

Chambre des Représentants

SESSION 1961-1962.

15 DÉCEMBRE 1961.

PROJET DE LOI

portant approbation
des actes internationaux suivants :

- a) Convention internationale (n° 91) concernant les congés payés des marins (révisée 1949);
- b) Convention internationale (n° 92) concernant le logement de l'équipage à bord (révisée 1949),

adoptées à Genève, le 18 juin 1949, par la Conférence Internationale du Travail, au cours de sa trente-deuxième session.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

En 1949, au cours de la 32^{ne} session de la Conférence internationale du Travail, les deux conventions concernant :

- 1° — les congés payés des marins (72);
- 2° — le logement de l'équipage à bord (75);

adoptées en 1946, furent révisées et devinrent respectivement les conventions n° 91 et 92.

Les lois coordonnées du 9 mars 1951 sur les vacances annuelles sont applicables aux marins, mais ne constituent pas la base principale de l'octroi de congés payés aux marins.

La matière concernant les *congés payés* des marins est également régie en Belgique par les contrats collectifs pour tous les membres des équipages, excepté les capitaines. Pour ces derniers, le régime des congés payés est basé sur la coutume et est plus avantageux que celui de la convention. Cette situation est conforme à la dispositions de l'article 9 de la convention.

Les dispositions de la convention n° 92 concernant le *logement de l'équipage* se retrouvent dans l'arrêté royal du

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1961-1962.

15 DECEMBER 1961.

WETSONTWERP

houdende goedkeuring
van de volgende internationale akten :

- a) Internationaal Verdrag (n° 91) betreffende de vakantie met behoud van loon van zeelieden (herzien 1949);
- b) Internationaal Verdrag (n° 92) betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (herzien 1949).

aangenomen op 18 juni 1949, te Genève, door de Internationale Arbeidsconferentie, tijdens haar twee en dertigste zitting.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

In 1949, tijdens de 32^{ste} zitting van de Internationale Arbeidsconferentie, werden de twee verdragen betreffende :

- 1° — de vakantie met behoud van loon van zeelieden (72);
- 2° — de huisvesting van de bemanning aan boord (75);

die in 1946 werden aangenomen herzien, zodat zij respectievelijk de verdragen n° 91 en 92 werden.

De gecoördineerde wetten van 9 maart 1951 betreffende het jaarlijks verlof zijn toepasselijk op de zeelieden, doch zij maken de voornaamste grondslag niet uit van de toekenning van de vakantie met behoud van loon aan de zeelieden.

In België wordt de kwestie van de *vacantie* met loon van zeelieden eveneens geregeld door middel van de collectieve overeenkomsten voor al de leden van de bemanningen, met uitzondering van de kapiteins. Voor deze laatste, is de regeling van de vakantie met loon gesteund op de gewoonte en is ook voordeliger dan de regeling die bij het verdrag is bepaald. Deze toestand strookt met de bepaling van artikel 9 van het verdrag.

De bepalingen van het verdrag n° 92 betreffende de *huisvesting van de bemanning* zijn opgenomen in het

12 décembre 1957 portant règlement sur l'inspection maritime.

Quelques prescriptions de moindre importance de la convention n'ont cependant pas été reprises textuellement dans le règlement sur l'inspection maritime, parce que les organisations d'armateurs et de marins, qui ont collaboré à la rédaction du règlement, ont marqué unanimement leur accord sur le fait que les normes de confort et d'hygiène des logements d'équipage fixées dans le règlement, correspondent à celles de la convention internationale (cfr. art. 1, 5° de la convention).

Comme ces deux conventions constituent une nouvelle contribution à l'œuvre de l'établissement du statut social international du marin et que, de la part de la Belgique, il n'y a rien qui s'oppose à leur ratification, le Gouvernement a l'honneur de vous soumettre un projet de loi portant approbation de ces deux conventions.

*Le Vice-Premier Ministre
et Ministre des Affaires étrangères,*

P.-H. SPAAK.

Le Ministre des Communications,

A. BERTRAND.

Le Ministre de l'Emploi et du Travail,

A. SERVAIS.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 25 novembre 1959, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation des actes internationaux suivants :

- a) convention internationale (n° 91) concernant les congés payés des marins (révisée 1949);
- b) convention internationale (n° 92) concernant le logement de l'équipage à bord (révisée 1949);

adoptées à Genève, le 18 juin 1949, par la Conférence internationale du travail, au cours de sa trente-deuxième session », a donné le 9 décembre 1959 l'avis suivant :

Le projet tend à l'approbation de deux conventions adoptées à Genève le 18 juin 1949 par la Conférence internationale du travail, au cours de sa 32^e session.

La première de ces conventions concerne les congés payés des marins.

L'exposé des motifs du projet de loi soumis à l'avis du Conseil d'Etat fait à ce propos le commentaire suivant :

« La matière concernant les congés payés des marins est régie par les contrats collectifs pour tous les membres de l'équipage, excepté les capitaines.

Pour ces derniers, le régime des congés payés est basé sur la coutume et est plus avantageux que celui de la convention. Cette situation est conforme à la disposition de l'article 9 de la convention ».

Ce commentaire appelle l'examen de plusieurs questions.

1° Quel est le régime de congés payés applicable aux marins de la marine marchande ?

koninklijk besluit van 12 december 1957 houdende zeevaart-inspectiereglement.

Sommige van minder belang zijnde voorschriften van de overeenkomst werden nochtans niet textueel overgenomen in het zeevaartinspectiereglement omdat de organisaties voor reders en zeelieden die aan de opstelling van het reglement hebben meegewerkt, unaniem hun akkoord hebben betuigd over het feit dat de in het reglement vastgestelde normen inzake comfort en hygiëne van de huisvesting van de bemanning, overeenstemmen met deze van de internationale overeenkomst (cfr. art. 1, 5°, van de overeenkomst).

Aangezien beide verdragen een nieuwe bijdrage zijn tot het vastleggen van het internationaal sociaal statuut van de zeeman en dat, van Belgische zijde, niets zich verzet tegen de bekrachtiging ervan, heeft de Regering de eer U een wetsontwerp voor te leggen, houdende goedkeuring van beide verdragen.

*De Vice-Eerste-Minister
en Minister van Buitenlandse Zaken,*

De Minister van Verkeerswezen,

De Minister van Tewerkstelling en Arbeid,

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 25^e november 1959 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van de volgende internationale akten :

- a) internationaal verdrag (n° 91) betreffende de vacantie met behoud van loon van zeelieden (herzien 1949);
- b) internationaal verdrag (n° 92) betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (herzien 1949);

aangenomen op 18 juni 1949, te Genève, door de Internationale Arbeidsconferentie, tijdens haar tweeëndertigste zitting », heeft de 9^e december 1959 het volgend advies gegeven :

Het ontwerp strekt tot goedkeuring van twee verdragen, die op 18 juni 1949 te Genève door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar tweeëndertigste zitting zijn aangenomen.

Het eerste van die verdragen betreft de vacantie met behoud van loon voor zeelieden.

De memorie van toelichting van het ontwerp van wet waarover 's Raads advies wordt gevraagd, zegt hierover :

« In België wordt de kwestie van de vacantie met loon van zeelieden geregeld door middel van de collectieve overeenkomsten voor al de leden van de bemanningen, met uitzondering van de kapiteins.

Voor deze laatsten, is de regeling van de vacantie met loon gesteund op de gewoonte en is ook voordeliger dan de regeling die bij het verdrag is bepaald. Deze toestand strookt met de bepaling van artikel 9 van het verdrag ».

Deze toelichting noopt tot een onderzoek van een aantal vraagpunten.

1° Welke regeling geldt inzake vacantie met loon voor zeelieden ter koopvaardij ?

L'article 1^{er} des lois relatives aux vacances annuelles coordonnées le 9 mars 1951 prévoit que ces lois sont applicables à « toutes les personnes tenues dans les liens d'un contrat de louage de services ou d'apprentissage ».

L'expression « contrat de louage de services » comprend certainement le contrat d'engagement maritime qui lie à l'armateur non seulement les marins, mais aussi, avec des modalités particulières, les capitaines.

Echappent seuls à l'application des lois coordonnées, les domestiques et gens de maison, le personnel de certaines entreprises familiales, et une partie du personnel de la Société nationale des chemins de fer belges (article 2).

Il suit de là que les marins de la marine marchande et les capitaines doivent bénéficier du régime de vacances annuelles organisé par les lois coordonnées le 9 mars 1951.

Il est donc inexact de dire, avec l'exposé des motifs, que « la matière concernant les congés payés des marins est régie en Belgique par les contrats collectifs pour tous les membres de l'équipage à l'exception des capitaines » et par la coutume pour ces derniers.

2° Quel est le régime appliqué en Belgique, aux marins de la marine marchande ?

a) Pour les marins, l'exposé des motifs se réfère à des contrats collectifs, et l'on pourrait se demander si le régime appliqué n'est pas celui qui est prévu par les lois relatives aux vacances annuelles, aménagé par des conventions collectives rendues obligatoires.

Certains articles des lois coordonnées relatives aux vacances annuelles prévoient que le Roi peut, soit rendre obligatoires des décisions de commissions paritaires qui dérogent à ces lois, soit accorder certaines dérogations sur proposition des commissions paritaires, le Conseil national devant parfois être consulté dans ces derniers cas (articles 5, 7, 8, 18 et 22).

Mais, lorsque l'exposé des motifs se réfère à des contrats collectifs, il ne peut manifestement entendre par là les décisions de commissions paritaires prévues par les articles précités des lois coordonnées, puisque le Roi n'a pas créé de commission paritaire compétente pour les entreprises de navigation maritime, bien que l'article 1^{er} de l'arrêté-loi du 9 juin 1945 fixant le statut des commissions paritaires l'y autorisât.

b) Pour les capitaines, on lit dans l'exposé des motifs que le régime appliqué en Belgique est réglé par la coutume.

3° Le régime appliqué en Belgique aux marins et capitaines est-il plus favorable ou tout au moins aussi favorable que celui qui est prévu par la convention ?

On ne peut l'affirmer pour ce qui concerne les marins, puisque les contrats collectifs auxquels se réfère l'exposé des motifs ne sont pas publiés et que, par conséquent, leur champ d'application et leur contenu sont incertains.

D'autre part, pour ce qui concerne les capitaines, l'article 2, 2, de la convention prévoit « que l'autorité compétente peut, après consultation des organisations intéressées d'armateurs et de gens de mer, exempter de l'application de la convention les capitaines... auxquels la législation nationale ou les conventions collectives assurent des conditions de service au moins aussi favorables que celles qui sont prévues par la présente convention ».

La législation belge relative aux vacances annuelles n'est pas aussi favorable que la convention, pour ce qui concerne les capitaines; elle ne leur accorde, en effet, que douze jours de congé et non dix-huit. Selon l'exposé des motifs, aucune convention collective n'a été prise en faveur des capitaines.

* * *

Lorsque la convention aura été approuvée par la Belgique, elle sera en principe applicable aux capitaines. La législation belge devra être aménagée en conséquence. Toutefois, l'autorité compétente pourra exempter les capitaines de l'application de la convention si des contrats collectifs conclus par les organisations intéressées sont rendus obligatoires.

Aux termes de l'article 9 de la convention, rien dans celle-ci « n'affectera aucune loi, sentence, coutume ou accord entre les armateurs et les gens de mer qui assurent des conditions plus favorables que celles prévues par cette convention ».

En conséquence, l'exécution de la convention ne pourra porter atteinte au régime dont les capitaines bénéficient à l'heure actuelle en vertu de la coutume établie.

* * *

La seconde convention concerne le logement de l'équipage à bord.

L'exposé des motifs affirme que « les dispositions de la convention n° 92 concernant le logement de l'équipage se retrouvent dans l'arrêté royal du 12 décembre 1957 portant règlement sur l'inspection maritime ». Cet arrêté royal du 12 décembre 1957, publié au *Moniteur belge* le 20 décembre, est accompagné de vingt annexes. L'annexe

Artikel 1 van de op 9 maart 1951 gecoördineerde wetten betreffende het jaarlijks verlof bepaalt, dat die wetten toepassing vinden op « al de personen verbonden door een contract van dienstverhuring of door een leercontract ».

Zulk een « contract van dienstverhuring » is stellig de arbeids-overeenkomst voor schepelingen, die niet alleen de zeelieden maar ook, volgens bijzondere regelen, de kapiteins ten opzichte van de reder verbint.

De enigen die niet onder toepassing van de gecoördineerde wetten vallen, zijn dienstboden en huispersoneel, het personeel van bepaalde familieondernemingen en, voor een deel, het personeel van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (artikel 2).

Zeelieden ter koopvaardij en kapiteins staan dus wel onder de regeling inzake jaarlijkse vakantie zoals die door de op 9 maart 1951 gecoördineerde wetten is vastgesteld.

Het is dan ook onjuist te zeggen, zoals in de memorie van toelichting, dat « de kwestie van de vakantie met loon van zeelieden in België wordt geregeld door middel van de collectieve overeenkomsten voor al de leden van de bemanning » en door de gewoonte voor kapiteins.

2° Welke regeling wordt in België toegepast op zeelieden ter koopvaardij ?

a) Voor de schepelingen verwijst de memorie van toelichting naar collectieve overeenkomsten; de vraag kan worden gesteld of op hen niet de regeling wordt toegepast die is voorgeschreven door de wetten betreffende de jaarlijkse vakantie, aangepast door bindend verklaarde collectieve overeenkomsten.

Sommige artikelen van de gecoördineerde wetten betreffende de jaarlijkse vakantie bepalen, dat de Koning of wel beslissingen van paritaire comités die van deze wetten afwijken, bindend kan verklaren, of wel bepaalde afwijkingen kan toestaan op voorstel van de paritaire comités; in dit laatste geval moet dan soms de Nationale Arbeidsraad worden geraadpleegd (artikelen 5, 7, 8, 18 en 22).

Het is echter duidelijk dat in de memorie van toelichting, waar zij het over collectieve overeenkomsten heeft, niet gedacht kan zijn aan de in evengenoemde artikelen van de gecoördineerde wetten bedoelde beslissingen van de paritaire comités; de Koning heeft immers, al kan hij het op grond van de besluitwet van 9 juni 1945, geen paritair comité opgericht dat ten aanzien van de zeescheepvaartondernemingen bevoegd is.

b) Ten aanzien van de kapiteins zegt de memorie van toelichting, dat de in België toegepaste regeling op de gewoonte steunt.

3° Is de regeling die in België op schepelingen en kapiteins wordt toegepast, gunstiger dan of althans even gunstig als die van het verdrag ?

Ten aanzien van de schepelingen is het niet mogelijk deze vraag positief te beantwoorden, want de collectieve overeenkomsten waarover de memorie het heeft, worden niet bekendgemaakt, zodat men over hun werkingssfeer en hun inhoud in het onzekere is.

Ten aanzien van de kapiteins bepaalt artikel 2, 2, van het verdrag, dat « de bevoegde autoriteit, na raadpleging van de betrokken organisaties van reders en van zeelieden, van de toepassing van het verdrag kan uitzonderen de kapiteins... aan wie de nationale wetgeving of collectieve arbeidsovereenkomsten dienstvoorwaarden verzekeren, welke ten minste even gunstig zijn... als die in dit verdrag neergelegd ».

Voor kapiteins is de Belgische wetgeving niet zo gunstig als het verdrag; zij geeft hun immers geen 18 maar slechts 12 vacatiedagen. Volgens de memorie van toelichting is voor hen geen enkele collectieve arbeidsovereenkomst vastgesteld.

