

89 (1996) Nr. 1

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1997 Nr. 219

A. TITEL

*Verdrag betreffende de werktijden van zeevarenden en de bemanning
van schepen (Verdrag Nr. 180), aangenomen door de Internationale
Arbeidsconferentie in haar vierentachtigste zitting;
Genève, 22 oktober 1996*

B. TEKST**Convention concerning seafarers' hours of work and the manning of ships**

The General Conference of the International Labour Organization,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Eighty-fourth Session on 8 October 1996, and,

Noting the provisions of the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 and the Protocol of 1996 thereto; and the Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996, and

Recalling the relevant provisions of the following instruments of the International Maritime Organization: International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended in 1995, Assembly resolution A 481 (XII) (1981) on Principles of Safe Manning, Assembly resolution A 741 (18) (1993) on the International Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (International Safety Management (ISM) Code), and Assembly resolution A 772 (18) (1993) on Fatigue Factors in Manning and Safety, and

Recalling the entry into force of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, on 16 November 1994, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to the revision of the Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958, and the Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Recommendation, 1958, which is the second item of the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of an international Convention,

adopts, this twenty-second day of October of the year one thousand nine hundred and ninety-six, the following Convention, which may be cited as the Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996.

PART I

SCOPE AND DEFINITIONS

Article 1

1. This Convention applies to every seagoing ship, whether publicly or privately owned, which is registered in the territory of any Member for which the Convention is in force and is ordinarily engaged in com-

Convention concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires

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 octobre 1996, en sa quarante-deuxième session;

Notant les dispositions de la Convention sur la marine marchande (normes minima), 1976, le Protocole de 1996 s'y rapportant et la Convention sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996;

Rappelant les dispositions pertinentes des instruments ci-après de l'Organisation maritime internationale: la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974, telle qu'amendée; la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1978, telle qu'amendée en 1995; la résolution A 481 (XII) (1981) de l'Assemblée de cette organisation sur les principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité; sa résolution A 741 (18) (1993) sur le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM), et sa résolution A 772 (18) (1993) sur les facteurs de fatigue des effectifs et la sécurité;

Rappelant l'entrée en vigueur, le 16 novembre 1994, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la révision de la Convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958, et de la Recommandation sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1958, question qui constitue le deuxième point à l'ordre du jour de la session;

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une Convention internationale,

adopte, ce vingt-deuxième jour d'octobre mil neuf cent quatre-vingt-seize, la Convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996.

PARTIE I

CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

Article 1

1. La présente Convention s'applique à tout navire de mer, de propriété publique ou privée, qui est immatriculé dans le territoire d'un Membre pour lequel la Convention est en vigueur et qui est normale-

mercial maritime operations. For the purpose of this Convention, a ship that is on the register of two Members is deemed to be registered in the territory of the Member whose flag it flies.

2. To the extent it deems practicable, after consulting the representative organizations of fishing-vessel owners and fishermen, the competent authority shall apply the provisions of this Convention to commercial maritime fishing.

3. In the event of doubt as to whether or not any ships are to be regarded as seagoing ships or engaged in commercial maritime operations or commercial maritime fishing for the purpose of the Convention, the question shall be determined by the competent authority after consulting the organizations of shipowners, seafarers and fishermen concerned.

4. This Convention does not apply to wooden vessels of traditional build such as dhows and junks.

Article 2

For the purpose of this Convention:

a) the term “competent authority” means the minister, government department or other authority having power to issue regulations, orders or other instructions having the force of law in respect of seafarers’ hours of work or rest or the manning of ships;

b) the term “hours of work” means time during which a seafarer is required to do work on account of the ship;

c) the term “hours of rest” means time outside hours of work; this term does not include short breaks;

d) the term “seafarer” means any person defined as such by national laws or regulations or collective agreements who is employed or engaged in any capacity on board a seagoing ship to which this Convention applies;

e) the term “shipowner” means the owner of the ship or any other organization or person, such as the manager or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the shipowner and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the attendant duties and responsibilities.

ment affecté à des opérations maritimes commerciales. Aux fins de la Convention, un navire qui est immatriculé dans le territoire de deux Membres est considéré comme étant immatriculé dans le territoire de celui dont il bat le pavillon.

2. Dans la mesure où, après consultation des organisations représentatives des armateurs à la pêche et des pêcheurs, l'autorité compétente considère que cela est réalisable, elle appliquera les dispositions de la Convention à la pêche maritime commerciale.

3. En cas de doute sur la question de savoir si un navire doit être considéré aux fins de la Convention comme un navire de mer, ou comme un navire affecté à des opérations maritimes commerciales ou à la pêche maritime commerciale, la question sera réglée par l'autorité compétente après consultation des organisations d'armateurs, de marins et de pêcheurs intéressés.

4. La Convention ne s'applique pas aux bateaux en bois de construction traditionnelle, tels que les boutres (dhows) ou les jonques.

Article 2

Aux fins de la présente Convention:

- a) l'expression «autorité compétente» désigne le ministre, le service gouvernemental ou toute autre autorité habilitée à édicter des règlements, arrêtés ou autres instructions ayant force obligatoire en matière de durée du travail ou d'heures de repos des gens de mer, ou d'effectifs des navires;
- b) l'expression «durée du travail» désigne le temps durant lequel un marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire;
- c) l'expression «heures de repos» désigne le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail; cette expression n'inclut pas les interruptions de courte durée;
- d) l'expression «gens de mer» ou «marins» désignent les personnes définies comme tels par la législation nationale ou par les Conventions collectives qui sont employées ou engagées, à quelque titre que ce soit, à bord d'un navire de mer auquel la Convention s'applique;
- e) le terme «armateur» désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affrètement coque nue, à laquelle l'armateur a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter de toutes les tâches et obligations afférentes.

PART II

SEAFARERS' HOURS OF WORK AND HOURS OF REST

Article 3

Within the limits set out in Article 5, there shall be fixed either a maximum number of hours of work which shall not be exceeded in a given period of time, or a minimum number of hours of rest which shall be provided in a given period of time.

