

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1972 Nr. 83

A. TITEL

*Statuut van de Internationale Arbeidsorganisatie;
Versailles, 28 juni 1919*

B. TEKST

De Engelse en de Franse tekst van het Statuut zoals gewijzigd tot op 9 oktober 1946 zijn bij Koninklijk besluit van 6 juli 1948 bekendgemaakt in *Stb.* I 283. Zie voor nadere gegevens ook *Trb.* 1953, 130.

De Engelse en de Franse tekst van de op 25 juni 1953 te Genève door de Internationale Arbeidsconferentie in haar zesendertigste zitting aangenomen Akte van wijziging van het Statuut zijn geplaatst in *Trb.* 1953, 130.

De Engelse en de Franse tekst van de op 22 juni 1962 te Genève door de Internationale Arbeidsconferentie in haar zesenzeventigste zitting aangenomen Akte van wijziging van het Statuut zijn geplaatst in *Trb.* 1962, 120.

De Engelse en de Franse tekst van de op 6 en 9 juli 1964 te Genève door de Internationale Arbeidsconferentie in haar achtenveertigste zitting aangenomen Akten van wijziging van het Statuut zijn geplaatst in *Trb.* 1965, 41.

C. VERTALING

Zie *Trb.* 1953, 130, *Trb.* 1962, 120 en *Trb.* 1965, 41.

D. GOEDKEURING

Zie *Trb.* 1953, 130, *Trb.* 1962, 120, *Trb.* 1963, 82 en *Trb.* 1965, 41.

Bij brieven van 30 augustus 1971 (Bijl. *Hand.* I 1971, nr. 36, en Bijl. *Hand.* II 1971 - 11 440 (R 810), nr. 1)) zijn de eerste en de derde Akte (respectievelijk d.d. 6 juli 1964 en 9 juli 1964) van wijziging van het onderhavige Statuut (tekst van de Akten in *Trb.* 1965, 41)

in overeenstemming met artikel 60, tweede lid, en op de voet van artikel 61, derde lid, van de Grondwet overgelegd aan de Eerste en de Tweede Kamer der Staten-Generaal en in overeenstemming met artikel 24, eerste lid, van het Statuut voor het Koninkrijk aan de Staten van Suriname en aan de Staten van de Nederlandse Antillen.

De toelichtende nota die de brieven vergezelde, is ondertekend door de Minister van Sociale Zaken BOERSMA en de Minister van Buitenlandse Zaken N. SCHMELZER.

In een brief gedateerd 15 september 1971 heeft de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal aan de Minister van Buitenlandse Zaken medegedeeld dat vijftien Leden van die Kamer de wens te kennen hebben gegeven, dat de eerste en de derde Akte van wijziging van het onderhavige Statuut aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal zouden worden onderworpen (vergelijk Bijl. *Hand.* II 1971 - 11 440 (R 810), nr. 2)).

Bij Koninklijke boodschap van 24 december 1971 (Bijl. *Hand.* II 1971/72 - 11 665 (R 839), nr. 1)) is aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, aan de Staten van Suriname en aan de Staten van de Nederlandse Antillen ter overweging aangeboden een ontwerp van Rijkswet tot goedkeuring van de eerste en de derde Akte van wijziging van het onderhavige Statuut.

De memorie van toelichting welke het ontwerp van Rijkswet vergezelde, is ondertekend door de Minister van Sociale Zaken BOERSMA en de Minister van Buitenlandse Zaken N. SCHMELZER.

E. BEKRACHTIGING

Zie *Trb.* 1953, 130, *Trb.* 1962, 120, *Trb.* 1963, 82, *Trb.* 1965, 41 en *Trb.* 1966, 139.

F. TOETREDING

Zie *Trb.* 1953, 130, *Trb.* 1962, 120, *Trb.* 1963, 82, *Trb.* 1964, 137, *Trb.* 1965, 41, *Trb.* 1966, 139, *Trb.* 1968, 174 en *Trb.* 1969, 174.

Behalve de aldaar genoemde hebben voorts de volgende Staten in overeenstemming met artikel 4, derde lid, van het Statuut aan de Directeur-Generaal van de Internationale Arbeidsorganisatie medegedeeld, dat zij de verplichtingen die voortvloeien uit het Statuut, zoals gewijzigd op 22 juni 1972, aanvaarden:

Qatar	25 april 1972
de Verenigde Arabische Emiraten	25 april 1972

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1953, 130, *Trb.* 1962, 120, *Trb.* 1963, 82 en *Trb.* 1965, 41.

I. OPZEGGING

Zie *Trb.* 1953, 130.

J. GEGEVENS

Zie *Trb.* 1953, 130 en laatstelijk *Trb.* 1971, 117.

Het op blz. 2 van *Trb.* 1971, 117 gegeven overzicht van de door de Internationale Arbeidsconferentie aangenomen Verdragen dient als volgt te worden aangevuld:

Nr. Verdrag	Titel van het Verdrag en datum waarop het is aangenomen	Vindplaats Verdrag
133	Vijfenvijftigste Internationale (Maritieme) Arbeidsconferentie, Genève, 1970 Verdrag betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (aanvullende bepalingen), 1970, 30 oktober 1970	<i>Trb.</i> 1972, 49
134	Verdrag betreffende het voorkomen van arbeidsongevallen bij zeevarenden, 30 oktober 1970	<i>Trb.</i> 1972, 44

De Internationale Arbeidsconferentie heeft in haar vijfenvijftigste zitting op 28, onderscheidenlijk 29 en 30 oktober 1970 te Genève aangenomen:

Aanbeveling 137 betreffende de beroepsopleiding van zeevarenden.

Aanbeveling 138 betreffende het welzijn van zeevarenden op zee en in de havens.

Aanbeveling 139 betreffende de werkgelegenheidsproblemen voortvloeiend uit de technische ontwikkelingen aan boord van schepen.

Aanbeveling 140 betreffende airconditioning in de verblijven van de bemanning en in bepaalde andere ruimten aan boord van schepen.

Aanbeveling 141 betreffende de bestrijding van geluidshinder in de verblijven van de bemanning en de werkrumten aan boord van schepen.

Aanbeveling 142 betreffende het voorkomen van arbeidsongevallen bij zeevarenden.

De tekst van bovengenoemde Aanbevelingen en hun vertaling in het Nederlands luiden als volgt:

*Recommendation 137***Recommendation concerning vocational training of seafarers**

The General Conference of the International Labour Organisation,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Fifty-fifth Session on 14 October 1970, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to the vocational training of seafarers, which is the sixth item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of a Recommendation,

adopts this twenty-eighth day of October of the year one thousand nine hundred and seventy the following Recommendation, which may be cited as the Vocational Training (Seafarers) Recommendation, 1970:

I. Scope

1. (1) This Recommendation applies to all training designed to prepare persons for work on board a publicly or privately owned seagoing ship engaged in the transport of cargo or passengers for the purpose of trade, engaged in training or engaged in scientific exploration. National laws or regulations, arbitration awards or collective agreements, as may be appropriate under national conditions, should determine when ships are to be regarded as seagoing ships.

(2) This Recommendation applies to training for the performance of the duties of persons in the deck, engine, radio or catering departments or of general purpose crews. It does not apply to fishermen.

II. Objectives of Training

2. The basic objectives of policy concerning vocational training of seafarers should be –

- (a) to maintain and improve the efficiency of the shipping industry and the professional ability and potential of seafarers, with due regard to the educational needs of the latter and the economic and social interests of the country;

*Recommandation 137***Recommandation concernant la formation professionnelle
des gens de mer**

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 14 octobre 1970, en sa cinquante-cinquième session;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la formation professionnelle des gens de mer, question qui constitue le sixième point à l'ordre du jour de la session;

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

adopte, ce vingt-huitième jour d'octobre mil neuf cent soixante-dix, la recommandation ci-après, qui sera dénommée *Recommandation sur la formation professionnelle des gens de mer, 1970*:

I. Champ d'application

1. (1) La présente recommandation s'applique à toute formation destinée à préparer une personne à travailler à bord d'un navire de mer, de propriété publique ou privée, affecté, soit, pour des fins commerciales, au transport de marchandises ou de passagers, soit à l'enseignement, soit à la recherche scientifique. Selon les conditions propres à chaque pays, la législation nationale, les sentences arbitrales ou les conventions collectives devraient déterminer quand un navire est réputé navire de mer.

(2) La recommandation s'applique à la formation des personnes se préparant à exercer des fonctions dans le service du pont, le service de la machine, le service radioélectrique ou le service général des navires, ou dans plusieurs de ces services. Elle ne s'applique pas aux pêcheurs.

