

**BELGISCHE SENAAT**


---

**ZITTING 1980-1981**


---



---

17 JULI 1981

---

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

---

**MEMORIE VAN TOELICHTING**

Het Verdrag dat de Regering de eer heeft u ter goedkeuring voor te leggen betreft de minimumnormen die in acht genomen moeten worden op de Koopvaardij schepen; het werd op 29 oktober 1976 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar 62e zitting aangenomen.

Dit verdrag is het belangrijkste dat door de Conferentie, tijdens deze zitting, werd aangenomen.

Het is van toepassing op elk schip dat door de Nationale wetgeving als zeeschip wordt erkend uit hoofde van het Verdrag.

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

Tevens dient elke Lid-Staat die het Verdrag heeft bekrachtigd, zijn onderdanen te waarschuwen voor de problemen die kunnen rijzen bij aanmonstering op schepen van Staten, die onderhavig Verdrag niet hebben bekrachtigd.

Tenslotte bepaalt het Verdrag dat iedere Lid-Staat die het Verdrag heeft bekrachtigd mag overgaan tot de inspectie van

**SENAT DE BELGIQUE**


---

**SESSION DE 1980-1981**


---



---

17 JUILLET 1981

---

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

---

**EXPOSE DES MOTIFS**

La Convention que le Gouvernement a l'honneur de soumettre à votre assentiment concerne les normes minima à observer sur les navires marchands; elle a été adoptée le 29 octobre 1976 par la Conférence internationale du Travail lors de sa 62e session.

Il s'agit de la Convention la plus importante qui a été adoptée par la Conférence, à l'occasion de cette session.

Elle s'applique à tout navire reconnu comme navire de mer aux fins de la Convention, par la législation nationale.

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

De plus, tout Etat membre ayant ratifié la Convention doit informer ses ressortissants des problèmes qui peuvent résulter d'un engagement sur un navire immatriculé dans un Etat qui n'a pas ratifié ladite Convention.

La Convention attribue enfin à chaque Etat membre ayant ratifié la Convention le droit d'inspecter tout navire faisant

elk schip dat in één van zijn havens binnenloopt, wanneer hij een klacht ontvangt of bewijsmateriaal in handen krijgt dat het schip niet beantwoordt aan de in het Verdrag vervatte normen. Er wordt gepreciseerd dat deze « klachten » kunnen uitgaan van een bemanningslid, een beroepsvereniging, een syndicaat of van ieder persoon die belang heeft bij de veiligheid van het schip, of bij de veiligheid en de gezondheid van de bemanning.

In feite gaat het hier om een Verdrag dat in hoofdzaak gericht is tegen de schepen die varen onder wat men noemt de « goedkope vlaggen ». Sommige van deze schepen worden geëxploiteerd op een wijze die nadelig is voor de aangenomsterde bemanning en die bovendien een vorm van oneerlijke concurrentie uitmaakt voor de reders van landen (zoals België) welke gebonden zijn door imperatieve bepalingen inzake veiligheid, arbeidsvoorwaarden en sociale zekerheid.

Ons land beschikt over een arsenaal van maritieme wetten en besluiten die gans het terrein bestrijken dat door het Verdrag wordt bedoeld. In België zijn inderdaad de nodige bepalingen van kracht inzake veiligheid van de scheepvaart, opleiding en vakbekwaamheid van de bemanning en aangepaste sociale zekerheid en moderne arbeidsvoorwaarden.

In dit verband kunnen o.m. geciteerd worden :

- de wet op de veiligheid van de schepen van 5 juni 1972 en de uitvoeringsbesluiten ervan.
- de wet op de arbeid inzake scheepsdienst van 5 juni 1928;
- de collectieve arbeidsovereenkomsten voor zeelieden.

De Belgische wetgeving is derhalve volledig in overeenstemming met de verplichtingen die het aan uw goedkeuring voorgelegd Verdrag inhoudt.

Er dient vermeld te worden dat de administratieve autoriteiten van acht landen van het Noordzeegebied, te weten België, Denemarken, Frankrijk, Noorwegen, Nederland, Bondsrepubliek Duitsland, Verenigd Koninkrijk en Zweden er zich op 2 maart 1978 toe hebben verbonden een gemeenschappelijke houding aan te nemen ten aanzien van schepen die de normen niet in acht nemen welke worden bepaald in de internationale verdragen van de Internationale Arbeidsorganisatie en van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO).

Anderzijds heeft de Raad van de Europese Gemeenschappen bij aanbeveling van 26 juni 1978 met nadruk gevraagd dat de Lid-Staten ten spoedigste bedoeld Verdrag zouden ratificeren. Dit werd reeds gedaan door volgende landen : Denemarken, Finland, Frankrijk, de Bondsrepubliek Duitsland, Griekenland, Nederland, Noorwegen, Spanje, Zweden en het Verenigd Koninkrijk. Aangezien aldus 10 landen hebben geratificeerd en ook de vereiste tonnenmaat is bereikt zal het Verdrag van kracht worden op 28 november 1981.

In het licht van deze gegevens is een onmiddellijke bekrachtiging van het Verdrag nr. 147 ten zeerste aangewezen.

escale dans un de ses ports, lorsqu'il reçoit une plainte ou acquiert la preuve que le navire n'est pas conforme aux normes prévues dans la Convention. Il est précisé que ces « plaintes » peuvent émaner d'un membre de l'équipage, d'une association professionnelle, d'un syndicat ou de toute personne ayant intérêt à la sécurité du navire ou à la sécurité et la santé de l'équipage.