Article 4

A Member which ratifies this Convention acknowledges that the normal working hours' standard for seafarers, like that for other workers, shall be based on an eight-hour day with one day of rest per week and rest on public holidays. However, this shall not prevent the Member from having procedures to authorize or register a collective agreement which determines seafarers' normal working hours on a basis no less favourable than this standard.

Article 5

1. The limits on hours of work or rest shall be as follows:

- a) maximum hours of work shall not exceed:
 - (i) 14 hours in any 24-hour period; and
 - (ii) 72 hours in any seven-day period;
- or
- b) minimum hours of rest shall not be less than:
 - (i) ten hours in any 24-hour period; and
 - (ii) 77 hours in any seven-day period.

2. Hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length, and the interval between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.

3. Musters, fire-fighting and lifeboat drills, and drills prescribed by national laws and regulations and by international instruments shall be conducted in a manner that minimizes the disturbance of rest periods and does not induce fatigue.

4. In respect of situations when a seafarer is on call, such as when a machinery space is unattended, the seafarer shall have an adequate compensatory rest period if the normal period of rest is disturbed by call-outs to work.

5. If no collective agreement or arbitration award exists or if the competent authority determines that the provisions in the agreement or

PARTIE II

DURÉE DE TRAVAIL ET DE REPOS DES GENS DE MER

Article 3

Dans les limites indiquées à l'article 5, on fixera soit le nombre maximum d'heures de travail qui ne devra pas être dépassé dans une période donnée, soit le nombre minimum d'heures de repos qui devra être accordé dans une période donnée.

Article 4

Tout Membre qui ratifie cette Convention reconnaît que la norme de durée du travail pour les gens de mer, comme pour les autres travailleurs, est de huit heures avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés. Cependant rien n'empêche le Membre d'adopter des dispositions visant à autoriser ou à enregistrer une Convention collective qui fixe les horaires normaux de travail pour les gens de mer sur une base qui ne soit pas moins favorable que ladite norme.

Article 5

1. Les limites des heures de travail ou de repos doivent être établies comme suit:
 - a) le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser:
 - i) 14 heures par période de 24 heures;
 - ii) 72 heures par période de sept jours;ou
 - b) le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à:
 - i) dix heures par période de 24 heures;
 - ii) 77 heures par période de sept jours.
2. Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser 14 heures.
3. Les appels, exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux doivent se dérouler de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos et à ne pas provoquer de fatigue.
4. Dans les situations où un marin est en période d'astreinte, par exemple, lorsqu'un local de machines est sans présence humaine, le marin doit bénéficier d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale de son repos est perturbée par des appels.
5. S'il n'existe ni Convention collective ni sentence arbitrale ou si l'autorité compétente décide que les dispositions de la Convention col-

award in respect of paragraph 3 or 4 are inadequate, the competent authority shall determine such provisions to ensure the seafarers concerned have sufficient rest.

6. Nothing in paragraphs 1 and 2 shall prevent the Member from having national laws or regulations or a procedure for the competent authority to authorize or register collective agreements permitting exceptions to the limits set out. Such exceptions shall, as far as possible, follow the standards set out but may take account of more frequent or longer leave periods or the granting of compensatory leave for watchkeeping seafarers or seafarers working on board ships on short voyages.

7. The Member shall require the posting, in an easily accessible place, of a table with the shipboard working arrangements, which shall contain for every position at least:

- a) the schedule of service at sea and service in port; and
- b) the maximum hours of work or the minimum hours of rest required by the laws, regulations or collective agreements in force in the flag State.

8. The table referred to in paragraph 7 shall be established in a standardized format in the working language or languages of the ship and in English.

Article 6

No seafarer under 18 years of age shall work at night. For the purpose of this Article, "night" means a period of at least nine consecutive hours, including the interval from midnight to five a.m. This provision need not be applied when the effective training of young seafarers between the ages of 16 and 18 in accordance with established programmes and schedules would be impaired.

Article 7

1. Nothing in this Convention shall be deemed to impair the right of the master of a ship to require a seafarer to perform any hours of work necessary for the immediate safety of the ship, persons on board or cargo, or for the purpose of giving assistance to other ships or persons in distress at sea.

2. In accordance with paragraph 1, the master may suspend the schedule of hours of work or hours of rest and require a seafarer to perform any hours of work necessary until the normal situation has been restored.

3. As soon as practicable after the normal situation has been restored, the master shall ensure that any seafarers who have performed work in a scheduled rest period are provided with an adequate period of rest.

lective ou de la sentence arbitrale sont insuffisantes en ce qui concerne les paragraphes 3 et 4 ci-dessus, l'autorité compétente doit fixer les dispositions visant à assurer aux marins en question un repos suffisant.

6. Rien dans les paragraphes 1 et 2 ci-dessus ne saurait empêcher le Membre d'adopter une législation nationale ou une procédure permettant à l'autorité compétente d'autoriser ou d'enregistrer des Conventions collectives prévoyant des dérogations aux limites fixées. Ces dérogations doivent, dans la mesure du possible, être conformes aux normes fixées mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou de l'octroi de congé compensatoire aux marins de quart ou aux marins travaillant à bord de navires affectés à des voyages de courte durée.

7. Le Membre doit exiger que soit affiché à un endroit facilement accessible un tableau précisant l'organisation du travail à bord qui doit indiquer pour chaque fonction au moins:

- a) le programme du service à la mer et au port;
- b) le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos prescrit par la législation, la réglementation ou les Conventions collectives en vigueur dans l'Etat du pavillon.

8. Le tableau visé au paragraphe 7 ci-dessus doit être établi selon un modèle normalisé dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en langue anglaise.

Article 6

Aucun marin âgé de moins de 18 ans ne doit travailler la nuit. Aux fins de cet article, le terme «nuit» signifie neuf heures consécutives au moins, y compris une période se situant entre minuit et cinq heures du matin. La présente disposition pourra ne pas s'appliquer lorsque la formation effective des jeunes marins âgés de 16 à 18 ans, conformément aux programmes et calendriers établis, s'en trouverait affectée.

Article 7

1. Rien dans cette Convention n'est censé affecter le droit du capitaine d'un navire d'exiger d'un marin les heures de travail nécessaires à la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison, ou en vue de porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer.

2. Conformément aux dispositions du paragraphe 1, le capitaine pourra suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et exiger qu'un marin accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale.

3. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Article 8

1. The Member shall require that records of seafarers' daily hours of work or of their daily hours of rest be maintained to allow monitoring of compliance with the provisions set out in Article 5. The seafarer shall receive a copy of the records pertaining to him or her which shall be endorsed by the master, or a person authorized by the master, and by the seafarer.

2. The competent authority shall determine the procedures for keeping such records on board, including the intervals at which the information shall be recorded. The competent authority shall establish the format of the records of the seafarers' hours of work or of their hours of rest taking into account any available International Labour Organization guidelines or shall use any standard format prepared by the Organization. The format shall be established in the language or languages provided by Article 5, paragraph 8.

3. A copy of the relevant provisions of the national legislation pertaining to this Convention and the relevant collective agreements shall be kept on board and be easily accessible to the crew.

Article 9

The competent authority shall examine and endorse the records referred to in Article 8, at appropriate intervals, to monitor compliance with the provisions governing hours of work or hours of rest that give effect to this Convention.

Article 10

If the records or other evidence indicate infringement of provisions governing hours of work or hours of rest, the competent authority shall require that measures, including if necessary the revision of the manning of the ship, are taken so as to avoid future infringements.

PART III

MANNING OF SHIPS

Article 11

1. Every ship to which this Convention applies shall be sufficiently, safely and efficiently manned, in accordance with the minimum safe manning document or an equivalent issued by the competent authority.

Article 8

1. Le Membre doit prévoir que des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des marins soient tenus pour veiller au respect des dispositions énoncées à l'article 5. Le marin doit recevoir un exemplaire des registres le concernant qui doit être émargé par le capitaine, ou par une personne autorisée par ce dernier, ainsi que par le marin.

2. L'autorité compétente doit fixer les modalités de tenue de ces registres à bord, y compris les intervalles auxquels les informations doivent être consignées. Elle doit établir pour les registres des heures de travail ou des heures de repos des marins un modèle en tenant compte des éventuelles directives de l'Organisation internationale du Travail ou utiliser le modèle normalisé éventuellement fourni par cette dernière. Ce modèle sera établi dans la ou les langues prévues à l'article 5, paragraphe 8.

3. Un exemplaire des dispositions pertinentes de la législation nationale se rapportant à la présente Convention ainsi qu'un exemplaire des Conventions collectives applicables doivent être conservés à bord et à un endroit facilement accessible à l'équipage.

Article 9

L'autorité compétente doit vérifier et viser, à des intervalles appropriés, les registres prévus à l'article 8 afin de s'assurer que les dispositions relatives aux heures de travail et aux heures de repos donnant effet à la Convention sont respectées.

Article 10

S'il résulte des registres ou d'autres faits établis que les dispositions relatives aux heures de travail et aux heures de repos ne sont pas respectées, l'autorité compétente doit s'assurer que des mesures sont prises, y compris, s'il y a lieu, la révision des effectifs du navire, afin d'éviter que les infractions ne se renouvellent.

PARTIE III

EFFECTIFS DES NAVIRES

Article 11

1. Tout navire auquel s'applique cette Convention doit avoir à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité pour garantir la sécurité, conformément au document spécifiant les effectifs minima de sécurité, ou à tout autre document équivalent, établi par l'autorité compétente.

2. When determining, approving or revising manning levels, the competent authority shall take into account:

- a) the need to avoid or minimize, as far as practicable, excessive hours of work, to ensure sufficient rest and to limit fatigue; and
- b) the international instruments identified in the Preamble.

Article 12

No person under 16 years of age shall work on a ship.

PART IV

RESPONSIBILITIES OF SHIPOWNERS AND MASTERS

Article 13

The shipowner shall ensure that the master is provided with the necessary resources for the purpose of compliance with obligations under this Convention, including those relating to the appropriate manning of the ship. The master shall take all necessary steps to ensure that the requirements on seafarers' hours of work and rest arising from this Convention are complied with.

PART V

APPLICATION

Article 14

A Member which ratifies this Convention shall be responsible for the application of its provisions by means of laws or regulations, except where effect is given by collective agreements, arbitration awards or court decisions.

Article 15

The Member shall:

- a) take all necessary measures, including the provision of appropriate sanctions and corrective measures, to ensure the effective enforcement of the provisions of this Convention;
- b) have appropriate inspection services to supervise the application of the measures taken in pursuance of this Convention and provide them with the necessary resources for this purpose; and
- c) after consulting shipowners' and seafarers' organizations, have procedures to investigate complaints relating to any matter contained in this Convention.

2. Pour déterminer, approuver ou réviser les effectifs d'un navire, l'autorité compétente doit tenir compte:

- a) de la nécessité d'éviter ou de restreindre, dans toute la mesure possible, une durée du travail excessive, d'assurer un repos suffisant et de limiter la fatigue;
- b) des instruments internationaux cités dans le préambule.

Article 12

Aucune personne âgée de moins de 16 ans ne doit travailler à bord d'un navire.

PARTIE IV

RESPONSABILITÉS DE L'ARMATEUR ET DU CAPITAINE

Article 13

L'armateur doit s'assurer, aux fins du respect des obligations résultant de cette Convention, que le capitaine dispose des ressources nécessaires, y compris des effectifs suffisants. Le capitaine doit prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer que les conditions en matière d'heures de travail et d'heures de repos des marins résultant de cette Convention soient respectées.

PARTIE V

APPLICATION

Article 14

Tout Membre qui ratifie la Convention s'engage à en appliquer les dispositions par voie de législation nationale, à moins qu'il ne leur soit donné effet par voie de Conventions collectives, de sentences arbitrales ou de décisions judiciaires.

Article 15

Le Membre doit:

- a) prendre toutes les mesures propres à garantir l'application effective des dispositions de cette Convention et prévoir notamment des sanctions et mesures correctrices appropriées;
- b) disposer des services d'inspection appropriés pour contrôler l'application des mesures prises en vue de donner effet à cette Convention et les doter des ressources nécessaires à cet effet;
- c) après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer, établir des procédures pour instruire les plaintes relatives à toute question couverte par cette Convention.

PART VI

FINAL PROVISIONS

Article 16

This Convention revises the Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958; the Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1949; the Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946; and the Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1936. As from the date this Convention has come into force, the above-listed Conventions shall cease to be open to ratification.