* * *

Als België het verdrag eenmaal heeft goedgekeurd, zal dit in beginsel ook voor de kapiteins gelden. Overeenkomstige aanpassing van de Belgische wetgeving zal nodig zijn, maar de bevoegde overheid zal de kapiteins van de toepassing van het verdrag kunnen ontslaan, indien collectieve arbeidsovereenkomsten welke de betrokken organisaties sluiten, bindend worden verklaard.

Luidens artikel 9 van het verdrag zal niets daarin « een wet, een uitspraak, een gewoonte of een overeenkomst, gesloten tussen de reders en de zeelieden, die gunstiger voorwaarden verzekert dan in dit verdrag neergelegd, aantasten ».

De uitvoering van het verdrag zal dus geen afbreuk kunnen doen aan de regeling die thans krachtens het gevestigde gebruik voor de kapiteins geldt.

* * *

Het tweede verdrag betreft de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen.

De memorie van toelichting verklaart dat « de bepalingen van het verdrag n° 92 betreffende de huisvesting van de bemanning zijn opgenomen in het koninklijk besluit van 12 december 1957 houdende zeveartsinspectiereglement ». Twintig bijlagen horen bij dat besluit van 12 december 1957, dat in het *Belgisch Staatsblad* van 20 decem-

n° XVI est intitulée « Prescriptions concernant le logement de l'équipage ».

La comparaison de la convention n° 92 et de l'annexe n° XVI de l'arrêté royal du 12 décembre 1957 ne permet pas d'affirmer que toutes les dispositions de la convention se retrouvent dans la réglementation belge. Les dispositions suivantes de la convention ne figurent pas dans cette annexe :

- article 6, 3, 5, 6;
- article 7, 2;
- article 8, 3;
- article 9, 2, 4;
- article 10, 21, 26;
- article 13, 8;
- article 15, 2;
- article 16, 3;
- article 17.

La réglementation applicable en Belgique devra donc être adaptée aux prescriptions de la convention.

La chambre était composée de :

Messieurs : J. Suetens, premier président,
L. Moureau et G. Holoye, conseillers d'Etat,
A. Bernard et Ch. Van Reepinghen, assesseurs de la
section de législation,
C. Rousseaux, greffier adjoint, greffier.

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

Le rapport a été présenté par M. L. Duchatelet, substitut.

Le Greffier,

(s.) C. ROUSSEAUX.

Le Président,

(s.) J. SUETENS.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires étrangères, de Notre Ministre des Communications et de Notre Ministre de l'Emploi et du Travail,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

Article unique.

Les actes internationaux suivants :

a) Convention internationale (N° 91) concernant les congés payés des marins (révisée 1949);

ber is bekendgemaakt. Bijlage n° XVI heet : « Voorschriften betreffende de accommodatie van de bemanning ».

Uit een vergelijking tussen het verdrag n° 92 en bijlage XVI van het koninklijk besluit van 12 december 1957 kan niet met zekerheid worden afgeleid, dat alle bepalingen van het verdrag in de Belgische reglementering zijn terug te vinden. De volgende bepalingen van het verdrag komen in genoemde bijlage niet voor :

- artikel 6, 3, 5, 6;
- artikel 7, 2;
- artikel 8, 3;
- artikel 9, 2, 4;
- artikel 10, 21, 26;
- artikel 13, 8;
- artikel 15, 2;
- artikel 16, 3;
- artikel 17.

De in België geldende regeling zal dus aan de voorschriften van het verdrag moeten worden aangepast.

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : J. Suetens, eerste-voorzitter,
L. Moureau en G. Holoye, raadsheren van State,
A. Bernard en Ch. Van Reepinghen, bijzitters van de
afdeling wetgeving,
C. Rousseaux, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J. Suetens.

Het verslag werd uitgebracht door de H. L. Duchatelet, substituut.

De Griffier,

(get.) C. ROUSSEAUX.

De Voorzitter,

(get.) J. SUETENS.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

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

Op de voordracht van Onze Vice-Eerste-Minister en Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van Verkeerswezen en van Onze Minister van Tewerkstelling en Arbeid,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

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

Enig artikel.

De volgende internationale akten :

a) Internationaal verdrag (N° 91) betreffende de vacantei met het behoud van loon van zeelieden (herzien 1949);

b) Convention internationale (N° 92) concernant le logement de l'équipage à bord (révisée 1949),

adoptées à Genève, le 18 juin 1949, par la Conférence internationale du Travail, au cours de sa trente-deuxième session, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 6 décembre 1961.

b) Internationaal verdrag (N° 92) betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (herzien 1949),

aangenomen op 18 juni 1949, te Genève, door de Internationale Arbeidsconferentie, tijdens haar twee en dertigste zitting, zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 6 december 1961.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

*Le Vice-Premier Ministre
et Ministre des Affaires étrangères,*

VAN KONINGSWEGE :

*De Vice-Eerste-Minister
en Minister van Buitenlandse Zaken,*

P. H. SPAAK.

Le Ministre des Communications,

De Minister van Verkeerswezen.

A. BERTRAND.

Le Ministre de l'Emploi et du Travail,

De Minister van Tewerkstelling en Arbeid,

A. SERVAIS.

CONVENTION

concernant les congés payés des marins
(révisée en 1949).

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 8 juin 1949, en sa trente-deuxième session,

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la révision partielle de la Convention des congés payés des marins, 1946, adoptée par la Conférence à sa vingt-huitième session, question qui est comprise dans le douzième point à l'ordre du jour de la session,

Considérant que ces propositions devraient prendre la forme d'une convention internationale,

adopte, ce dix-huitième jour de juin mil neuf cent quarante-neuf, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention des congés payés des marins (révisée), 1949 :

Article 1.

1. La présente convention s'applique à tout navire de mer à propulsion mécanique, de propriété publique ou privée, qui est affecté pour des fins commerciales au transport de marchandises ou de passagers et immatriculé dans un territoire pour lequel la présente convention est en vigueur.

2. La législation nationale déterminera quand un navire est réputé navire de mer.

3. La présente convention ne s'applique pas :

- a) aux bateaux en bois de construction primitive, tels que des dhows ou des jonques;
- b) aux navires affectés à la pêche ou à des opérations qui s'y rattachent directement, ni aux navires affectés à la chasse au phoque ou aux opérations similaires;
- c) aux embarcations naviguant dans les eaux d'un estuaire.

4. La législation nationale ou des conventions collectives pourront prévoir l'exemption des dispositions de la présente convention pour les navires d'une jauge brute enregistrée inférieure à 200 tonneaux.

Article 2.

1. La présente convention s'applique à toutes les personnes qui sont employées dans une fonction quelconque à bord d'un navire, à l'exception :

- a) d'un pilote qui n'est pas membre de l'équipage;
- b) d'un médecin qui n'est pas membre de l'état-major;
- c) du personnel infirmier ou hospitalier exclusivement employé à des travaux d'infirmerie et qui ne fait pas partie de l'équipage;

d) des personnes travaillant exclusivement pour leur propre compte ou rémunérées exclusivement à la part ;

e) des personnes non rémunérées pour leurs services ou rémunérées uniquement par un salaire ou traitement nominal;

f) des personnes employées à bord par un employeur autre que l'armateur, à l'exception des officiers ou opérateurs de radio au service d'une entreprise de radiotélégraphie;

g) des dockers itinérants qui ne sont pas membres de l'équipage;

h) des personnes employées à bord des navires affectés à la chasse à la baleine, à bord des usines flottantes, ou à tout autre titre pour les fins de la chasse à la baleine ou d'opérations similaires, dans des conditions régies par les dispositions d'une convention collective spéciale pour baleiniers ou d'une convention analogue conclue par une organisation de gens de mer et déterminant les taux de salaires, la durée du travail ainsi que les autres conditions de service;

i) des personnes employées au port qui ne sont pas ordinairement employées en mer.

VERDRAG

betreffende de vakantie met behoud van loon
van zeelieden (herzien 1949).

(Vertaling.)

De Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie.

Door de Raad van Beheer van het Internationaal Arbeidsbureau bijeengeroepen te Genève, en aldaar bijeengekomen in haar twee en dertigste zitting op 8 juni 1949,

Besloten hebbende verschillende voorstellen aan te nemen met betrekking tot de gedeeltelijke herziening van het Verdrag betreffende de vakantie met behoud van loon van zeelieden, 1946, aangenomen door de Conferentie in haar acht en twintigste zitting, welk onderwerp begrepen is in het twaalfde punt op de agenda der zitting.

Overwegende, dat deze voorstellen die vorm moeten aannemen van een internationaal verdrag.

neemt heden, de achttiende juni negentienhonderd negen en veertig, het volgende verdrag aan, hetwelk kan worden aangehaald onder de titel « Verdrag betreffende de vakantie met behoud van loon van zeelieden (herzien), 1949 » :

Artikel 1.

1. Dit Verdrag is van toepassing op elk mechanisch voortbewogen zeepschip, hetzij publiek, hetzij privaat eigendom, dat voor handelsdoeleinden gebezigd wordt voor het vervoer van goederen of passagiers en dat ingeschreven is in een gebied, waarvoor dit Verdrag van kracht is.

2. De nationale wetgeving zal bepalen, wanneer een schip beschouwd moet worden een zeepschip te zijn.

3. Dit Verdrag is niet van toepassing op :

- a) houten schepen van een primitieve constructie, zoals « dhows » en jonken;
- b) schepen bestemd voor de visvangst of voor daarmee direct samenhangende werkzaamheden, noch op schepen bestemd voor de walvis- of de robbenvangst;
- c) op schepen gebezigd voor de vaart in riviermonden.

4. De nationale wetgeving of collectieve arbeidsovereenkomsten zullen schepen van minder dan 200 bruto register ton van de bepalingen van dit Verdrag kunnen uitzonderen.

Artikel 2.

1. Dit Verdrag is van toepassing op alle personen, die aan boord van een schip in enigerlei functie werkzaam zijn, met uitzondering van :

- a) een loods, niet lid van de bemanning;
- b) een geneesheer, niet lid van de staf;
- c) het verplegend- of hospitaalpersoneel, dat uitsluitend voor verplegingswerkzaamheden werkzaam is en dat geen deel van de bemanning uitmaakt;

d) personen, die uitsluitend voor eigen rekening werken of wier beloning uitsluitend in een deel van de winst bestaat;

e) personen, die voor hun diensten niet beloond worden of slechts een nominaal loon of salaris ontvangen;

f) personen, aan boord werkzaam voor een andere werkgever dan de reder, met uitzondering van radio-officiëren en radio-telegrafisten in dienst van een onderneming voor radiotelegrafie;

g) medereizende havenarbeiders, niet leden der bemanning;

h) personen, werkzaam aan boord van schepen bestemd voor de walvisvangst of van fabrieks- of transportschepen op de walvisvangst betrekking hebbende, of op andere wijze gebruikt voor de walvisvangst of dergelijke werkzaamheden, op voorwaarden neergelegd in een collectieve arbeidsovereenkomst voor de walvisvangst of een soortgelijke bijzondere overeenkomst, gesloten door een organisatie van zeelieden, welke de gages, de arbeidsduur en de andere dienstvoorwaarden regelt;

i) personen, werkzaam in de havens en gewoonlijk niet op zee tewerkgesteld.

2. L'autorité compétente peut, après consultation des organisations intéressées d'armateurs et de gens de mer, exempter de l'application de la présente convention les capitaines, les seconds capitaines et les chefs mécaniciens auxquels la législation nationale ou les conventions collectives assurent des conditions de service au moins aussi favorables, en ce qui concerne les congés annuels payés, que celles qui sont prévues par la présente convention.

Article 3.

1. Toute personne à laquelle s'applique la présente convention a droit, après douze mois de service continu, à un congé payé annuel dont la durée sera :

- a) pour les capitaines et officiers de l'équipage, ainsi que pour les officiers ou opérateurs de radio, d'au moins dix-huit jours ouvrables pour chaque année de service;
- b) pour les autres membres de l'équipage, d'au moins douze jours ouvrables pour chaque année de service.

2. Toute personne ayant au moins six mois de service continu aura droit, en quittant son service, pour chaque mois complet de service accompli, à un jour ouvrable et demi de congé lorsqu'il s'agit d'un capitaine ou d'un officier de l'équipage, ainsi que d'un officier ou d'un opérateur de radio, et à un jour ouvrable lorsqu'il s'agit de tout autre membre de l'équipage.

3. Toute personne licenciée sans qu'il y ait eu faute de sa part avant d'avoir accompli six mois de service continu aura droit, en quittant son service, pour chaque mois complet de service accompli, à un jour ouvrable et demi de congé lorsqu'il s'agit d'un capitaine ou d'un officier de l'équipage, ainsi que d'un officier ou d'un opérateur de radio, et à un jour ouvrable lorsqu'il s'agit de tout autre membre de l'équipage.

4. En vue de déterminer l'époque à laquelle le congé est dû :

- a) le service effectué en dehors du contrat d'engagement maritime est compté dans le calcul de la période de service continu;
- b) les interruptions de service de courte durée qui ne sont pas imputables au fait ou à la faute de l'intéressé et ne dépassent pas un total de six semaines dans toute période de douze mois ne doivent pas être considérées comme interrompant la continuité de la période de service qui les précède ou qui les suit;
- c) la continuité du service ne doit pas être considérée comme interrompue par un changement quelconque dans la gérance ou la propriété du navire ou des navires à bord duquel ou desquels l'intéressé a servi.

5. Ne sont pas comptés dans le congé annuel payé :

- a) les jours fériés officiels ou coutumiers;
- b) les interruptions de service dues à la maladie ou à un accident.

6. La législation nationale ou les conventions collectives peuvent prévoir le fractionnement d'un congé annuel dû en vertu de la présente convention, ou le cumul du congé acquis au cours d'une année avec un congé ultérieur.

7. La législation nationale ou les conventions collectives peuvent prévoir que le congé annuel dû en vertu de la présente convention pourra être remplacé, dans des cas très exceptionnels lorsque les nécessités du service l'exigeront, par une indemnité en espèces au moins équivalente à la rémunération prévue à l'article 5.

Article 4.

1. Lorsqu'un congé annuel sera dû, il sera octroyé d'un commun accord à la première occasion, compte tenu des nécessités du service.

2. Nul ne pourra être obligé sans son consentement à prendre le congé annuel qui lui est dû en un port autre qu'un port du territoire où il a été engagé ou du territoire où il réside. Sous réserve de cette disposition, le congé sera accordé en un port prévu par la législation nationale ou les conventions collectives.

Article 5.

1. Toute personne qui prend un congé en vertu de l'article 3 de la présente convention doit recevoir pour toute la durée dudit congé sa rémunération habituelle.

2. De bevoegde autoriteit kan, na raadpleging van de betrokken organisaties van reders en van zeelieden, van de toepassing van dit Verdrag uitzonderen de kapiteins, de eerste stuurlieden en de hoofdmachinisten, aan wie de nationale wetgeving of collectieve arbeidsovereenkomsten dienstvoorwaarden verzekeren, welke ten minste even gunstig zijn aanzien van een jaarlijkse vacantie met behoud van loon als die in dit Verdrag neergelegd.

Artikel 3.

1. Iedere persoon, op wie dit Verdrag van toepassing is, heeft na twaalf maanden onafgebroken dienst recht op een jaarlijkse vacantie met behoud van loon, waarvan de duur zal bedragen :

- a) voor kapiteins, officieren, radio-officieren en radiotelegrafisten ten minste achttien werkdagen voor elk jaar dienst;
- b) voor de andere leden der bemanning, tenminste twaalf werkdagen voor elk jaar dienst.