En fait il s'agit ici d'une Convention qui est principalement dirigée contre les navires qui naviguent sous ce que l'on appelle « des pavillons de complaisance ». La façon dont certains de ces navires sont exploités est préjudiciable aux marins enrôlés et constitue également une forme de concurrence malhonnête pour les armateurs de pays (comme la Belgique) qui sont liés par des règles impératives en matière de sécurité, de conditions de travail et de sécurité sociale.

Notre pays dispose d'un arsenal de lois et de règlement maritimes couvrant tout le domaine visé par la Convention. Il existe en effet en Belgique des dispositions appropriées en ce qui concerne la sécurité de la navigation, la formation et la compétence de l'équipage, une sécurité sociale adéquate et des conditions de travail modernes.

A ce propos, il y a lieu de citer :

- la loi sur la sécurité des navires du 5 juin 1972 et ses arrêtés d'exécution;
- la loi sur le travail maritime du 5 juin 1928;
- les conventions collectives de travail pour les marins.

La législation belge est donc complètement conforme aux obligations contenues dans la Convention qui est soumise à votre approbation.

Il faut souligner que le 2 mars 1978, les autorités administratives des huit pays de la région de la mer du Nord, à savoir la Belgique, le Danemark, la France, la Norvège, les Pays-Bas, la République fédérale d'Allemagne, le Royaume-Uni et la Suède se sont engagées à suivre une attitude commune à l'égard des navires où les normes prévues par des conventions internationales de l'Organisation internationale du Travail et de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime ne sont pas respectées (OMCI).

D'autre part, le Conseil des Communautés européennes, par sa recommandation du 26 juin 1978, a demandé avec insistance que les Etats membres ratifient au plus tôt ladite Convention. Les pays suivants l'ont déjà fait : le Danemark, la Finlande, la France, l'Allemagne fédérale, la Grèce, les Pays-Bas, la Norvège, l'Espagne, la Suède et le Royaume-Uni. Etant donné qu'ainsi 10 pays ont ratifié et que le tonnage exigé est également atteint, la Convention entrera en vigueur le 28 novembre 1981.

A la lumière de ce qui précède, la ratification immédiate de la Convention n° 147 par la Belgique est particulièrement indiquée.

Derhalve heeft de Regering de eer u een ontwerp van wet tot goedkeuring van dit Verdrag voor te leggen.

Dit wetsontwerp en deze memorie van toelichting werden gewijzigd ingevolge, de opmerkingen van de Raad van State.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

Ch.-F. NOTHOMB.

*De Minister van Sociale Voorzorg,*

L. DHOORE.

*De Minister van Tewerkstelling en Arbeid,*

R. DEWULF.

*De Minister van Verkeerswezen,*

V. FEAUX.

Dès lors, le Gouvernement a l'honneur de vous soumettre un projet de loi portant approbation de cette Convention.

Ce projet de loi et cet exposé des motifs ont été modifiés suite aux observations du Conseil d'Etat.

*Le Ministre des Affaires étrangères,*

Ch.-F. NOTHOMB.

*Le Ministre de la Prévoyance sociale,*

L. DHOORE.

*Le Ministre de l'Emploi et du Travail,*

R. DE WULF.

*Le Ministre des Communications,*

V. FEAUX.

**ONTWERP VAN WET**

BOUDEWIJN,  
Koning der Belgen,

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

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van Sociale Voorzorg, van Onze Minister van Tewerkstelling en Arbeid en van Onze Minister van Verkeerswezen,

HEBBEN Wij BESLOTEN EN BESLUITEN Wij :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Sociale Voorzorg, Onze Minister van Tewerkstelling en Arbeid en Onze Minister van Verkeerswezen zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

**ARTIKEL 1**

Het Verdrag nr. 147 betreffende minimumnormen op koopvaardij schepen, aangenomen te Genève op 29 oktober 1976 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar tweeënzestigste zitting, zal volkomen uitwerking hebben.

**ART. 2**

Voor de toepassing van het Verdrag wordt als zeeschip beschouwd het vaartuig dat gewoonlijk op zee personen of zaken vervoert, sleepverrichtingen, baggerwerken of enige andere winstgevendende verrichting van scheepvaart uitvoert, of daartoe bestemd is.

De beslissingen bedoeld in artikel 1, 4, c, van het Verdrag worden door de Koning genomen.

Gegeven te Brussel, 16 juli 1981.

BOUDEWIJN.

Van Koningswege :

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

CH.-F. NOTHOMB.

**PROJET DE LOI**

BAUDOUIN,  
Roi des Belges,

*A tous, présents et à venir, SALUT.*

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires étrangères, de Notre Ministre de la Prévoyance sociale, de Notre Ministre de l'Emploi et du Travail et de Notre Ministre des Communications,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires étrangères, Notre Ministre de la Prévoyance sociale, Notre Ministre de l'Emploi et du Travail et Notre Ministre des Communications sont chargés de présenter en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

**ARTICLE 1<sup>er</sup>**

La Convention n° 147 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands, adoptée à Genève le 29 octobre 1976 par la Conférence internationale du Travail lors de sa soixante-deuxième session, sortira son plein et entier effet.

**ART. 2**

Est considéré comme navire de mer, pour l'application de la Convention, tout bâtiment faisant habituellement en mer le transport de personnes ou de choses, le remorquage, le dragage ou toute autre opération lucrative de navigation ou qui y est destiné.

Les décisions prévues à l'article 1<sup>er</sup>, 4, c, de la Convention sont prises par le Roi.

