

**PARLEMENT DE LA REGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE**

SESSION ORDINAIRE 2012-2013

5 JUIN 2013

**PROJET D'ORDONNANCE**

**portant assentiment à :**

**la Convention du travail maritime,  
adoptée à Genève le 23 février 2006  
par la Conférence internationale du Travail  
au cours de sa nonante-quatrième session  
(maritime)**

**Exposé des motifs**

**1. Contexte de la Convention du travail maritime**

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

Depuis 1920, l'OIT a adopté 68 conventions et recommandations dans le domaine du travail maritime abordant des thèmes tels que le recrutement et le placement, l'âge minimum, la durée du travail, la sécurité, la santé et le bien-être, l'inspection du travail et la sécurité sociale.

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2012-2013

5 JUNI 2013

**ONTWERP VAN ORDONNANTIE**

**houdende instemming met :**

**het Verdrag betreffende Maritieme Arbeid,  
goedgekeurd te Genève op 23 februari 2006  
door de Internationale Arbeidsconferentie  
tijdens haar vierennegentigste  
(maritieme) zitting**

**Memorie van toelichting**

**1. Context van het Verdrag betreffende Maritieme Arbeid**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'élaboration de la Convention a obligé à réactualiser la quasi-totalité des instruments du travail maritime qui se trouvent désormais réunis en un seul et même texte dont la

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

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

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

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

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

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

Deze procedure zal de schepen van de Lidstaten die de minimumvoorschriften van het Verdrag niet naleven, bestraffen.

De goedkeuring van het Verdrag heeft geleid tot de verplichting om haast alle instrumenten van de maritieme arbeid te updaten; deze worden voortaan ondergebracht in

structure est nouvelle et qui consolide le droit international applicable.

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

La Convention du travail maritime de 2006 a été conçue pour devenir le « quatrième pilier » de la réglementation internationale du secteur maritime, en complément des conventions fondamentales de l'Organisation maritime internationale (OMI), à savoir la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (SOLAS), la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW), et la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78).

Actuellement, la Convention du travail maritime a été ratifiée par 32 Etats. Ayant été ratifiée par le 30<sup>e</sup> Etat le 20 août 2012, elle entrera en vigueur le 20 août 2013. Cela signifie qu'à partir de cette date, les navires battant pavillon belge et faisant relâche dans le port d'un Etat ayant ratifié la Convention pourront être soumis à un contrôle au regard des exigences de cette Convention.

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

## 2. Contexte européen

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

En ce qui concerne une série de questions couvertes par la Convention du travail maritime, une grande partie de l'acquis communautaire découle des articles 48, 91, 153 et 154 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). Les conditions de travail, l'égalité et la non-discrimination, la protection de la santé, les soins médicaux, la prévention des accidents, le bien-être, le contrôle par l'Etat du port et l'application des dispositions relatives à la durée

één enkele tekst met een nieuwe structuur die het toepasbaar internationaal recht consolideert.

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

Het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 werd ontworpen om de « vierde pijler » te worden van de internationale reglementering van de maritieme sector, ter aanvulling van de fundamentele verdragen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), namelijk het Internationaal Verdrag uit 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, zoals gewijzigd (SOLAS), het Internationaal Verdrag voor zeevarenden van 1978 betreffende opleiding, diplomering en wachtdienst, zoals gewijzigd (STCW), en het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL 73/78).

Het Verdrag betreffende maritieme arbeid is tot op heden door 32 Staten bekrachtigd. Vermits de bekrachtiging door de 30<sup>ste</sup> Staat plaatsvond op 20 augustus 2012, zal het Verdrag in werking treden op 20 augustus 2013. Dit betekent dat vanaf laatstgenoemde datum schepen die onder Belgische vlag varen gecontroleerd kunnen worden wat betreft de vereisten die het Verdrag oplegt wanneer ze een haven aandoen in een Staat die het Verdrag heeft bekrachtigd.

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

## 2. Europese context

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

Wat een reeks problemen betreft die aan bod komen in het Verdrag betreffende maritieme arbeid, vloeit een groot deel van de communautaire verworvenheden voort uit de artikelen 48, 91, 153 en 154 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU). De werkomstandigheden, de gelijkheid en de non-discriminatie, de bescherming van de gezondheid, de medische zorgen, de preventie van ongevallen, het welzijn, de controle door de

du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports communautaires sont autant de domaines dans lesquels l'Union européenne exerce sa compétence. Il convient de noter que certains domaines couverts par la Convention (logement, recrutement, agences de placement, etc.) ne sont régis par aucune législation communautaire particulière.

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

Par ailleurs, le 12 novembre 2007, les partenaires sociaux européens du secteur de l'industrie maritime ont signé un accord conjoint sur les normes du travail maritime qui vise à introduire dans le droit communautaire certaines dispositions de la Convention du travail maritime. Conscient des enjeux importants de la Convention pour l'avenir du secteur maritime européen et mondial, le Conseil a adopté le 16 février 2009 la Directive 2009/13/CE portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la Convention du travail maritime, 2006, et modifiant la Directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer.

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

### 3. Examen de la Convention

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

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

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

havenstaat en de toepassing van de bepalingen inzake de arbeidsduur van de zeevarenden aan boord van de schepen die een tussenstop maken in havens van de Unie zijn allemaal domeinen waarop de Europese Unie haar bevoegdheid uitoefent. Er dient gezegd dat sommige domeinen die aan bod komen in het Verdrag (huisvesting, aanwerving, plaatsingsagentschappen, enz.), niet worden geregeld door één bepaalde wetgeving van de Unie.

