation.

.....
.....

Liste des pays signataires pour un traité

Identificateur	Titre Français
7493	CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME, ADOPEE A GENEVE LE 23 FEVRIER 2006 PAR LA CONFERENCE INTERNATIONALE DU TRAVAIL A SA 94 ieme SESSION.
Numéro de référence :	MUL 2013/0009
Type d'Authentification :	<u>Conférence Internationale</u>
Date de signature :	23/02/2006
Entrée en vigueur :	20/08/2013
Date enregistrement O.N.U. :	

Etats / Organisations	Date Authentification	Type de consentement	Date Consentement	Entrée Vigueur locale
AFRIQUE DU SUD		Ratification	20/06/2013	20/06/2014
ALLEMAGNE		Ratification	16/08/2013	16/08/2014
ANTIGUA ET BARBUDA		Ratification	11/08/2011	20/08/2013
ARGENTINE		Ratification	28/05/2014	28/05/2015
AUSTRALIE		Ratification	21/12/2011	20/08/2013
BAHAMAS		Ratification	11/02/2008	20/08/2013
BANGLADESH		Ratification	28/04/2014	28/04/2015
BARBADE		Ratification	20/06/2013	20/06/2014
BELGIQUE		Ratification	20/08/2013	20/08/2014
BERMUDES		Ratification	07/08/2013	07/08/2014
BOSNIE-HERZEGOVINE		Ratification	18/01/2010	20/08/2013
BULGARIE		Ratification	12/04/2010	20/08/2013
BÉNIN		Ratification	13/06/2011	20/08/2013
CAIMANES (ILES)		Ratification	07/08/2013	07/08/2014
CANADA		Ratification	15/06/2010	20/08/2013
CHYPRE		Ratification	20/07/2012	20/08/2013
CONGO (REP. DEMOCRATIQUE)		Ratification	26/03/2014	26/03/2015
CORÉE DU SUD		Ratification	09/01/2014	09/01/2015
CROATIE		Ratification	12/02/2010	20/08/2013
DANEMARK		Ratification	23/06/2011	20/08/2013
ESPAGNE		Ratification	04/02/2010	20/08/2013
FIDJI		Ratification	21/01/2013	21/01/2014
FINLANDE		Ratification	09/01/2013	20/08/2013
FRANCE		Ratification	28/02/2013	28/03/2014
GABON		Ratification	12/05/2011	20/08/2013

Liste des pays signataires pour un traité

Etats / Organisations	Date Authentification	Type de consentement	Date Consentement	Entrée Vigueur locale
GHANA		Ratification	16/08/2013	16/08/2014
GIBRALTAR		Ratification	07/08/2013	07/08/2014
GRECE		Ratification	04/01/2013	04/01/2014
HONGRIE		Ratification	31/07/2013	31/07/2014
IRAN		Ratification	11/06/2014	11/06/2015
ITALIE		Ratification	19/11/2013	19/11/2014
JAPON		Ratification	05/08/2013	05/08/2014
KIRIBATI		Ratification	24/10/2011	20/08/2013
LETTONIE		Ratification	12/08/2011	20/08/2013
LIBAN		Ratification	18/02/2013	18/02/2014
LIBERIA		Ratification	07/06/2006	20/08/2013
LITUANIE		Ratification	20/08/2013	20/08/2014
LUXEMBOURG		Ratification	20/09/2011	20/08/2013
MALAISIE		Ratification	20/08/2013	20/08/2014
MALTE		Ratification	22/01/2013	22/01/2014
MAROC		Ratification	10/09/2012	10/09/2013
MARSHALL (ILES)		Ratification	25/09/2007	20/08/2013
MAURICE		Ratification	30/05/2014	30/05/2015
NICARAGUA		Ratification	20/12/2013	20/12/2014
NIGÉRIA		Ratification	18/06/2013	18/06/2014
NORVEGE		Ratification	10/02/2009	20/08/2013
NOUVELLE-CALÉDONIE		Ratification	28/02/2013	28/02/2014
PALAU		Ratification	29/05/2012	20/08/2013
PANAMA		Ratification	06/02/2009	20/08/2013
PAYS-BAS		Ratification	13/12/2011	20/08/2013
PHILIPPINES		Ratification	20/08/2012	20/08/2013
POLOGNE		Ratification	03/05/2012	20/08/2013
ROYAUME-UNI		Ratification	07/08/2013	07/08/2014
RUSSIE		Ratification	20/08/2012	20/08/2013
SAINT VINCENT ET GRENADE		Ratification	09/11/2010	20/08/2013
SAINT-CHRISTOPHE-ET-NIEVES		Ratification	21/02/2012	20/08/2013
SAMOA AMÉRICAINES		Ratification	21/11/2013	21/11/2014