Donné à Bruxelles, le 16 juillet 1981.

BAUDOUIN.

Par le Roi :

*Le Ministre des Affaires étrangères,*

CH.-F. NOTHOMB.

*De Minister van Sociale Voorzorg,*

L. DHOORE.

*Le Ministre de la Prévoyance sociale,*

L. DHOORE.

*De Minister van Tewerkstelling en Arbeid,*

R. DE WULF.

*Le Ministre de L'Emploi et du Travail,*

R. DE WULF.

*De Minister van Verkeerswezen,*

V. FEAX.

*Le Ministre des Communications,*

V. FEAX.

## ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 10e februari 1981 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van het Verdrag nr. 147 betreffende minimumnormen op koopvaardischepen, aangenomen te Genève op 29 oktober 1976 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar tweënzestigste zitting », heeft de 16e maart 1981 het volgend advies gegeven :

## Indieningsbesluit

Het Verdrag waarvoor de instemming van de Wetgevende Kamers wordt gevraagd, heeft onder meer betrekking op de sociale zekerheid (cf. art. 2 a (ii)). Bijgevolg zou ook de Minister van Sociale Voorzorg het wetsontwerp moeten voordragen en medeondertekenen.

Volgens artikel 1, § 2, van het Verdrag waarvoor het ontwerp de instemming van de Wetgevende Kamers wenst te verkrijgen, bepaalt « de nationale wetgeving welke schepen voor de toepassing van dit Verdrag als zeeschepen dienen te worden beschouwd ».

Het verdient aanbeveling dat het wetsontwerp die definitie geeft in een artikel 2.

Het ware logisch, gezien de inhoud van het Verdrag dat de instemmingswet zou verwijzen naar de definitie die van het schip is gegeven in artikel 1, 3°, van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen en die als volgt luidt :

« het vaartuig dat gewoonlijk op zee personen of zaken vervoert, de visvangst bedrijft, sleepverrichtingen, baggerwerken of enige andere winstgevendende verrichting van scheepvaart uitvoert, of dat ertoe bestemd is. »

De gemachtigde ambtenaar heeft zijn instemming betuigd met de keuze van deze definitie.

Anderzijds bepaalt artikel 1, 4, van het Verdrag :

« Dit Verdrag is niet van toepassing op :

...

c) kleine schepen en schepen zoals drijvende boorinstallaties en booreilanden wanneer er niet mee wordt gevaren, waarbij de beslissing welke schepen hieronder vallen dient te worden genomen door het bevoegd gezag in ieder land, in overleg met de meest representatieve organisaties van reders en zeevarenden. »

De ontwerp-wet zou de Koning moeten machtigen tot het nemen van de beslissingen bedoeld in deze bepaling van het Verdrag.

De volgende tekst wordt voorgesteld :

« Artikel 2. — Voor de toepassing van het Verdrag worden als schepen beschouwd de vaartuigen als zodanig omschreven in artikel 1, 3°, van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen.

De beslissingen bedoeld in artikel 1, 4, c, van het Verdrag worden door de Koning genomen. »

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : P. TAPIE, kamervoorzitter,

Ch. HUBERLANT en P. KNAEPEN, staatsraden,  
P. DE VISSCHER en L. MATRAY, assessoren van de afdeling wetgeving,

Mevrouw : J. TRUYENS, griffier.

## AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 10 février 1981, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de la Convention n° 147 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands, adoptée à Genève le 29 octobre 1976 par la Conférence internationale du Travail lors de sa soixante-deuxième session », a donné le 16 mars 1981 l'avis suivant :

## Arrêté royal de présentation

La Convention qui est soumise à l'assentiment des Chambres législatives concerne, notamment, la sécurité sociale (cf. art. 2 a (ii)). En conséquence, le Ministre de la Prévoyance sociale devrait également proposer et contresigner le projet de loi.

Suivant l'article 1<sup>er</sup>, § 2, de la Convention que le projet tend à soumettre à l'assentiment des Chambres législatives : « la législation nationale déterminera quand un navire sera réputé navire de mer aux fins de la présente Convention ».

Il se recommanderait que la loi en projet détermine cette définition dans un article 2.

Il serait logique, étant donné l'objet de la Convention, que la loi d'assentissement se réfère à la définition donnée du navire à l'article 1<sup>er</sup>, 3°, de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, définition qui s'énonce comme suit :

« tout bâtiment faisant habituellement en mer le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage, le dragage ou toute autre opération lucrative de navigation ou qui y est destiné. »

Le fonctionnaire délégué a marqué son accord sur le choix de cette définition.

Par ailleurs, suivant l'article 1<sup>er</sup>, 4 :

« la présente Convention ne s'applique pas :

...

c) aux navires de faible tonnage ni aux navires tels que les plates-formes de forage et d'exploitation quand ils ne sont pas utilisés pour la navigation; la décision relative aux navires qui sont visés par la présente disposition sera prise par l'autorité compétente de chaque pays, en consultation avec les organisations les plus représentatives des armateurs et des gens de mer. »

Il conviendrait que la loi en projet habilite le Roi à prendre les décisions prévues par cette disposition de la Convention.

Le texte suivant est proposé :

« Article 2. — Sont considérés comme navires, pour l'application de la Convention, les bâtiments définis comme tels à l'article 1<sup>er</sup>, 3°, de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires.