II. Objectifs de la formation

2. Les objectifs fondamentaux dont devrait s'inspirer toute politique de formation professionnelle des gens de mer devraient être les suivants:

- a) maintenir et améliorer le rendement dans l'industrie des transports maritimes ainsi que les aptitudes et la capacité des gens de mer, compte tenu de leurs besoins dans le domaine de l'éducation et de l'intérêt économique et social du pays;

- (b) to maintain and improve accident prevention standard on board merchant ships, both at sea and in port, in order to reduce the risk of injury;
- (c) to encourage a sufficient number of suitable persons to make the merchant marine their career;
- (d) to ensure that adequate induction training is given to all new recruits, ashore as far as possible, or on board ship;
- (e) to provide training and retraining facilities commensurate with the current and projected manpower needs of the shipping industry for all the various categories and grades of seafarers;
- (f) to provide the training facilities necessary in order that technical developments in the fields of operation, navigation and safety can be put into effect;
- (g) to make training for upgrading and for promotion up to the highest ranks on board available to all seafarers with appropriate ability, and thereby to assist them to develop their efficiency, potential productivity and job satisfaction;
- (h) to provide suitable practical training for the various categories and grades of seafarers;
- (i) to ensure, as far as possible, the entry into employment of all trainees after completion of their courses.

III. National Planning and Administration

A. Organisation and Co-ordination

3. In planning a national education and training policy, the competent authorities in countries possessing or intending to develop a shipping industry should ensure that adequate provision is made in the general network of training facilities for the training of seafarers in order to achieve the objectives set out in Paragraph 2 of this Recommendation.

4. Where national circumstances do not permit the development of facilities for the training of seafarers of all categories and grades required, collaboration with other countries, as well as with international organisations, in setting up joint maritime training schemes for such seafarers as cannot be covered by national programmes should be considered.

5. (1) The training programmes of all public and private institutions engaged in the training of seafarers should be co-ordinated

- b) maintenir et améliorer les normes en matière de prévention d'accidents à bord des navires marchands, en mer ou dans les ports, en vue de réduire les risques d'accident;
- c) encourager un nombre suffisant de personnes, possédant les aptitudes nécessaires, à faire carrière dans la marine marchande;
- d) s'assurer qu'une formation de base appropriée est donnée à toutes les personnes nouvellement recrutées, soit, dans la mesure du possible, à terre, soit à bord;
- e) assurer des facilités de formation professionnelle et de recyclage répondant aux besoins de main-d'œuvre actuels et futurs de l'industrie des transports maritimes, en ce qui concerne les diverses fonctions et catégories de personnel navigant;
- f) assurer des facilités de formation pour la mise en œuvre des innovations techniques affectant la marche du navire, la navigation et la sécurité;
- g) assurer une formation permettant à tous les gens de mer possédant les capacités requises d'acquérir une meilleure qualification ou d'obtenir une promotion jusqu'aux fonctions les plus élevées, les aidant ainsi à améliorer leur efficacité, à développer leur productivité et à retirer plus de satisfaction de leur travail;
- h) assurer aux gens de mer des différentes fonctions et catégorie une formation pratique appropriée;
- i) assurer, autant que possible, le placement des gens de mer ayant achevé un cours de formation.

III. Organisation et administration nationales

A. Organisation et coordination

3. Dans les pays qui ont une industrie des transports maritimes ou qui entendent en créer une, les autorités chargées d'élaborer la politique nationale en matière d'enseignement et de formation devraient veiller à ce qu'une place appropriée soit réservée à la formation des gens de mer dans le réseau général des moyens de formation, afin que les objectifs définis au paragraphe 2 ci-dessus puissent être atteints.

4. Lorsqu'un pays n'est pas en mesure d'assurer la formation des gens de mer pour toutes les fonctions et catégories nécessaires, il devrait examiner la possibilité d'établir, en collaboration avec d'autres pays ainsi qu'avec les organisations internationales, des programmes communs pour la formation de ceux qui ne pourraient pas recevoir la formation voulue dans le cadre de programmes nationaux.

5. (1) Dans chaque pays, les programmes de formation de tous organismes publics et privés qui s'occupent de la formation des gens

and developed in each country on the basis of approved national standards.

(2) Such programmes should be drawn up in co-operation with government departments, educational institutions and other bodies which have an intimate knowledge of the vocational training of seafarers, and should be so designed as to meet the operational requirements of the shipping industry, as established in consultation with shipowners' and seafarers' organisations.

6. Bodies which draw up such programmes should, in particular –

- (a) maintain close contacts between the training institutions and all those concerned so as to keep training in line with the needs of the industry;
- (b) make regular visits to the training schools with which they are concerned and be fully conversant with the programmes being carried out;
- (c) ensure that information about available training opportunities is disseminated to all those concerned;
- (d) co-operate in setting up and operating practical maritime training schemes;
- (e) participate in establishing the general training standards provided for in Paragraph 11;
- (f) participate in establishing such national certification standards as are appropriate for the various grades and categories of seafarers;
- (g) promote direct co-operation between training institutions and those responsible for recruitment and employment.

7. The competent authorities and bodies, in co-operation with shipowners' and seafarers' organisations, should ensure that full information on public and private training schemes for seafarers and on conditions of entry into the shipping industry is available to those providing vocational guidance and employment counselling services, to public employment services and to vocational and technical training institutions.

8. The competent authorities and bodies should endeavour to ensure that –

- (a) the facilities of shipyards, engineering workshops, manufacturers of equipment, naval installations, etc., are utilised where available and appropriate in training both officers and ratings;

de mer devraient être coordonnés et développés suivant des normes nationales dûment approuvées.

(2) Ces programmes devraient être élaborés en collaboration avec les services gouvernementaux, les établissements d'enseignement et les autres organismes possédant une connaissance approfondie de la formation professionnelle des gens de mer, et être conçus de manière à satisfaire aux exigences de l'exploitation maritime, définies en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer.

6. Les organismes qui sont chargés d'élaborer ces programmes devraient, notamment:

- a) maintenir des rapports étroits entre les établissements de formation et tous les milieux intéressés en vue de concilier la formation avec les besoins de l'industrie des transports maritimes;
- b) visiter régulièrement les établissements de formation qui les concernent et se maintenir parfaitement au courant des programmes en vigueur;
- c) prendre toutes mesures pour que les informations sur les possibilités de formation soient diffusées dans tous les milieux intéressés;
- d) collaborer à l'élaboration et à l'exécution des programmes pratiques de formation maritime;
- e) participer à l'établissement des normes générales de formation prévues au paragraphe 11;
- f) participer à l'établissement des normes nationales appropriées relatives à la délivrance de titres constatant la formation professionnelle des gens de mer des diverses fonctions et catégories;
- g) favoriser une coopération directe entre les établissements de formation professionnelle et les responsables du recrutement et de l'emploi.

7. Les autorités ou organismes compétents, en collaboration avec les organisations d'armateurs et de gens de mer, devraient veiller à ce que des informations complètes sur les programmes publics et privés de formation des gens de mer et sur les conditions dans lesquelles il est possible de trouver un emploi dans l'industrie des transports maritimes soient mises à la disposition des services d'orientation professionnelle et d'emploi, des services publics de placement et des établissements de formation professionnelle et technique.

8. Les autorités ou organismes compétents devraient s'efforcer d'assurer que:

- a) les facilités offertes par les chantiers navals, les ateliers de mécanique, les fabricants de matériel, les installations de la marine nationale, etc., soient utilisées, dans la mesure du possible et lorsque cela est approprié, pour aider à la formation des officiers et des marins;

(b) arrangements are made in order that, other things being equal, preference may be given in employment placement to persons who have received appropriate and recognised training.

9. (1) Training programmes should be regularly reviewed and kept up to date in the light of the developing needs of the industry.

(2) In the review of training programmes, account should be taken of the Document for Guidance, 1968 – which was prepared jointly by the International Labour Organisation and the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization and agreed by both organisations and which deals, in technical detail, with the subjects directly affecting the safety of life at sea – as well as of any subsequent amendments or additions thereto.

B. *Financing*

10. (1) Seafarers' training schemes should be systematically organised and their financing should be on a regular and adequate basis, having regard to the present and planned requirements and development of the shipping industry.

(2) Where appropriate, the government should make financial contributions to training schemes carried on by local government or private bodies. These contributions may take the form of general subsidies, grants of land, buildings or demonstration material such as boats, engines, navigational equipment and other apparatus, the provision of instructors free of charge, payment of trainees' allowances or payment of fees for trainees in day or boarding schools or on training ships.

(3) Seafarers should not, through lack of financial resources or training opportunities, be denied the possibility of reaching the highest ranks on board. Therefore, it should be possible for seafarers to earn or receive sufficient financial resources to enable them to obtain appropriate training.

(4) Training in publicly run training centres for seafarers should, where possible, be given without charge to trainees.

(5) Retraining necessitated by the introduction of technical innovations should be provided free of charge to the seafarers con-

b) des mesures soient prises afin que, toutes choses égales d'ailleurs, la préférence soit donnée, en matière d'admission à l'emploi, aux personnes qui ont reçu une formation appropriée et dûment reconnue.

9. (1) Les programmes de formation devraient régulièrement être revus et mis à jour, compte tenu des développements techniques de l'industrie.

(2) Il devrait être tenu compte, dans la révision des programmes de formation, du Document destiné à servir de guide, 1968, élaboré conjointement par l'Organisation internationale du Travail et l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, et adopté par ces organisations – et de tous amendements ou adjonctions ultérieurs –, qui traite en détail, du point de vue technique, des questions concernant directement la sauvegarde de la vie humaine en mer.

B. *Financement*

10. (1) Les programmes de formation destinés aux gens de mer devraient être organisés de façon méthodique et leur financement devrait être assuré de manière régulière et adéquate, eu égard aux nécessités et aux développements actuels et futurs de l'industrie des transports maritimes.