Article 17

The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

Article 18

1. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organization whose ratifications have been registered with the Director-General of the International Labour Office.

2. This Convention shall come into force six months after the date on which the ratifications of five Members, three of which each have at least one million gross tonnage of shipping, have been registered with the Director-General of the International Labour Office.

3. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member six months after the date on which its ratification has been registered.

Article 19

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

2. Each Member which has ratified this Convention and which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in the preceding paragraph, exercise the right of denunciation provided for in this Article, will be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each period of ten years under the terms provided for in this Article.

PARTIE VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 16

La présente Convention révisé la Convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958, la Convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949, la Convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946, et la Convention sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936. A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, les Conventions susmentionnées cesseront d'être ouvertes à la ratification.

Article 17

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

Article 18

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 du Bureau international du Travail.

2. La Convention entrera en vigueur six mois après que les ratifications de cinq Membres, y compris trois dont les flottes marchandes atteignent chacune un tonnage brut égal ou supérieur à un million, auront été enregistrées auprès du Directeur général du Bureau international du Travail.

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

Article 19

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 20

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organization of the registration of all ratifications and denunciations communicated by the Members of the Organization.

2. When the conditions provided for in Article 18, paragraph 2, above have been fulfilled, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organization to the date upon which the Convention shall come into force.

Article 21

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary-General of the United Nations, for registration in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations, full particulars of all ratifications and acts of denunciation registered by the Director-General in accordance with the provisions of the preceding Articles.

Article 22

At such times as it may consider necessary, the Governing Body of the International Labour Office shall present to the General Conference a report on the working of this Convention and shall examine the desirability of placing on the agenda of the Conference the question of its revision in whole or in part.

Article 23

1. Should the Conference adopt a new Convention revising this Convention in whole or in part, then, unless the new Convention otherwise provides —

a) the ratification by a Member of the new revising Convention shall *ipso jure* involve the immediate denunciation of this Convention, notwithstanding the provisions of Article 19 above, if and when the new revising Convention shall have come into force;

b) as from the date when the new revising Convention comes into force, this Convention shall cease to be open to ratification by the Members.

2. This Convention shall in any case remain in force in its actual form and content for those Members which have ratified it but have not ratified the revising Convention.

Article 24

The English and French versions of the text of this Convention are equally authoritative.

The foregoing is the authentic text of the Convention duly adopted by

Article 20

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

2. Quand les conditions énoncées à l'article 18, paragraphe 2, ci-dessus, auront été réunies, le Directeur général appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur.

Article 21

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 22

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

Article 23

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 19 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 24

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

Le texte qui précède est le texte authentique de la Convention dûment

the General Conference of the International Labour Organization during its Eightyfourth Session which was held at Geneva and declared closed 22 October 1996.

IN FAITH WHEREOF we have appended our signatures this twenty-second day of October 1996.

The President of the Conference,

(sd.) JAMES HUBBARD

The Director-General of the International Labour Office,

(sd.) MICHEL HANSENNE

adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail dans sa quatre-vingt-quatrième session qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 22 octobre 1996.

EN FOI DE QUOI ont apposé leurs signatures, ce vingt-deuxième jour d'octobre 1996:

Le Président de la Conférence,

(s.) JAMES HUBBARD

Le Directeur général du Bureau international du Travail,

(s.) MICHEL HANSENNE

D. PARLEMENT

Het Verdrag behoeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring der Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan het Verdrag kan worden gebonden.

E. BEKRACHTIGING

Bekrachtiging van het Verdrag is voorzien in artikel 17.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Verdrag zullen ingevolge artikel 18, tweede lid, in werking treden zes maanden na de datum waarop vijf Leden, waarvan drie Leden elk een koopvaardijvloot hebben met een bruto-tonnage van ten minste een miljoen, hun akte van bekrachtiging hebben nedergelegd.

J. GEGEVENS

De Engelse en Franse tekst van het op 28 juni 1919 te Versailles tot stand gekomen Statuut van de Internationale Arbeidsorganisatie, zoals gewijzigd tot en met de wijziging van 22 juni 1972, en de vertaling daarvan, zijn geplaatst in *Trb.* 1975, 102; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1997, 140.

Van het op 24 oktober 1936 te Genève tot stand gekomen Verdrag Nr. 57 betreffende de arbeidsduur aan boord van schepen en de bemanning, welk Verdrag blijktens artikel 16 van het onderhavige Verdrag door dit laatste wordt vervangen, is de tekst geplaatst in *M. O. Hudson, International Legislation*, deel VII, blz. 470 e.v.

Van het op 29 juni 1946 te Seattle tot stand gekomen Verdrag Nr. 76 betreffende de gages, de arbeidsduur aan boord en de bemanningssterkte (herzien), welk Verdrag blijktens artikel 16 van het onderhavige Verdrag door dit laatste wordt vervangen, is de tekst, alsmede een vertaling in het Nederlands, overgelegd aan de Eerste en de Tweede Kamer der Staten-Generaal bij brieven van 5 februari 1948 (*Bijl. Hand. II 1947/48 - 723*, nr. 1).

Van het op 14 mei 1958 te Genève tot stand gekomen Verdrag Nr. 109 betreffende de gages, de arbeidsduur aan boord en de bemanningssterkte (herzien), 1958, welk Verdrag blijktens artikel 16 van het onderhavige Verdrag door dit laatste wordt vervangen, is de tekst geplaatst in *Trb.* 1964, 45. Van de op 28 mei 1958 te Genève tot stand gekomen gelijknamige Aanbeveling 109, naar welke Aanbeveling in de preambule tot het onderhavige Verdrag wordt verwezen, zijn tekst en vertaling geplaatst in rubriek J van *Trb.* 1971, 117.

Van het op 1 november 1974 te Genève tot stand gekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, naar welk Verdrag

in de preambule tot het onderhavige Verdrag wordt verwezen, zijn de Engelse en Franse tekst geplaatst in *Trb.* 1976, 157 en is de vertaling geplaatst in *Trb.* 1977, 77; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1996, 340.