Les décisions prévues à l'article 1<sup>er</sup>, 4, c, de la Convention sont prises par le Roi. »

La chambre était composée de :

Messieurs : P. TAPIE, président de chambre,

Ch. HUBERLANT et P. KNAEPEN, conseillers d'Etat,  
P. DE VISSCHER et L. MATRAY, assesseurs de la section de législation,

Madame : J. TRUYENS, greffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de h. P. TAPIE.

Het verslag werd uitgebracht door de h. E. FALMAGNE, auditeur.

*De Griffier,*  
J. TRUYENS.

*De Voorzitter,*  
P. TAPIE.

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

Le rapport a été présenté par M. E. FALMAGNE, auditeur.

*Le Greffier,*  
J. TRUYENS.

*Le Président,*  
P. TAPIE.

(Vertaling)

## Verdrag nr. 147 betreffende minimumnormen op koopvaardij schepen

De Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie,

Bijengeroepen te Genève door de raad van beheer van het Internationaal Arbeidsbureau en aldaar bijeengekomen in haar tweeënzestigste zitting op 13 oktober 1976;

In herinnering brengende de voorzieningen van de Aanbeveling inzake het aannemen van zeelieden (vreemde schepen) 1958 en de Aanbeveling inzake sociale voorwaarden en veiligheid (zeelieden) 1958;

Besloten hebbende tot het aannemen van bepaalde voorstellen met betrekking tot schepen die niet aan bepaalde normen voldoen, in het bijzonder die welke varen onder goedkope vlag, welk onderwerp als vijfde punt op de agenda van de zitting voorkomt;

Vastgesteld hebbende, dat deze voorstellen de vorm van een internationaal Verdrag dienen te krijgen,

aanvaardt heden de negenentwintigste oktober negentienhonderd zeventig het volgende Verdrag, dat kan worden aangehaald als Koopvaardijverdrag (minimumnormen), 1976 :

## ARTIKEL 1

1. Tenzij in dit artikel anders is bepaald, is dit Verdrag van toepassing op elk zeeschip, hetzij in bezit van de overheid, hetzij in particulier bezit, dat voor handelsdoeleinden wordt gebruikt voor het vervoer van goederen of passagiers, dan wel voor enig ander commercieel doel wordt gebezigd.

2. De nationale wetgeving bepaalt welke schepen voor de toepassing van dit Verdrag als zeeschepen dienen te worden beschouwd.

3. Dit Verdrag is van toepassing op zeesleepboten.

4. Dit Verdrag is niet van toepassing op :

a) schepen die hoofdzakelijk worden voortbewogen door middel van zeilen, ongeacht of zij al of niet zijn uitgerust met hulpmotoren;

b) schepen die worden gebruikt voor de visvangst, de walvisvangst of voor soortgelijke doeleinden;

c) kleine schepen en schepen zoals drijvende boorinstallaties en booreilanden wanneer er niet mee wordt gevaren, waarbij de beslissing welke schepen hieronder vallen dient te worden genomen door het bevoegd gezag in ieder land, in overleg met de meest representatieve organisaties van reders en zeevarenden.

5. Niets in dit Verdrag wordt geacht uitbreiding te geven aan de werkingssfeer van de Verdragen, waarnaar wordt verwezen in de Bijlage bij dit Verdrag, of van de bepalingen daarvan.

## ART. 2

Ieder lid dat dit Verdrag bekrachtigt neemt de verplichting op zich om :

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

## Convention n° 147 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands

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 13 octobre 1976, en sa soixante-deuxième session;

Rappelant les dispositions de la recommandation sur l'engagement des gens de mer (navires étrangers), 1958, et de la recommandation sur les conditions de vie, de travail et de sécurité des gens de mer, 1958;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives aux navires où prévalent des conditions inférieures aux normes, en particulier ceux immatriculés sous des pavillons de complaisance, question qui constitue le cinquième 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-neuvième jour d'octobre mil neuf cent soixante-seize, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur la marine marchande (normes minima), 1976 :

ARTICLE 1<sup>er</sup>

1. Sous réserve des dispositions contraires figurant dans le présent article, la présente convention s'applique à tout navire de mer, de propriété publique ou privée, affecté, pour des fins commerciales, au transport de marchandises ou de passagers ou utilisé à d'autres fins commerciales.

2. La législation nationale déterminera quand un navire sera réputé navire de mer aux fins de la présente convention.

3. La présente convention s'applique aux remorqueurs de mer.

4. La présente convention ne s'applique pas :

a) aux navires dont la voile est le principal moyen de propulsion, qu'ils soient ou non équipés d'une machine auxiliaire;

b) aux navires affectés à la pêche, à la chasse à la baleine ou à des opérations similaires;

c) aux navires de faible tonnage ni aux navires tels que les plates-formes de forage et d'exploitation quand ils ne sont pas utilisés pour la navigation; la décision relative aux navires qui sont visés par la présente disposition sera prise par l'autorité compétente de chaque pays, en consultation avec les organisations les plus représentatives des armateurs et des gens de mer.

5. Aucune disposition de la présente convention ne devra être considérée comme étendant le champ d'application des conventions énumérées dans l'annexe à la présente convention ou d'aucune des dispositions de celles-ci.