Liste des pays signataires pour un traité

Etats / Organisations	Date Authentification	Type de consentement	Date Consentement	Entrée Vigueur locale
SERBIE		Ratification	15/03/2013	15/03/2014
SEYCHELLES		Ratification	07/01/2014	07/01/2015
SINGAPOUR		Ratification	15/06/2011	20/08/2013
SUEDE		Ratification	12/06/2012	20/08/2013
SUISSE		Ratification	21/02/2011	20/08/2013
TOGO		Ratification	14/03/2012	20/08/2013
TUVALU		Ratification	16/02/2012	20/08/2013
VIETNAM		Ratification	08/05/2013	08/05/2014

KENNISGEVING (overeenkomstig de paragrafen 2 en 10 van norm A4.5 van het Verdrag)	NOTIFICATION (conformément aux paragraphes 2 et 10 de la norme A4.5 de la Convention)
<p>Het Koninkrijk België heeft gepreciseerd dat het een sociale zekerheidsbescherming aan zeevarenden verschaft voor volgende onderdelen:</p> <ul style="list-style-type: none">1.gezondheidszorg2.werkloosheidsverzekering3.pensioenen4.prestaties inzake arbeidsongevallen5.prestaties inzake beroepsziekten6.kindergeld7.prestaties inzake moederschap8.prestaties inzake invaliditeit9.prestaties inzake langstlevende.	<p>Le Royaume de Belgique a précisé qu'il assure la protection de sécurité sociale aux gens de mer pour les branches suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">1.les soins de santé2.l'assurance chômage3.les pensions4.les prestations en cas d'accidents de travail5.les prestations en cas de maladies professionnelles6.les allocations familiales7.les prestations de maternité8.les prestations d'invalidité9.les prestations de survivant.

OPZEGGINGEN	DENONCIATIONS
Op de datum van inwerkingtreding van het Verdrag betreffende de maritieme arbeid 2006 voor België (20/08/2014) worden volgende verdragen en Protocol als automatisch opgezegd beschouwd, overeenkomstig hun slotbepalingen:	A la date de l'entrée en vigueur de la Convention sur le travail maritime 2006 pour la Belgique(le 20/08/2014), les conventions et le Protocole suivants sont considérés comme dénoncés automatiquement conformément à leurs clauses finales :
Verdrag betreffende de bewijzen van bekwaamheid van officieren, 1936 (Nr. 53) (1)	Convention (nº 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936 (1)
Verdrag betreffende verplichtingen van den reeder in geval van ziekte of ongeval overkomen aan zeelieden, 1936 (Nr. 55) (2)	Convention (nº 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936 (2)
Verdrag betreffende ziekteverzekering van zeelieden, 1936 (Nr. 56) (3)	Convention (nº 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936 (3)
Verdrag betreffende de minimumleeftijd (arbeid op zee) (herzien), 1936 (Nr. 58) (4)	Convention (nº 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936 (4)
Verdrag betreffende de voeding en verzorging (bemanning van schepen), 1946 (Nr. 68) (5)	Convention (nº 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946 (5)
Verdrag betreffende het bekwaamheidsdiploma van scheepskoks, 1946 (Nr. 69) (6)	Convention (nº 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946 (6)
Verdrag betreffende het geneeskundig onderzoek van zeelieden, 1946 (Nr. 73) (7)	Convention (nº 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946 (7)
Verdrag betreffende bewijzen van bekwaamheid van volmatroos, 1946 (Nr. 74) (8)	Convention (nº 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946 (8)
Verdrag betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (herzien), 1949 (Nr. 92) (9)	Convention (nº 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949 (9)
Verdrag betreffende de koopvaardijschepen (minimumnormen), 1976 (Nr. 147) (10)	Convention (nº 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976 (10)
Protocol van 1996 met betrekking tot het verdrag betreffende de koopvaardijschepen (minimumnormen), 1976 (Nr. 147) (11)	Protocole de 1996 relatif à la convention (nº 147) sur la
Verdrag betreffende de arbeidsduur van zeevarenden en de bemanning van schepen, 1996 (Nr. 180) (12).	