Van het op 29 oktober 1976 te Genève tot stand gekomen Verdrag Nr. 147 betreffende de minimumnormen op koopvaardij schepen, naar welk Verdrag in de preambule tot het onderhavige Verdrag wordt verwezen, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Trb.* 1977, 108; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1997, 206.

Van het op 7 juli 1978 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978, naar welk Verdrag in de preambule tot het onderhavige Verdrag wordt verwezen, zijn de Engelse en Franse tekst en de vertaling geplaatst in *Trb.* 1981, 144; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1996, 249.

Van het op 16 december 1982 te Montego-Bay tot stand gekomen Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, naar welk Verdrag in de preambule tot het onderhavige Verdrag wordt verwezen, zijn de Engelse en Franse tekst geplaatst in *Trb.* 1983, 83 en is de vertaling geplaatst in *Trb.* 1984, 55; zie ook *Trb.* 1996, 272.

Van het op 22 oktober 1996 te Genève tot stand gekomen Protocol bij bovengenoemd Verdrag Nr. 147, naar welk Protocol in de preambule tot het onderhavige Verdrag wordt verwezen, is de tekst geplaatst in *Trb.* 1997, 220.

Van het op 22 oktober 1996 te Genève tot stand gekomen Verdrag Nr. 178 betreffende de inspectie van de werk- en leefomstandigheden van zeevarenden, naar welk Verdrag in de preambule tot het onderhavige Verdrag wordt verwezen, is de tekst geplaatst in *Trb.* 1997, 217.

De Algemene Conferentie heeft op 22 oktober 1996 tijdens haar vierentachtigste zitting te Genève aangenomen Aanbeveling 187 betreffende de lonen en werktijden van zeevarenden en de bemanning van schepen. De tekst van de Aanbeveling luidt als volgt:

**Recommendation concerning seafarers' wages and hours of work
and the manning of ships**

The General Conference of the International Labour Organization,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Eighty-fourth Session on 8 October 1996, and

Noting the provisions of the Protection of Wages Convention, 1949; the Minimum Wage-Fixing Convention, 1970, the Seafarers' Annual Leave with Pay Convention, 1976, the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976, the Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987, the Protection of Workers' Claims (Employer's Insolvency) Convention, 1992, and the International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to the revision of the Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958 and the Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Recommendation, 1958, which is the second item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of a Recommendation supplementing the Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996,

adopts this twenty-second day of October of the year one thousand nine hundred and ninety-six, the following Recommendation, which may be cited as the Seafarers' Wages, Hours of Work and the Manning of Ships Recommendation, 1996.

I. SCOPE AND DEFINITIONS

1. (1) This Recommendation applies to every seagoing ship, whether publicly or privately owned, which is registered in the territory of the Member and is ordinarily engaged in commercial maritime operations.

(2) To the extent it deems practicable, after consulting the representative organizations of fishing-vessel owners and fishermen, the competent authority should apply the provisions of this Recommendation to commercial maritime fishing.

(3) In the event of doubt as to whether or not any ships are to be regarded as seagoing ships or engaged in commercial maritime operations or commercial maritime fishing for the purposes of this Recommendation, the question should be determined by the competent authority after consulting the organizations of shipowners, seafarers and fishermen concerned.

(4) This Recommendation does not apply to wooden vessels of traditional build such as dhows and junks.

Recommandation concernant les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires

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 octobre 1996, en sa quatre-vingt-quatrième session;

Notant les dispositions de la Convention sur la protection des salaires, 1949; de la Convention sur la fixation des salaires minima, 1970; de la Convention sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976; de la Convention sur la marine marchande (normes minima), 1976; de la Convention sur le rapatriement des marins (révisée), 1987; de la Convention sur la protection des créances des travailleurs en cas d'insolvabilité de leur employeur, 1992, et de la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la révision de la Convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958, et de la Recommandation sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1958, question qui constitue le deuxième point à l'ordre du jour de la session;

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une Recommandation complétant la Convention sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires (révisée), 1996,

adopte, ce vingt-deuxième jour d'octobre mil neuf cent quatre-vingt-seize, la Recommandation ci-après, qui sera dénommée Recommandation sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996.

I. CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

1. (1) La Recommandation s'applique à tout navire de mer, de propriété publique ou privée, qui est immatriculé dans le territoire du Membre et qui est normalement affecté à des opérations maritimes commerciales.

(2) Dans la mesure où, après consultation des organisations représentatives des armateurs à la pêche et des pêcheurs, l'autorité compétente considère que cela est réalisable, elle devrait appliquer les dispositions de la Recommandation à la pêche maritime commerciale.

(3) En cas de doute sur la question de savoir si un navire devrait être considéré, aux fins de la Recommandation, comme un navire de mer, ou comme un navire affecté à des opérations maritimes commerciales ou à la pêche maritime commerciale, la question devrait être réglée par l'autorité compétente après consultation des organisations d'armateurs, de marins et de pêcheurs intéressées.

(4) La Recommandation ne s'applique pas aux bateaux en bois de construction traditionnelle, tels que les boutres (dhows) ou les jonques.

2. For the purpose of this Recommendation:

a) the term “basic pay or wages” means the pay, however composed, for normal hours of work; it does not include payments for overtime worked, bonuses, allowances, paid leave or any other additional remuneration;

b) the term “competent authority” means the minister, government department or other authority having power to issue regulations, orders or other instructions having the force of law in respect of seafarers’ wages, hours of work or rest or the manning of ships;

c) the term “consolidated wage” means a wage or salary which includes the basic wage and other pay-related benefits; a consolidated wage may include compensation for all overtime hours which are worked and all other pay-related benefits, or it may include only certain benefits in a partial consolidation;

d) the term “hours of work” means time during which a seafarer is required to do work on account of the ship;

e) the term “overtime” means time worked in excess of the normal hours of work;

f) the term “seafarer” means any person defined as such by national laws or regulations or collective agreements who is employed or engaged in any capacity on board a seagoing ship to which this Recommendation applies; and

g) the term “shipowner” means the owner of the ship or any other organization or person, such as the manager or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the shipowner and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the attendant duties and responsibilities.