## ART. 2

Tout membre qui ratifie la présente convention s'engage :

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

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

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

(iii) werk- en leefomstandigheden aan boord, voor zover deze, naar de mening van dat lid, niet vallen onder collectieve arbeidsovereenkomsten of zijn vastgesteld door bevoegde rechterlijke colleges op een wijze die de betrokken reders en zeevarenden gelijkelijk bindt en zich ervan te vergewissen, dat de bepalingen van deze wetgeving wezenlijk gelijkwaardig zijn aan de Verdragen of artikelen van Verdragen waarnaar verwezen wordt in de bijlage bij dit verdrag, voor zover dat lid niet anderszins gehouden is uitvoering te geven aan de betrokken Verdragen;

b) ten aanzien van schepen die teboekgesteld zijn binnen zijn grondgebied op doeltreffende wijze rechtsmacht of toezicht uit te oefenen met betrekking tot :

(i) de veiligheidsnormen, met inbegrip van normen voor de vakbekwaamheid, de werktijden en de samenstelling van de bemanning, zoals voorgeschreven door de nationale wetgeving;

(ii) de maatregelen op het gebied van de sociale zekerheid voorgeschreven door de nationale wetgeving;

(iii) de werk- en leefomstandigheden aan boord, voorgeschreven door de nationale wetgeving, of vastgesteld door bevoegde rechterlijke colleges op een wijze die de betrokken reders en zeevarenden gelijkelijk bindt;

c) zich ervan te vergewissen dat maatregelen voor een doeltreffend toezicht op andere werk- en leefomstandigheden aan boord, voor zover dat lid daarover geen feitelijke zeggenschap uitoefent, worden overeengekomen tussen reders of hun organisaties en organisaties van zeevarenden, opgericht in overeenstemming met de materiële bepalingen van het Verdrag betreffende de vrijheid tot het oprichten van vakverenigingen en de bescherming van het vakverenigingsrecht, 1948, en het Verdrag betreffende het recht zich te organiseren en collectief te onderhandelen, 1949;

d) te waarborgen dat er :

(i) passende procedures bestaan — onder algemeen toezicht van het bevoegd gezag, zo nodig na tripartiet overleg tussen dat gezag en de representatieve organisaties van reders en zeevarenden — voor de aanmontering van zeevarenden op schepen die teboekgesteld zijn binnen zijn grondgebied en voor het onderzoeken van klachten die in dit verband rijzen;

(ii) passende procedures bestaan — onder algemeen toezicht van het bevoegd gezag, zo nodig na tripartiet overleg tussen dat gezag en de representatieve organisaties van reders en zeevarenden — voor het onderzoeken van iedere klacht die wordt ingediend in verband met, en zo mogelijk ten tijde van, de aanmontering binnen zijn grondgebied van zeevarenden van de nationaliteit van dat lid op schepen die zijn teboekgesteld in een ander land, en dat zulk een klacht, evenals iedere klacht die wordt ingediend in verband met, en zo mogelijk ten tijde van, de aanmontering binnen zijn grondgebied van buitenlandse zeevarenden op schepen die zijn teboekgesteld in een ander land, terstond door het bevoegd gezag wordt gemeld aan het bevoegd gezag van het land waar het schip is teboekgesteld, met een afschrift aan de directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau;

e) te waarborgen dat zeevarenden die werkzaam zijn op schepen die binnen zijn grondgebied zijn teboekgesteld, voldoende vakbekwaam of op de juiste wijze opgeleid zijn voor de werkzaamheden waarvoor zij zijn aangenomen, waarbij rekening moet worden gehouden met de aanbeveling betreffende de beroepsopleiding van zeevarenden, 1970;

f) door middel van inspectie of op andere passende wijze te verifiëren dat schepen die binnen zijn grondgebied zijn teboekgesteld, voldoen

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

(ii) un régime approprié de sécurité sociale;

(iii) les conditions d'emploi à bord et les arrangements relatifs à la vie à bord, dans la mesure où, à son avis, ils ne sont pas couverts par des conventions collectives ou déterminés par des tribunaux compétents d'une façon qui lie de la même manière les armateurs et les gens de mer intéressés; et à vérifier que les dispositions d'une telle législation équivalent, dans l'ensemble, aux conventions ou aux articles de conventions auxquels il est fait référence dans l'annexe à la présente convention, pour autant que le membre ne soit pas autrement tenu de donner effet aux conventions en question;

b) à exercer effectivement sa juridiction ou son contrôle sur les navires immatriculés sur son territoire en ce qui concerne :

(i) les normes de sécurité, y compris celles ayant trait à la compétence de l'équipage, à la durée du travail et à son effectif, prescrites par la législation nationale;

(ii) la mise en œuvre du régime de sécurité sociale prescrit par la législation nationale;

(iii) les conditions d'emploi à bord et les arrangements relatifs à la vie à bord prescrits par la législation nationale ou déterminés par des tribunaux compétents d'une façon qui lie de la même manière les armateurs et les gens de mer intéressés;

c) à vérifier que des mesures assurant un contrôle efficace des autres conditions d'emploi à bord et des autres arrangements relatifs à la vie à bord sont, lorsque le membre n'exerce pas de juridiction effective, convenus entre les armateurs ou leurs organisations et des organisations de gens de mer constituées conformément aux dispositions fondamentales de la convention sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948, et de la convention sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949;

d) à faire en sorte :

(i) qu'il existe des procédures adéquates, soumises à la supervision générale de l'autorité compétente et faisant suite, le cas échéant, à des consultations tripartites entre cette autorité et les organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer, concernant le recrutement des gens de mer sur des navires immatriculés sur son territoire et concernant l'examen des plaintes déposées à ce sujet;