(2) Dans les cas appropriés, le gouvernement devrait accorder une aide financière aux autorités locales ou aux organismes privés qui se chargent de la formation des gens de mer. Cette aide pourrait revêtir la forme de subventions générales, de fourniture de terrain, de locaux ou de matériel de démonstration (embarcations, moteurs, instruments de navigation et autres appareils), d'affectation gratuite d'instructeurs, de versement d'allocations d'études ou de la prise en charge des frais de formation que les élèves doivent acquitter en qualité d'externe ou d'interne dans les écoles ou sur les navires affectés à la formation.

(3) Les gens de mer ne devraient pas se voir refuser, du fait de l'insuffisance de leurs ressources ou de la limitation des possibilités de formation, l'accès aux fonctions les plus élevées à bord d'un navire. Les gens de mer devraient donc avoir la possibilité de gagner ou de recevoir un gain ou des émoluments suffisants pour leur permettre d'obtenir une formation appropriée.

(4) La formation donnée aux gens de mer dans les établissements publics devrait être gratuite lorsque cela est possible.

(5) Dans les cas où l'application d'innovations techniques impose un recyclage, celui-ci devrait être assuré gratuitement aux gens de

cerned. During the period of such retraining, seafarers should receive adequate allowances; seafarers sent to courses of such retraining by a shipowner should receive their full basic wage.

C. *Training Standards*

11. Training standards should be laid down in conformity with national requirements for obtaining the various seafarers' certificates of competency. In particular, there should be laid down –

- (a) the nature of medical examinations, including chest X-rays and diabetic, hearing and sight tests, required for persons entering training schemes; the standards of such examinations, particularly of the hearing and sight tests, could differ according to the departments which the persons concerned are planning to enter, but should in no case be lower than the medical standards required for entry into employment in the shipping industry;
- (b) the level of general education required for admission to vocational training courses leading to certificates of competency;
- (c) the subjects, such as navigation, seamanship, radio, electronics, engineering, catering and human relations, that should be included in the training curricula;
- (d) the nature of any examination to be taken upon completion of training courses which are subject to examination;
- (e) a procedure whereby the authorities ensure that the teaching staff of training institutions have the requisite experience and qualifications, including adequate practical and theoretical knowledge of technical and operational developments.

IV. *Training Programmes*

12. The various training programmes should be realistically based on the work to be performed on board ship. They should be periodically reviewed and kept up to date in order to keep abreast of technical developments. They should include the following, as appropriate:

- (a) training in navigation, seamanship, ship handling, signalling, cargo handling and stowage, ship maintenance, and other matters relating to the operation of merchant ships;

mer intéressés. Durant les cours de recyclage, les intéressés devraient recevoir des allocations adéquates; les gens de mer envoyés à de tels cours par un armateur devraient recevoir leur plein salaire de base.

C. Normes de formation

11. Des normes de formation devraient être élaborées conformément aux exigences nationales pour l'octroi aux gens de mer des différents brevets de capacité. Ces normes devraient fixer les points suivants:

- a) la nature des examens médicaux (y compris l'examen radiologique du thorax, des examens de l'ouïe et de la vue et des examens destinés à déceler le diabète) que doivent subir les personnes qui vont recevoir une formation; les normes appliquées lors de ces examens, ceux de l'ouïe et de la vue en particulier, pourraient être différentes selon les services auxquels se destinent les intéressés, mais ne devraient, en aucun cas, être inférieures à celles qui sont prévues pour l'admission à l'emploi dans l'industrie des transports maritimes;
- b) l'instruction générale que doivent avoir les candidats pour l'admission aux cours de formation professionnelle en vue de l'obtention de brevets de capacité;
- c) les matières qui doivent figurer au programme des cours en ce qui concerne notamment la navigation, le matelotage, la radio-électricité, l'électronique, la mécanique, le service général et les relations humaines;
- d) la nature des examens que les élèves devront éventuellement subir au terme des cours de formation qui sont sanctionnés par des examens;
- e) le système selon lequel les autorités veillent à ce que le personnel enseignant des établissements de formation possède l'expérience et les qualifications requises, y compris une connaissance appropriée, aussi bien théorique que pratique, des progrès de l'équipement et de l'exploitation maritimes.

IV. Programmes de formation

12. Les programmes de formation devraient être élaborés sur une base pratique, compte tenu du travail à effectuer dans les divers services à bord. Ils devraient être périodiquement revus et mis à jour, afin de tenir compte des progrès techniques. Ils devraient, selon le cas, porter notamment sur les sujets suivants:

- a) navigation, matelotage, manœuvre du navire, signalisation, manutention et arrimage des cargaisons, entretien du navire et autres sujets se rapportant à l'exploitation des navires de la marine marchande;

- (b) training in the use of electronic and mechanical aids, such as radio and radar installations, radio direction-finders and compasses;
- (c) theoretical and practical instruction in the use of life-saving and fire-fighting equipment, survival at sea procedures, and other aspects of the safety of life at sea;
- (d) theoretical and practical instruction in the operation, maintenance and repair of main propulsion installations and auxiliary machinery, with emphasis on the types of equipment, including electronic equipment, installed in ships of the country concerned;
- (e) training for the catering department as appropriate for those to be employed as stewards, cooks, waiters and galley staff, account being taken of training requirements for different categories of ships;
- (f) training in accident prevention on board ship, particularly as regards safe working practices in all departments, and including personal safety as part of training in professional subjects, training in first aid, medical care and other related matters and health and physical training, especially swimming; training in medical care and particularly special training for personnel placed in charge of medical care on board should in all cases be related to the content of medical guides compiled by competent authorities and to full utilisation of medical radio services;
- (g) particularly in the case of trainees under 18 years of age, instruction in subjects of general educational value;
- (h) instruction in elements of social and labour legislation related to merchant ship operations and to industrial relations, regulations concerning seafarers, transportation economics, maritime insurance, maritime law, etc.;
- (i) instruction in management techniques, including such subjects as personnel relations and work study.

13. Training programmes should be designed, *inter alia*, to prepare trainees for certificates of competency and should be directly related, where appropriate, to national certification standards. They should include adequate practical training and take account of any minimum age and minimum working experience laid down by the competent authorities in respect of the various grades of certificates. Account should also be taken of other nationally recognised certificates.

- b) formation en vue de l'utilisation des instruments électroniques et mécaniques, tels qu'installations de radio et de radar, radiogoniomètres, compas, etc.;
- c) théorie et pratique des engins de sauvetage et du matériel de lutte contre l'incendie, méthodes de survie en mer et autres aspects de la sauvegarde de la vie humaine en mer;
- d) théorie et pratique de la conduite, de l'entretien et de la réparation des appareils de propulsion et des appareils auxiliaires, notamment en ce qui concerne les divers types d'équipement, y compris les appareils électroniques dont sont équipés les navires du pays;
- e) formation des différents agents du service général à bord, selon qu'ils seront employés en qualité de cuisiniers, de garçons et de personnel de cuisine, compte tenu des diverses qualifications requises pour les différentes catégories de navires;
- f) prévention des accidents à bord, notamment en ce qui concerne la sécurité des méthodes de travail dans tous les services, y compris la sécurité individuelle (sur laquelle il conviendrait de porter l'accent au cours de l'enseignement professionnel), les premiers soins, les soins médicaux et autres questions connexes, l'hygiène et l'éducation physique, notamment la natation; la formation en matière de soins médicaux à bord et, en particulier, la formation spéciale destinée au personnel responsable des soins médicaux devraient dans tous les cas être fondées sur les manuels ou livrets médicaux établis par les autorités compétentes et être orientées vers une bonne utilisation des services médicaux radio-télégraphiques;
- g) en particulier dans le cas de jeunes élèves âgés de moins de dix-huit ans, éléments de culture générale;
- h) notions de législation sociale et du travail dans le domaine maritime et dans les domaines des relations professionnelles de la réglementation concernant les gens de mer, de l'économie des transports, de l'assurance maritime, du droit maritime, etc.;
- i) méthodes d'administration, y compris les relations entre la direction et le personnel, l'étude du travail, etc.

13. Les programmes de formation devraient être conçus notamment en fonction de la préparation des élèves à l'obtention de brevets de capacité et devraient correspondre, dans les cas appropriés, aux normes nationales applicables en matière de brevets. Ils devraient comporter une formation pratique adéquate et tenir compte de l'âge minimum et de l'expérience professionnelle minimum exigés par les autorités compétentes pour la préparation des brevets de capacité des divers degrés. Il devrait également être tenu compte d'autres diplômes reconnus au niveau national.

14. The duration of the various training programmes should be sufficient to enable trainees to assimilate the teaching given and should be determined with reference to such matters as –

- (a) the level of training required for the shipboard occupation for which the course is designed;
- (b) the general educational level and age required of trainees entering the course;
- (c) the trainees' previous practical experience.

V. General Training Schemes for Seafarers

15. Induction training designed to introduce trainees to the shipboard environment and safe working practices on board ship or, where appropriate and practicable, pre-sea training courses which provide adequate training for the duties regularly assigned to ratings of the deck, engine and catering departments, develop character and inculcate a sense of self-discipline and responsibility should be available for young persons with no sea experience.