II. SEAFARERS’ WAGES

3. For seafarers whose remuneration includes separate compensation for overtime worked:

a) for the purpose of calculating wages, the normal hours of work at sea and in port should not exceed eight hours per day;

b) for the purpose of calculating overtime, the number of normal hours per week covered by the basic pay or wages should be prescribed by national laws or regulations, if not determined by collective agreements, but should not exceed 48 hours per week; collective agreements may provide for a different but not less favourable treatment;

c) the rate or rates of compensation for overtime, which should be not less than one and one-quarter times the basic pay or wages per hour, should be prescribed by national laws or regulations or by collective agreements; and

2. Aux fins de la présente Recommandation:

a) les termes «salaire ou solde de base» désignent la rémunération perçue, quels qu'en soient les éléments, pour une durée normale du travail; ils n'incluent pas le paiement d'heures supplémentaires, les primes ou gratifications, allocations, congés payés ou toute autre rémunération complémentaire;

b) l'expression «autorité compétente» désigne le ministre, le service gouvernemental ou toute autre autorité habilitée à édicter des règlements, arrêtés ou autres instructions ayant force obligatoire en matière de salaires, de durée du travail ou d'heures de repos des gens de mer ou d'effectifs des navires;

c) l'expression «salaire forfaitaire» désigne un salaire composé du salaire de base et d'autres prestations liées au salaire; le salaire forfaitaire peut inclure la rémunération de toutes les heures supplémentaires effectuées et de toutes autres prestations liées au salaire, ou il peut n'inclure que certaines prestations dans le cas d'un forfait partiel;

d) l'expression «durée du travail» désigne le temps durant lequel un marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire;

e) l'expression «heures supplémentaires» désigne les heures de travail effectuées au-delà de la durée normale du travail;

f) les termes «gens de mer» ou «marins» désignent les personnes définies comme tels par la législation nationale ou les Conventions collectives qui sont employées ou engagées, à quelque titre que ce soit, à bord d'un navire de mer auquel la Recommandation s'applique;

g) le terme «armateur» désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, à laquelle l'armateur a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter de toutes les tâches et obligations afférentes.

II. SALAIRES DES GENS DE MER

3. Pour les gens de mer qui reçoivent une compensation séparée pour les heures supplémentaires effectuées:

a) la durée normale du travail à la mer et au port ne devrait pas, aux fins de calcul du salaire, être supérieure à huit heures par jour;

b) aux fins du calcul des heures supplémentaires, la durée normale du travail par semaine couverte par le salaire ou la solde de base devrait être fixée par la législation nationale, pour autant qu'elle ne soit pas fixée par des Conventions collectives; elle ne devrait toutefois pas être supérieure à 48 heures par semaine; des Conventions collectives peuvent prévoir un traitement différent mais non moins favorable;

c) le taux ou les taux de compensation pour les heures supplémentaires, qui devraient dans tous les cas comporter une majoration d'au moins 25 pour cent par rapport au taux horaire du salaire ou de la solde de base, devraient être prescrits par la législation nationale ou par Convention collective;

d) records of all overtime worked should be maintained by the master, or a person assigned by the master, and endorsed by the seafarer at regular intervals.

4. For seafarers whose wages are fully or partially consolidated:

a) the collective agreement, articles of agreement, contract of employment and letter of engagement should specify clearly the amount of remuneration payable to the seafarer and where appropriate the number of hours of work expected of the seafarer in return for this remuneration, and any additional allowances which might be due in addition to the consolidated wage, and in which circumstances;

b) where hourly overtime is payable for hours worked in excess of those covered by the consolidated wage, the hourly rate should be not less than one and one-quarter times the basic rate corresponding to the normal hours of work as defined in Paragraph 3; the same principle should be applied to the overtime hours included in the consolidated wage;

c) remuneration for that portion of the fully or partially consolidated wage representing the normal hours of work as defined in Paragraph 3a) should be no less than the applicable minimum wage; and

d) for seafarers whose wages are partially consolidated, records of all overtime worked should be maintained and endorsed as provided in Paragraph 3d).

5. National laws or regulations or collective agreements may provide for compensation for overtime or for work performed on the weekly day of rest and on public holidays by at least equivalent time off duty and off the ship or additional leave in lieu of remuneration or any other compensation so provided.

6. National laws and regulations adopted after consulting the representative organizations of seafarers and shipowners or, as appropriate, collective agreements should take into account the following principles:

a) equal remuneration for work of equal value should apply to all seafarers employed upon the same ship without discrimination based upon race, colour, sex, religion, political opinion, national extraction or social origin;

b) the articles of agreement or other agreement specifying the applicable wages or wage rates should be carried on board the ship; information on the amount of wages or wage rates should be made available to each seafarer, either by providing at least one signed copy of the relevant information to the seafarer in a language which the seafarer understands, or by posting a copy of the agreement in a place accessible to the crew or by some other appropriate means;

d) le capitaine, ou toute personne désignée par lui, devrait tenir les registres de toutes les heures supplémentaires effectuées; ces registres devraient être émarginés par le marin à intervalles réguliers.

4. Pour les gens de mer dont le salaire est intégralement ou partiellement forfaitaire:

a) les Conventions collectives, les contrats d'engagement, les contrats de travail ainsi que la lettre d'engagement devraient spécifier clairement le montant de la rémunération payable au marin et, selon le cas, le nombre d'heures de travail censées être effectuées par lui pour cette rémunération, ainsi que toutes allocations supplémentaires qui pourraient lui être dues en sus du salaire forfaitaire et dans quels cas;

b) lorsque des heures supplémentaires sont payables pour des heures de travail effectuées au-delà des heures couvertes par le salaire forfaitaire, le taux horaire devrait comporter une majoration d'au moins 25 pour cent par rapport au taux horaire de base correspondant à la durée normale du travail telle que définie au paragraphe 3; le même principe devrait être appliqué aux heures supplémentaires couvertes par le salaire forfaitaire;

c) la rémunération de la partie du salaire intégralement ou partiellement forfaitaire qui correspond à la durée normale du travail telle que définie au paragraphe 3a) ne devrait pas être inférieure au salaire minimum applicable;

d) pour les gens de mer dont le salaire est partiellement forfaitaire, des registres de toutes les heures supplémentaires effectuées devraient être tenus et émarginés comme prévu au paragraphe 3d).