(ii) qu'il existe des procédures adéquates, soumises à la supervision générale de l'autorité compétente faisant suite, le cas échéant, à des consultations tripartites entre cette autorité et les organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer concernant l'examen de toute plainte relative à l'engagement et formulée si possible au moment de l'engagement, sur son territoire, de gens de mer de sa propre nationalité sur des navires immatriculés dans un pays étranger et à s'assurer que de telles plaintes, ainsi que toute plainte relative à l'engagement et formulée si possible au moment de l'engagement, sur son territoire, de gens de mer étrangers sur des navires immatriculés dans un pays étranger, soient transmises promptement par l'autorité compétente à l'autorité compétente du pays dans lequel le navire est immatriculé, avec copie au directeur général du Bureau international du Travail;

e) à faire en sorte que les gens de mer engagés sur des navires immatriculés sur son territoire soient convenablement qualifiés ou formés aux fonctions pour lesquelles ils sont recrutés, compte tenu de la recommandation sur la formation professionnelle des gens de mer, 1970;

f) à vérifier par des inspections ou par d'autres moyens appropriés que les navires immatriculés sur son territoire sont conformes aux

aan de van toepassing zijnde en in werking getreden Internationale Arbeidsverdragen die het heeft bekrachtigd, aan de krachtens subparagraaf *a* van dit artikel vereiste wetgeving en — voor zover van toepassing krachtens de nationale wetgeving — aan hierop betrekking hebbende collectieve arbeidsovereenkomsten;

g) een officieel onderzoek in te stellen naar alle ernstige zeevaartongevallen waarbij binnen zijn grondgebied teboekgestelde schepen zijn betrokken, in het bijzonder die welke letsel en/of de dood ten gevolge hebben; het eindrapport van zulk een onderzoek dient in de regel openbaar te worden gemaakt.

## ART. 3

Ieder lid dat dit verdrag heeft bekrachtigd, dient voor zover mogelijk zijn onderdanen te wijzen op de problemen die kunnen rijzen bij het aanmonteren op een schip dat is teboekgesteld in een Staat die het Verdrag niet heeft bekrachtigd, totdat het zekerheid heeft verkregen dat normen worden toegepast die gelijkwaardig zijn aan de normen die in dit verdrag zijn vastgesteld. Daartoe strekkende maatregelen van de Staat die het verdrag bekrachtigt mogen niet strijdig zijn met het beginsel van het vrije verkeer van arbeidskrachten, zoals bepaald in de Verdragen waarbij de desbetreffende twee Staten eventueel partij zijn.

## ART. 4

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

2. Bij het nemen van zulke maatregelen dient het lid onmiddellijk de dichtstbijzijnde maritieme, consulaire of diplomatieke vertegenwoordiger van de vlaggestaat in kennis te stellen en dient het zo mogelijk, deze vertegenwoordiger hierbij aanwezig te doen zijn. De Lid-Staat mag het schip niet onnodig vasthouden of ophouden.

3. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder « klacht » verstaan inlichtingen, verstrekt door een lid van de bemanning, een vereniging van beroepsbeoefenaars, een vereniging, een vakbond of, in het algemeen, een ieder die belang heeft bij de veiligheid van het schip, mede waar het de gevaren voor de veiligheid of voor de gezondheid van de bemanning betreft.

## ART. 5

1. Dit Verdrag kan worden bekrachtigd door leden die :

a) partij zijn bij het Internationale Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1960, of het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, of enig Verdrag ter herziening van deze verdragen; en

b) partij zijn bij het Internationale Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, 1966, of enig Verdrag ter herziening van dat Verdrag; en

c) partij zijn bij of de bepalingen ten uitvoer hebben gelegd van de Voorschriften ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1960, of het Verdrag inzake de internationale voorschriften ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, of enig Verdrag ter herziening van deze internationale instrumenten.

conventions internationales du travail applicables en vigueur qu'il a ratifiées, à la législation requise par l'alinéa *a* du présent article et, dans la mesure où, compte tenu de la législation nationale, on le considère approprié, aux conventions collectives;

g) à faire une enquête officielle sur tous les accidents maritimes graves impliquant des navires immatriculés sur son territoire, notamment lorsqu'il y a eu blessure ou perte de vie humaine, le rapport final de cette enquête devant normalement être rendu public.

## ART. 3

Tout membre qui a ratifié la présente convention informera, dans la mesure du possible, ses ressortissants des problèmes qui peuvent résulter d'un engagement sur un navire immatriculé dans un Etat qui n'a pas ratifié ladite convention, jusqu'à ce qu'il ait acquis la conviction que des normes équivalentes à celles fixées par cette convention sont appliquées. Les mesures prises à cet effet par l'Etat qui ratifie la présente convention ne devront pas être en contradiction avec le principe de libre circulation des travailleurs stipulé par les traités auxquels ces deux Etats peuvent être parties.

## ART. 4

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

2. En prenant de telles mesures, le membre devra en informer immédiatement le plus proche représentant maritime, consulaire ou diplomatique de l'Etat du pavillon et demander à ce représentant d'être présent si possible. Il ne devra pas retenir ou retarder indûment le navire.

3. Aux fins du présent article, on entend par « plainte » toute information soumise par un membre de l'équipage, 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 relatifs à la sécurité ou à la santé de son équipage.

## ART. 5

1. La présente convention est ouverte à la ratification des membres qui sont parties aux instruments internationaux énumérés ci-après ou, en ce qui concerne ceux visés à l'alinéa *c*), en ont mis en application les dispositions :

a) la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1960, ou la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974, ou toute convention révisant ces deux conventions;

b) la Convention internationale sur les lignes de charge, 1966, ou toute convention la révisant;

c) les règles internationales pour prévenir les abordages en mer de 1960, ou la Convention sur les règles internationales pour prévenir les abordages en mer, 1972, ou toute convention révisant ces instruments internationaux.