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

Bovendien, op 12 november 2007, hebben de Europese sociale partners van de sector van de maritieme nijverheid een gezamenlijk akkoord ondertekend over de normen voor maritieme arbeid dat tot doel heeft een aantal bepalingen van het Verdrag betreffende maritieme arbeid op te nemen in het Europees recht. De Raad is zich bewust van de belangrijke uitdagingen van het Verdrag voor de toekomst van de Europese en mondiale maritieme nijverheid en heeft op 16 februari 2009 de Richtlijn 2009/13/EG goedgekeurd tot tenuitvoerlegging van de overeenkomst tussen de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) inzake het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 en tot wijziging van Richtlijn 1999/63/EG van de Raad van 21 juni 1999 inzake de overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden.

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

### 3. Onderzoek van het Verdrag

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Titel 3 : Huisvesting, recreatievoorzieningen, voeding en catering.

Titel 4 : Bescherming van de gezondheid, medische zorg, welzijn en bescherming inzake sociale zekerheid.

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

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

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

### 3.1. Examen des articles de la Convention

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

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

L'article I<sup>er</sup> énonce aussi l'obligation générale pour les Membres de coopérer entre eux pour assurer l'application effective et le plein respect de la Convention.

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

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

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

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

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

### 3.1. Onderzoek van de artikelen van het Verdrag

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

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

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

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

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

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

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

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

- aux bâtiments qui naviguent exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire;
- aux navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et aux navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques;
- aux navires de guerre et aux navires de guerre auxiliaires.

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

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

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

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

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

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

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

- schepen die uitsluitend varen op binnenwateren of in water binnen of in de nabije omgeving van beschutte wateren of zones waar een havenreglement van toepassing is;
- schepen die worden ingezet voor visvangst of een gelijkwaardige activiteit of schepen die traditioneel gebouwd zijn zoals dhows en jonken;
- oorlogsschepen en hulpoorlogsschepen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le paragraphe 4 inclut la définition du concept « équivalent dans l'ensemble ». Une disposition nationale prescrivant des modalités d'application différentes de celles énon-

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

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

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

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

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

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

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

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

Paragraaf 4 bevat de definitie van het concept « over het algemeen genomen gelijkwaardig ». Een nationale bepaling die de toepassingsvoorwaarden voorschrijft die ver-



cées dans la partie A du code sera réputée « équivalente dans l'ensemble » si le Membre concerné « vérifie » que la législation pertinente ou une autre mesure d'application « favorise la pleine réalisation de l'objectif et du but général de la disposition ou des dispositions concernées de la partie A du code » et « donne effet à la disposition ou aux dispositions concernées de la partie A du code ».

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

L'article VIII prévoit l'entrée en vigueur de la Convention 12 mois après avoir été ratifiée par 30 Etats Membres de l'OIT représentant au total au moins 33 pour cent du tonnage brut mondial. Par la suite, un Membre qui déposera son instrument de ratification devra appliquer la Convention 12 mois après l'enregistrement.

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

L'article X contient la liste des conventions adoptées depuis 1920 qui seront révisées par le nouvel instrument.

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

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

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

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

schillend zijn van de voorschriften die zijn opgenomen in deel A van de code, zal als « over het geheel genomen gelijkwaardig » worden beschouwd als het betrokken Lid « verifieert » dat de relevante wetgeving of een andere toepassingsmaatregel « de volledige verwezenlijking bevordert van het doel en van de algemene doelstelling van de betrokken bepaling of bepalingen uit deel A van de code » en « uitvoering geeft aan de betrokken bepaling of bepalingen uit deel A van de code ».

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

Artikel VIII bepaalt dat het Verdrag in werking treedt 12 maanden nadat de bekrachtiging werd geregistreerd van 30 Leden van de IAO die in totaal minstens 33 procent van de bruto tonnage op wereldvlak vertegenwoordigen. Vervolgens wordt dit Verdrag voor ieder Lid van kracht 12 maanden na de datum waarop zijn bekrachtiging is geregistreerd.

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

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

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

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

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

Artikel XIII nodigt de Raad van beheer van het Internationaal Arbeidsbureau ertoe uit een speciale tripartite commissie op te richten. De opdracht van deze commissie zal erin bestaan de toepassing van het Verdrag te onderzoeken; ze zal een aantal specifieke functies krijgen met betrekking tot de versnelde of vereenvoudigde amendementprocedure. Ze zal bestaan uit twee vertegenwoordigers aangewezen door de regering van elk van de Lidstaten en uit vertegenwoordigers van de reders en zeevarenden.

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

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

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

Les procédures de modification simplifiées de la Convention du travail maritime prévoient la possibilité pour un État d'exprimer son opposition à une certaine modification afin que celle-ci n'entre pas en vigueur vis-à-vis de cet État. Sur ce point, il convient pourtant de préciser que cette possibilité d'opposition à une modification sert surtout à empêcher qu'une modification adoptée entre en vigueur vis-à-vis de n'importe quel État, dans les cas où l'application de la prescription modifiée entraînerait des difficultés pratiques insurmontables. Dans ces cas, un nombre prédéfini et substantiel d'États doivent s'opposer à la modification. En dehors de cela, l'opposition par un État isolé a seulement un caractère théorique. Vu le contexte international du transport maritime, il n'est pas souhaitable, sans motifs impérieux, de porter préjudice à l'uniformité juridique internationale, offerte par la Convention du travail maritime. En outre, les navires battant le pavillon d'un État qui n'approuve pas certaines modifications devront malgré tout se conformer, en pratique, à cette prescription modifiée étant donné qu'ils font des voyages internationaux et qu'ils font relâche dans des ports d'autres États qui ont accepté cette modification.