2. Iedere persoon, die ten minste zes maanden onafgebroken dienst heeft gedaan, zal, bij het verlaten van de dienst, voor elke volle maand dienst recht hebben op anderhalve werkdag vacantie, wanneer het een kapitein of een officier betreft, alsmede een radio-officier of radiotelegrafist, en op één werkdag, wanneer het een ander lid van de bemanning betreft.

3. Iedere persoon, die ontslagen is zonder dat dit aan zijn schuld te wijten is voordat hij zes maanden onafgebroken dienst heeft gedaan, zal bij het verlaten van de dienst voor elke volle maand dienst recht hebben op anderhalve werkdag vacantie, wanneer het een kapitein betreft of een officier, alsmede een radio-officier of een radiotelegrafist, en op één werkdag, wanneer het een ander lid van de bemanning betreft.

4. Om te bepalen op welk tijdstip de vacantie verleend moet worden:

- a) wordt de dienst, verricht zonder dat gemonsterd is, medegerekend voor het tijdvak van onafgebroken dienst;
- b) worden dienstonderbrekingen van korte duur, die niet te wijten zijn aan een handeling of aan de schuld van de betrokkene en die in het geheel zes weken in een tijdvak van twaalf maanden niet te boven gaan, niet beschouwd de onafgebrokenheid van het tijdvak van dienst, dat daaraan voorafgaat of daarop volgt, te onderbreken;
- c) wordt de onafgebroken dienst niet als onderbroken beschouwd door een verandering, welke, dan ook, in de exploitatie of de eigendom van het schip of de schepen aan hoord waarvan de betrokkene heeft dienst gedaan.

5. Tot de jaarlijkse vacantie met behoud van loon worden niet gerekend :

- a) officiële feestdagen en feestdagen, door de gewoonte als zodanig aangemerkt;
- b) onderbrekingen van de dienst tengevolge van ziekte of ongeval.

6. De nationale wetgeving of collectieve arbeidsovereenkomsten kunnen bepalen, dat de jaarlijkse vacantie met behoud van loon, krachtens dit Verdrag verschuldigd, in gedeelten wordt genoten of bij een latere vacantie wordt gevoegd.

7. De nationale wetgeving of collectieve arbeidsovereenkomsten kunnen bepalen, dat de jaarlijkse vacantie met behoud van loon, krachtens dit Verdrag verschuldigd, in zeer buitengewone gevallen waarin de noodzakelijkheid van de dienst het vereist, vervangen kan worden door een schadeloosstelling in geld, welke ten minste gelijkwaardig is aan de beloning, voorzien in artikel 5.

Artikel 4.

1. Wanneer een jaarlijkse vacantie verschuldigd is, zal die in onderlinge overeenstemming bij de eerste gelegenheid, welke zich voordoet, gegeven worden, daarbij rekening houdend met de eisen van de dienst.

2. Niemand zal verplicht kunnen worden om zonder zijn toestemming de jaarlijkse vacantie, welke hem verschuldigd is, in een andere haven te nemen dan in die van het gebied, waar hij aangemonsterd is of van het gebied waar hij woont. Behoudens deze bepaling, zal de vacantie gegeven worden in een haven bepaald door de nationale wetgeving of collectieve arbeidsovereenkomsten.

Artikel 5.

1. Iedere persoon, die krachtens het bepaalde in artikel 3 van dit Verdrag vacantie neemt, moet gedurende de gehele duur van die vacantie zijn gewone beloning ontvangen.

2. La rémunération habituelle payable conformément au paragraphe précédent, qui pourra comprendre une indemnité appropriée de nourriture, sera calculée selon le mode qui doit être prescrit par la législation nationale ou fixé par convention collective.

Article 6.

Sous réserve des dispositions du paragraphe 7 de l'article 3, tout accord portant sur l'abandon du droit au congé annuel payé ou sur la renonciation audit congé sera considéré comme nul.

Article 7.

Toute personne qui quitte le service de l'employeur ou est licenciée avant d'avoir pris un congé qui lui est dû doit recevoir pour chaque jour de congé dû en vertu de la présente convention le montant de la rémunération prévue à l'article 5.

Article 8.

Tout Membre qui ratifie la présente convention doit assurer l'application effective de ses dispositions.

Article 9.

Rien dans la présente convention n'affectera aucune loi, sentence, coutume ou accord entre les armateurs et les gens de mer qui assurent des conditions plus favorables que celles prévues par cette convention.

Article 10.

1. Effet peut être donné à la présente convention :

- a) par la législation;
- b) par les conventions collectives passées entre armateurs et gens de mer;
- c) par une combinaison de la législation nationale et des conventions collectives passées entre armateurs et gens de mer. Sauf disposition contraire, les dispositions de la présente convention s'appliqueront à tout navire immatriculé dans le territoire d'un Membre qui aura ratifié la convention et à toute personne employée sur un tel navire.

2. Lorsqu'il sera donné effet à une disposition de la présente convention au moyen d'une convention collective conformément au paragraphe 1 du présent article, le Membre du territoire où la convention collective sera en vigueur, nonobstant les dispositions prévues à l'article 8 de la présente convention, ne sera pas tenu de prendre les mesures prévues audit article en ce qui concerne les dispositions de la convention qui auront été mises en vigueur par voie de convention collective.

3. Tout Membre qui aura ratifié la présente convention fournira au Directeur général du Bureau international du Travail des informations sur les mesures au moyen desquelles la convention est appliquée, et notamment des précisions sur toutes conventions collectives qui font porter effet à telle ou telle disposition et sont en vigueur à la date à laquelle le Membre ratifie la présente convention.

4. Tout Membre qui aura ratifié la convention s'engage à participer, au moyen d'une délégation tripartite, à tout comité représentant les gouvernements et les organisations des armateurs et des gens de mer, et auquel des représentants de la Commission paritaire maritime du Bureau international du Travail assistent à titre consultatif, qui serait institué aux fins d'examiner les mesures prises pour donner effet à la convention.

5. Le Directeur général soumettra au comité un résumé des informations qu'il aura reçues en exécution du paragraphe 3 ci-dessus.

6. Le comité examinera si les conventions collectives au sujet desquelles il sera saisi d'un rapport prévoient des conditions qui donnent plein effet aux dispositions de la convention. Tout Membre qui aura ratifié la convention s'engage à tenir compte de toute observation ou suggestion concernant l'application de la convention faite par le comité; il s'engage, en outre, à porter à la connaissance des organisations d'armateurs ou de gens de mer parties à une convention collective visée au paragraphe 1 toute observation ou suggestion du comité susmentionné quant à l'efficacité de cette convention collective pour donner effet aux dispositions de la convention.

2. De gewone beloning krachtens het voorgaande lid te betalen, welke een behoorlijke schadeloosstelling voor de voeding kan omvatten, moet berekend worden op de wijze, vastgesteld door de nationale wetgeving of bij collectieve arbeidsovereenkomst.

Artikel 6.

Behoudens de bepalingen van artikel 3, lid 7, moet elke overeenkomst, welke inhoudt dat geen gebruik zal worden gemaakt van de jaarlijkse vakantie met behoud van loon of waarin afstand van dat recht wordt gedaan, als nietig worden beschouwd.

Artikel 7.

Iedere persoon, die de dienst van de werkgever verlaat of ontslagen wordt voordat hij de vakantie, welke hem toekomt, genoten heeft, moet voor elke dag van de vakantie, hem krachtens dit verdrag toekomende, het bedrag der in artikel 5 bedoelde beloning ontvangen.

Artikel 8.

Elk Lid, dat dit Verdrag bekrachtigt, moet de daadwerkelijke toepassing van de bepalingen daarvan verzekeren.

Artikel 9.

Niets in dit Verdrag zal een wet, een uitspraak, een gewoonte of een overeenkomst, gesloten tussen de reders en de zeelieden, die gunstiger voorwaarden verzekert dan in dit Verdrag neergelegd, aantasten.

Artikel 10.

1. Aan dit Verdrag kan uitvoering gegeven worden door :

- a) de wetgeving;
- b) collectieve arbeidsovereenkomsten gesloten tussen reders en zeelieden;
- c) een combinatie van de wetgeving en collectieve arbeidsovereenkomst gesloten tussen reders en zeelieden. Tenzij het tegendeel is bepaald, zullen de bepalingen van dit Verdrag van toepassing zijn op elk schip ingeschreven in het gebied van een Lid, dat dit Verdrag heeft bekrachtigd, en op iedere persoon aan boord werkzaam.

2. Wanneer aan een bepaling van dit Verdrag uitvoering is gegeven door middel van een collectieve arbeidsovereenkomst, overeenkomstig lid 1 van dit artikel, zal het Lid in wiens gebied de collectieve arbeidsovereenkomst van kracht is, niettegenstaande het bepaalde in artikel 8 van dit Verdrag, niet gehouden zijn om de maatregelen in dat artikel bedoeld te treffen voor zoveel betreft de bepalingen van het Verdrag, waaraan door collectieve arbeidsovereenkomst uitvoering is gegeven.

3. Elk Lid, dat dit Verdrag heeft bekrachtigd, zal aan de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau inlichtingen verstrekken over de maatregelen, waardoor het Verdrag toegepast wordt, en met name bijzonderheden over alle collectieve arbeidsovereenkomsten, die aan enigerlei bepaling uitvoering geven en op de datum, waarop het Lid dit Verdrag bekrachtigt, van kracht zijn.

4. Elk Lid, dat dit Verdrag heeft bekrachtigd, verbindt zich om met een drieledige afvaardiging deel te nemen aan een commissie, vertegenwoordigende de Regeringen, de reders- en de zeeliedenorganisaties en waarin mede vertegenwoordigers van de paritaire maritieme commissie van het Internationaal Arbeidsbureau in een adviserende functie zitting hebben, welke ingesteld is om de maatregelen ter uitvoering van dit Verdrag genomen te onderzoeken.

5. De Directeur-Generaal zal aan deze commissie een overzicht van de inlichtingen, krachtens lid 3 ontvangen, overleggen.

6. De Commissie zal onderzoeken of de collectieve arbeidsovereenkomsten, waarover zij een verslag ontvangen heeft, volledig aan het Verdrag uitvoering geven. Elk Lid, dat dit Verdrag heeft bekrachtigd, verbindt zich met de opmerkingen of voorstellen betreffende toepassing van het Verdrag door de commissie gedaan, rekening te houden; het verbindt zich bovendien de opmerkingen of voorstellen van de commissie betreffende de mate, waarin die overeenkomsten uitvoering geven aan de bepalingen van het Verdrag, ter kennis te brengen van de reders- en de zeeliedenorganisatie, die partij zijn bij een collectieve arbeidsovereenkomst, als bedoeld in het eerste lid.

Article 11.

Aux fins de l'article 17 de la Convention concernant les congés payés des marins, 1936, la présente convention doit être considérée comme une convention revisant ladite convention.

Article 12.

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

Article 13.

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

2. La présente convention entrera en vigueur six mois après la date à laquelle auront été enregistrées les ratifications de neuf des pays suivants: Etats-Unis d'Amérique, Argentine, Australie, Belgique, Brésil, Canada, Chili, Chine, Danemark, Finlande, France, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Grèce, Inde, Irlande, Italie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède, Turquie et Yougoslavie, étant entendu que, de ces neuf pays, cinq au moins devront posséder chacun une marine marchande d'une jauge brute d'au moins un million de tonnes enregistrées. Cette disposition a pour but de faciliter, encourager et hâter la ratification de la présente convention par les Etats Membres.

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

Article 14.

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

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

Article 15.

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

2. En notifiant aux Membres de l'Organisation l'enregistrement de la dernière ratification nécessaire à l'entrée en vigueur de la convention, le Directeur général appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur.

Article 16.

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

Article 17.

A l'expiration de chaque période de dix années à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention, le Conseil d'administration du Bureau international du Travail devra présenter à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente convention et décidera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de sa révision totale ou partielle.

Artikel 11.

Voor de toepassing van artikel 17 van het Verdrag betreffende de vacantië met behoud van loon van zeelieden, 1936, moet het onderhavige Verdrag beschouwd worden als een verdrag tot herziening van dat verdrag.

Artikel 12.

De officiële bekrachtigingen van dit Verdrag zullen worden medegedeeld aan de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau en door hem worden ingeschreven.

Artikel 13.

1. Dit Verdrag zal slechts verbindend zijn voor de Leden van de Internationale Arbeidsorganisatie, die hun bekrachtiging door de Directeur-Generaal hebben doen inschrijven.

2. Dit Verdrag zal van kracht worden zes maanden na de datum waarop de bekrachtigingen van negen van de volgende landen ingeschreven zullen zijn: Verenigde Staten van Amerika, Argentinië, Australië, België, Brazilië, Canada, Chili, China, Denemarken, Finland, Frankrijk, Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, Griekenland, Ierland, India, Italië, Joegoslavië, Nederland, Noorwegen, Polen, Portugal, Turkije en Zweden, met dien verstande, dat van die negen landen ten minste vijf een koopvaardijvloot moeten bezitten met een bruto tonnemaat van ten minste een miljoen register-ton. Deze bepaling heeft ten doel de bekrachtiging van dit Verdrag door de Staten-Leden te vergemakkelijken, aan te moedigen en te bespoedigen.

3. Vervolgens zal dit Verdrag voor ieder der Leden in werking treden zes maanden na de datum, waarop zijn bekrachtiging zal zijn ingeschreven.

Artikel 14.

1. Ieder Lid, dat dit Verdrag heeft bekrachtigd, kan het opzeggen na verloop van een termijn van tien jaren na de datum waarop dit Verdrag van kracht is geworden, zulks bij een verklaring toegezonden aan de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau en door deze in te schrijven. De opzegging wordt eerst van kracht een jaar nadat zij is ingeschreven.

2. Ieder Lid, dat dit Verdrag heeft bekrachtigd en binnen een jaar na verloop van de termijn van tien jaren, bedoeld in het vorige lid, geen gebruik maakt van de bevoegdheid tot opzegging, voorzien in dit artikel, zal voor een nieuwe termijn van tien jaren gebonden zijn en zal daarna dit Verdrag kunnen opzeggen na verloop van elke termijn van tien jaren, onder de voorwaarden, bedoeld in dit artikel.

Artikel 15.

1. De Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau zal aan alle Leden der Internationale Arbeidsorganisatie kennis geven van de inschrijving van alle bekrachtigingen en opzeggingen, welke hem door de Leden der Organisatie zullen zijn medegedeeld.

2. Bij de kennisgeving aan de Leden der Organisatie van de inschrijving van de laatste bekrachtiging, nodig voor het van kracht worden van het Verdrag, zal de Directeur-Generaal de aandacht van de Leden der Organisatie vestigen op de datum, waarop dit Verdrag van kracht zal worden.

Artikel 16.

De Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau zal aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties mededeling doen, ter registratie overeenkomstig het bepaalde in artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties, van de volledige bijzonderheden omtrent alle bekrachtigingen en opzeggingen, welke hij overeenkomstig de voorgaande artikelen heeft geregistreerd.

Artikel 17.

Telkens na verloop van een termijn van tien jaren, te rekenen van de datum, waarop dit Verdrag van kracht is geworden moet de Raad van Beheer van het Internationaal Arbeidsbureau aan de Algemene Conferentie verslag uitbrengen over de toepassing van dit Verdrag en beslissen of het wenselijk is de gehele of gedeeltelijke herziening van dit Verdrag op de agenda der Conferentie te plaatsen.

Article 18.

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

a) la ratification par un membre de la nouvelle convention portant révision entraînerait de plein droit, nonobstant l'article 14 ci-dessus, dénonciation immédiate de la présente convention, sous réserve que la nouvelle convention portant révision soit entrée en vigueur;

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

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

Article 19.

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

Artikel 18.