16. Suitable courses or instruction should also be provided to enable young persons of appropriate ability to prepare themselves for statutory certificates or diplomas currently in effect in the merchant navy of their country in respect of both officer and rating categories.

17. Training for upgrading and promotion should, among other means, be provided by short-term courses at nautical schools and technical institutions and correspondence courses specially adapted to the needs of specific categories of officers and ratings and to the grades to which they aspire.

VI. Advanced Training

18. (1) Retraining, refresher, familiarisation and upgrading courses should be available as required for suitable officers and ratings to enable them to increase and widen their technical skills and knowledge, to keep abreast of technological changes, in particular in the development of automated ships, and to meet the requirements of new methods of operations on board ship.

(2) Such courses may be used, for instance, to complement general courses and provide advanced specialised training opening the way to promotion, as well as to provide advanced electronics courses for appropriate personnel.

14. La formation devrait s'étendre sur une période suffisante pour que les élèves puissent assimiler l'enseignement qu'ils reçoivent, et la durée devrait en être déterminée compte tenu de facteurs tels que:

- a) le niveau de formation qu'exige la profession à laquelle le cours prépare;
- b) l'âge que les élèves doivent avoir atteint et l'instruction générale qu'ils doivent avoir reçue pour suivre les cours de formation;
- c) l'expérience pratique déjà acquise par les élèves.

V. Cours de formation maritime générale

15. Les jeunes gens n'ayant aucune expérience de la mer devraient pouvoir bénéficier soit d'une formation de base destinée à les préparer à l'ambiance du bord et à l'exécution, en toute sécurité, des travaux du bord, soit, là où cela est possible, de cours de formation pré-nautique qui les préparent suffisamment à l'exécution des tâches normalement dévolues aux marins du pont et de la machine et aux agents du service général, forment leur caractère et leur inculquent un sens de l'autodiscipline et des responsabilités.

16. Des cours appropriés ou un enseignement devraient être également organisés pour permettre aux jeunes gens qui ont les capacités voulues de se préparer aux brevets ou diplômes reconnus dans la marine marchande de leur pays tant pour les officiers que pour les marins.

17. Une formation en vue du perfectionnement et de la promotion des gens de mer devrait, entre autres moyens, comprendre des cours de brève durée dans des écoles de navigation ou des établissements techniques ou des cours par correspondance spécialement adaptés aux exigences de catégories déterminées d'officiers et de marins et aux fonctions auxquelles ils aspirent.

VI. Perfectionnement

18. (1) Des cours de recyclage, d'adaptation et de perfectionnement devraient être organisés, si nécessaire, pour les officiers et les marins qui en ont les capacités, afin de leur permettre d'améliorer leurs aptitudes et d'élargir leurs connaissances techniques, de se tenir au courant des innovations techniques, notamment du développement de l'automatisation à bord des navires, et de répondre aux exigences des nouvelles méthodes d'exploitation des navires.

(2) De tels cours pourraient être utilisés, par exemple, pour compléter les cours d'enseignement général et donner une formation spécialisée approfondie en vue de promotions éventuelles ainsi que pour assurer un enseignement poussé en électronique à l'intention du personnel intéressé.

(3) Special attention should be given to the ability of masters, other officers and ratings to navigate and handle new types of ships safely.

19. Where training would be facilitated thereby, shipowners should release suitable seafarers employed on board their ships for training periods ashore, at appropriate schools, to enable them to improve their skills, learn to use new techniques and equipment and qualify for promotion. Persons in a supervisory position on board ship should take an active part in encouraging such training.

VII. Training Methods

20. The training methods adopted should be the most effective possible, having regard to the nature of the instruction, the trainees' experience, general education and age, and the demonstration equipment and financial resources available.

21. Practical training, requiring active participation of the trainees themselves, should be an important part of all training programmes. It may be provided by assigning seafarers to merchant ships for periods of training at sea, to engineering workshops or shipyards or to shipping company offices.

22. Training vessels used by training institutions should provide practical instruction in navigation, seamanship, machinery operation and maintenance and other nautical subjects as well as comprehensive shipboard safety education.

23. Appropriate demonstration equipment such as simulators, engines, boat models, ship equipment, life-saving equipment, navigational aids and cargo gear should be used in training schemes. Such equipment should be selected with reference to the shipboard machinery and equipment which the trainee may be called upon to use.

24. Films and other audio-visual aids should be used, where appropriate –

- (a) as a supplement to, but not a substitute for, demonstration equipment in the use of which trainees take an active part;
- (b) as a primary training aid in special fields such as the teaching of languages.

(3) Une attention particulière devrait être accordée à la capacité des capitaines et autres officiers et des marins de naviguer et de manœuvrer en toute sécurité avec les nouveaux types de navires.

19. Lorsque la formation en serait facilitée, les armateurs devraient permettre aux gens de mer employés à bord, et qui en ont les capacités, de bénéficier de temps libre pour des périodes de formation à terre, dans des écoles appropriées, afin qu'ils puissent améliorer leurs aptitudes, apprendre à utiliser les nouvelles techniques et le nouveau matériel, et se préparer à une promotion. Les personnes occupant des postes de responsabilité à bord devraient encourager activement pareille formation.

VII. Méthodes de formation

20. Les méthodes de formation adoptées pour l'instruction des gens de mer devraient être aussi efficaces que possible, compte tenu de la nature de l'enseignement, de l'expérience, de l'instruction générale et de l'âge des élèves, ainsi que du matériel de démonstration et des ressources financières disponibles.

21. La formation pratique, qui exige la participation active des élèves eux-mêmes, devrait occuper une place importante dans tous les programmes de formation. Afin d'assurer cette formation, les gens de mer pourraient être embarqués sur des navires de la marine marchande pour accomplir des périodes de navigation, ou être affectés à des ateliers, des chantiers navals ou des bureaux de compagnies de navigation.

22. Des cours pratiques de navigation, de matelotage, de conduite et d'entretien des machines et autres disciplines nautiques ainsi qu'un enseignement détaillé en matière de sécurité à bord devraient être organisés sur les navires-écoles utilisés par les établissements de formation.

23. Le matériel de démonstration approprié (simulateurs, machines, maquettes de navires, installations de bord, engins de sauvetage, aides à la navigation et appareils de manutention) devrait être utilisé dans les cours de formation. Ce matériel devrait être choisi eu égard aux machines et installations que les élèves pourront être appelés à utiliser.

24. Les films et autres moyens audio-visuels devraient être utilisés dans les cas appropriés:

- a) lorsqu'ils peuvent aider à compléter, sans pour autant s'y substituer, le matériel de démonstration dont l'utilisation appelle la participation active des élèves eux-mêmes;
- b) comme moyen de formation de base dans certains domaines, tels que l'enseignement des langues vivantes.

25. Theoretical training and general education given as part of a training course should be related to the theoretical and practical knowledge required by seafarers.

VIII. International Co-operation

26. Countries should co-operate in promoting the vocational training of seafarers; in some cases it may be of particular value to do so on a regional basis.

27. In so doing they might collaborate with the International Labour Organisation and other international institutions, in particular the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, or other countries –

- (a) in recruiting and training teaching staff;
- (b) in setting up and improving training facilities for officers and ratings;
- (c) in setting up joint training facilities with other countries where necessary;
- (d) in making training facilities available to selected trainees or instructor-trainees from other countries and in sending trainees or instructor-trainees to other countries;
- (e) in organising international exchanges of personnel, information and teaching materials, as well as international seminars and working groups;
- (f) in providing qualified and experienced instructors for maritime training schools in other countries.

IX. Effect on Earlier Recommendations

28. This Recommendation supersedes the Vocational Training (Seafarers) Recommendation, 1946.

The foregoing is the authentic text of the Recommendation duly adopted by the General Conference of the International Labour Organisation during its Fifty-fifth Session which was held at Geneva and declared closed the thirtieth day of October 1970.

IN FAITH WHEREOF we have appended our signatures this thirtieth day of October 1970.

The President of the Conference,

(sd.) NAGENDRA SINGH

The Director-General of the International Labour Office,

(sd.) WILFRED JENKS

25. La formation théorique et l'enseignement général dispensés dans le cadre des cours de formation devraient être en rapport avec les connaissances théoriques et pratiques nécessaires aux gens de mer.

VIII. Coopération internationale

26. Les pays devraient coopérer en vue de promouvoir la formation professionnelle des gens de mer; dans certains cas, cette coopération peut s'effectuer utilement sur le plan régional.

27. Dans le cadre de cette coopération, ils pourraient, notamment, collaborer avec l'Organisation internationale du Travail et d'autres institutions internationales, en particulier l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, ainsi qu'avec d'autres pays:

- a) pour recruter et former du personnel enseignant;
- b) pour créer et améliorer les moyens de formation pour les officiers et les marins;
- c) pour créer, conjointement avec d'autres pays, lorsque le besoin s'en fait sentir, des moyens de formation;
- d) pour offrir des possibilités de formation à des élèves ou à des instructeurs stagiaires étrangers choisis à cet effet, et pour envoyer des élèves ou des instructeurs stagiaires dans d'autres pays;
- e) pour organiser des échanges internationaux de personnel, d'information et de matériel d'enseignement, ainsi que des cycles d'études et des groupes de travail internationaux;
- f) pour mettre des instructeurs qualifiés et expérimentés à la disposition d'établissements de formation de gens de mer à l'étranger.