### 3.2. Examen des règles et du code

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

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

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

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

De vereenvoudigde wijzigingsprocedures van het Verdrag betreffende maritieme arbeid voorzien in de mogelijkheid voor een Staat om verzet aan te tekenen tegen een bepaalde wijziging zodat deze niet voor die Staat in werking treedt. Op dit punt verdient het echter gepreciseerd te worden dat dergelijke mogelijkheid van verzet tegen een wijziging eerder de bedoeling heeft om in gevallen waar het blijkt dat de toepassing van een gewijzigde regel onoverkomelijke praktische problemen met zich mee zou brengen, alsnog te beletten dat de aangenomen wijziging in werking zou treden voor om het even welke Staat. Daarbuiten heeft het verzet door een afzonderlijke Staat enkel een theoretische aard. Gezien het internationale karakter van het maritiem vervoer is het niet wenselijk om zonder zeer gegronde reden afbreuk te doen aan de internationale juridische uniformiteit die door het Verdrag betreffende maritiem arbeid wordt geboden. Bovendien zouden in de praktijk de schepen die de vlag voeren van een Staat die bepaalde wijzigingen niet aanvaardt toch dat gewijzigde voorschrift moeten naleven omdat ze internationale reizen maken en havens aandoen van andere Staten die de betrokken wijziging wel hebben aanvaard.

### 3.2. Onderzoek van de regels en van de code

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

### 3.2.1. Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire – Titre 1<sup>er</sup>

Le Titre 1<sup>er</sup> énonce les normes minimales devant être respectées avant qu'un marin puisse travailler à bord d'un navire.

La règle 1.1 prévoit qu'il doit avoir un âge minimum pour tout type de travail en mer qui ne peut être inférieur à 16 ans. Un âge minimum supérieur est exigé dans certains cas.

La norme A1.1 prévoit l'interdiction du travail de nuit aux gens de mer de moins de 18 ans. Une dérogation au principe d'interdiction de travail de nuit des mineurs peut être accordée dans les cas restreint prévus par la Convention.

L'emploi de jeunes de moins de 18 ans est interdit lorsque le travail risque de compromettre leur santé ou leur sécurité.

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

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

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

Les Régions sont compétentes pour le placement des marins et l'organisation des bureaux privés pour le placement spécialisés dans le secteur nautique (paragraphe 1<sup>er</sup>, 2, 3, 5 et 7 de la norme A1.4).

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

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

La norme A1.4 établit une distinction entre services publics et services privés. Le paragraphe 1<sup>er</sup> dispose que les

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

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

Regel 1.1 bepaalt dat er een minimumleeftijd moet zijn voor alle soorten maritiem werk; deze minimumleeftijd bedraagt 16 jaar. Een hogere minimumleeftijd is vereist in sommige gevallen.

De norm A1.1 voorziet in een verbod op nachtwerk voor zeevarenden jonger dan 18 jaar. Een afwijking van het beginsel van het verbod op nachtwerk kan worden toegelaten in de strikte gevallen die worden bepaald door het Verdrag.

De tewerkstelling van –18-jarigen is verboden, wanneer het werk hun gezondheid of hun veiligheid kan schaden.

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

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

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

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

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

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

De norm A1.4 legt een onderscheid vast tussen overheidsdiensten en privédiensten. Paragraaf 1 bepaalt dat

services publics doivent être gérés de façon à protéger et promouvoir les droits des gens de mer en matière d'emploi.

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

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

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

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

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

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

### 3.2.2. Conditions d'emploi – Titre 2

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

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

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

La règle 2.3 traite de la durée du travail et du repos des gens de mer. Les Etats membres doivent fixer un nombre

de overheidssdiensten zodanig moeten worden beheerd dat de rechten van zeevarenden inzake werkgelegenheid beschermd en ondersteund worden.

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

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

Paragraaf 5 vermeldt de minimumvoorschriften die van toepassing zijn op de reglementeringssystemen van de privé-diensten.

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

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

De Belgische reglementering is conform de bepalingen van regel 1.4.

### 3.2.2. Arbeidsvoorwaarden – Titel 2

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

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

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

Regel 2.3 betreft de arbeids- of rustduur van de zeevarenden. De Lidstaten moeten een maximaal aantal arbeids-

maximal d'heures de travail ou un nombre minimal d'heures de repos sur une période donnée conformément aux dispositions du code.

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

La règle 2.5 traite du rapatriement des gens de mer.

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

La règle 2.7 porte sur les effectifs. Tout navire auquel s'applique la Convention doit avoir à son bord un équipage suffisant en nombre et en qualité pour garantir la sécurité, l'efficacité et la sûreté de son exploitation. Les effectifs des navires seront déterminés en tenant compte de la nécessité d'éviter une durée de travail excessive, d'assurer un repos suffisant et de limiter la fatigue des gens de mer.

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

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

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

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

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

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

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

uren of een minimum aantal rusturen bepalen over een conform de bepalingen van de code bepaalde periode.

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

Regel 2.5 betreft de repatriëring van zeevarenden.

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

Regel 2.7 betreft de bemanning. Elk schip waarop het Verdrag van toepassing is moet over een bemanning beschikken die groot genoeg is om de veiligheid, doeltreffendheid en beveiliging van de exploitatie te garanderen. De bemanning van schepen moeten worden vastgelegd waarbij er moet worden voor gewaakt excessieve arbeidstijden te vermijden, voldoende rust te garanderen en vermoeidheid te vermijden.

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

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

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

### 3.2.3. Huisvesting, vrije tijd, voeding en catering – Titel 3

De bepalingen van regel 3.1 betreffende huisvesting en vrije tijd zijn zeer gedetailleerd en uiterst technisch en omvatten tal van voorschriften m.b.t. het technische of structurele ontwerp van vaartuigen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 3.2.5. Conformité et mise en application des dispositions – Titre 5

Le titre 5, porte sur le respect et la mise en application des dispositions de la présente Convention et traite ainsi des obligations qui incombent aux Membres ayant ratifié la Convention en application de l'article V (responsabilités d'appliquer et de faire respecter les dispositions).

Ce titre comprend trois règles :

- la règle 5.1 relative aux responsabilités de l'Etat du pavillon;
- la règle 5.2 relative aux responsabilités de l'Etat du port;
- la règle 5.3 relative aux responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre.