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

a) de bekrachtiging door een Lid van het nieuwe verdrag, houdende herziening, *ipso jure* onmiddellijke opzegging van het onderhavige Verdrag medebrengen, niettegenstaande het bepaalde in artikel 14, onder voorbehoud evenwel, dat het nieuwe verdrag, houdende herziening, van kracht is geworden;

b) met ingang van de datum, waarop het nieuwe verdrag, houdende herziening, van kracht is geworden, het onderhavige Verdrag niet langer door de Leden bekrachtigd kunnen worden.

2. Het onderhavige Verdrag zal echter van kracht blijven naar vorm en inhoud voor de Leden, die het bekrachtigd hebben en die het nieuwe verdrag, houdende herziening, niet bekrachtigen.

Artikel 19.

De Engelse en de Franse tekst van dit Verdrag zijn gelijkelijk authentiek.

Convention n° 92

CONVENTION

concernant le logement de l'équipage à bord
(révisée en 1949).

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 8 juin 1949, en sa trente-deuxième session,

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la révision partielle de la Convention sur le logement des équipages, 1946, adoptée par la Conférence à sa vingt-huitième session, question qui est comprise dans le douzième point à l'ordre du jour de la session,

Considérant que ces propositions devraient prendre la forme d'une convention internationale,

adopte, ce dix-huitième jour de juin mil neuf cent quarante-neuf, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur le logement des équipages (révisée), 1949 :

PARTIE I.

Dispositions générales.

Article 1.

1. La présente convention s'applique à tout navire de mer à propulsion mécanique, de propriété publique ou privée, affecté, pour des fins commerciales, au transport de marchandises ou de passagers et immatriculé dans un territoire pour lequel la présente convention est en vigueur.

2. La législation nationale définira quand un navire sera réputé navire de mer pour l'application de la présente convention.

3. La présente convention ne s'applique pas :

- a) aux navires jaugeant moins de 500 tonneaux;
- b) aux navires dont la voile est le principal moyen de propulsion, mais qui sont équipés d'une machine auxiliaire;
- c) aux navires affectés à la pêche, à la chasse à la baleine ou à des opérations analogues;
- d) aux remorqueurs.

4. Toutefois, la présente convention s'appliquera, dans la mesure où cela sera raisonnable et praticable :

- a) aux navires de 200 à 500 tonneaux;
- b) au logement des personnes affectées au travail normal du bord sur les navires affectés à la chasse à la baleine ou à des opérations analogues.

5. En outre, il pourra être dérogé, à l'égard de tout navire, à la pleine application de l'une quelconque des prescriptions de la Partie III de la présente convention, si, après consultation des organisations d'armateurs et/ou des armateurs et des organisations reconnues *bona fide* de gens de mer, l'autorité compétente estime que les modalités de la dérogation entraîneront des avantages ayant pour effet d'établir des conditions qui, dans l'ensemble, ne seront pas moins favorables que celles qui auraient découlé de la pleine application de la convention. Des détails sur toutes les dérogations de cette nature seront communiqués par le Membre au Directeur général du Bureau international du Travail, qui en informera les Membres de l'Organisation internationale du Travail.

Article 2.

En vue de l'application de la présente convention :

a) le terme « navire » signifie tout bâtiment auquel la convention s'applique;

Verdrag n° 92

VERDRAG

betreffende de huisvesting van de bemanning
aan boord van schepen (herzien 1949).

(Vertaling.)

De Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie,

Door de Raad van Beheer van het Internationaal Arbeidsbureau bijeengeroepen te Genève, en aldaar bijeengekomen in haar twee en dertigste zitting op 8 juni 1949.

Besloten hebbende verschillende voorstellen aan te nemen met betrekking tot de gedeeltelijke herziening van het Verdrag betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen, 1946, aangenomen door de Conferentie in haar acht en twintigste zitting, welk onderwerp begrepen is in het twaalfde punt op de agenda der zitting,

Overwegende, dat deze voorstellen de vorm moeten aannemen van een internationaal verdrag,

neemt heden, de achttiende juni negentienhonderd negen en veertig, het volgende verdrag aan, hetwelk kan worden aangehaald onder de titel « Verdrag betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (herzien), 1949 » :

DEEL I.

Algemeen.

Artikel 1.

1. Dit Verdrag is van toepassing op elk zeegaand, mechanisch voortbewogen schip, hetzij publiek, hetzij privaats eigendom, dat gebezigd wordt voor handelsdoeleinden voor het vervoer van lading of van passagiers en ingeschreven is in een gebied, waarvoor het Verdrag van kracht is.

2. De nationale wetgeving moet aangeven, wanneer schepen in de zin van dit Verdrag als zeegaand worden beschouwd.

3. Dit Verdrag is niet van toepassing op :

- a) schepen van minder dan 500 ton;
- b) schepen hoofdzakelijk voortbewogen door zeilen, doch voorzien van hulpvoortstuwingswerktuigen;
- c) schepen gebezigd in de visserij, in de walvisvaart of voor soortgelijke doeleinden;
- d) sleepboten.

4. Het Verdrag moet echter, voorzover redelijk en praktisch mogelijk, worden toegepast op :

- a) schepen tussen 200 en 500 ton;
- b) de verblijven van de gewone zeevarenden aan boord van schepen gebezigd in de walvisvaart en voor soortgelijke doeleinden.

5. Bovendien kan ten aanzien van elk schip van de volledige toepassing van enige bepaling van deel III van dit Verdrag worden afgeweken, indien de bevoegde autoriteit, na overleg met de organisaties van reders en/of de reders zelf en met de erkende *bona fide* zeeliedenbonden, van mening is, dat de aan te brengen wijzigingen voordelen meebrengen, die tot resultaat hebben, dat de omstandigheden, over het geheel genomen, niet minder gunstig zijn dan die, welke het gevolg zouden zijn van volledige toepassing van de bepalingen van dit Verdrag; bijzonderheden van al deze wijzigingen moeten door het Lid worden medegedeeld aan de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau, die de Leden van de Internationale Arbeidsorganisatie daarvan in kennis moet stellen.

Artikel 2.

Voor de toepassing van dit Verdrag wordt verstaan onder :

a) « schip » : een schip waarop het Verdrag van toepassing is;

- b) le terme « tonneaux » signifie les tonneaux de jauge brute;
- c) le terme « navire à passagers » signifie tout navire pour lequel est valide soit un certificat de sécurité délivré en conformité des dispositions en vigueur de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, soit un certificat pour le transport de passagers;
- d) le terme « officier » signifie toute personne, à l'exclusion du capitaine, ayant rang d'officier d'après la législation nationale ou, à défaut d'une telle législation, d'après les conventions collectives ou la coutume;
- e) le terme « personnel subalterne » comprend tout membre de l'équipage autre qu'un officier;
- f) le terme « membre du personnel de maistrance » signifie tout membre du personnel subalterne exerçant une fonction de surveillance ou assumant une responsabilité spéciale, et qui est considéré comme tel par la législation nationale ou, à défaut d'une telle législation, par les conventions collectives ou la coutume;
- g) le terme « logement de l'équipage » comprend les postes de couchage, réfectoires, installations sanitaires, infirmeries et lieux de récréation prévus pour être utilisés par l'équipage;
- h) le terme « prescrit » signifie prescrit par la législation nationale ou par l'autorité compétente;
- i) le terme « approuvé » signifie approuvé par l'autorité compétente;
- j) le terme « nouvelle immatriculation » signifie immatriculation à l'occasion d'un changement simultané de pavillon et de propriété d'un navire.

Article 3.

1. Tout Membre pour lequel la présente convention est en vigueur s'engage à maintenir en vigueur une législation propre à assurer l'application des dispositions contenues dans les parties II, III et IV de la présente convention.

2. Ladite législation :

- a) obligera l'autorité compétente à notifier les dispositions qui seront prises à tous les intéressés;
- b) précisera les personnes qui sont chargées d'en assurer l'application;
- c) prescrira des sanctions adéquates pour toute infraction;
- d) prévoira l'institution et le maintien d'un régime d'inspection propre à assurer effectivement l'observation des dispositions prises;
- e) obligera l'autorité compétente à consulter les organisations d'armateurs et/ou les armateurs et les organisations reconnues *bona fide* de gens de mer en vue d'élaborer les règlements et de collaborer dans toute la mesure possible avec les parties intéressées à la mise en application de ces règlements.

PARTIE II.

Etablissement des plans et contrôle du logement de l'équipage.

Article 4.

1. Avant que ne soit commencée la construction d'un navire, le plan de celui-ci, indiquant, à une échelle prescrite, l'emplacement et les dispositions générales du logement de l'équipage, sera soumis pour approbation à l'autorité compétente.

2. Avant que la construction du logement de l'équipage ne soit commencée, ou que le logement de l'équipage à bord d'un navire existant ne soit modifié ou reconstruit, le plan détaillé de ce logement, accompagné de tous renseignements utiles, sera soumis pour approbation à l'autorité compétente; ce plan indiquera à une échelle prescrite et dans le détail prescrit, l'affectation de chaque local, la disposition de l'ameublement et autres installations, la nature et l'emplacement des dispositifs de ventilation, d'éclairage et de chauffage, ainsi que des installations sanitaires. Toutefois, en cas d'urgence ou de modifications ou de reconstruction temporaires exécutées en dehors du pays d'immatriculation, il sera suffisant, pour l'application de cet article, que les plans soient soumis ultérieurement, pour approbation, à l'autorité compétente.

Article 5.

L'autorité compétente inspectera tout navire et s'assurera que le logement de l'équipage est conforme aux conditions exigées par les lois et règlements lorsque :

- a) il sera procédé à la première immatriculation ou à une nouvelle immatriculation du navire;

b) « ton » : bruto registerton;

c) « passagiersschip » : een schip, waarvoor (I) een geldig veiligheidscertificaat krachtens het internationaal verdrag ter beveiliging van mensenlevens op zee of (II) een geldig passagierscertificaat is afgegeven;

d) « officier » : een persoon, die krachtens de nationale wetgeving, of bij ontbreken daarvan bij collectieve arbeidsovereenkomst of volgens gewoonte wordt geacht de rang van officier te bekleden, met uitzondering van de kapitein;

e) « scheepsgezel » : elk lid van de bemanning, met uitzondering van de officieren;

f) « onderofficier » : een scheepsgezel, die dienst doet in een toezichthoudende functie of in een functie met bijzondere verantwoordelijkheid en die door de nationale wetgeving of bij ontbreken daarvan bij collectieve arbeidsovereenkomst of volgens gewoonte als onderofficier wordt beschouwd;

g) « verblijven van de bemanning » : alle hutten, slaap- en eetverblijven en alle ruimten voor sanitaire doeleinden, ziekenverpleging en ontspanning, bestemd voor gebruik door de bemanning;

h) « voorgeschreven » : het geen is voorgeschreven door de nationale wetgeving of door de bevoegde autoriteit;

i) « goedgekeurd » : goedgekeurd door de bevoegde autoriteit;

j) « opnieuw ingeschreven » : het geval, dat een in een land ingeschreven schip, onder gelijktijdige verandering van eigendom, in een ander land wordt ingeschreven.

Artikel 3.

1. Elk Lid, waarvoor dit Verdrag van kracht is, verbindt zich een wetgeving te handhaven, welke de toepassing van de voorschriften, vervat in de Delen II, III en IV van dit Verdrag verzekert.

2. Deze wetgeving moet :

- a) aan de bevoegde autoriteit opdragen de inhoud ervan ter kennis te brengen van alle belanghebbenden;
- b) de personen aanwijzen, verantwoordelijk voor de uitvoering;

c) passende straffen voorschrijven voor overtreding van de voorschriften;

d) zorg dragen voor de instandhouding van een stelsel van inspectie, dat een doeltreffende toepassing verzekert;

e) aan de bevoegde autoriteit opdragen de organisaties van reders en/of de reders zelf en de erkende *bona fide* zeeliedenbonden te raadplegen bij het ontwerpen daarvan, voorzoveel dit praktisch uitvoerbaar is.

DEEL II.

Ontwerpen van en toezicht op de verblijven van de bemanning.

Artikel 4.

1. Alvorens met de bouw van een schip wordt begonnen, moet een plan van het schip, aangevende op een voorgeschreven schaal de ligging en de algemene indeling van de verblijven van de bemanning, aan de bevoegde autoriteit ter goedkeuring worden voorgelegd.

2. Alvorens de bouw van de verblijven van de bemanning wordt aangevangen en voordat deze verblijven op een bestaand schip worden veranderd of opnieuw gebouwd, moeten gedetailleerde plannen met toelichting, aangevende op een voorgeschreven schaal en op voorgeschreven wijze, de ligging van elke ruimte, de verstreking van meubelen en overige stoffering, de middelen tot de inrichting voor de ventilatie, verlichting en verwarming, alsmede de sanitaire inrichting, aan de bevoegde autoriteit ter goedkeuring worden voorgelegd, met dien verstande, dat in geval van nood, bij tijdelijke wijziging of bij een nieuwe inrichting, welke plaats vindt buiten het land, waar het schip is ingeschreven, geacht zal worden, dat aan het voorschrift is voldaan, wanneer de plannen ter goedkeuring aan de bevoegde autoriteit achteraf zullen zijn aangeboden.

Artikel 5.

De bevoegde autoriteit moet bij elke gelegenheid, dat :

- a) een schip in het scheepsregister wordt ingeschreven of opnieuw wordt ingeschreven;

b) le logement de l'équipage aura été modifié d'une manière importante ou reconstruit;

c) soit une organisation de gens de mer reconnue *bona fide* et représentant tout ou partie de l'équipage, soit un nombre ou un pourcentage prescrit des membres de l'équipage se sera plaint à l'autorité compétente, dans la forme prescrite et assez tôt pour éviter tout retard au navire, que le logement de l'équipage n'est pas conforme aux dispositions de la convention.

PARTIE III.

Prescriptions relatives au logement de l'équipage.

Article 6.

1. L'emplacement, les moyens d'accès, la construction et la disposition du logement de l'équipage par rapport aux autres parties du navire seront tels qu'ils assureront une sécurité suffisante, une protection contre les intempéries et la mer, ainsi qu'un isolement contre la chaleur, le froid, le bruit excessif et les odeurs ou émanations provenant des autres parties du navire.

2. Sera interdite toute ouverture directe reliant les postes de couchage avec les compartiments affectés à la cargaison, les salles de machines et chaufferies, les cuisines, la lampisterie, les magasins à peinture, les magasins du pont et de la machine et autres magasins généraux, les séchoirs, les locaux affectés aux soins de propreté en commun ou les water-closets. Les parties de cloisons séparant ces locaux des postes de couchage, ainsi que les cloisons extérieures de ceux-ci, seront convenablement construites en acier ou en tout autre matériau approuvé, et elles seront imperméables à l'eau et aux gaz.

3. Les parois extérieures des postes de couchage et des réfectoires seront convenablement calorifugées. Les encaissements de machines, ainsi que les cloisons qui limitent les cuisines ou les autres locaux dégagant de la chaleur, seront convenablement calorifugés chaque fois que cette chaleur pourra incommoder dans les aménagements et les coursives adjacents. Des dispositions seront également prises pour réaliser une protection contre la chaleur dégagée par les canalisations de vapeur et d'eau chaude.

4. Les cloisons intérieures seront construites en un matériau approuvé, non susceptible d'abriter de la vermine.

5. Les postes de couchage, les réfectoires, les salles de récréation et les coursives situées à l'intérieur du logement de l'équipage seront convenablement isolés de façon à éviter toute condensation ou toute chaleur excessive.