2. Dit verdrag kan voorts worden bekrachtigd door elk lid dat bij de bekrachtiging de verplichting op zich neemt te voldoen aan de vereisten, waarvan bekrachtiging afhankelijk is gesteld door het eerste lid van dit artikel en waaraan nog niet is voldaan.

3. De officiële bekrachtigingen van dit Verdrag worden medegedeeld aan de directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau en door hem geregistreerd.

#### ART. 6

1. Dit verdrag is slechts bindend voor die leden van de Internationale Arbeidsorganisatie, die hun bekrachtigingen door de directeur-generaal hebben doen registreren.

2. Het treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop de bekrachtigingen zijn geregistreerd van tenminste tien leden die tezamen een aandeel hebben van 25 pct. in het wereld bruto register tonnage.

3. Vervolgens treedt dit verdrag voor elk lid in werking twaalf maanden na de datum waarop zijn bekrachtiging is geregistreerd.

#### ART. 7

1. Ieder lid dat dit verdrag heeft bekrachtigd, kan het opzeggen na afloop van een termijn van tien jaren na de datum van zijn inwerkingtreding door middel van een aan de directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau gerichte en door deze geregistreeerde verklaring. De opzegging wordt eerst van kracht een jaar nadat zij is geregistreerd.

2. Ieder lid dat dit verdrag heeft bekrachtigd en binnen een jaar na afloop van de termijn van tien jaren, bedoeld in het vorige lid, geen gebruik maakt van de bevoegdheid tot opzegging, voorzien in dit artikel, is voor een nieuwe termijn van tien jaren gebonden en kan daarna dit verdrag opzeggen na afloop van elke termijn van tien jaren onder de voorwaarden voorzien in dit artikel.

#### ART. 8

1. De directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau stelt alle leden van de Internationale Arbeidsorganisatie in kennis van de registratie van alle bekrachtigingen en opzeggingen die hem door de leden van de organisatie zijn medegedeeld.

2. Indien de voorwaarden als voorzien in voorgaand artikel 6, tweede lid, zijn vervuld, vestigt de directeur-generaal de aandacht van de leden van de organisatie op de datum waarop het Verdrag in werking zal treden.

#### ART. 9

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

#### ART. 10

De raad van beheer van het Internationaal Arbeidsbureau brengt, telkens wanneer deze dit noodzakelijk acht, aan de algemene conferentie verslag uit over de toepassing van dit verdrag en onderzoekt of het wenselijk is de gehele of gedeeltelijke herziening van dit verdrag op de agenda van de conferentie te plaatsen.

2. La présente convention est en outre ouverte à la ratification de tout membre qui s'engage, lors de ladite ratification, à satisfaire aux conditions auxquelles le paragraphe précédent subordonne la ratification et qu'il ne remplit pas encore.

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

#### ART. 6

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

2. Elle entrera en vigueur douze mois après la date à laquelle les ratifications d'au moins dix membres ayant ensemble un tonnage brut de 25 p.c. de la flotte marchande mondiale auront été enregistrées.

3. Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque membre douze mois après la date où sa ratification aura été enregistrée.

#### ART. 7

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

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

#### ART. 8

1. Le directeur général du Bureau international du Travail notifiera à tous les membres de l'Organisation internationale du Travail l'enregistrement de toutes les ratifications et dénonciations qui lui seront communiquées par les membres de l'organisation.

2. Quand les conditions énoncées à l'article 6, paragraphe 2, ci-dessus, auront été remplies, le directeur général appellera l'attention des membres de l'organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur.

#### ART. 9

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

#### ART. 10

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

## ART. 11

1. Indien de conferentie een nieuw verdrag aanneemt, houdende gehele of gedeeltelijke herziening van dit verdrag, zal tenzij het nieuwe verdrag anders bepaalt:

a) Bekrachtiging door een lid van het nieuwe verdrag, houdende herziening, *ipso jure* onmiddellijke opzegging van het onderhavige verdrag ten gevolge hebben, niettegenstaande het bepaalde in artikel 7, onder voorbehoud evenwel, dat het nieuwe verdrag, houdende herziening, in werking is getreden;

b) Met ingang van de datum, waarop het nieuwe verdrag, houdende herziening, in werking is getreden, het onderhavige verdrag niet langer door de leden kunnen worden bekrachtigd.

2. Het onderhavige verdrag blijft in elk geval naar vorm en inhoud van kracht voor de leden die het hebben bekrachtigd en die het nieuwe verdrag, houdende herziening, niet bekrachtigen.

## ART. 12

De Engelse en de Franse tekst van dit verdrag zijn gelijkelijk gezaghebbend.

De voorgaande tekst is de authentieke tekst van het Verdrag, naar behoren aangenomen door de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie tijdens haar tweënzestigste zitting, welke werd gehouden te Genève en voor gesloten werd verklaard op negenen-twintig oktober 1976.

TEN BLIJKE WAARVAN wij onze handtekening hebben geplaatst op de elfde november 1976:

*De Voorzitter van de Conferentie,*

MODOLV HAREIDE.

*De Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau,*

FRANCIS BLANCHARD.

## ART. 11

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

a) La ratification par un membre de la nouvelle convention portant révision entraînerait de plein droit, nonobstant l'article 7 ci-dessus, dénonciation immédiate de la présente convention sous réserve que la nouvelle convention portant révision soit entrée en vigueur;

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

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

## ART. 12

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

Le texte qui précède est le texte authentique de la Convention dûment adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail dans sa soixante-deuxième session qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 29 octobre 1976.