Contrairement aux autres titres qui prévoient une certaine souplesse dans leur application, le titre 5 exclut l'utilisation de dispositions équivalentes dans l'ensemble pour l'application de sa partie A du code.

La règle 5.1 relative aux responsabilités de l'Etat du pavillon traite des responsabilités des Membres ayant ratifié

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

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

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

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

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

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

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

### 3.2.5. Conformiteit en toepassing van de bepalingen – Titel 5

Titel 5 betreft de naleving en de toepassing van de bepalingen van dit Verdrag en behandelt daarnaast de verplichtingen van de Lidstaten die het Verdrag hebben bekrachtigd bij toepassing van artikel V (toe te passen verantwoordelijkheden en bepalingen die moeten worden nageleefd).

Deze titel omvat drie regels :

- regel 5.1. betreffende de verantwoordelijkheden van de Vlaggenstaat;
- regel 5.2. betreffende de verantwoordelijkheden van de Havenstaat;
- regel 5.3. betreffende de verantwoordelijkheden van de leverancier van arbeidskrachten.

In tegenstelling tot de andere titels waar voor de toepassing een zekere soepelheid geldt, sluit titel 5 het gebruik van gelijkwaardige bepalingen volledig uit voor de toepassing van deel A van de code.

Regel 5.1 betreffende de verantwoordelijkheden van de Vlaggenstaat betreft de verantwoordelijkheden van de

la Convention vis-à-vis des gens de mer à bord de navires battant leur pavillon.

La règle 5.1.1 énonce les principes généraux devant être respectés par l'Etat du pavillon. Celui-ci doit coordonner les activités relatives au respect et à la mise en application des dispositions de la Convention à bord des navires battant son pavillon.

La règle 5.1.2 relative à l'habilitation des organismes reconnus précise le principe énoncé au paragraphe 3 de la règle 5.1.1, qui porte sur la délégation à des organismes reconnus. Des organismes reconnus pourront être autorisés à assurer certaines fonctions d'inspection ou de certification sous réserve de certaines conditions.

La règle 5.1.3 et les dispositions correspondantes du code décrivent le système de certification de travail maritime et de déclaration de conformité que les Membres doivent instaurer en application des dispositions de la Convention.

La règle 5.1.4 relative à l'inspection et à la mise en application exige des Etats du pavillon qu'ils disposent d'un système efficace et coordonné d'inspections régulières.

La règle 5.1.5 porte sur les procédures de plainte à bord. Il s'agit d'un élément important et novateur du dispositif établi par la Convention pour assurer la conformité permanente des navires.

La règle 5.1.6 exige des Membres qu'ils fassent une enquête sur tous les accidents maritimes graves, au cours desquels il y a eu blessure ou perte de vies humaines, impliquant des navires battant leur pavillon, et qu'ils rendent, en principe, publiques les conclusions de ces enquêtes.

La règle 5.2 relative aux responsabilités de l'Etat du port instaure un système pour l'inspection des navires dans des ports étrangers (contrôle par l'Etat du port) et les procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer.

La règle 5.2.1 porte sur les inspections dans les ports étrangers. L'inspecteur qui constate, à l'occasion d'une inspection approfondie, que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente Convention, doit porter immédiatement à la connaissance du capitaine du navire les manquements constatés et les délais dans lesquels il doit y être remédié.

La règle 5.2.2 porte sur les procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer se trouvant dans un port étranger. Cette règle constitue l'un des éléments mis en place par la nouvelle Convention pour assurer la conformité permanente des navires.

Lidstaten die het Verdrag hebben bekrachtigd ten aanzien van de zeevarenden aan boord van schepen die hun vlag voeren.

Regel 5.1.1 geeft een overzicht van de algemene beginselen die door de Vlaggenstaat moeten worden nageleefd. De Vlaggenstaat moet de activiteiten coördineren in verband met de naleving en de toepassing van de bepalingen van het Verdrag aan boord van de onder zijn vlag varende schepen.

Regel 5.1.2 verstrekt meer uitleg bij het beginsel vermeld in paragraaf 3 van regel 5.1.1 die verband houdt met het machtigen van erkende organismen. Erkende organismen kunnen ertoe worden gemachtigd om onder bepaalde omstandigheden een aantal functies met betrekking tot inspecties en het afgeven van certificaten uit te oefenen.

Regel 5.1.3 en de overeenkomstige bepalingen van de code beschrijven het systeem voor certificering en aangifte dat de Leden moeten invoeren bij toepassing van de bepalingen van het Verdrag.

Regel 5.1.4 betreffende de inspectie en de tenuitvoerlegging bepaalt dat de Vlaggenstaten over een doeltreffend en gecoördineerd systeem voor periodieke inspecties moeten beschikken.

Regel 5.1.5 betreft de klachtenprocedures aan boord. Het gaat om een belangrijk en innovatief element van het instrument van het Verdrag met het oog op de permanente conformiteit van schepen.

Regel 5.1.6 eist dat de Leden een onderzoek voeren naar elk ernstig maritiem ongeval dat kwetsuren of het verlies van mensenlevens heeft veroorzaakt waarbij een onder hun vlag varend schip is betrokken en dat het eindverslag van dat onderzoek in principe openbaar wordt gemaakt.

Regel 5.2 betreffende de verantwoordelijkheden van de havenstaat voert een systeem in voor de inspectie van schepen in buitenlandse havens (toezicht door de Havenstaat) en de procedures voor de afhandeling aan land van de klachten van zeevarenden.

Regel 5.2.1 betreft de inspecties in de buitenlandse havens. De inspecteur die bij een diepgaandere inspectie vaststelt dat de werk- en de leefomstandigheden van de zeevarenden aan boord van het schip niet conform de voorschriften van dit Verdrag zijn, moet de kapitein onverwijld op de hoogte brengen van de vastgestelde tekortkomingen en de termijnen waarbinnen die moeten worden verholpen.