IX. Effet sur des recommandations antérieures

28. La présente recommandation remplace la recommandation sur la formation professionnelle des gens de mer, 1946.

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 cinquante-cinquième session qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 30 octobre 1970.

EN FOI DE QUOI ont apposé leurs signatures, ce trentième jour d'octobre 1970:

Le Président de la Conférence,

(s.) NAGENDRA SINGH

Le Directeur général du Bureau international du Travail,

(s.) WILFRED JENKS

*Aanbeveling 137***Aanbeveling betreffende de beroepsopleiding van zeevarenden**

De Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie,

Bijengeroepen te Genève door de Raad van Beheer van het Internationaal Arbeidsbureau en aldaar bijeengekomen in haar vijfvijftigste zitting op 14 oktober 1970,

Besloten hebbende bepaalde voorstellen aan te nemen met betrekking tot de beroepsopleiding van zeevarenden, welk onderwerp vervat is in het zesde punt op de agenda van de zitting,

Besloten hebbende dat deze voorstellen de vorm van een Aanbeveling zullen aannemen,

neemt heden, de 28ste oktober 1970, de volgende Aanbeveling aan, die kan worden aangehaald als „Aanbeveling betreffende de beroepsopleiding van Zeevarenden, 1970”:

I. Werkingsfeer

1. (1) Deze Aanbeveling is van toepassing op elke opleiding voor werk aan boord van een zeeschip, dat in bezit is van de overheid of in particulier bezit en wordt gebruikt met het oogmerk om daarmee handel te drijven, voor vervoer van goederen of passagiers, voor opleidingsdoeleinden of voor wetenschappelijk onderzoek. Naar de in de diverse landen heersende omstandigheden dienen de nationale wetgeving, arbitrale uitspraken of collectieve overeenkomsten te bepalen wanneer een schip als zeeschip wordt beschouwd.

(2) Deze Aanbeveling is van toepassing op de opleiding voor het verrichten van werkzaamheden door het dek- en machinekamerpersoneel, de radio-officieren, het personeel van de civiele dienst of door bemanningsleden die met algemene werkzaamheden belast kunnen worden. De Aanbeveling is niet van toepassing op vissers.

II. Doeleinden van de opleiding

2. De fundamentele doeleinden van het beleid ten aanzien van de beroepsopleiding van zeevarenden dienen te zijn:

- (a) het handhaven en verbeteren van de doelmatigheid van de scheepvaart en de vakbekwaamheid en de capaciteiten van zeevarenden, rekening houdend met hun behoeften aan opleiding en met de economische en sociale belangen van het land;
- (b) het handhaven en verbeteren van de normen voor de ongevallenpreventie aan boord van koopvaardij schepen, zowel op zee als in de havens, ten einde de kans op ongevallen te verminderen;

- (c) het aanmoedigen van een voldoende aantal hiervoor geschikte personen tot het volgen van een loopbaan bij de koopvaardij;
- (d) het waarborgen dat alle nieuwelingen een goede basisopleiding ontvangen, voor zover mogelijk aan de wal, of aan boord;
- (e) het voorzien in mogelijkheden tot beroepsopleiding en herscholing die beantwoorden aan de bestaande en geraamde behoeften aan mankracht in de scheepvaart voor de verschillende functies en rangen van zeevarenden;
- (f) het voorzien in de nodige opleidingsmogelijkheden opdat technische ontwikkelingen op het gebied van de scheepsbehandeling, de navigatie en de veiligheid praktische toepassing kunnen vinden;
- (g) het voorzien in opleidingsmogelijkheden ten einde alle zeevarenden die hiervoor de vereiste capaciteiten bezitten in staat te stellen hun vakbekwaamheid te vergroten, promotie te maken en op te klimmen tot de hoogste rangen, en hen bij te staan in het verhogen van hun prestaties, hun produktiviteit en hun arbeidsvreugde;
- (h) het verschaffen van een passende praktijkopleiding van de zeevarenden;
- (i) het voor zover mogelijk aan alle opgeleide zeevarenden verschaffen van een werkkring.

III. Nationale planning en uitvoering

A. *Organisatie en coördinatie*

3. Bij het ontwerpen van een nationaal onderwijs- en scholingsbeleid dienen de bevoegde autoriteiten in de landen met een bestaande of nog te ontwikkelen scheepvaart zich ervan te vergewissen dat binnen het algemene kader van scholingsmogelijkheden passende voorzieningen worden getroffen voor de opleiding van zeevarenden, ter verwezenlijking van de doeleinden die in paragraaf II van deze Aanbeveling zijn uiteengezet.

4. Waar de nationale omstandigheden de opleiding van zeevarenden voor alle functies en rangen onmogelijk maken, dient samenwerking met andere landen en met internationale organisaties te worden overwogen bij het ontwerpen van gezamenlijke zeevaartopleidingen voor die zeevarenden, voor zover de nationale onderwijsfaciliteiten daarin niet voorzien.

5. (1) De leerplannen van alle openbare en particuliere instellingen die zich bezighouden met de opleiding van zeevarenden, dienen in elk land te worden gecoördineerd en ontwikkeld op basis van erkende nationale normen.

(2) Deze leerplannen dienen te worden opgesteld in samenwerking met overheidsorganen, opleidingsinstituten en andere lichamen die een gedegen kennis hebben van de beroepsopleiding van zeevarenden; zij dienen zodanig te worden opgezet dat zij tegemoet komen aan de eisen van de scheepvaart, zoals deze zijn vastgesteld in overleg met de organisaties van reders en zeevarenden.

6. De lichamen die deze leerplannen opstellen dienen in het bijzonder:

- (a) nauwe contacten te onderhouden met de opleidingsinstituten en allen die bij de opleiding betrokken zijn, ten einde haar te doen beantwoorden aan de behoeften van de scheepvaart;
- (b) de opleidingsscholen waarbij zij betrokken zijn, regelmatig te bezoeken en volledig op de hoogte te zijn van de aldaar uitgevoerde leerplannen;
- (c) ervoor zorg te dragen dat aan alle betrokkenen voorlichting wordt gegeven omtrent de beschikbare opleidingsmogelijkheden;
- (d) samen te werken bij het opzetten en uitvoeren van praktische zeevaartkundige opleidingsprogramma's;
- (e) deel te nemen aan het vaststellen van de algemene opleidingsnormen bedoeld in paragraaf II;
- (f) deel te nemen aan het vaststellen van passende nationale normen inzake de diploma's voor de verschillende functies en rangen van zeevarenden;
- (g) directe samenwerking te bevorderen tussen de opleidingsinstituten en degenen die verantwoordelijk zijn voor de aanwerving en tewerkstelling.

7. De bevoegde autoriteiten en lichamen dienen, in samenwerking met de organisaties van reders en zeevarenden, er voor te zorgen dat bureaus voor beroepskeuze en arbeidsbureaus, instellingen voor beroepsopleiding en technische opleiding volledig de beschikking hebben over openbare en particuliere opleidingsmogelijkheden voor zeevarenden en over de voorwaarden voor het verkrijgen van een werkring in de scheepvaart.

8. De bevoegde autoriteiten en lichamen dienen ernaar te streven dat:

- (a) van de faciliteiten, geboden door scheepswerven, machinewerkplaatsen, apparatenfabrieken, marine-installaties enz., gebruik gemaakt wordt voor zover zij beschikbaar en geëigend zijn voor de opleiding van officieren zowel als van scheepsgezellen;
- (b) regelingen worden getroffen opdat, onder overigens gelijke omstandigheden, bij tewerkstelling de voorkeur wordt gegeven aan personen die een passende en erkende opleiding hebben genoten.

9. (1) De leerplannen dienen periodiek te worden herzien en aangepast aan de technische ontwikkelingen in de industrie.

(2) Bij het herzien van de leerplannen dient rekening te worden gehouden met de Richtlijnen, 1968, opgesteld en goedgekeurd door de Internationale Arbeidsorganisatie, te zamen met de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie. Deze Richtlijnen en de daarin naderhand aangebrachte wijzigingen en toevoegingen bevatten gedetailleerde technische gegevens omtrent onderwerpen welke rechtstreeks invloed uitoefenen op de beveiliging van mensenlevens op zee.

B. *Financiering*

10. (1) De leerplannen voor zeevarenden dienen systematisch te worden opgesteld en de financiering ervan dient te geschieden op een hechte en geëigende basis, rekening houdend met de huidige en toekomstige behoeften en de ontwikkeling van de scheepvaart.

(2) Indien dit passend is, dient de Regering de leerplannen die worden uitgevoerd door de plaatselijke overheid of door particuliere lichamen te subsidiëren. Deze financiële bijdragen kunnen de vorm aannemen van algemene subsidies, schenkingen in de vorm van land, gebouwen of lesmateriaal, zoals boten, motoren, navigatie-instrumenten en andere apparatuur, het kosteloos beschikbaar stellen van leerkrachten, het verstrekken van uitkeringen aan cursisten of de betaling van les gelden voor cursisten op dagscholen, internaten of opleidingsschepen.