5. La législation nationale ou les Conventions collectives pourraient prévoir que les heures supplémentaires ou le travail effectué le jour de repos hebdomadaire ou les jours fériés soient compensés par une période au moins équivalente d'exemption de service et de présence à bord, ou par un congé supplémentaire en lieu et place d'une rémunération ou par toute autre compensation qu'elles pourraient prévoir.

6. La législation nationale établie après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer ou, selon le cas, les Conventions collectives devraient tenir compte des principes suivants:

a) le principe «à travail égal, salaire égal» devrait être appliqué à tous les marins travaillant sur le même navire, sans discrimination fondée sur la race, la couleur, le sexe, la religion, les opinions politiques, l'ascendance nationale ou l'origine sociale;

b) le contrat d'engagement ou tout autre accord spécifiant le montant ou le taux des salaires devrait être disponible à bord; des informations sur le montant des salaires ou leurs taux devraient être tenues à la disposition du marin, en lui remettant au moins une copie signée de l'information correspondante dans une langue qu'il comprenne, ou en plaçant une copie de l'accord à un endroit accessible à l'équipage, ou par tout autre moyen approprié;

- c) wages should be paid in legal tender; where appropriate, they may be paid by bank transfer, bank cheque, postal cheque or money order;
- d) wages should be paid monthly or at some other regular interval, and on termination of engagement all remuneration due should be paid without undue delay;
- e) adequate penalties or other appropriate remedies should be imposed by the competent authorities where shipowners unduly delay, or fail to make, payment of all remuneration due;
- f) wages should be paid directly to the seafarer or to the seafarer's designated bank account unless he or she requests otherwise in writing;
- g) subject to subparagraph h), the shipowner should impose no limit on the seafarer's freedom to dispose of his or her remuneration;
- h) deduction from remuneration should be permitted only if:
 - (i) there is an express provision therefor in national laws or regulations or in an applicable collective agreement;
 - (ii) the seafarer has been informed, in the manner deemed most appropriate by the competent authority, of the conditions for such deductions; and
 - (iii) they do not in total exceed the limit that may have been established by national laws or regulations or collective agreements or court decisions for making such deductions;
- i) no deductions should be made from a seafarer's remuneration in respect of obtaining or retaining employment;
- j) the competent authority should have the power to inspect stores and services provided on board ship to ensure that fair and reasonable prices are applied for the benefit of the seafarers concerned; and
- k) to the extent that seafarers' claims for wages and other sums due in respect of their employment are not secured in accordance with the provisions of the International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, such claims should be protected in accordance with the Protection of Workers' Claims (Employer's Insolvency) Convention, 1992, of the International Labour Organization.

7. The Member should, after consulting with shipowners' and seafarers' organizations, have procedures to investigate complaints relating to any matter contained in this Recommendation.

III. MINIMUM WAGES

8. (1) Without prejudice to the principle of free collective bargaining, the Member should, after consulting representative organizations of shipowners and seafarers, establish procedures for determining mini-

c) les salaires devraient être payés dans une monnaie ayant cours légal, le cas échéant par transfert bancaire, chèque bancaire ou postal ou ordre de paiement;

d) les salaires devraient être payés mensuellement ou à un autre intervalle régulier et, à la cessation de la relation d'emploi, toute rémunération restant due devrait être payée sans délai indu;

e) des sanctions suffisantes ou d'autres mesures appropriées devraient être imposées par les autorités compétentes à tout armateur qui retarderait indûment ou n'effectuerait pas le paiement de toute rémunération due;

f) les salaires devraient être versés directement au marin ou sur le compte bancaire désigné par lui, sauf s'il a demandé par écrit qu'il en soit autrement;

g) sous réserve des dispositions de l'alinéa h), l'armateur ne devrait restreindre en aucune manière la liberté du marin de disposer de son salaire;

h) les retenues sur salaires ne devraient être autorisées que si:

i) cela est expressément prévu par la législation nationale ou une Convention collective applicable;

ii) le marin a été informé, de la façon que l'autorité compétente considère comme la plus appropriée, des conditions dans lesquelles ces retenues sont opérées;

iii) elles ne dépassent pas au total la limite établie à cette fin par la législation nationale, les Conventions collectives ou les décisions judiciaires;

i) aucune retenue ne devrait être effectuée sur la rémunération du marin pour l'obtention ou la conservation d'un emploi;

j) l'autorité compétente devrait être habilitée à inspecter les magasins et services disponibles à bord afin de s'assurer qu'ils pratiquent des prix justes et raisonnables dans l'intérêt des marins concernés;

k) dans la mesure où les créances des travailleurs relatives à leurs salaires et autres sommes dues au titre de leur emploi ne sont pas garanties conformément à la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, ces créances devraient être protégées par un privilège conformément à la Convention de l'Organisation internationale du Travail sur la protection des créances des travailleurs en cas d'insolvabilité de leur employeur, 1992.

7. Tout Membre devrait, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer, instituer des procédures pour instruire les plaintes relatives à toute question couverte par cette Recommandation.

III. SALAIRES MINIMA

8. (1) Sans préjudice du principe de la libre négociation collective, tout Membre devrait établir, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer, des procédures de fixation

imum wages for seafarers. Representative organizations of shipowners and seafarers should participate in the operation of such procedures.

(2) When establishing such procedures and in fixing minimum wages, due regard should be given to international labour standards concerning minimum wage fixing, as well as the following principles:

a) the level of minimum wages should take into account the nature of maritime employment, manning levels of ships, and seafarers' normal hours of work; and

b) the level of minimum wages should be adjusted to take into account changes in the cost of living and in the needs of seafarers.

(3) The competent authority should ensure:

a) by means of a system of supervision and sanctions, that wages are paid at not less than the rate or rates fixed; and

b) that any seafarer who has been paid at a rate lower than the minimum wage is enabled to recover, by an inexpensive and expeditious judicial or other procedure, the amount by which he or she has been underpaid.

IV. MINIMUM MONTHLY BASIC PAY OR WAGE FIGURE FOR ABLE SEAMEN

9. For the purpose of this Part, the term "able seaman" means any seafarer who is deemed to be competent to perform any duty which may be required of a rating serving in the deck department, other than the duties of a leading or specialist rating, or any seafarer who is defined as an able seaman in accordance with national laws, regulations or practice, or collective agreement.