6. Les tuyauteries principales de vapeur et d'échappement des treuils et autres appareils auxiliaires semblables ne devront pas passer par le logement de l'équipage, ni, chaque fois que cela sera techniquement possible, par les coursives conduisant à ce logement. Si, dans ce dernier cas, il n'en est pas ainsi, ces tuyauteries devront être convenablement calorifugées et placées dans un encaissement.

7. Les panneaux ou vaigrages intérieurs seront faits d'un matériau dont la surface puisse aisément être maintenue en état de propreté. Seront interdits les planchéiages bouvetés ou toute autre méthode de construction susceptible d'abriter de la vermine.

8. L'autorité compétente décidera dans quelle mesure des dispositions tendant à prévenir l'incendie ou à en retarder la propagation devront être prises dans la construction du logement.

9. Les parois et plafonds des postes de couchage et réfectoires devront pouvoir être maintenus aisément en état de propreté et devront, s'ils sont peints être d'une couleur claire; l'emploi d'enduits à la chaux sera interdit.

10. Les peintures des parois intérieures seront refaites ou reprises quand la nécessité s'en fera sentir.

11. Les matériaux et le mode de construction des revêtements de pont dans tout local affecté au logement de l'équipage devront être approuvés; ces revêtements seront imperméables à l'humidité et leur maintien en état de propreté devra être aisé.

b) de verblijven van de bemanning van een schip belangrijk zijn gewijzigd of opnieuw ingericht;

c) door een erkende *bona fide* zeelidenbond, welke de bemanning of een deel daarvan vertegenwoordigt, of door een voorgeschreven aantal leden van de bemanning op de voorgeschreven wijze en zo tijdig dat elk oponthoud van het schip wordt voorkomen, een klacht is ingediend, dat de verblijven van de bemanning niet voldoen aan de voorschriften van dit Verdrag;

het schip inspecteren en zich ervan overtuigen, dat de verblijven van de bemanning voldoen aan de wettelijke voorschriften.

DEEL III.

Voorschriften betreffende de verblijven van de bemanning.

Artikel 6.

1. De plaats, de toegangen, de bouw en de inrichting in verband met andere gedeelten van de verblijven moeten zo zijn gekozen, dat zij voldoende veiligheid, bescherming tegen wind en zee, en isolatie van warmte of koude, hinderlijk lawaai en geuren uit andere gedeelten van het schip, verzekeren.

2. Er mag van de ruimen, machinekamers, ketelruimen, kombuizen, lampenhutten en verfhokken, of van de bergplaatsen voor machinekamer- en dekbehoefden en algemene bergplaatsen, droogkamers, gemeenschappelijke wasplaatsen en w.c.'s geen rechtstreekse toegang naar de slaapruinten bestaan. Dat gedeelte van het schot, dat genoemde ruimten van de slaapruinten scheidt, zomede de buitenwanden, moeten doelmatig zijn vervaardigd van staal of van ander goedgekeurd materiaal en gasdicht zijn.

3. Buitenwanden van slaap- en eetverblijven moeten voldoende zijn geïsoleerd. De machinekamerschacht en alle eindschotten van kombuizen en andere ruimten, waarin warmte wordt opgewekt, moeten voldoende zijn geïsoleerd, wanneer de mogelijkheid bestaat, dat warmte-uitstraling naar de aangrenzende verblijven of gangen kan ontstaan. Ook zal er zorg voor moeten worden gedragen, dat in bescherming tegen warmte-uitstraling van stoom en/of heet-waterdienstleidingen is voorzien.

4. Schotten in de verblijven moeten vervaardigd zijn van goedgekeurd materiaal, waarin zich niet gemakkelijk ongedierte kan nestelen.

5. Slaap- en eetverblijven, ontspanningsruimten en gangen, deel uitmakende van de verblijven voor de bemanning, moeten voldoende zijn geïsoleerd, teneinde condensatie of te hoge temperatuur te voorkomen.

6. Hoofdstoom- en afvoerleidingen van lieren en andere hulpwerktuigen moeten buiten de verblijven en wanneer dit technisch uitvoerbaar is, buiten de gangen naar de verblijven worden gehouden. Wanneer dit laatste onmogelijk is, moeten de leidingen voldoende geïsoleerd en ingebouwd zijn.

7. De binnenwegering en beschieting moeten vervaardigd zijn van materiaal, waarvan de oppervlakte gemakkelijk kan worden schoongehouden. Geploegde en geproefde planken en elke andere wijze van betimmering, waarin zich gemakkelijk ongedierte kan nestelen, mogen niet worden gebezigd.

8. De bevoegde autoriteit bepaalt in welke mate de maatregelen ter voorkoming of vertraging van brand bij de bouw van verblijven moeten worden aangewend.

9. De wanden en plafonds van slaap- en eetverblijven moeten gemakkelijk kunnen worden schoongehouden en, indien zij geschilderd zijn, moet het schilderwerk in lichte kleur worden uitgevoerd. Witkalk mag niet worden gebezigd.

10. De wanden moeten opnieuw geschilderd of bijgewerkt worden, wanneer dit noodzakelijk is.

11. De vloeren en de plafonds in de verblijven van de bemanning moeten van goedgekeurd materiaal op goedgekeurde wijze zijn vervaardigd, moeten een oppervlak hebben, dat ondoordringbaar is voor vocht en moeten gemakkelijk zijn schoon te houden.

12. Lorsque les revêtements de pont seront en matière composite, le raccordement avec les parois sera arrondi de manière à éviter les fentes.

13. Des dispositifs suffisants seront prévus pour l'écoulement des eaux.

Article 7.

1. Les postes de couchage et les réfectoires seront convenablement ventilés.

2. Le système de ventilation sera réglable de façon à maintenir l'air dans des conditions satisfaisantes et à en assurer une circulation suffisante par tous les temps et par tous les climats.

3. Tout navire affecté d'une façon régulière à la navigation sous les tropiques ou dans le golfe Persique sera pourvu à la fois de moyens mécaniques de ventilation et de ventilateurs électriques, étant entendu qu'un seul de ces moyens pourra être employé dans les endroits où ce moyen assurera une ventilation satisfaisante.

4. Tout navire affecté à la navigation en dehors des tropiques sera pourvu soit d'un système de ventilation mécanique, soit de ventilateurs électriques. L'autorité compétente pourra exempter de cette disposition tout navire naviguant normalement dans les mers froides des hémisphères nord ou sud.

5. La force motrice nécessaire pour faire fonctionner les systèmes de ventilation prévus aux paragraphes 3 et 4 devra être disponible, dans la mesure où cela sera praticable, pendant tout le temps où l'équipage habite à bord ou y travaille, et si les circonstances l'exigent.

Article 8.

1. Sauf à bord des navires affectés exclusivement à des voyages sous les tropiques ou dans le golfe Persique, une installation convenable de chauffage sera prévue pour le logement de l'équipage.

2. L'installation de chauffage devra fonctionner dans la mesure où cela sera praticable quand l'équipage vit ou travaille à bord et si les circonstances l'exigent.

3. A bord de tout navire où doit exister une installation de chauffage, celui-ci sera assuré par la vapeur, l'eau chaude, l'air chaud ou l'électricité.

4. A bord de tout navire où le chauffage est assuré par un poêle, des dispositions seront prises pour que celui-ci soit de dimensions suffisantes, soit convenablement installé et protégé, et pour que l'air ne soit pas vicié.

5. L'installation de chauffage devra être en mesure de maintenir dans le logement de l'équipage la température à un niveau satisfaisant dans les conditions normales de temps et de climat que le navire est susceptible de rencontrer en cours de navigation; l'autorité compétente devra prescrire les conditions à réaliser.

6. Les radiateurs et autres appareils de chauffage seront placés de manière à éviter le risque d'incendie et à ne pas constituer une source de danger ou d'inconfort pour les occupants des locaux. Si nécessaire, ils seront munis d'un écran de protection.

Article 9.

1. Sous réserve des dérogations spéciales qui pourront être accordées pour les navires à passagers, les postes de couchage et les réfectoires seront convenablement éclairés à la lumière naturelle et seront pourvus, en outre, d'une installation convenable d'éclairage artificiel.

2. Tous les locaux réservés à l'équipage devront être convenablement éclairés. L'éclairage naturel dans les locaux d'habitation devra permettre à une personne d'acuité visuelle normale de lire, par temps clair et en plein jour, un journal imprimé ordinaire en tout point de l'espace disponible pour circuler. Un système d'éclairage artificiel donnant le même résultat sera installé lorsqu'il ne sera pas possible d'obtenir un éclairage naturel convenable.

3. Tout navire sera pourvu d'une installation permettant d'éclairer à l'électricité le logement de l'équipage. Si n'existe pas à bord deux sources indépendantes de production d'électricité, un système supplémentaire d'éclairage de secours sera prévu au moyen de lampes ou d'appareils d'éclairage de modèle approprié.

12. Wanneer de vloeren van samengesteld materiaal zijn vervaardigd, moeten de verbindingen met de wanden afgerond zijn teneinde reten te voorkomen.

13. Er moeten voldoende middelen aanwezig zijn voor het afvoeren van water.

Artikel 7.

1. Slaap- en eetverblijven moeten doeltreffend worden geventileerd.

2. De ventilatie moet zodanig kunnen worden geregeld, dat de lucht in bevredigende toestand blijft en een voldoende luchtbeweging onder alle condities van weer en klimaat is verzekerd.

3. Schepen, welke geregeld worden gebezigd op reizen in de tropen en in de Perzische Golf, moeten zowel met mechanische ventilatiemiddelen als met elektrische ventilatoren worden uitgerust, met dien verstande, dat slechts een van deze middelen behoeft te worden aangebracht in ruimten waar dit een voldoende ventilatie verzekert.

4. Schepen, welke buiten de tropen gebezigd worden, moeten of met mechanische ventilatiemiddelen of met elektrische ventilatoren zijn uitgerust. De bevoegde autoriteit mag schepen, die normaal gebruikt worden in de koude streken van het Noordelijk of Zuidelijk halfrond, van deze verplichting vrijstellen.

5. Het vermogen, dat nodig is om de ventilatiemiddelen, voorgeschreven in de leden 3 en 4 aan te drijven, moet wanneer dit praktisch mogelijk is, beschikbaar zijn gedurende de gehele tijd, dat de bemanning aan boord woont of werkt en de omstandigheden dit vereisen.

Artikel 8.

1. Er moet een doeltreffende verwarmingsinrichting voor de bemanningsverblijven aanwezig zijn, behalve aan boord van schepen, die uitsluitend gebezigd worden voor reizen in de tropen en in de Perzische Golf.

2. De verwarmingsinrichting moet, wanneer dit praktisch mogelijk is, zijn bijgezet gedurende de gehele tijd, dat de bemanning aan boord woont of werkt en de omstandigheden dit vereisen.

3. Aan boord van alle schepen, waar een verwarmingsinrichting is voorgeschreven, moet de verwarming door middel van stoom, heet water, warme lucht of electriciteit geschieden.

4. Aan boord van elk schip, waarin de verwarming door een kachel plaats vindt, moeten maatregelen zijn genomen, opdat de kachel van voldoende capaciteit is, behoorlijk vastgezet en beveiligd is en de lucht niet wordt verontreinigd.

5. De verwarmingsinrichting moet in staat zijn om in de verblijven van de bemanning de temperatuur bij normale omstandigheden van weer en klimaat, zoals deze in de vastgestelde dienst de verwachten zijn, op bevredigende hoogte te houden. De bevoegde autoriteit moet daartoe de maatstaf voorschrijven.

6. Radiatoren en andere verwarmingstoestellen moeten zodanig geplaatst en — waar nodig — beschermd zijn, dat brandgevaar en gevaar of ongemak voor de gebruikers van het verblijf wordt vermeden.

Artikel 9.

1. Behoudens bijzondere afwijkingen, die voor passagiersschepen kunnen worden toegestaan, moeten slaap- en eetverblijven behoorlijk door natuurlijke verlichting verlicht zijn en door voldoende kunstlicht kunnen worden verlicht.

2. Alle verblijven van de bemanning moeten behoorlijk zijn verlicht. De natuurlijke verlichting in de woonruimten moet het aan een persoon met normale gezichtsscherpte mogelijk maken op de daarvoor in aanmerking komende plaatsen bij helder weer overdag gewoon drukwerk, bijvoorbeeld een courant, te lezen. Wanneer het onmogelijk is, een behoorlijke natuurlijke verlichting te verschaffen, moet kunstmatige verlichting, die aan bovenstaande eis voldoet, zijn aangebracht.

3. Aan boord van alle schepen moeten elektrische verlichtingsmiddelen in de verblijven van de bemanning zijn aangebracht. Wanneer er geen twee onafhankelijke elektriciteitsbronnen voor verlichting aanwezig zijn, moeten doeltreffend vervaardigde lampen of andere verlichtingsmiddelen voor noodgevallen zijn aangebracht.

4. L'éclairage artificiel sera disposé de manière que les occupants du poste en bénéficient au maximum.

5. Dans les postes de couchage, chaque couchette sera munie d'une lampe de chevet électrique.

Article 10.

1. Les postes de couchage seront situés au-dessus de la ligne de charge, au milieu ou à l'arrière du navire.

2. Dans des cas exceptionnels, l'autorité compétente pourra autoriser l'installation des postes de couchage à l'avant du navire — mais en aucun cas au delà de la cloison d'abordage — lorsque tout autre emplacement ne serait pas raisonnable ou pratique en raison du type du navire, de ses dimensions ou du service auquel il est destiné.

3. Sous réserve que des dispositions satisfaisantes soient prises pour l'éclairage et la ventilation, l'autorité compétente pourra permettre, sur les navires à passagers, de placer les postes de couchage au-dessous de la ligne de charge, mais en aucun cas immédiatement au-dessous des coursives de service.

4. La superficie, par occupant, de tout poste de couchage destiné au personnel subalterne ne sera pas inférieure à :

a) 1,85 mètre carré (ou 20 pieds carrés) à bord des navires jaugeant moins de 800 tonneaux;

b) 2,35 mètres carrés (ou 25 pieds carrés) à bord des navires jaugeant 800 tonneaux ou plus, mais moins de 3.000 tonneaux;

c) 2,78 mètres carrés (ou 30 pieds carrés) à bord des navires jaugeant 3.000 tonneaux ou plus.

Toutefois, à bord des navires à passagers où plus de quatre membres du personnel subalterne sont logés dans un même poste de couchage, la superficie minimum par occupant pourra être de 2,22 mètres carrés (24 pieds carrés).

5. Dans le cas de navires où sont employés des groupes de personnel subalterne nécessitant l'embarquement d'un effectif nettement plus important que celui qui eût été utilisé autrement, l'autorité compétente pourra, pour ce genre de personnel, réduire la superficie, par occupant, des postes de couchage, pourvu toutefois que :

a) la superficie totale des postes de couchage allouée à ces groupes ne soit pas moindre que celle qui eût été attribuée si l'effectif n'avait été augmenté de ce fait,

b) la superficie minimum par occupant des postes de couchage soit d'au moins :

i) 1,67 mètre carré (18 pieds carrés) pour les navires jaugeant moins de 3.000 tonneaux;

ii) 1,85 mètre carré (20 pieds carrés) pour les navires jaugeant 3.000 tonneaux ou plus.

6. L'espace occupé par les couchettes, les armoires, les commodes et les sièges sera compris dans le calcul de la superficie. Les espaces exigus ou de forme irrégulière qui n'augmentent pas effectivement l'espace disponible pour circuler ou qui ne peuvent être utilisés pour y placer des meubles ne seront pas compris dans ce calcul.