(3) Aan zeevarenden mag niet door gebrek aan financiële middelen of opleidingsmogelijkheden de gelegenheid worden onthouden op te klimmen tot de hoogste rangen aan boord. Daarom dienen zeevarenden in de gelegenheid te worden gesteld voldoende te verdienen of voldoende financiële steun te ontvangen voor het volgen van een passende opleiding.

(4) De opleiding aan openbare opleidingsinstituten voor zeevarenden dient, voor zover mogelijk, de cursisten gratis te worden verstrekt.

(5) Herscholing die noodzakelijk is geworden door de invoering van technische vernieuwingen dient kosteloos aan de betrokken zeevarenden te worden verschaft. Gedurende deze herscholing dienen de zeevarenden een passende uitkering te ontvangen. Zeevarenden, die door een reder naar deze herscholingscursussen worden gezonden, dienen hun volle basisloon te ontvangen.

C. Opleidingsnormen

11. De opleidingsnormen dienen te worden vastgesteld in overeenstemming met de nationale eisen voor het verkrijgen van de diverse bevoegdheid verlenende diploma's voor zeevarenden. In het bijzonder dient te worden vastgesteld:

- (a) de aard van het medisch onderzoek, met inbegrip van een röntgenologisch onderzoek van de borstholte, een onderzoek op diabetes en een onderzoek van het gehoor- en gezichtsvermogen, waaraan cursisten die zich bij de opleidingsinstituten laten inschrijven zich moeten onderwerpen; de normen voor deze onderzoeken, in het bijzonder het onderzoek van het gehoor- en het gezichtsvermogen, kunnen onderling verschillen naar gelang van de functies waarin de betrokkenen te werk gesteld wens te worden; zij dienen in geen geval lager te zijn dan de medische normen die vereist zijn voor tewerkstelling in de scheepvaart;
- (b) het niveau van het algemeen vormend onderwijs dat wordt vereist voor de toelating tot cursussen die opleiden voor het beroep met het oog op bevoegdheid verlenende diploma's;
- (c) de in de opleiding als geheel op te nemen onderwerpen, zoals navigatie, zeemanschap, radiotelegrafie, elektronica, werktuigbouwkunde, kennis van de verzorging en maatschappijleer;
- (d) de aard der examens waarmede de cursussen worden afgesloten, voor zover zulks door een examen geschiedt;
- (e) een procedure krachtens welke de bevoegde instanties zich ervan overtuigen dat de leerkrachten van de opleidingsinstituten beschikken over de vereiste ervaring en bevoegdheden, met inbegrip van een voldoende praktische en theoretische kennis van technische en operationele ontwikkelingen op het gebied van de scheepvaart.

IV. Leerplannen

12. De verschillende leerplannen dienen gebaseerd te zijn op de realiteit van het werk dat aan boord verricht wordt. Zij dienen periodiek te worden herzien en gelijke tred te houden met de technische ontwikkelingen. Zij dienen, al naar het geval, de volgende onderwerpen te omvatten:

- (a) navigatie, zeemanschap, manoeuvreren, seinen, ladingbehandeling en stuwage, onderhoud van het schip en andere zaken die betrekking hebben op het varen met koopvaardij schepen;
- (b) het gebruik van elektronische en mechanische hulpmiddelen, zoals radio- en radarapparatuur, richtingzoekers en kompassen;
- (c) theoretisch en praktisch onderricht in het gebruik van reddings- en brandblusmiddelen, manieren om op zee in leven te blijven,

handelingen die men moet verrichten in geval van schipbreuk en andere aspecten van de beveiliging van mensenlevens op zee;

- (d) theoretisch en praktisch onderricht in gebruik, onderhoud en herstel van de voornaamste voortstuwingsinstallaties en hulpwerktuigen, met name de verschillende typen uitrusting, met inbegrip van de elektronische, waarmee de schepen van het betrokken land zijn uitgerust;
- (e) opleiding voor de civiele dienst voor diegenen die te werk gesteld worden als hofmeester, kok, kelner en kombuispersoneel, waarbij rekening dient te worden gehouden met de opleidings-eisen voor verschillende soorten schepen;
- (f) het voorkomen van ongevallen aan boord van schepen, in het bijzonder met betrekking tot veilige arbeidsmethoden in alle afdelingen, en met inbegrip van de persoonlijke veiligheid (als onderdeel van het beroepsonderwijs), eerste hulp bij ongelukken, medische verzorging en andere aanverwante zaken op het gebied van gezondheid en lichamelijke opvoeding, met name zwemmen; gezondheidszorg en in het bijzonder de speciale opleiding van het personeel belast met de medische verzorging aan boord dienen in alle gevallen gebaseerd te zijn op de inhoud van medische handelingen opgesteld door daartoe bevoegde instanties en met een optimaal gebruik van radio- en medische diensten;
- (g) algemene ontwikkeling in het bijzonder voor cursisten, die de leeftijd van 18 jaar nog niet hebben bereikt;
- (h) onderricht in de eerste beginselen van sociale wetgeving en arbeidsrecht verband houdende met scheepvaart en arbeidsverhoudingen, voorschriften met betrekking tot zeevarenden, vervoers-economie, zeeverzekeringswezen, zeerecht enz.;
- (i) onderricht in de methoden van het leiding geven met inbegrip van onderwerpen als personeelsverhoudingen en arbeidsmethodiek.

13. De leerplannen dienen onder andere te zijn gericht op het opleiden van cursisten ter verkrijging van een diploma en dienen, waar mogelijk, rechtstreeks verband te houden met de nationale diploma-normen. Zij dienen de nodige praktische vorming te bieden en rekening te houden met de minimumleeftijd en de minimumarbeids-ervaring die door de bevoegde autoriteiten zijn vastgesteld met betrekking tot de verschillende soorten diploma's. Ook dient rekening te worden gehouden met andere nationaal erkende diploma's.

14. De duur van de diverse opleidingen dient zodanig te zijn dat de cursisten in staat worden gesteld het gegeven onderwijs grondig in zich op te nemen en dient te worden vastgesteld rekening houdende met:

- (a) het niveau van de opleiding vereist voor het beroep waarvoor de cursus is ingesteld;

- (b) het algemene ontwikkelingspeil en de leeftijd die van de cursisten wordt vereist bij de inschrijving voor de cursus;
- (c) de voorafgaande praktische ervaring van de cursist.

V. Algemene opleidingscursussen voor zeevarenden

15. Jongelui zonder ervaring op zee dienen in staat te worden gesteld tot het volgen van een inleidende vorming die erop is gericht hen te laten wennen aan het leven aan boord en hun veilige arbeidsmethoden bij te brengen of, wanneer dit dienstig en uitvoerbaar is, tot het volgen van een opleidingscursus aan de wal die gericht is op de voorbereiding op de werkzaamheden, die gewoonlijk worden opgedragen aan dek-, machinekamerpersoneel en personeel van de civiele dienst, en op de karaktervorming, waardoor hun een gevoel van zelfdiscipline en verantwoordelijkheid wordt bijgebracht.

16. Er dient ook te worden voorzien in passende cursussen of instructie ten einde jongelui die hiervoor de nodige capaciteiten bezitten in staat te stellen zich voor te bereiden op het behalen van de voor de koopvaardis-schepen in hun land wettelijk erkende diploma's of getuigschriften zowel voor officieren als schepelingen.

17. Opleidingsmogelijkheden om de vakbekwaamheid te vergroten of promotie te maken dienen onder meer te worden verschaft door middel van korte cursussen op zeevaartscholen en technische scholen en door middel van schriftelijke cursussen die speciaal zijn aangepast aan de behoeften van bepaalde categorieën van officieren en schepelingen en aan de rangen welke zij willen behalen.

VI. Voortgezette opleiding

18. (1) Herscholings-, bijscholings- en herhalingscursussen alsmede cursussen ter verkrijging van een grotere vakbekwaamheid dienen, waar nodig, georganiseerd te worden voor hiervoor in aanmerking komende officieren en scheepsgezellen ten einde hen in staat te stellen hun technische kennis en bekwaamheden te vermeerderen en te verdiepen, op de hoogte te blijven van veranderingen in de techniek, vooral ten aanzien van de ontwikkeling van geautomatiseerde schepen en te voldoen aan de eisen, die nieuwe methoden voor het varen met schepen met zich brengen.

(2) Deze cursussen kunnen bij voorbeeld dienen als aanvulling op algemene cursussen en zij kunnen voorzien in een gespecialiseerde voortgezette opleiding, die de mogelijkheid opent promotie te maken. Zij kunnen tevens voorzien in lessen in elektronica voor hen die hiervoor in aanmerking komen.

(3) Bijzondere aandacht dient te worden besteed aan de bekwaamheid van kapiteins, andere officieren en scheepsgezellen om veilig te navigeren en te manoeuvreren met nieuwe typen schepen.

19. Wanneer dit de opleiding ten goede zou komen, dienen de reders hiervoor in aanmerking komende zeevarenden aan boord van hun schepen in de gelegenheid te stellen gedurende bepaalde perioden deel te nemen aan cursussen aan de wal, op hiervoor geschikte scholen, ten einde hen in staat te stellen hun vaardigheid te vergroten, nieuwe technieken te leren en nieuwe apparatuur te leren kennen om zodoende in aanmerking te komen voor promotie. Personen die aan boord een leidinggevende positie bekleeden dienen het deelnemen aan deze cursussen daadwerkelijk te bevorderen.