10. The basic pay or wages for a calendar month of service for an able seaman should be no less than the amount periodically set by the Joint Maritime Commission or another body authorized by the Governing Body of the International Labour Office. Upon a decision of the Governing Body, the Director-General of the ILO shall notify any revised amount to the Members of the International Labour Organization. As of 1 January 1995, the amount set by the Joint Maritime Commission was 385 United States dollars.

11. Nothing in this Part should be deemed to prejudice arrangements agreed between shipowners or their organizations and seafarers' organizations with regard to the regulation of standard minimum terms and conditions of employment, provided such terms and conditions are recognized by the competent authority.

des salaires minima pour les gens de mer. Des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer devraient participer au fonctionnement de ces procédures.

(2) En établissant de telles procédures et en fixant les salaires minima, il devrait être tenu compte des normes internationales du travail relatives aux salaires minima ainsi que des principes suivants:

a) le niveau des salaires minima devrait tenir compte de la nature de l'emploi maritime, des effectifs des navires et de la durée normale du travail des gens de mer;

b) le niveau des salaires minima devrait être adapté à l'évolution du coût de la vie et aux besoins des marins.

(3) L'autorité compétente devrait:

a) disposer d'un système de contrôle et de sanctions pour s'assurer que les salaires versés ne sont pas inférieurs aux taux établis;

b) s'assurer que tout marin qui a été rémunéré à un taux inférieur au taux minimum puisse recouvrer, par une procédure judiciaire accélérée et peu onéreuse, ou toute autre procédure, le montant de la somme qui lui reste due.

IV. MONTANT DU SALAIRE OU DE LA SOLDE DE BASE MENSUELS MINIMA DES MATELOTS QUALIFIÉS

9. Aux fins des dispositions qui suivent, l'expression «matelot qualifié» désigne tout marin qui est censé posséder la compétence professionnelle nécessaire pour remplir toute tâche dont l'exécution peut être exigée d'un matelot affecté au service du pont autre que celle du personnel de maîtrise ou spécialisé, ou tout marin défini comme matelot qualifié au regard de la législation ou de la pratique nationales ou en vertu d'une Convention collective.

10. Le salaire ou la solde de base pour un mois civil de service d'un matelot qualifié ne devrait pas être inférieur au montant établi périodiquement par la Commission paritaire maritime ou par un autre organe autorisé à le faire par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail. Sur décision du Conseil d'administration, le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera toute révision du montant ainsi établi aux Membres de l'Organisation internationale du Travail. Ce montant a été fixé par la Commission paritaire maritime le 1er janvier 1995 à 385 dollars des Etats-Unis d'Amérique.

11. Rien dans cette partie de la Recommandation ne devrait être interprété comme affectant les accords entre les armateurs, ou leurs organisations, et les organisations de gens de mer, en ce qui concerne la réglementation des termes et conditions minima d'emploi, sous réserve que ces conditions soient reconnues par l'autorité compétente.

V. EFFECT ON EARLIER RECOMMENDATION

12. This Recommendation supersedes the Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Recommendation, 1958.

The foregoing is the authentic text of the Recommendation duly adopted by the General Conference of the International Labour Organization during its Eightyfourth Session which was held at Geneva and declared closed 22 October 1996.

IN FAITH WHEREOF we have appended our signatures this twenty-second day of October 1996.

The President of the Conference,

(sd.) JAMES HUBBARD

The Director-General of the International Labour Office,

(sd.) MICHEL HANSENNE

V. EFFET SUR LA RECOMMANDATION ANTÉRIEURE

12. La présente Recommandation remplace la Recommandation sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1958.

Le texte qui précède est le texte authentique de la Recommandation dûment adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail dans sa quatre-vingt-quatrième session qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 22 octobre 1996.

EN FOI DE QUOI ont apposé leurs signatures, ce vingt-deuxième jour d'octobre 1996:

Le Président de la Conférence,

(s.) JAMES HUBBARD

Le Directeur général du Bureau international du Travail,

(s.) MICHEL HANSENNE

Van het op 1 juli 1949 te Genève tot stand gekomen Verdrag Nr. 95 betreffende de bescherming van het loon, naar welk Verdrag in de preambule tot de onderhavige Aanbeveling wordt verwezen, is de tekst afgedrukt in *Stb.* 1951, 542 en is de vertaling geplaatst in *Trb.* 1951, 32; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1997, 176.

Van het op 22 juni 1970 te Genève tot stand gekomen Verdrag Nr. 131 betreffende de vaststelling van minimumlonen, in het bijzonder met betrekking tot ontwikkelingslanden, naar welk Verdrag in de preambule tot de onderhavige Aanbeveling wordt verwezen, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Trb.* 1971, 48; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1997, 197.

Van het op 29 oktober 1976 te Genève tot stand gekomen Verdrag Nr. 146 betreffende jaarlijks verlof met behoud van loon van zeevarenden, naar welk Verdrag in de preambule tot het onderhavige Verdrag wordt verwezen, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Trb.* 1977, 107; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1987, 11.

Van het op 9 oktober 1987 te Genève tot stand gekomen Verdrag Nr. 166 betreffende de repatriëring van zeevarenden, naar welk Verdrag in de preambule tot de onderhavige Aanbeveling wordt verwezen, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Trb.* 1989, 37.

Van het op 23 juni 1992 te Genève tot stand gekomen Verdrag Nr. 173 inzake de bescherming van de werknemersvorderingen in geval van betalingsonmacht van hun werkgever, naar welk Verdrag onder meer in de preambule tot de onderhavige Aanbeveling wordt verwezen, is de tekst geplaatst in *Trb.* 1994, 2.

Voor de vindplaatsen van de overige in de Aanbeveling genoemde Verdragen zie blz. 20 en 21 van dit Tractatenblad.

De onderhavige Aanbeveling vervangt blijkens het in de preambule gestelde de op 28 mei 1958 te Genève tot stand gekomen Aanbeveling 109. Voor de vindplaats van die Aanbeveling zie blz. 20 van dit Tractatenblad.

Uitgegeven de vierde juli 1997.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

H. A. F. M. O. VAN MIERLO