Regel 5.2.2 betreft de behandelingsprocedure aan wal van de klachten van zeevarenden die zich in een buitenlandse haven bevinden. Deze regel is één van de elementen ingevoerd bij het nieuwe Verdrag met het oog op het waarborgen van de permanente conformiteit van de schepen.

La règle 5.3 traite des responsabilités des Etats fournisseurs de main-d'œuvre et complète l'obligation concernant par exemple les services de recrutement et de placement.

Les annexes à la Convention concernent tout le système de certification visé au titre 5. Les annexes A5-I et A5-III dressent la liste des éléments devant être inspectés. L'annexe A5-I porte sur les points qui doivent être inspectés par les Etats du pavillon avant qu'un certificat puisse être délivré. L'annexe A5-III porte sur les éléments généraux sujets à un contrôle détaillé lorsqu'un Membre effectue une telle inspection à bord d'un navire étranger (contrôle par l'Etat du port) en vertu des dispositions de la norme A5.2.1. La liste figurant dans l'une et l'autre de ces annexes est identique.

En application du paragraphe 9 de la norme A5.1.3, les documents prescrits par la Convention doivent être établis conformément aux modèles présentés à l'annexe A5-II.

Ces documents sont les suivants :

- a) le certificat de travail maritime;
- b) la déclaration de conformité du travail maritime, qui est annexée au certificat de travail maritime;
- c) le certificat de travail maritime provisoire.

#### 4. Caractère mixte

Lors de sa réunion du 11 mai 2010, le Groupe de Travail Traités Mixtes (GTTM), organe consultatif de la Conférence interministérielle de la Politique étrangère (CIPE) a constaté le caractère mixte (Etat fédéral / Régions / Communauté germanophone) de la Convention. Suite aux remarques du Conseil d'Etat, le caractère mixte a été élargi par le GTTM aux Communautés française et flamande lors de sa réunion du 5 juillet 2011.

Les Régions sont compétentes en matière de placement des travailleurs comme le prévoit l'article 6, § 1<sup>er</sup>, IX, 1<sup>o</sup>, de la Loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980. Elles sont par conséquent compétentes pour le placement de marins et l'organisation de bureaux privés pour le placement spécialisés dans le secteur nautique, visés notamment par les règles 1.4 et 5.3 de la Convention.

#### 5. Importance et impact pour la Région de Bruxelles-Capitale

L'ordonnance du 14 juillet 2011 relative à la gestion mixte du marché de l'emploi de la Région de Bruxelles-Capitale mentionne, au titre des « obligations générales »

Regel 5.3 betreft de verantwoordelijkheden van de Lidstaten die arbeidskrachten leveren en vervolledigt de verplichting bijvoorbeeld in verband met de diensten voor indienstneming en arbeidsbemiddeling.

De bijlagen van het Verdrag houden alle verband met het systeem inzake certificering bedoeld in titel 5. De bijlagen A5-I en A5-III geven een lijst weer van de elementen die geïnspecteerd dienen te worden. Bijlage A5-I betreft de punten die moeten worden geïnspecteerd door de Vlaggenstaat alvorens een certificaat kan worden afgeleverd. Bijlage A5-III betreft de algemene punten die diepgaand moeten worden onderzocht wanneer een Lidstaat een dergelijk onderzoek aan boord van een buitenlands schip uitvoert (gecontroleerd door de Havenstaat) krachtens de bepalingen van de norm A5.2.1. De lijst in beide bijlagen is identiek.

Bij toepassing van paragraaf 9 van de norm A5.1.3 moeten de documenten voorgeschreven door het Verdrag worden opgesteld volgens de modellen in bijlage A5-II.

Het gaat om de volgende documenten :

- a) het maritiem arbeidscertificaat;
- b) de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid die aan het maritiem arbeidscertificaat wordt toegevoegd;
- c) het voorlopig maritiem arbeidscertificaat.

#### 4. Gemengd karakter

Tijdens haar vergadering van 11 mei 2010 heeft de Werkgroep Gemengde Verdragen (WGGV), adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie voor Buitenlands Beleid (ICBB) het gemengd karakter (Federale Overheid / Gewesten / Duitstalige Gemeenschap) van het Verdrag vastgesteld. Naar aanleiding van de opmerkingen van de Raad van State heeft de WGGV het gemengd karakter uitgebreid tot de Franse en de Vlaamse Gemeenschap tijdens haar vergadering van 5 juli 2011.

De Gewesten zijn bevoegd voor de arbeidsbemiddeling overeenkomstig artikel 6, § 1, IX, 1<sup>o</sup>, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Bijgevolg zijn zij bevoegd voor de plaatsing van zeelieden en de organisatie van gespecialiseerde private arbeidsbemiddelingsbureaus voor de zeevaartsector zoals bedoeld in de voorschriften 1.4 en 5.3 van het Verdrag.

#### 5. Belang en impact voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

De ordonnantie van 14 juli 2011 betreffende het gemengd beheer van de arbeidsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vermeldt onder « Algemene verplichtingen » in arti-



en son article 6, deuxième alinéa, que : « en vue d'une protection maximale du travailleur, le Gouvernement peut déterminer les secteurs professionnels ou les catégories de travailleurs pour lesquels certains types d'activité d'emploi tels que définis à l'article 3 sont interdits. Le Gouvernement peut également, en vue d'une protection maximale du travailleur, imposer des conditions supplémentaires par secteur d'activités professionnelles, par catégorie de travailleurs ou pour ces mêmes types d'activités d'emploi. ».