7. La hauteur libre des postes de couchage de l'équipage devra être d'au moins 1,90 mètre (6 pieds 3 pouces).

8. Les postes de couchage seront en nombre suffisant pour que chaque catégorie de l'équipage dispose d'un ou plusieurs postes distincts; toutefois, l'autorité compétente pourra accorder des dérogations à cette disposition en ce qui concerne les navires de faible tonnage.

9. Le nombre de personnes autorisées à occuper chaque poste de couchage ne dépassera pas les chiffres maxima suivants :

a) officiers chefs de service, officiers du pont et officiers mécaniciens chefs de quart, et premiers officiers ou opérateurs de radio : un occupant par chambre;

b) autres officiers : un occupant par chambre si possible, et en aucun cas plus de deux;

c) personnel de maistrance : un ou deux occupants par poste et en aucun cas plus de deux;

d) autre personnel subalterne : deux ou trois personnes par poste si possible, et en aucun cas plus de quatre.

10. En vue d'assurer un logement satisfaisant et plus confortable, l'autorité compétente pourra, après consultation des organisations d'armateurs et/ou des armateurs et des organisations reconnues *bona fide* de gens de mer, accorder l'autorisation de loger au maximum dix membre de l'équipage dans le même poste dans le cas de certains navires à passagers.

4. De kunstmatige verlichting moet zo zijn aangebracht, dat zij zoveel mogelijk aan de gebruikers van het verblijf ten goede komt.

5. In slaapverblijven moet een elektrische leeslamp aan het hoofdeinde van elke slaapplek zijn aangebracht.

Artikel 10.

1. De slaapverblijven moeten boven de lastlijn midscheeps of achteruit zijn gelegen.

2. In bijzondere gevallen mag de bevoegde autoriteit als de grootte, het type of de beoogde dienst van het schip een andere ligging onredelijk of praktisch onmogelijk doet zijn, toestaan dat de slaapplekken vooruit zijn gelegen, maar nimmer voor het aanvaringsschot.

3. Op voorwaarde, dat voldoende maatregelen zijn getroffen voor verlichting en ventilatie, mag de bevoegde autoriteit toestaan, dat aan boord van passagiersschepen de slaapverblijven onder de lastlijn, doch in geen geval onmiddellijk onder werkgangen zijn gelegen.

4. Het vloeroppervlak per persoon in slaapverblijven bestemd voor scheepsgezellen, mag niet minder zijn dan :

a) 1,85 m² aan boord van schepen van minder dan 800 ton;

b) 2,35 m² aan boord van schepen van 800 ton en groter, doch kleiner dan 3000 ton;

c) 2,78 m² aan boord van schepen van 3000 ton en groter met dien verstande, dat aan boord van passagiersschepen, indien meer dan vier scheepsgezellen in één verblijf zijn ondergebracht, de minimum oppervlakte per persoon 2,22 m² bedraagt.

5. Aan boord van schepen, waar zodanige groepen scheepsgezellen dienst doen, dat daardoor een groter aantal van hen dienst doet dan anders het geval zou zijn, mag de bevoegde autoriteit, ten aanzien van die groepen het minimum dekoppervlak per persoon van slaapverblijven verminderen, op voorwaarde, dat :

a) de totale slaapruijme, toegewezen aan de groep of groepen niet kleiner is dan zou zijn toegewezen, wanneer de aantallen niet zo zouden zijn uitgebreid;

b) het minimum vloeroppervlak van de slaapverblijven niet minder is dan :

i) 1,67 m² per persoon aan boord van schepen met een bruto inhoud van minder dan 3.000 ton;

ii) 1,85 m² per persoon aan boord van schepen van 3.000 ton of groter.

6. De ruimte ingenomen door kooi-, hang- en ladekasten en banken moet in het dekoppervlak worden medegemeten. Kleine of onregelmatig gevormde oppervlakten, die de beschikbare vrije ruimte niet daadwerkelijk vergroten en die niet gebruikt kunnen worden voor de plaatsing van meubilair, worden niet medegerekend.

7. De vrije hoogte in de slaapverblijven der bemanning moet tenminste 1,90 m bedragen.

8. Er moet een voldoende aantal slaapverblijven zijn om elke categorie van de bemanning de beschikking te geven over een afzonderlijk verblijf of afzonderlijke verblijven, met dien verstande, dat de bevoegde autoriteit aan boord van kleine schepen van dit voorschrift mag afwijken.

9. Het aantal personen, dat in een slaapverblijf mag worden ondergebracht, mag de volgende maxima niet overschrijden;

a) officieren, chef van dienst, stuurlieden en machinisten, hoofd van een zeemacht, en oudste radio-telegrafist : één persoon per verblijf;

b) andere officieren : zo mogelijk één persoon per verblijf en nimmer meer dan twee;

c) onderofficieren : één of twee personen per verblijf en nimmer meer dan twee;

d) overige schepelingen : zo mogelijk twee of drie personen per verblijf, en nimmer meer dan vier.

10. Ter verzekering van een behoorlijke en meer comfortabele huisvesting kan de bevoegde autoriteit, na overleg met de organisaties van reders en/of de reders zelf en de erkende *bona fide* zeeliedenbonden, toestemming verlenen om ten hoogste tien scheepsgezellen per slaapplek te huisvesten, indien het bepaalde passagiersschepen betreft.

11. Le nombre maximum de personnes à loger par poste de couchage sera indiqué d'une manière lisible et indélébile, en un endroit du poste où l'inscription pourra être vue aisément.

12. Les membres de l'équipage disposeront de couchettes individuelles.

13. Les couchettes ne seront pas placées côte à côte d'une façon telle qu'on ne puisse accéder à l'une d'elles qu'en passant au-dessus d'une autre.

14. La superposition de plus de deux couchettes est interdite. Dans le cas où des couchettes sont placées le long de la muraille du navire, il est interdit de superposer des couchettes à l'endroit où un hublot est situé au-dessus d'une couchette.

15. Lorsque des couchettes sont superposées, la couchette inférieure ne sera pas placée à moins de 0,30 mètre (12 pouces) au-dessus du plancher; la couchette supérieure sera disposée à mi-hauteur environ entre le fond de la couchette inférieure et le dessous des barrots du plafond.

16. Les dimensions intérieures minima d'une couchette seront de 1,90 mètre sur 0,68 mètre (6 pieds 3 pouces sur 2 pieds 3 pouces).

17. Le cadre d'une couchette et, le cas échéant, la planche de roulis seront d'un matériau approuvé, dur, lisse et non susceptible de se corroder ou d'abriter de la vermine.

18. Si des cadres tubulaires sont utilisés dans la construction des couchettes, ils seront absolument fermés et sans perforations qui pourraient constituer un accès pour la vermine.

19. Toute couchette sera pourvue d'un fond élastique ou d'un sommier élastique, ainsi que d'un matelas rembourré d'une matière approuvée. L'utilisation, pour le rembourrage, de paille ou d'autre matière de nature à abriter de la vermine est interdite.

20. Lorsque des couchettes sont superposées, un fond imperméable à la poussière, en bois, en toile ou en une autre matière convenable, sera fixé en dessous du sommier élastique de la couchette supérieure.

21. Tout poste de couchage sera aménagé et meublé de manière à en faciliter la bonne tenue et à assurer un confort raisonnable pour ses occupants.

22. Le mobilier comprendra une armoire pour chaque occupant. Celle-ci aura au moins 1,52 mètre (5 pieds) de hauteur et une section transversale de 19,30 décimètres carrés (300 pouces carrés). Elle sera pourvue d'un rayon et d'un dispositif de fermeture par cadenas. Le cadenas sera fourni par l'occupant.

23. Tout poste de couchage sera pourvu d'une table ou d'un bureau, de modèle fixe rabattable ou à coulisses, et de sièges confortables suivant les besoins.

24. Le mobilier sera construit en un matériau lisse et dur, non susceptible de se déformer ou de se corroder.

25. Chaque occupant aura à sa disposition un tiroir ou un espace équivalent d'une capacité au moins égale à 0,56 mètre cube (2 pieds cubes).

26. Les hublots des postes de couchage seront garnis de rideaux.

27. Tout poste de couchage sera pourvu d'une glace, de petits placards pour les articles de toilette, d'une étagère à livres et d'un nombre suffisant de patères.

28. Pour autant que cela sera praticable, les couchettes seront réparties de façon à séparer les quarts et à éviter qu'un homme de jour ne partage le même poste que des hommes prenant le quart.

Article 11.

1. Des réfectoires suffisants seront installés à bord de tous les navires.

2. A bord des navires jaugeant moins de 1.000 tonneaux, des réfectoires distincts seront prévus pour :

- a) le capitaine et les officiers;
- b) le personnel de maîtrise et le reste du personnel subalterne.

11. Het maximum aantal personen, dat in een slaapverblijf mag worden ondergebracht, moet onuitwisbaar en leesbaar worden aangegeven ergens in het verblijf waar het gemakkelijk gezien kan worden.

12. Elk lid van de bemanning moet over een eigen slaapplek kunnen beschikken.

13. De slaapplekken mogen niet zodanig naast elkander zijn geplaatst, dat de toegang tot de ene slaapplek slechts over een andere kan worden verkregen.

14. Er mogen niet meer dan twee slaapplekken boven elkander worden opgesteld; indien slaapplekken langs het scheepsboord zijn aangebracht, is het verboden slaapplekken boven elkander aan te brengen ter plaatse waar een patrijspoort zich boven een slaapplek bevindt.

15. De onderste slaapplek moet, wanneer de slaapplekken twee hoog zijn opgesteld, niet minder dan 30 cm boven de vloer liggen; de bovenste slaapplek moet ongeveer midden tussen de onderkant van de onderste slaapplek en de onderkant van de dekbalken zijn opgesteld.

16. De minimum afmetingen van een slaapplek moeten binnenwerks 190 bij 68 cm bedragen.

17. Het bedstel en eventueel de kooiplanken moeten vervaardigd zijn van goedgekeurd materiaal, dat hard moet zijn, niet gemakkelijk mag roesten en zonder openingen, waarin zich ongedierte kan nestelen.

18. Indien bedstellen, uit buizen vervaardigd, worden gebezigd, moeten deze buizen geheel gesloten zijn en geen openingen hebben, welke het ongedierte toegang verlenen.

19. Elke slaapplek moet voorzien zijn van een spiraalbodem of springverenmatras en van een matras van goedgekeurd materiaal. Stro of ander materiaal, waarin zich gemakkelijk ongedierte kan nestelen, mag niet als vulsel worden gebruikt.

20. Wanneer een slaapplek boven een andere is gelegen, moet een bodem, welke geen stof doorlaat, van hout, zeildoek of ander geschikt materiaal onder de springveren van een bovenkooi worden aangebracht.

21. Slaapverblijven moeten zo worden ontworpen en uitgerust, dat zij redelijk comfort voor de bewoners verzekeren en de netheid wordt bevorderd.

22. In de meubilering zal zijn begrepen een klerenkast voor elke bewoner. De kasten moeten een hoogte van ten minste 152 cm en een dwarsdoorsnede van ten minste 19,30 dm² hebben en van een legplank en van lippen voor een hangslot zijn voorzien. De gebruiker moet voor het hangslot zorg dragen.

23. Elk slaapverblijf moet voorzien zijn van een tafel of lessenaar, die of vast, of neerklapbaar, dan wel uittrekbaar moet zijn, en van gemakkelijke zitgelegenheid naar behoefte.

24. De meubels moeten van glad, hard materiaal zijn vervaardigd, dat niet krom trekt of roest.

25. Voor elke bewoner moet een lade of overeenkomstige ruimte met een inhoud van ten minste 0,056 m³ beschikbaar zijn.

26. Slaapverblijven moeten voorzien zijn van gordijnen voor de patrijspoorten.

27. Slaapverblijven moeten met een spiegel, kleine bergplaatsen voor toiletbenodigdheden, een boekenrek en een voldoende aantal kleerhaken zijn uitgerust.

28. Voorzoveel dit praktisch uitvoerbaar is, moet het onderbrengen van de bemanning zo geschieden, dat de wachten afgescheiden zijn en vrije gasten geen verblijf met wachtenden delen.

Artikel 11.

1. Aan boord van alle schepen moeten voldoende eetverblijven beschikbaar zijn.

2. Aan boord van schepen van minder dan 1.000 ton moeten afzonderlijke eetverblijven beschikbaar zijn voor :

- a) de kapitein en de officieren;
- b) de onderofficieren en de overige scheepsgezellen.

3. A bord des navires jaugeant 1.000 tonneaux ou plus, des réfectoires distincts seront prévus pour :

- a) le capitaine et les officiers;
- b) le personnel de maistrance et le reste du personnel subalterne du pont;
- c) le personnel de maistrance et le reste du personnel subalterne de la machine.

Toutefois :

- i) l'un des deux réfectoires prévus pour le personnel de maistrance et le reste du personnel subalterne peut être affecté au personnel de maistrance et l'autre au reste du personnel subalterne;
- ii) un réfectoire unique peut être prévu pour le personnel de maistrance et le reste du personnel subalterne du pont et de la machine lorsque les armateurs et/ou leurs organisations intéressées, et les organisations reconnues *bona fide* de gens de mer intéressées préfèrent qu'il en soit ainsi.

4. Des dispositions adéquates seront prévues pour le personnel du service général, soit en aménageant pour lui un réfectoire distinct, soit en lui donnant le droit d'utiliser les réfectoires affectés à d'autres catégories; à bord des navires de 5.000 tonneaux et au-dessus qui embarquent plus de cinq agents du service général, l'installation d'un réfectoire séparé à leur intention devra être envisagée.

5. Les dimensions et l'équipement de tout réfectoire devront être suffisants pour le nombre probable de personnes qui les utiliseront en même temps.

6. Tout réfectoire sera pourvu de tables et de sièges approuvés en nombre suffisant pour le nombre probable de personnes qui les utiliseront en même temps.

7. L'autorité compétente pourra accorder des dérogations aux dispositions ci-dessus concernant l'aménagement de réfectoires, dans la mesure où les conditions spéciales existant à bord des navires à passagers peuvent l'exiger.

8. Les réfectoires seront séparés distinctement des postes de couchage et placés aussi près que possible de la cuisine.

9. Une installation convenable pour le lavage des ustensiles de table, ainsi que des placards suffisants pour y ranger ces ustensiles, seront prévus lorsque les offices qui peuvent exister ne sont pas directement accessibles des réfectoires.

10. Les dessus des tables et des sièges seront d'une matière résistante à l'humidité, sans craquelures et d'un nettoyage aisé.

Article 12.

1. A bord de tout navire, un ou des emplacements de superficie suffisante, compte tenu des dimensions du navire et de l'effectif de l'équipage, seront prévus sur un pont découvert, auxquels les membres de l'équipage auront accès lorsqu'ils ne sont pas de service.

2. Des locaux de récréation situés dans un endroit approprié et meublés d'une manière convenable seront prévus pour les officiers et le personnel subalterne. Lorsqu'il n'existera pas de tels locaux en dehors des réfectoires, ceux-ci seront établis, meublés et installés de façon à en tenir lieu.

Article 13.

1. Des installations sanitaires suffisantes, comprenant des lavabos, des baignoires et/ou des douches, seront aménagées à bord de tout navire.

2. Des water-closets distincts seront installés dans la proportion minimum suivante :

- a) à bord des navires jaugeant moins de 800 tonneaux : trois;
- b) à bord des navires jaugeant 800 tonneaux ou plus, mais moins de 3.000 tonneaux : quatre;
- c) à bord des navires jaugeant 3.000 tonneaux ou plus : six;
- d) à bord des navires où les officiers ou opérateurs de radio ont un logement isolé, des installations sanitaires contiguës ou situées à proximité seront prévues.

3. La législation nationale fixera la répartition des water-closets entre les différentes catégories de l'équipage, sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article.