	marine marchande (normes minima), 1976 (11)
	Convention (nº 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996. (12)
Op de datum van inwerkingtreding van het Verdrag betreffende de maritieme arbeid 2006 voor België (20/08/2014) houden volgende verdragen op uitwerking te hebben voor België:	A la date de l'entrée en vigueur de la Convention sur le travail maritime 2006 pour la Belgique(le 20/08/2014), les conventions suivantes cesseront de porter effet pour la Belgique :
Verdrag betreffende vergoeding wegens werkloosheid (vergaan of stranden), 1920 (Nr. 8) (13)	Convention (nº 8) sur les indemnités de chômage (naufrage), 1920 (13)
Verdrag betreffende betreffende de bezorging van werk aan zeelieden, 1920 (Nr. 9) (14)	Convention (nº 9) sur le placement des marins, 1920 (14)
Verdrag betreffende het geneeskundig onderzoek der jongelieden (arbeid op zee), 1921 (Nr. 16) (15)	Convention (nº 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921 (15)
Verdrag betreffende het wervingscontract der zeelieden, 1926 (Nr. 22) (16)	Convention (nº 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926 (16)
Verdrag betreffende repatriëring van zeelieden, 1926 (Nr. 23) (17)	Convention (nº 23) sur le rapatriement des marins, 1926 (17)
(1) Zie Belgisch Staatsblad van 14/09/1938 (2) Zie Belgisch Staatsblad van 14/09/1938 (3) Zie Belgisch Staatsblad van 09/09/1949 (4) Zie Belgisch Staatsblad van 14/09/1938 (5) Zie Belgisch Staatsblad van 14/03/1952 en 05/12/1956 (6) Zie Belgisch Staatsblad van 14/03/1952 (7) Zie Belgisch Staatsblad van 14/03/1952 (8) Zie Belgisch Staatsblad van 14/03/1952 (9) Zie Belgisch Staatsblad van 12/10/1962 (10) Zie Belgisch Staatsblad van 26/10/1982 (11) Zie Belgisch Staatsblad van 13/11/2003 (12) Zie Belgisch Staatsblad van 13/11/2003 (13) Zie Belgisch Staatsblad van 29/03/1925 (14) Zie Belgisch Staatsblad van 29/03/1925 (15) Zie Belgisch Staatsblad van 06-07/09/1926 (16) Zie Belgisch Staatsblad van 17/11/1927 (17) Zie Belgisch Staatsblad van 17/11/1927	(1) Voir Moniteur belge du 14/09/1938 (2) Voir Moniteur belge du 14/09/1938 (3) Voir Moniteur belge du 09/09/1949 (4) Voir Moniteur belge du 14/09/1938 (5) Voir Moniteur belge du 14/03/1952 et 05/12/1956 (6) Voir Moniteur belge du 14/03/1952 (7) Voir Moniteur belge du 14/03/1952 (8) Voir Moniteur belge du 14/03/1952 (9) Voir Moniteur belge du 12/10/1962 (10) Voir Moniteur belge du 26/10/1982 (11) Voir Moniteur belge du 13/11/2003 (12) Voir Moniteur belge du 13/11/2003 (13) Voir Moniteur belge du 29/03/1925 (14) Voir Moniteur belge du 29/03/1925 (15) Voir Moniteur belge du 06-07/09/1926 (16) Voir Moniteur belge du 17/11/1927 (17) Voir Moniteur belge du 17/11/1927