A cet effet, l'arrêté du 12 juillet 2012 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant exécution de l'ordonnance du 14 juillet 2011 relative à la gestion du marché de l'emploi dans la Région de Bruxelles-Capitale, dispose :

- En son article 2 que « pour l'application du présent arrêté, l'on entend par : [...] 10° la Convention internationale concernant le placement des marins : la Convention internationale du Travail concernant le placement des marins, adoptée le 10 juillet 1920, à laquelle assentiment a été porté par la loi du 6 septembre 1924, ou toute autre Convention internationale modifiant ou remplaçant les dispositions relatives au placement de marins de la Convention internationale n° 9, et à laquelle l'Etat porte son assentiment ».
- En son article 7, que « conformément à l'article 6, deuxième alinéa, de l'ordonnance les opérateurs d'emploi visés à l'article 3, alinéa unique, 2°, b) à e) de la même ordonnance n'exercent pas d'activités interdites en vertu des lois et arrêtés, adoptés par l'Etat fédéral à titre de transposition, dans l'ordre juridique interne, de la Convention internationale concernant le placement des marins ».

L'article 3, alinéa unique, 2°, b) à e) vise, en qualité d'opérateurs d'emploi, les acteurs suivants : b) l'agence d'emploi privée, c) l'agence de travail intermédiaire, d) les bureaux de placement scolaires et e) les « autres opérateurs d'emploi ».

En Région de Bruxelles-Capitale, l'Office régional bruxellois pour l'Emploi (Actiris), possède un bureau de placement qui concerne uniquement les Dockers.

Aucun bureau de placement n'a été mis en place pour les marins. Actuellement, lorsqu'un demandeur d'emploi bruxellois souhaite exercer la profession de marin, il est invité à se rendre au bureau de la marine marchande à Anvers où se trouve également l'Ecole supérieure de Navigation (ESN), seule école supérieure maritime en Belgique.

En vue de la ratification de la présente Convention, Actiris souhaite entamer les discussions dès à présent afin

kel 6, tweede lid, het volgende : « Met het oog op een maximale bescherming van de werknemer kan de Regering de beroepssectoren of de categorieën van werknemers vaststellen waarvoor sommige soorten tewerkstellingsactiviteiten, zoals bepaald in artikel 3, verboden zijn. De Regering kan tevens, met het oog op een maximale bescherming van de werknemer, bijkomende voorwaarden opleggen per sector van beroepsactiviteiten, per categorie van werknemers of voor diezelfde soorten van tewerkstellingsactiviteiten. ».

Hiertoe bepaalt het besluit van 12 juli 2012 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende de uitvoering van de ordonnantie van 14 juli 2011 betreffende het gemengd beheer van de arbeidsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het volgende :

- In artikel 2 : « Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder : [...] 10° « Internationale Overeenkomst betreffende de bezorging van werk aan zeelieden » : de Internationale Overeenkomst nr. 9 van de Internationale Arbeidsorganisatie betreffende de bezorging van werk aan zeelieden, aangenomen op 10 juli 1920, waarmee instemming werd betuigd bij wet van 6 september 1924, of enige andere Internationale Overeenkomst die de bepalingen aangaande de bezorging van werk aan zeelieden van de Internationale Overeenkomst nr. 9 herzielt en vervangt, en waarmee de Staat instemming betuigt ».
- In artikel 7 : « Overeenkomstig artikel 6, tweede lid, van de ordonnantie, oefenen de in artikel 3, enig lid, 2°, b) tot e) van dezelfde ordonnantie bedoelde tewerkstellingsoperatoren geen activiteiten uit die verboden zijn krachtens wetten en besluiten, door de federale Staat aangenomen, ter omzetting, in de interne rechtsorde, van de Internationale Overeenkomst betreffende de bezorging van werk aan zeelieden ».

Artikel 3, enig lid, 2°, b) tot e) beoogt, als tewerkstellingsoperatoren, de volgende spelers : b) particulier bureau voor arbeidsbemiddeling, c) uitzendbureau, d) bureaus voor arbeidsbemiddeling in het onderwijs en e) de « andere tewerkstellingsoperatoren ».

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bezit de Brusselse gewestelijke dienst voor arbeidsbemiddeling (Actiris) een specifiek bureau voor arbeidsbemiddeling voor dokwerkers.

Er is geen bureau voor arbeidsbemiddeling opgericht voor zeelieden. Als er nu een Brusselse werkzoekende een functie als zeeman zoekt, wordt hij doorverwezen naar het bureau voor arbeidsbemiddeling voor de zeelieden ter koopvaardij in Antwerpen, waar ook de Hogere Zeevaartschool zich bevindt (HZS), de enige hogere zeevaartschool in België.

Met het oog op de ratificering van dit Verdrag wil Actiris vanaf nu de gesprekken opstarten om de relatie met het

de formaliser la relation avec le bureau de la marine marchande à Anvers.

Le Ministre chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures,

Guy VANHENGEL

Antwerpse bureau voor arbeidsbemiddeling voor de zeelieden ter koopvaardij te formaliseren.

De Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen,

Guy VANHENGEL

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE  
SOU MIS À L'AVIS  
DU CONSEIL D'ÉTAT**

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE**

**portant assentiment à :**

**la Convention du travail maritime,  
adoptée à Genève le 23 février 2006  
par la Conférence internationale du Travail  
au cours de sa nonante-quatrième session (maritime)**

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre des Relations extérieures,

Après concertation,

**ARRÊTE :**

Le Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures est chargé de présenter au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

*Article 1<sup>er</sup>*

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

*Article 2*

La Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence internationale du Travail au cours de sa nonante-quatrième session (maritime), sortira son plein et entier effet.

*Article 3*

Les modifications à la Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence internationale du Travail au cours de sa nonante-quatrième session (maritime), qui sont adoptés en application de l'article XIV de la Convention, sans que la Belgique s'oppose à leur adoption, sortiront leur plein et entier effet.

*Article 4*

Les modifications au Code de la Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence internationale du Travail au cours de sa nonante-quatrième session (maritime), qui sont adoptés en application de l'article XV de la Convention, sans que la Belgique s'oppose à leur adoption, sortiront leur plein et entier effet.