3. Aan boord van schepen van 1.000 ton en groter moeten afzonderlijke eetverblijven zijn ingericht voor :

- a) de kapitein en de officieren;
- b) de onderofficieren en de overige scheepsgezellen van het dekpersoneel;
- c) de onderofficieren en de overige scheepsgezellen van het machinekamerpersoneel;

met dien verstande, dat :

(i) één van de twee eetverblijven voor de onderofficieren en de overige scheepsgezellen mag worden toegewezen aan de onderofficieren en de andere aan de overige scheepsgezellen;

(ii) er slechts één eetverblijf behoeft te zijn voor de onderofficieren en de overige scheepsgezellen van het dek- en het machinekamerpersoneel in gevallen, dat de organisaties van reders en/of de reders zelf en de betreffende erkende *bona fide* zeeliedenbonden de voorkeur aan zulk een indeling geven.

4. Voor het civiel personeel moet er een behoorlijke gelegenheid zijn om te eten, hetzij in een afzonderlijk eetverblijf, hetzij door dit personeel het recht te geven de eetverblijven van de andere schepelingen te bezigen; aan boord van schepen van 5.000 ton of meer, met meer dan 5 personen voor de civiele dienst, moet nagegaan worden of een afzonderlijk eetverblijf kan worden verschaft.

5. De afmetingen en de inrichting van elk eetverblijf moeten voldoende zijn voor het aantal personen, dat er waarschijnlijk gelijktijdig gebruik van zal maken.

6. Eetverblijven moeten voorzien zijn van tafels en goedgekeurde zitgelegenheden, voldoende voor het aantal personen, dat er waarschijnlijk gelijktijdig gebruik van zal maken.

7. De bevoegde autoriteit mag aan boord van passagiersschepen die afwijkingen van de bovengenoemde bepalingen voor eetverblijven toestaan als nodig zijn om aan bijzondere omstandigheden tegemoet te komen.

8. Eetverblijven moeten gescheiden zijn van de slaapverblijven en zo dicht als praktisch mogelijk bij de kombuis zijn gelegen.

9. Indien de eventueel aanwezige aanrechthutten niet rechtstreeks in verbinding staan met de eetverblijven, moet voorzien zijn in voldoende kastruimte voor het opbergen van eetgerei en in een geschikte gelegenheid voor het schoonmaken daarvan.

10. De tafeldekken en bovenkanten der zitgelegenheden moeten van vochtwerend materiaal, zonder barsten en gemakkelijk te reinigen, zijn vervaardigd.

Artikel 12.

1. Aan boord van alle schepen moeten een of meer gedeelten van het open dek voor de schepelingen toegankelijk zijn, wanneer zij geen dienst hebben. Deze gedeelten moeten, rekening houdend met de grootte van de bemanning, een voldoende oppervlak hebben.

2. Recreatie-ruimte voor officieren en scheepsgezellen moet op een geschikte plaats zijn gelegen en gemeubeld ter beschikking worden gesteld. Waar dit niet afgescheiden van de eetverblijven geschiedt, moeten deze eetverblijven gemeubeld en ingericht worden om als ontspanningsruimte dienst te kunnen doen.

Artikel 13.

1. Aan boord van alle schepen moet voldoende sanitaire uitrusting, met inbegrip van wasbakken, kuipbaden en/of douches, aanwezig zijn.

2. Er zullen ten minste aan w.c.'s aanwezig moeten zijn :

- a) aan boord van schepen van minder dan 800 ton : drie;
- b) aan boord van schepen van 800 ton en meer, doch minder dan 3.000 ton : vier;
- c) aan boord van schepen van 3.000 ton of meer : zes;
- d) aan boord van schepen, waar de radiotelegrafisten afgezonderd van de andere schepelingen zijn gehuisvest, moeten de sanitaire inrichtingen bij of naast hun verblijven zijn aangebracht.

3. De nationale wetgeving moet met inachtneming van de voorschriften van lid 4 van dit artikel de verdeling van de w.c.'s over de verschillende groepen voorschrijven.

4. Des installations sanitaires pour tous les membres de l'équipage qui n'occupent pas des chambres ou des postes comportant une installation sanitaire privée seront prévues pour chaque catégorie de l'équipage, à raison de :

- a) une baignoire et/ou une douche par huit personnes ou moins;
- b) un water-closet par huit personnes ou moins;
- c) un lavabo par six personnes ou moins.

Toutefois, si le nombre de personnes d'une catégorie dépasse de moins de la moitié du nombre indiqué un multiple exact de ce nombre, l'excédent pourra être négligé pour l'application de la présente disposition.

5. Si l'effectif total de l'équipage dépasse 100 ou s'il s'agit de navires à passagers effectuant normalement des voyages d'une durée ne dépassant pas quatre heures, l'autorité compétente pourra envisager des dispositions spéciales ou une réduction du nombre d'installations sanitaires requises.

6. L'eau douce, chaude et froide, ou des moyens de chauffer l'eau seront fournis dans tous les locaux communs affectés aux soins de propreté. L'autorité compétente aura la faculté de fixer, après consultation des organisations d'armateurs et/ou des armateurs et des organisations reconnues *bona fide* de gens de mer, la quantité maximum d'eau douce qui peut être exigée de l'armateur, par homme et par jour.

7. Les lavabos et les baignoires seront de dimensions suffisantes et d'un matériau approuvé, à surface lisse, non susceptible de se fissurer, de s'écailler ou de se corroder.

8. L'aération de tout water-closet se fera par communication directe avec l'air libre, indépendamment de toute autre partie des locaux d'habitation.

9. Tout water-closet sera d'un modèle approuvé et pourvu d'une chasse d'eau puissante, en état constant de fonctionnement et contrôlable individuellement.

10. Les tuyaux de descente et de décharge seront de dimensions suffisantes et installés de manière à réduire au minimum les risques d'obstruction et à en faciliter le nettoyage.

11. Les installations sanitaires destinées à être utilisées par plus d'une personne seront conformes aux prescriptions suivantes :

- a) les revêtements de pont seront d'un matériau durable approuvé, faciles à nettoyer et imperméables à l'humidité; ils seront pourvus d'un système efficace des eaux;
- b) les cloisons seront en acier ou en tout autre matériau approuvé et étanches sur une hauteur d'au moins 0,23 mètre (9 pouces) à partir du plancher;
- c) les locaux seront suffisamment éclairés, chauffés et aérés;
- d) les water-closets seront situés en un endroit aisément accessible des postes de couchage et des locaux affectés aux soins de propreté, mais ils en seront séparés; ils ne donneront pas directement sur les postes de couchage; ni sur un passage qui constituerait seulement un accès entre poste de couchage et water-closets; toutefois, cette dernière disposition ne sera pas applicable aux water-closets situés entre deux postes de couchage dont le nombre total d'occupants ne dépasse pas quatre;
- e) si plusieurs water-closets sont installés dans un même local, ils seront suffisamment enclos pour en assurer l'isolement.

12. A bord de tout navire, des moyens de lavage et de séchage du linge seront prévus dans une proportion correspondant à l'effectif de l'équipage et à la durée normale du voyage.

13. Le matériel de lavage comprendra des bassins suffisants avec dispositif d'écoulement, qui pourront être installés dans les locaux affectés aux soins de propreté s'il n'est pas raisonnablement possible d'aménager une buanderie séparée. Les bassins seront alimentés suffisamment en eau douce, chaude et froide. A défaut d'eau chaude, des moyens de chauffer de l'eau seront prévus.

14. Les moyens de séchage seront aménagés dans un local séparé des postes de couchage et des réfectoires, suffisamment aéré et chauffé et pourvu de cordes à linge ou d'autres dispositifs d'étendage.

Article 14.

1. Une infirmerie distincte sera prévue à bord de tout navire embarquant un équipage de quinze personnes ou plus et affecté à un voyage d'une durée de plus de trois jours. L'autorité compétente pourra accorder des dérogations à cette disposition en ce qui concerne les navires affectés à la navigation côtière.

4. Sanitaire inrichtingen voor alle leden van de bemanning, die geen hutten bewonen, welke van dergelijke inrichtingen zijn voorzien, moeten voor elke groep aanwezig zijn naar de volgende maatstaf :

- a) één kuipbad en/of douche voor elke 8 personen of minder;
- b) één w.c. voor elke 8 personen of minder;
- c) één wasbak voor elke zes personen of minder;

met dien verstande, dat indien, het aantal personen in een groep een of meer veelvouden van hierboven aangegeven aantallen met minder dan de helft daarvan overschrijdt, dit overschot voor de toepassing van het bovenstaande kan worden verwaarloosd.

5. Indien de grootte der bemanning meer dan 100 bedraagt, en aan boord van passagiersschepen, die in de regel reizen van niet meer dan 4 uur maken, mag door de bevoegde autoriteit met bijzondere omstandigheden rekening worden gehouden of een vermindering van het aantal inrichtingen worden overwogen.

6. Koud en warm zoetwater of middelen tot verwarming van water moeten in alle gemeenschappelijke wasplaatsen beschikbaar zijn. De bevoegde autoriteit mag na raadpleging van de organisaties van reders en/of van de reders zelf en van de erkende *bona fide* zeeliedenbonden, de maximum hoeveelheid zoetwater vaststellen, die door de reder per opvarende en per dag moet worden verstrekt.

7. Wasbakken en kuipbaden moeten voldoende afmetingen hebben en vervaardigd zijn van goedgekeurd materiaal met een gladde oppervlakte, niet onderhevig aan scheuren, schilferen of roesten.

8. Alle w.c.'s moeten onafhankelijk van elk ander deel van de verblijven op de buitenlucht ventileren.

9. Alle w.c.'s moeten van een goedgekeurd model zijn, met flinke waterschaal, welke steeds beschikbaar moet zijn en voor elke w.c. afzonderlijk kan worden geregeld.

10. Murf- en afvoerpijpen moeten van voldoende afmetingen zijn en zodanig zijn aangelegd, dat de kans van verstopping zo klein mogelijk is en het schoonhouden vergemakkelijkt wordt.

11. Sanitaire inrichtingen bestemd voor meer dan één persoon moeten voldoen aan de volgende eisen :

- a) de vloer moet van goedgekeurd duurzaam materiaal, gemakkelijk te reinigen en ondoordringbaar voor vocht zijn en moet van een behoorlijke waterafvoer zijn voorzien;
- b) schotten moeten van staal of ander goedgekeurd materiaal zijn, waterdicht tot tenminste 23 cm boven de vloer;
- c) de inrichting moet voldoende verlicht, verwarmd en geventileerd zijn;
- d) w.c.'s moeten op een gemakkelijk bereikbare plaats, doch afgescheiden van slaapverblijven en wasgelegenheden zijn gelegen, zonder directe toegang uit de slaapverblijven of uit de gang tussen slaapverblijven en w.c.'s, waarnaar geen andere toegang voert, met dien verstande, dat dit geen betrekking heeft op een w.c. in een ruimte tussen twee slaapverblijven, die tezamen voor niet meer dan 4 personen zijn bestemd;
- e) indien er meer dan één w.c. in dezelfde ruimte is, moeten deze w.c.'s voldoende zijn afgesloten, teneinde afzondering te verzekeren.

12. Aan boord van alle schepen moet, rekening gehouden met de grootte van de bemanning en de normale reisduur, voldoende gelegenheid voor wassen en drogen van kleren zijn.

13. De gelegenheid voor het wassen van kleren moet geschikte bakken omvatten, die in de wasplaatsen mogen zijn opgesteld, wanneer het niet redelijk en praktisch mogelijk is afzonderlijk wasserijen in te richten. Zij moeten voorzien zijn van voldoende aanvoer van koud en warm zoetwater of middelen tot verwarming van water.

14. Er moet een ruimte zijn, afgescheiden van de slaap- en de eetverblijven, waar gelegenheid is voor het drogen van kleren, welke voldoende is geventileerd, verwarmd en voorzien van drooglijnen of andere middelen tot ophanging van de kleren.

Artikel 14.

1. Aan boord van elk schip met een bemanning van 15 personen of meer, dat een reis maakt van langere duur dan 3 dagen, moet een afzonderlijk ziekenverblijf aanwezig zijn. De bevoegde autoriteit mag van dit voorschrift afwijken voor schepen, die in de kustvaart dienst doen.

2. L'infirmier sera située de telle sorte que l'accès en soit aisé, que ses occupants soient confortablement logés et qu'ils puissent recevoir, par tous les temps les soins nécessaires.

3. L'entrée, les couchettes, l'éclairage, la ventilation, le chauffage et l'installation d'eau seront aménagés de manière à assurer le confort et faciliter le traitement des occupants.

4. Le nombre de couchettes à installer dans l'infirmier sera prescrit par l'autorité compétente.

5. Les occupants de l'infirmier disposeront, pour leur usage exclusif, de water-closets qui feront partie de l'installation de l'infirmier elle-même ou seront situés à proximité immédiate.

6. Il sera interdit d'affecter l'infirmier à un usage autre que le traitement éventuel de malades.

7. Tout navire qui n'embarque pas de médecin devra être pourvu d'un coffre à médicaments, d'un type approuvé, accompagné d'instructions aisément compréhensibles.

Article 15.

1. Des penderies suffisantes et convenablement aérées destinées à recevoir les cirés seront aménagées à l'extérieur des postes de couchage, mais elles seront aisément accessibles de ces derniers.

2. À bord de tout navire jaugeant plus de 3.000 tonneaux, un local pour le service du pont et un autre pour le service de la machine seront aménagés et meublés pour servir chacun de bureau.

3. À bord des navires touchant régulièrement des ports infestés de moustiques, des dispositions seront prises pour protéger le logement de l'équipage en munissant de moustiquaires appropriées les hublots, ouvertures de ventilation et portes donnant sur un pont ouvert.

4. Tout navire naviguant normalement sous les tropiques ou dans le golfe Persique, ou à destination de ces régions, sera pourvu de tentes pouvant être installées sur les ponts découverts situés immédiatement au-dessus du logement de l'équipage, ainsi que sur la ou les parties de pont découvert servant de lieux de récréation.

Article 16.

1. Dans le cas des navires visés au paragraphe 5 de l'article 10, l'autorité compétente pourra, en ce qui concerne les membres de l'équipage qui y sont visés, modifier les conditions fixées dans les articles qui précèdent, dans la mesure nécessaire pour tenir compte des habitudes ou usages nationaux; en particulier, elle pourra prendre des dispositions spéciales concernant, d'une part, le nombre des personnes qui occupent les postes de couchage, d'autre part, les aménagements des réfectoires et des installations sanitaires.

2. En modifiant les conditions ainsi fixées, l'autorité compétente sera cependant tenue de respecter les dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 10 et les surfaces minima requises pour ce personnel au paragraphe 5 de l'article 10.

3. À bord des navires où une catégorie quelconque de l'équipage est formée de personnes dont les habitudes et les usages nationaux sont très différents, des postes de couchage et autres locaux d'habitation séparés et adéquats seront prévus dans la mesure nécessaire pour répondre aux besoins des différentes catégories.

4. Dans le cas des navires mentionnés au paragraphe 5 de l'article 10, les infirmiers, réfectoires et installations sanitaires seront établis et maintenus, en ce qui concerne leur nombre et leur utilité pratique, sur la même base que ceux de tout autre navire d'un type similaire immatriculé dans le même pays.

5. Lors de l'élaboration, en conformité des dispositions du présent article, de règlements spéciaux, l'autorité compétente consultera les organisations reconnues *bona fide* de gens de mer intéressées et les organisations des armateurs et/ou les armateurs qui emploient ceux-ci.

Article 17.