VII. Opleidingsmethoden

20. De aanvaarde opleidingsmethoden dienen zo doeltreffend mogelijk te zijn, waarbij gelet dient te worden op de aard van het onderwijs, de ervaring van de cursisten, hun algemene ontwikkeling en leeftijd, het lesmateriaal en de beschikbare geldmiddelen.

21. Praktische vorming, die de actieve inzet van de cursisten zelf eist, dient een belangrijk onderdeel te zijn van alle leerplannen. De mogelijkheid hiertoe kan worden geschapen door zeevarenden tijdens hun opleiding een stage te laten lopen aan boord van een koopvaardij-schip, in een technische werkplaats, op een scheepswerf of het kantoor van een rederij.

22. Op de bij opleidingsinstituten in gebruik zijnde opleidings-schepen dient praktisch onderricht te worden gegeven in navigatie, zeemanschap, het bedienen en onderhouden van de machines en andere op de zeevaart betrekking hebbende zaken, waaronder een gedetailleerde kennis van de aan boord van een schip te nemen veiligheidsmaatregelen.

23. Geschikt lesmateriaal, zoals simulatoren, motoren, scheeps-modellen, uitrusting, reddingsmaterieel, navigatiehulpmiddelen en laad- en losgerei, dient bij de opleidingscursussen te worden gebruikt. Bij de keuze van dit materieel moet rekening worden gehouden met de scheepswerktuigen en -installaties waarmee de cursisten waarschijnlijk zullen moeten werken.

24. Films en andere audiovisuele hulpmiddelen dienen, waar nodig, te worden gebruikt:

- (a) als aanvulling op, doch niet ter vervanging van lesmateriaal bij het gebruik waarvan de cursisten zelf een actieve rol spelen;
- (b) als hulpmiddel voor het basisonderwijs op bijzondere gebieden, zoals het talenonderricht.

25. De theoretische opleiding en het algemeen vormend onderwijs, gegeven als onderdeel van een opleidingscursus, dienen verband te houden met de kennis en de vaardigheden die de zeevarenden nodig hebben bij de uitoefening van hun beroep.

VIII. Internationale samenwerking

26. De landen dienen samen te werken bij het bevorderen van de beroepsopleiding van zeevarenden. In sommige gevallen kan het bijzonder nuttig zijn dit op regionale basis te doen.

27. Zulks doende zouden de landen kunnen samenwerken met de Internationale Arbeidsorganisatie en andere internationale lichamen, in het bijzonder met de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie, of met andere landen:

- (a) bij het aanwerven en opleiden van een docentenkorps;
- (b) bij het instellen en verbeteren van opleidingsmogelijkheden voor officieren en schepelingen;
- (c) bij het oprichten van gemeenschappelijke opleidingsinstituten te zamen met andere landen, als zich hiertoe de behoefte doet gevoelen;
- (d) bij het beschikbaar stellen van opleidingsmogelijkheden voor geselecteerde cursisten of leraren in opleiding uit andere landen en het zenden van cursisten of leraren in opleiding naar andere landen;
- (e) bij het organiseren van internationale uitwisselingen van personeel, informatie en lesmateriaal en het organiseren van internationale studiedagen en werkgroepen;
- (f) bij het uitzenden van bevoegde en ervaren instructeurs naar zeevaartscholen in andere landen.

IX. Gevolg voor vroegere Aanbevelingen

28. Deze Aanbeveling treedt in de plaats van de Aanbeveling betreffende de beroepsopleiding van Zeevarenden, 1946.

De voorgaande tekst is de authentieke tekst van de Aanbeveling, naar behoren aangenomen door de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie in haar vijfenvijftigste zitting, welke werd gehouden te Genève en op 30 oktober 1970 voor gesloten werd verklaard.

TEN BLIJKE WAARVAN wij onze handtekeningen hebben geplaatst op de dertigste dag van de maand oktober 1970:

De Voorzitter van de Conferentie,
(w.g.) NAGENDRA SINGH

De Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau,
(w.g.) WILFRED JENKS

*Recommendation 138***Recommendation concerning seafarers' welfare at sea and in port**

The General Conference of the International Labour Organisation,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Fifty-fifth Session on 14 October 1970, and

Noting the provisions of the Seamen's Welfare in Ports Recommendation, 1936, and

Conscious of the fundamental need for the provision of welfare facilities both in port and on board ship, and in particular, in the light of changing characteristics of the shipping industry, the need for continuing development of the former and the growing importance of the latter, and

Considering the importance of recognising the role of statutory welfare bodies and voluntary organisations in this field and of seeking their expert assistance, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to seafarers' welfare at sea and in port, which is the seventh item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of a Recommendation,

adopts this twenty-ninth day of October of the year one thousand nine hundred and seventy the following Recommendation, which may be cited as the Seafarers' Welfare Recommendation, 1970:

I. Organisation and Financing of Welfare Activities

1. Welfare schemes should be systematically organised and financing should be on an adequate and regular basis.

2. Welfare services should be reviewed frequently to ensure that they keep pace with changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.

3. There should be national, regional and/or port welfare boards, on which representative shipowners' and seafarers' organisations, the

*Recommandation 138***Recommandation concernant le bien-être des gens de mer dans les ports et à la mer**

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 14 octobre 1970, en sa cinquante-cinquième session;

Après avoir pris note du contenu de la recommandation sur les conditions de séjour des marins dans les ports, 1936;

Consciente de la nécessité fondamentale d'assurer aux gens de mer des services de bien-être aussi bien dans les ports qu'à bord des navires et, en particulier – eu égard à l'évolution des caractéristiques de l'industrie des transports maritimes –, de la nécessité de développer de façon continue de tels services dans les ports et de l'importance croissante que ces services revêtent également à bord;

Considérant qu'il est important de reconnaître à cet égard le rôle des organismes officiels de bien-être, ainsi que des organisations bénévoles, et de solliciter leur assistance qualifiée;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives au bien-être des marins en mer et dans les ports, question qui constitue le septième point à l'ordre du jour de la session;

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

adopte, ce vingt-neuvième jour d'octobre mil neuf cent soixante-dix, la recommandation ci-après, qui sera dénommée *Recommandation sur le bien-être des gens de mer, 1970*:

I. Organisation et financement des activités de bien-être

1. Les programmes de bien-être devraient être organisés systématiquement et leur financement devrait reposer sur une base adéquate et régulière.

2. L'organisation des services de bien-être devrait faire l'objet de réexamens fréquents afin de veiller à ce qu'ils demeurent adaptés aux besoins des gens de mer, en fonction de l'évolution de la technique et de l'exploitation ou de tout autre développement dans l'industrie des transports maritimes.

3. Des conseils de bien-être nationaux, régionaux ou portuaires devraient exister, dans lesquels devraient être représentées les or-

competent authorities and, where desirable and appropriate, voluntary organisations and social bodies concerned should be represented.

4. The functions of such boards should include surveying the need for, and assisting and co-ordinating, welfare facilities in the area for which the board is responsible.

5. Consuls and local representatives of foreign welfare organisations should, as appropriate, be associated with the work of regional and port welfare boards.

6. Measures should be taken to ensure that, as necessary, technically competent persons are employed full time in the operation of seafarers' welfare facilities, in addition to voluntary workers.

7. Where large numbers of seafarers of different nationalities require facilities such as hotels, clubs and sports facilities in a particular port, the competent authorities or bodies of the countries of origin of the seafarers and of the flag States should consult and co-operate with the competent authorities and bodies of the country in which the port is situated and with each other, with a view both to the pooling of resources and to avoiding unnecessary duplication.

8. With a view to better organising welfare and leisure activities and stimulating the use of welfare materials on board ship, instruction in the organisation of welfare activities on board should be included in training courses for officers and ratings. Consideration should be given to the periodic assignment to merchant vessels of an officer specially trained in such work.

II. Accommodation in Ports

9. Seafarers' hotels or hostels should be maintained in all ports of interest to international shipping where there is a need for them; they should provide facilities equal to those found in a good-class hotel, and should wherever possible be located in good surroundings away from the immediate vicinity of the docks.

10. These accommodation facilities should be open to seafarers of all nationalities, irrespective of colour, race or creed. Without in any way infringing this principle, it may be necessary in certain ports to provide several types of facilities, comparable in standard but adapted to the customs and needs of different groups of seafarers.

ganisations représentatives d'armateurs et de gens de mer, les autorités compétentes et, si cela est désirable et approprié, les organisations bénévoles et sociales intéressées.

4. Ces conseils devraient notamment avoir pour fonction d'examiner dans quelle mesure l'institution de services de bien-être se révèle nécessaire, et d'en soutenir et coordonner les activités, dans la région de leur ressort.

5. Les consuls et les représentants locaux des organisations étrangères de bien-être devraient, selon les circonstances, être associés aux travaux des conseils de bien-être régionaux et portuaires.

6. Des dispositions devraient être prises pour que, dans la mesure où cela est nécessaire, un personnel qualifié soit employé à plein temps, en plus d'agents bénévoles, pour la gestion des services de bien-être en faveur des gens de mer.