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE  
ONDERWORPEN AAN HET ADVIES  
VAN DE RAAD VAN STATE**

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE**

**houdende instemming met :**

**het Verdrag betreffende Maritieme Arbeid,  
goedgekeurd te Genève op 23 februari 2006  
door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens  
haar vierennegentigste (maritieme) zitting**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voorstel van de Minister van Externe Betrekkingen,

Na beraadslaging,

**BESUIT :**

De Minister van Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen is ermee belast bij het Brussels Hoofdstedelijk Parlement het ontwerp van ordonnantie in te dienen waarvan de tekst hierna volgt :

*Artikel 1*

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

*Artikel 2*

Het Verdrag betreffende Maritieme Arbeid, goedgekeurd te Genève op 23 februari 2006 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar vierennegentigste (maritieme) zitting, zal volkomen gevolg hebben.

*Artikel 3*

De wijzigingen van het Verdrag betreffende Maritieme Arbeid, goedgekeurd te Genève op 23 februari 2006 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar vierennegentigste (maritieme) zitting, die met toepassing van artikel XIV van het Verdrag worden aangenomen, zonder dat België zich tegen de aanneming ervan verzet, zullen volkomen gevolg hebben.

*Artikel 4*

De wijzigingen van de Code van het Verdrag betreffende Maritieme Arbeid, goedgekeurd te Genève op 23 februari 2006 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar vierennegentigste (maritieme) zitting, die met toepassing van artikel XV van het Verdrag worden aangenomen, zonder dat België zich tegen de aanneming ervan verzet, zullen volkomen gevolg hebben.

Bruxelles, le

Le Ministre-Président chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique, de la Coopération au Développement et de la Statistique régionale,

Charles PICQUÉ

Le Ministre chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures,

Guy VANHENGEL

Brussel,

De Minister-Voorzitter belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid, Ontwikkelingssamenwerking en Gewestelijke Statistiek,

Charles PICQUÉ

De Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen,

Guy VANHENGEL

## AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget et des Relations extérieures, le 3 avril 2013, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet d'ordonnance « portant assentiment à la Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence internationale du Travail au cours de sa nonante-quatrième session (maritime) », a donné l'avis (n° 53.154/1) suivant :

### PORTÉE DE L'AVANT-PROJET

1. L'avant-projet d'ordonnance soumis pour avis a pour objet de porter assentiment à la Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006, par la Conférence internationale du Travail au cours de sa nonante-quatrième session (maritime).

### EXAMEN DU TEXTE

2. Les articles 3 et 4 du projet portent respectivement assentiment préalable aux modifications à la Convention du travail maritime qui sont adoptées en application de l'article XIV de la Convention et aux modifications au Code de la Convention du travail maritime qui sont adoptées en application de l'article XV de la Convention.

2.1. La Convention du travail maritime prévoit deux procédures d'« amendement » à celle-ci.

La première, réglée par l'article XIV, peut porter sur « 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 » <sup>(1)</sup>. Les amendements adoptés sur la base de cette procédure ne lient les États, conformément au droit commun, qu'après leur ratification, dans les conditions exposées par l'article XIV. Selon le droit belge, outre leur ratification par toutes les autorités investies du treaty making power, ces amendements, pour prendre effet dans l'ordre interne, doivent faire l'objet d'un assentiment exprès des différentes assemblées parlementaires compétentes, lequel est nécessairement postérieur à l'adoption de l'instrument international concerné.

La seconde procédure, réglée par l'article XV de la Convention, ne concerne que les amendements éventuels au « code » et peut conduire à l'entrée en vigueur de pareils amendements à l'égard de la Belgique sans que celle-ci ait marqué formellement son accord à ces derniers. Tel est le cas si la Belgique n'a formulé aucun « désaccord » à ces amendements <sup>(2)</sup>.

Compte tenu du fait que, selon la « note explicative sur les règles et le code de la Convention du Travail maritime », le « code » a un objet limité et se borne à « indiquer comment les règles doivent être appliquées » <sup>(3)</sup>, il est admissible que l'entrée en vigueur dans l'ordre juridique de la Région de Bruxelles-Capitale de ces amendements fasse l'objet dans l'avant-projet d'ordonnance d'un assentiment anticipé.

2.2. Il ressort de ce qui précède que l'article 3 doit être omis du projet. Par contre l'article 4 (qui devient l'article 3) peut être adopté.

(1) Article XIV, paragraphe 1<sup>er</sup>, première phrase, de la Convention.

(2) Article XV, paragraphes 6 à 8, de la Convention.

(3) Note explicative précitée, point 4.

## ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, eerste kamer, op 3 april 2013, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting en Externe Betrekkingen, verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van ordonnantie « houdende instemming met het Verdrag betreffende Maritieme Arbeid, goedgekeurd te Genève op 23 februari 2006 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar vierennegentigste (maritieme) zitting », heeft het volgende advies (nr. 53.045/2) gegeven :

### STREKKING VAN HET VOORONTWERP

1. Het om advies voorgelegde voorontwerp van ordonnantie strekt er toe instemming te verlenen met het Verdrag betreffende Maritieme Arbeid, goedgekeurd te Genève op 23 februari 2006, door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar vierennegentigste (maritieme) zitting.

### ONDERZOEK VAN DE TEKST

2. De artikelen 3 en 4 van het ontwerp bevatten een voorafgaandelijke instemming met respectievelijk de wijzigingen van het Verdrag betreffende Maritieme Arbeid die met toepassing van artikel XIV van het Verdrag worden aangenomen, en de wijzigingen van de Code van het Verdrag betreffende Maritieme Arbeid die met toepassing van artikel XV van het Verdrag worden aangenomen.