1. Le logement de l'équipage sera maintenu en état de propreté et dans des conditions d'habitabilité convenables; il ne servira pas de lieu d'emménagement de marchandises ou d'approvisionnement qui ne sont pas la propriété personnelle de ses occupants.

2. Het ziekenverblijf moet passend zijn gelegen, zó dat het gemakkelijk toegankelijk is, en de patienten comfortabel zijn gehuisvest en onder alle weeromstandigheden naar behoren kunnen worden verzorgd.

3. De inrichting van toegangen, kooien, verlichting, ventilatie, verwarming en watervoorziening moet zo zijn ontworpen, dat het comfort is verzekerd en de verzorging van de patienten wordt vergemakkelijkt.

4. Het vereiste aantal ziekenkooien moet door de bevoegde autoriteit worden bepaald.

5. W.c.'s uitsluitend voor hen, die in het ziekenverblijf zijn opgenomen, moeten in of in de onmiddellijke nabijheid van dit verblijf geplaatst zijn.

6. Ziekenverblijven mogen niet voor andere doeleinden dan in het belang van de zieken worden gebezigd.

7. Elk schip, waarop geen dokter is gemonsterd, moet met een goedgekeurde medicijnkist, voorzien van gemakkelijk begrijpelijke aanwijzingen, zijn uitgerust.

Artikel 15.

1. Er moet voldoende en behoorlijk geventileerde ruimte voor berging van oliegoed buiten, doch in de nabijheid van de slaapverblijven, beschikbaar zijn.

2. Aan boord van schepen van meer dan 3000 ton moet zowel een ruimte als kantoor voor de dekdienst, als voor de machinedienst beschikbaar zijn.

3. Aan boord van schepen, welke geregeld havens aandoen, waar een muskietenplaag heerst, moeten de verblijven tegen het binnendringen van muskieten zijn beschermd door het aanbrengen van passende horren voor patrijspoorten, luchtkokers en deuren, toegang gevende tot het open dek.

4. Alle schepen, welke geregeld naar of in de tropen en de Perzische Golf varen, moeten voorzien zijn van tenten over de aan de zon blootgestelde dekken boven de bemanningsverblijven en de voor ontspanning bestemde dekrumte.

Artikel 16.

1. De bevoegde autoriteit mag met betrekking tot de schepen, genoemd in lid 5 van artikel 10, ten aanzien van de leden van de daar bedoelde bemanning, de voorschriften, neergelegd in de voorafgaande artikelen, voor zoveel nodig wijzigen, teneinde rekening te houden met hun bepaalde nationale gewoonten en gebruiken en in het bijzonder mag zij bijzondere voorschriften geven voor wat betreft het aantal personen in de slaapverblijven en betreffende eetverblijven en sanitaire inrichtingen.

2. Wanneer de bevoegde autoriteit deze voorschriften wijzigt, is zij gebonden aan het bepaalde in de leden 1 en 2 van artikel 10 en aan de als minimum vereiste grootte van het slaapverblijf voor die groepen van mindere schepelingen, als bedoeld in lid 5 van artikel 10.

3. Aan boord van schepen, waar de bemanning van één dienst bestaat uit personen van zeer verschillende nationale gewoonten en gebruiken, moeten afzonderlijke en geschikte slaap- en woonverblijven, als nodig is om aan de behoefte van de verschillende nationaliteiten te voldoen, beschikbaar worden gesteld.

4. Aan boord van schepen, bedoeld in lid 5 van artikel 10, moeten de ziekenverblijven, de gelegenheid voor het gebruik van de maaltijden, de badgelegenheid en sanitaire inrichtingen, beschikbaar gesteld en onderhouden worden in een mate, welke wat betreft de omvang en de bruikbaarheid, gelijk of vergelijkbaar is met die, welke op alle andere praktische schepen van hetzelfde type en ingeschreven in hetzelfde land, gebruikelijk is.

5. De bevoegde autoriteit moet bij het ontwerpen van de bijzondere voorschriften krachtens dit artikel overleg plegen met de betrokken erkende *bona fide* zeeliedenbonden en met de organisaties van reders en/of de reders, die deze zeelieden in dienst hebben.

Artikel 17.

1. De verblijven van de bemanning moeten schoon en in behoorlijk bewoonbare toestand worden gehouden, vrij van goederen en voorraden, die niet het persoonlijk eigendom zijn van de gebruikers.

2. Le capitaine ou un officier spécialement délégué par lui à cet effet, accompagné d'un ou plusieurs membres de l'équipage, procédera à des intervalles maxima d'une semaine à l'inspection de tous les locaux qui forment le logement de l'équipage; les résultats de l'inspection seront consignés par écrit.

PARTIE IV.

Application de la convention aux navires existants.

Article 18.

1. Sous réserve des dispositions des paragraphes 2, 3 et 4 du présent article, la présente convention s'appliquera aux navires dont la quille aura été posée ultérieurement à la mise en vigueur de la convention pour le territoire dans lequel le navire est immatriculé.

2. Dans le cas d'un navire complètement terminé à la date à laquelle cette convention entrera en vigueur dans le pays où le navire est immatriculé et qui est au-dessous des prescriptions formulées à la Partie III de cette convention, l'autorité compétente pourra, après consultation des organisations d'armateurs et/ou des armateurs et des organisations reconnues *bona fide* de gens de mer, exiger d'apporter au navire, pour le faire répondre aux prescriptions de la convention, telles modifications qu'elle estime possibles, compte tenu des problèmes pratiques qui entreront en jeu, lorsque :

- a) le navire sera immatriculé à nouveau;
- b) d'importantes modifications de structure ou des réparations majeures seront faites au navire par suite de l'application d'un plan préétabli, et non à la suite d'un accident ou d'un cas d'urgence.

3. Dans le cas d'un navire en construction et/ou en transformation à la date où la présente convention entrera en vigueur pour le territoire où il est immatriculé, l'autorité compétente pourra, après consultation des organisations d'armateurs et/ou des armateurs et des organisations reconnues *bona fide* de gens de mer, exiger d'apporter au navire, pour le faire répondre aux prescriptions de la convention, telles modifications qu'elle estime possibles, compte tenu des problèmes pratiques qui entreront en jeu; ces modifications constitueront une application définitive des termes de la convention, à moins qu'il ne soit procédé à une nouvelle immatriculation du navire.

4. Lorsqu'un navire — à moins qu'il ne s'agisse d'un navire dont il est fait mention aux paragraphes 2 et 3 du présent article ou auquel la présente convention était applicable au cours de la construction — est immatriculé à nouveau dans un territoire après la date à laquelle la présente convention y est entrée en vigueur, l'autorité compétente pourra, après consultation des organisations d'armateurs et/ou des armateurs et des organisations reconnues *bona fide* de gens de mer, exiger que soient apportées au navire, en vue de le rendre conforme aux prescriptions de la convention, telles modifications qu'elle estime possibles, compte tenu des problèmes pratiques qui entreront en jeu. Ces modifications constitueront une application définitive des termes de la convention tant qu'il ne sera pas procédé à une nouvelle immatriculation du navire.

PARTIE V.

Dispositions finales.

Article 19.

Rien dans la présente convention n'affectera aucune loi, sentence, coutume ou accord entre les armateurs et les gens de mer qui assurent des conditions plus favorables que celles prévues par cette convention.

Article 20.

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

Article 21.

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

2. La présente convention entrera en vigueur six mois après la date à laquelle auront été enregistrées les ratifications de sept des pays suivants : Etats-Unis d'Amérique, Argentine, Australie, Belgique,

2. De kapitein of een speciaal voor dit doel door deze aangewezen officier moet, vergezeld van een of meer leden van de bemanning, tenminste wekelijks alle verblijven inspecteren. Het resultaat van zulk een inspectie moet schriftelijk worden vastgelegd.

DEEL IV.

Toepassing van het Verdrag op bestaande schepen.

Artikel 18.

1. Met inachtneming van de voorschriften van de leden 2, 3 en 4 van dit artikel, is dit Verdrag van toepassing op alle schepen, waarvan de kiel is gelegd na het van kracht worden van het Verdrag in het gebied waar het schip is ingeschreven.

2. Indien een schip geheel gereed is op de datum van het van kracht worden van dit Verdrag voor het gebied, waar het schip is ingeschreven, en niet voldoet aan de voorschriften van deel III van dit Verdrag, mag de bevoegde autoriteit, na raadpleging van de organisaties van reders en/of de reders zelf en de *bona fide* zeeliedenbonden, die wijzigingen voorschrijven, nodig om het schip te laten voldoen aan de eisen van het Verdrag als mogelijk worden geacht, rekening houdende met de zich voordoende praktische problemen, wanneer :

- a) het schip opnieuw is ingeschreven;
- b) ingrijpende veranderingen in de bouw of grote herstellingen worden uitgevoerd aan het schip volgens een te voren opgezet plan en niet tengevolge van een ongeval of ramp.

3. Wanneer een schip in bouw is en/of verbouwd wordt op het tijdstip waarop dit Verdrag van kracht wordt voor het gebied, waar het schip is ingeschreven, mag de bevoegde autoriteit, na raadpleging van de organisaties van reders en/of de reders zelf en de *bona fide* zeeliedenbonden, die wijzigingen voorschrijven, nodig om het schip te laten voldoen aan de eisen van het Verdrag als mogelijk worden geacht, rekening houdende met de zich voordoende praktische problemen. Door deze wijzigingen zal het schip geacht worden volledig te voldoen aan de voorschriften van het Verdrag, zolang het schip in het gebied blijft ingeschreven.

4. Wanneer een schip — tenzij het een schip betreft, bedoeld in de leden 2 en 3 van dit artikel, of een schip, waarop de bepalingen van dit verdrag van toepassing waren tijdens de bouw — opnieuw wordt ingeschreven in een gebied na de datum, waarop dit Verdrag voor dat gebied van kracht is geworden, kan de bevoegde autoriteit na raadpleging van de organisaties van reders en/of de reders zelf en de erkende *bona fide* zeeliedenbonden, die wijzigingen voorschrijven, nodig om het schip te laten voldoen aan de eisen van het Verdrag, als mogelijk worden geacht, rekening houdende met de zich voordoende praktische problemen, zolang het schip in het gebied blijft ingeschreven.

DEEL V.

Slotbepalingen.

Artikel 19.

Geen enkele bepaling in dit Verdrag mag een wet, uitspraak, gewoonte of overeenkomst tussen reders en zeelieden aantasten, welke betere voorwaarden bevat, dan die welke in dit Verdrag zijn voorgeschreven.

Artikel 20.

De officiële bekrachtigingen van dit Verdrag zullen worden medegedeeld aan de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau en door hem worden ingeschreven.

Artikel 21.

1. Dit Verdrag zal slechts verbindend zijn voor de Leden van de Internationale Arbeidsorganisatie, die hun bekrachtigingen door de Directeur-Generaal hebben doen inschrijven.

2. Dit Verdrag zal van kracht worden zes maanden nadat de bekrachtigingen zullen zijn ingeschreven van zeven der volgende landen : Verenigde Staten van Amerika, Argentinië, Australië, België, Brazilië,

Brésil, Canada, Chili, Chine, Danemark, Finlande, France, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Grèce, Inde, Irlande, Italie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède, Turquie et Yougoslavie, étant entendu que de ces sept pays, quatre au moins devront posséder chacun une marine marchande d'une jauge brute d'au moins un million de tonnes. Cette disposition a pour but de faciliter, encourager et hâter la ratification de la présente convention par les États Membres.

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

Article 22.

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

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

Article 23.

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

2. En notifiant aux Membres de l'Organisation l'enregistrement de la dernière ratification nécessaire à l'entrée en vigueur de la convention, le Directeur général appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur.

Article 24.

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

Article 25.

À l'expiration de chaque période de dix années à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention, le Conseil d'administration du Bureau international du Travail devra présenter à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente convention et décidera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de sa révision totale ou partielle.

Article 26.

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

a) la ratification par un Membre de la nouvelle convention portant révision entraînerait de plein droit, nonobstant l'article 22 ci-dessus, dénonciation immédiate de la présente convention, sous réserve que la nouvelle convention portant révision soit entrée en vigueur;

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

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

Article 27.

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

Canada, Chili, Chine, Danemark, Finland, Frankrijk, Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, Griekenland, Ierland, India, Italië, Joegoslavië, Nederland, Noorwegen, Polen, Portugal, Turkije en Zweden, waaronder tenminste vier landen moeten zijn die tenminste een miljoen registerton bruto inhoud aan scheepsruimte bezitten. Deze bepaling heeft tot doel de bekrachtiging van het Verdrag door de Staten-Leden te vergemakkelijken, aan te moedigen en te bespoedigen.

3. Vervolgens zal dit Verdrag voor ieder der Leden in werking treden zes maanden na de datum, waarop zijn bekrachtiging zal zijn ingeschreven.

Artikel 22.

1. Ieder Lid, dat dit Verdrag heeft bekrachtigd, kan het opzeggen na verloop van een termijn van tien jaren na de datum, waarop dit Verdrag van kracht is geworden, zulks bij een verklaring toegezonden aan de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau en door deze in te schrijven. De opzegging wordt eerst van kracht een jaar, nadat zij is ingeschreven.

2. Ieder Lid, dat dit Verdrag heeft bekrachtigd en binnen een jaar na verloop van de termijn van tien jaren, bedoeld in het vorige lid, geen gebruik maakt van de bevoegdheid tot opzegging, voorzien in dit artikel, zal voor een nieuwe termijn van tien jaren gebonden zijn en zal daarna dit Verdrag kunnen opzeggen na verloop van elke termijn van tien jaren, onder de voorwaarden, bedoeld in dit artikel.

Artikel 23.

1. De Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau zal aan alle Leden der Internationale Arbeidsorganisatie kennis geven van de inschrijving van alle bekrachtigingen en opzeggingen, welke hem door de Leden der Organisatie zullen zijn medegedeeld.

2. Bij kennisgeving aan de Leden der Organisatie van de laatste bekrachtiging nodig voor het van kracht worden van dit Verdrag, zal de Directeur-Generaal de aandacht van de Leden der Organisatie vestigen op de datum, waarop dit Verdrag van kracht zal worden.

Artikel 24.

1. De Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau zal aan de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties mededeling doen, ter registratie overeenkomstig het bepaalde in artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties, van de volledige bijzonderheden omtrent alle bekrachtigingen en opzeggingen, welke hij overeenkomstig de voorgaande artikelen heeft geregistreerd.

Artikel 25.

Telkens na verloop van een termijn van tien jaren, te rekenen van de datum, waarop dit Verdrag van kracht is geworden, moet de Raad van Beheer van het Internationaal Arbeidsbureau aan de Algemene Conferentie verslag uitbrengen over de toepassing van dit Verdrag en beslissen of het wenselijk is de gehele of gedeeltelijke herziening van dit Verdrag op de agenda der Conferentie te plaatsen.

Artikel 26.

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

a) de bekrachtiging door een Lid van het nieuwe verdrag, houdende herziening, *ipso jure* onmiddellijke opzegging van het onderhavige Verdrag medebrengen, niettegenstaande het bepaalde in artikel 22, onder voorbehoud evenwel, dat het nieuwe verdrag, houdende herziening, van kracht is geworden;

b) met ingang van de datum, waarop het nieuwe verdrag, houdende herziening, van kracht is geworden, het onderhavige Verdrag niet langer door de Leden kunnen worden bekrachtigd.

2. Het onderhavige Verdrag zal echter van kracht blijven naar vorm en inhoud voor de Leden, die het bekrachtigd hebben en die het nieuwe verdrag, houdende herziening, niet bekrachtigen.

Artikel 27.

De Engelse en de Franse tekst van dit Verdrag zijn gelijkelijk authentiek.