EN FOI DE QUOI ont apposé leurs signatures, ce onzième jour de novembre 1976:

*Le Président de la Conférence,*

MODOLV HAREIDE.

*Le Directeur général du Bureau international du Travail,*

FRANCIS BLANCHARD.

## BIJLAGE

Verdrag betreffende de minimumleeftijd, 1973 (nr. 138) (nog niet bekrachtigd door België) of (herzien) Verdrag betreffende de minimumleeftijd (arbeid op zee), 1936 (nr. 58) (*Belgisch Staatsblad* van 14 september 1938) of Verdrag betreffende de minimumleeftijd (arbeid op zee), 1920 (nr. 7) (*Belgisch Staatsblad* van 29 maart 1925);

Verdrag betreffende aansprakelijkheid van reders (ziekte en ongeval zeelieden), 1936 (nr. 55) (*Belgisch Staatsblad* van 14 september 1938) of

Verdrag betreffende ziekteverzekering van zeelieden, 1936 (nr. 56) (*Belgisch Staatsblad* van 9 september 1949), of

Verdrag betreffende geneeskundige verzorging en uitkeringen bij ziekte, 1969 (nr. 130) (nog niet bekrachtigd door België);

Verdrag betreffende het geneeskundig onderzoek (zeelieden), 1946 (nr. 73) (*Belgisch Staatsblad* van 14 maart 1952);

Verdrag betreffende het voorkomen van ongevallen (zeevarenden), 1970 (nr. 134) (art. 4 en 7) (nog niet bekrachtigd door België);

Verdrag betreffende huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (herzien), 1949 (nr. 92) (*Belgisch Staatsblad* van 12 oktober 1962);

Verdrag betreffende de voeding en de daarmee verband houdende verzorging (bemanning van schepen), 1946 (nr. 68) (art. 5) (*Belgisch Staatsblad* van 14 maart 1952);

Verdrag betreffende de minimumeisen van beroepsbekwaamheid van kapiteins en officieren ter koopvaardij, 1936 (nr. 53) (art. 3 en 4) \* (*Belgisch Staatsblad* van 14 september 1938);

Verdrag betreffende de arbeidsovereenkomst van zeelieden, 1926 (nr. 22) (*Belgisch Staatsblad* van 13 april 1928);

Verdrag betreffende repatriëring van schepelingen, 1926 (nr. 23) (*Belgisch Staatsblad* van 17 november 1927);

Verdrag betreffende de vrijheid tot het oprichten van vakverenigingen en de bescherming van het vakverenigingsrecht, 1948 (nr. 87) (*Belgisch Staatsblad* van 16 januari 1952);

Verdrag betreffende het recht zich te organiseren en collectief te onderhandelen, 1949 (nr. 98) (*Belgisch Staatsblad* van 30 december 1953).

\* In gevallen waarbij het bestaande stelsel van een Staat voor het verlenen van diploma's en bewijzen van bekwaamheid afbreuk zou worden gedaan als gevolg van moeilijkheden bij een strikte toepassing van de desbetreffende normen van het Verdrag betreffende de minimumeisen van beroepsbekwaamheid van kapiteins en officieren ter koopvaardij, 1936, dient het principe van wezenlijke gelijkwaardigheid te worden toegepast opdat geen strijdigheid ontstaat met de in die Staat bestaande regelingen voor het verlenen van diploma's.

## ANNEXE

Convention (n° 138) (pas encore ratifiée par la Belgique) sur l'âge minimum, 1973, ou convention (n° 58) (*Moniteur belge* du 14 septembre 1938) sur l'âge minimum (travail maritime), révisée, 1936, ou convention (n° 7) (*Moniteur belge* du 29 mars 1925) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920;

Convention (n° 55) (*Moniteur belge* du 14 septembre 1938) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936, ou

Convention (n° 56) (*Moniteur belge* du 9 septembre 1949) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936, ou

Convention (n° 130) (pas encore ratifiée par la Belgique) concernant les soins médicaux et les indemnités de maladie, 1969;

Convention (n° 73) (*Moniteur belge* du 14 mars 1952) sur l'examen médical des gens de mer, 1946;

Convention (n° 134) (pas encore ratifiée par la Belgique) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970 (art. 4 et 7);

Convention (n° 92) (*Moniteur belge* du 12 octobre 1962) sur le logement des équipages (révisée), 1949;

Convention (n° 68) (*Moniteur belge* du 14 mars 1952) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946 (art. 5);

Convention (n° 53) (*Moniteur belge* du 14 septembre 1938) sur les brevets de capacité des officiers, 1936 (art. 3 et 4)\*;

Convention (n° 22) (*Moniteur belge* du 13 avril 1928) sur le contrat d'engagement des marins, 1926;

Convention (n° 23) (*Moniteur belge* du 17 novembre 1927) sur le rapatriement des marins, 1926;

Convention (n° 87) (*Moniteur belge* du 16 janvier 1952) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948;

Convention (n° 98) (*Moniteur belge* du 30 décembre 1953) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949.

\* Au cas où le strict respect des normes pertinentes de la Convention sur les brevets de capacité des officiers, 1936, poserait des problèmes susceptibles de porter préjudice aux systèmes et aux procédures établis par un Etat pour l'octroi des brevets de capacité, le principe d'équivalence d'ensemble s'appliquera afin qu'il n'y ait pas conflit avec les arrangements pris par cet Etat dans ce domaine.