2.1. Het Verdrag betreffende Maritieme Arbeid voorziet in twee procedures « tot wijziging » van dit Verdrag.

De eerste procedure, geregeld in artikel XIV, kan betrekking hebben op « wijzigingen van de bepalingen van dit Verdrag (...) 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 » <sup>(1)</sup>. Overeenkomstig het gemeen recht zijn Staten pas gebonden door de wijzigingen die op basis van deze procedure worden aangenomen na de bekrachtiging ervan, onder de voorwaarden gesteld in artikel XIV. Volgens het Belgische recht moeten deze wijzigingen, willen ze in het interne recht uitwerking hebben, niet alleen worden bekrachtigd door alle overheden die over treaty making power beschikken, doch er dient ook uitdrukkelijk mee te worden ingestemd door de verschillende bevoegde parlementaire assemblees. Deze instemming moet noodzakelijkerwijs geschieden na de goedkeuring van het desbetreffende internationale instrument.

De tweede procedure, geregeld in artikel XV van het Verdrag, heeft alleen betrekking op eventuele wijzigingen van de « code » en kan leiden tot de inwerkingtreding van zulke wijzigingen ten aanzien van België, zonder dat België uitdrukkelijk heeft ingestemd met die wijzigingen. Dat is het geval als België die wijzigingen niet formeel heeft « afgewezen » <sup>(2)</sup>.

Gelet op het feit dat, volgens de « toelichting bij de voorschriften en de code van het maritiem arbeidsverdrag » de « code » slechts een beperkt doel heeft en zich bepaalt tot « de nadere invulling van de uitvoering van de voorschriften » <sup>(3)</sup>, is het aanvaardbaar dat in het voorontwerp van ordonnantie vooraf wordt ingestemd met de inwerkingtreding van die wijzigingen in de rechtsorde van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

2.2. Uit hetgeen voorafgaat volgt dat artikel 3 uit het ontwerp moet worden weggelaten. Artikel 4 (dat artikel 3 wordt) kan wel doorgang vinden.

(1) Artikel XIV, lid 1, eerste zin, van het Verdrag.

(2) Artikel XV, lid 6 tot 8, van het Verdrag.

(3) Voormelde toelichting, punt 4.

La chambre était composée de

Messieurs M. VAN DAMME, président de chambre,  
 W. VAN VAERENBERGH, conseillers d'État,  
 J. VAN NIEUWENHOVE,  
 M. RIGAUX, assesseur de la section de  
 législation  
 Madame G. VERBERCKMOES, greffier.

Le rapport a été présenté par Mme N. VAN LEUVEN, auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. W. VAN VAERENBERGH, conseiller d'État.

*Le Greffier,*

G. VERBERCKMOES

*Le Président,*

M. VAN DAMME

De kamer was samengesteld uit

De Heren M. VAN DAMME, kamervoorzitter,  
 W. VAN VAERENBERGH, staatsraden,  
 J. VAN NIEUWENHOVE,  
 M. RIGAUX, assessor van de afdeling  
 wetgeving  
 Mevrouw G. VERBERCKMOES, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door mevrouw N. VAN LEUVEN, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van de heer W. VAN VAERENBERGH.

*De Griffier,*

G. VERBERCKMOES

*De Voorzitter,*

M. VAN DAMME

**PROJET D'ORDONNANCE****portant assentiment à :**

**la Convention du travail maritime,  
adoptée à Genève le 23 février 2006  
par la Conférence internationale du Travail  
au cours de sa nonante-quatrième session  
(maritime)**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,  
Sur la proposition du Ministre des Relations extérieures;  
Après concertation,

**ARRÊTE :**

Le Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures est chargé de présenter au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

*Article 1<sup>er</sup>*

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

*Article 2*

La Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence internationale du Travail au cours de sa nonante-quatrième session (maritime), sortira son plein et entier effet (\*).

*Article 3*

Les modifications au Code de la Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence internationale du Travail au cours de sa nonante-quatrième session (maritime), qui sont adoptés en application de l'article XV de la Convention, sans que la Belgique s'oppose à leur adoption, sortiront leur plein et entier effet.

(\*) Le texte intégral de la Convention peut être consulté au greffe du Parlement.

**ONTWERP VAN ORDONNANTIE****houdende instemming met :**

**het Verdrag betreffende Maritieme Arbeid,  
goedgekeurd te Genève op 23 februari 2006  
door de Internationale Arbeidsconferentie  
tijdens haar vierennegentigste  
(maritieme) zitting**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,  
Op voorstel van de Minister van Externe Betrekkingen;  
Na beraadslaging,

**BESLUIT :**

De Minister van Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen is ermee belast bij het Brussels Hoofdstedelijk Parlement het ontwerp van ordonnantie in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

*Artikel 1*

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

*Artikel 2*

Het Verdrag betreffende Maritieme Arbeid, goedgekeurd te Genève op 23 februari 2006 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar vierennegentigste (maritieme) zitting, zal volkomen gevolg hebben (\*).

*Artikel 3*

De wijzigingen van de Code van het Verdrag betreffende Maritieme Arbeid, goedgekeurd te Genève op 23 februari 2006 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar vierennegentigste (maritieme) zitting, die met toepassing van artikel XV van het Verdrag worden aangenomen, zonder dat België zich tegen de aanneming ervan verzet, zullen volkomen gevolg hebben.

(\*) De volledige tekst van het Verdrag kan op de griffie van het Parlement geraadpleegd worden.

Bruxelles, le 28 mars 2013

Le Ministre-Président chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique, de la Coopération au Développement et de la Statistique régionale,

Charles PICQUÉ

Le Ministre chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures,

Guy VANHENGEL

Brussel, 28 maart 2013

De Minister-Voorzitter belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid, Ontwikkelingssamenwerking en Gewestelijke Statistiek,

Charles PICQUÉ

De Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen,

Guy VANHENGEL