7. Lorsqu'un grand nombre de gens de mer appartenant à différentes nationalités ont besoin, dans un port déterminé, de certaines facilités, telles que des hôtels, des clubs ou des installations sportives, les autorités ou les institutions compétentes de leur pays d'origine et des pays d'immatriculation des navires devraient procéder à des consultations et coopérer les unes avec les autres, de même qu'avec les autorités et les institutions compétentes du pays dans lequel le port est situé, en vue de mettre leurs ressources en commun et d'éviter les doubles emplois inutiles.

8. En vue d'assurer une meilleure organisation du bien-être et des activités de loisirs et d'encourager l'utilisation du matériel de bien-être à bord des navires, il faudrait qu'un enseignement portant sur l'organisation des activités de bien-être à bord soit inscrit au programme de formation des officiers et des marins. L'affectation périodique à bord des navires marchands d'un officier spécialement formé à ce travail devrait être prise en considération.

II. Logement dans les ports

9. Des hôtels ou maisons de marins devraient exister dans tous les ports d'escale des navires affectés à la navigation internationale, là où cela est nécessaire; ils devraient offrir des services équivalents à ceux d'un hôtel de bonne classe et devraient, autant que possible, être bien situés et ne pas se trouver à proximité immédiate des docks.

10. Ces hôtels ou maisons de marins devraient être ouverts aux gens de mer de toutes nationalités, sans distinction de couleur, de race ou de confession. Sans contrevenir de quelque manière que ce soit à ce principe, il pourrait être nécessaire, dans certains ports, d'assurer plusieurs types de services d'un niveau comparable mais adaptés aux coutumes et aux besoins des différents groupes de gens de mer.

11. Where necessary and possible, provision should be made for accommodating seafarers' families in seafarers' hotels and hostels.

12. Prices charged for board and accommodation in seafarers' hotels and hostels should be kept at a reasonable level.

13. Seafarers' hotels and hostels should be properly supervised on the same basis as other comparable establishments.

III. General Welfare Measures in Port and on Board Ship

14. Governments should take measures designed to overcome restrictions on and to expedite the free circulation among ships, central supply agencies and welfare establishments of welfare materials such as films, books, newspapers and sports equipment for use by seafarers on board their ships and in welfare centres ashore.

15. Every effort should be made to ensure that the forwarding of seafarers' mail is as reliable and expeditious as possible. Efforts should be made also to avoid seafarers being required to pay additional postage when mail has to be readdressed owing to circumstances beyond their control.

16. Adequate means of transportation at moderate prices should be available at any reasonable time when needed in order to enable seafarers to reach city centres from port areas.

17. Every effort should be made by those responsible to facilitate the granting of shore leave to officers and ratings as soon as possible after a ship's arrival in port.

18. In order to ensure the maintenance of seafarers' family ties in the special conditions of their employment, the granting of leave at home at reasonable intervals should be encouraged.

19. Measures should be taken to ensure, subject to any national or international laws or regulations, that whenever possible and reasonable both officers and ratings are expeditiously granted permission to have their wives, other relatives and friends as visitors on board their ships when in port.

11. Lorsque cela est nécessaire et réalisable, des dispositions devraient être prises pour permettre de loger les familles des gens de mer dans les hôtels ou maisons de marins.

12. Les prix de pension et de logement dans les hôtels ou maisons de marins devraient être maintenus à un niveau raisonnable.

13. Les hôtels ou maisons de marins devraient être soumis à un contrôle approprié, au même titre que les autres établissements comparables.

III. Mesures générales concernant le bien-être dans les ports et à bord des navires

14. Les gouvernements devraient prendre des mesures visant à supprimer les entraves à la libre circulation, entre les navires, les organisations centrales d'approvisionnement et les institutions consacrées au bien-être, de tout le matériel nécessaire, tel que films, livres, journaux, équipement sportif, à l'usage des gens de mer, tant à bord de leur navire que dans les centres à terre, et à accélérer cette libre circulation.

15. Tout devrait être mis en œuvre pour que le courrier des gens de mer soit acheminé dans les conditions les plus sûres et les plus rapides possible. Des efforts devraient aussi être faits afin que les gens de mer n'aient pas à payer de taxe supplémentaire lorsque le courrier leur est réexpédié par suite de circonstances indépendantes de leur volonté.

16. Des moyens de transports appropriés, à tarif modique, devraient être disponibles à toute heure raisonnable, lorsque le besoin s'en ferait sentir, pour permettre aux gens de mer de se rendre dans les centres urbains à partir des zones portuaires.

17. Toutes mesures devraient être prises par les responsables pour permettre aux officiers et aux marins d'aller à terre le plus tôt possible après l'arrivée du navire au port.

18. En vue de préserver les liens familiaux des gens de mer, compte tenu des conditions particulières de leur emploi, l'octroi de congés dans leur foyer, à des intervalles raisonnables, devrait être encouragé.

19. Des mesures devraient être prises pour garantir, sous réserve des lois et règlements nationaux ou internationaux, que, chaque fois que cela est possible et raisonnable, tant les officiers que les marins obtiennent rapidement l'autorisation de recevoir leur épouse ou leurs parents et amis à bord de leur navire quand celui-ci se trouve dans le port.

20. Consideration should be given to the possibility of allowing the wives of seafarers to accompany their husbands on an occasional voyage, where this is practicable and reasonable. Wives who so accompany their husbands should carry adequate insurance cover against accident and illness; the shipowner should give every assistance to the seafarer to effect such insurance.

21. Where possible and appropriate, the provision of canteens on board ship for officers and ratings should be considered, unless this is contrary to national, religious or social customs.

22. Where possible, consideration should be given to the provision on board ship of facilities for the projection of films, television viewing, handicrafts and reading.

IV. Recreation Facilities in Port and on Board Ship

23. Centres providing meeting and recreation rooms for seafarers of all nationalities should be established or developed in all ports of interest to international shipping where there is a need for them.

24. Healthy recreation such as hobbies, gymnastics, games or sports, both ashore and on board, as well as excursions to places of interest, should be encouraged and should be organised by and for seafarers with assistance as appropriate from the port welfare bodies. Where possible, facilities for swimming should be provided on board ship.

25. All seafarers visiting a port should, where practicable and possible, have the opportunity of taking part in sports and outdoor recreation; for this purpose suitable facilities should be made available, for example by providing sports fields for the use of seafarers or by arranging for them access to existing sports fields.

26. There should be co-operation among the competent authorities of different countries, shipowners' and seafarers' organisations, welfare organisations and ships' captains in the establishment of international seafarers' sports competitions such as lifeboat races, athletics and football matches.

20. La possibilité d'autoriser l'épouse d'un officier ou d'un marin à accompagner son mari de temps à autre lors d'une traversée devrait être prise en considération, lorsque cela est réalisable. L'épouse accompagnant son mari lors d'une traversée devrait être munie d'une assurance adéquate contre les risques d'accident et de maladie; l'armateur devrait accorder aux gens de mer tout son concours pour contracter cette assurance.

21. Chaque fois que cela est possible et opportun, il faudrait envisager la possibilité d'installer des cantines pour les officiers et pour les marins à bord des navires, pour autant que cela ne soit pas contraire aux habitudes nationales, religieuses ou sociales.

22. Chaque fois que cela est possible, il faudrait envisager de prévoir, à bord des navires, des facilités pour la projection de films, pour l'utilisation de la télévision, pour le bricolage et pour la lecture.

IV. Facilités de récréation dans les ports et à bord des navires

23. Des centres comprenant des salles de réunion et des salles de récréation accessibles aux gens de mer de toutes nationalités devraient être créés ou développés dans tous les ports d'escale des navires affectés à la navigation internationale, lorsque le besoin s'en ferait sentir.

24. Des activités récréatives saines, telles que gymnastique, jeux, sports ou autres distractions, tant à terre qu'à bord, ainsi que des excursions dans des lieux dignes d'intérêt, devraient être encouragées et devraient être organisées par et pour les gens de mer avec, le cas échéant, le concours des organismes s'occupant du bien-être dans les ports. Lorsque cela est possible, la pratique de la natation devrait être facilitée à bord des navires.

25. Lorsque cela est possible, il faudrait que tous les gens de mer de passage dans un port aient la possibilité de se livrer à des activités sportives et de plein air; des facilités devraient leur être accordées à cet effet, par exemple en aménageant à leur intention des terrains de sport ou en leur assurant l'accès aux terrains existants.

26. Une collaboration devrait s'instaurer entre les autorités compétentes des différents pays, les organisations d'armateurs et de gens de mer, les organismes s'occupant du bien-être et les capitaines de navire pour l'organisation de compétitions sportives internationales entre gens de mer, telles que courses de canots et rencontres d'athlétisme ou de football.

V. Information and Educational Facilities in Port and on Board Ship

27. Appropriate vocational training schemes for seafarers should include education and information on matters affecting their welfare, including general health hazards.

28. Information should be disseminated among seafarers concerning facilities open to the general public in ports of call – particularly transport, welfare and educational facilities and places of worship – as well as facilities provided specifically for seafarers. Such information could be in the form of a booklet, printed in several languages, which also contains a plan of the city and port.

29. Interesting and culturally profitable spare-time activities on board ship should be encouraged through the supply of suitable literature and assistance in pursuing hobby activities and amateur entertainment.

30. Correspondence courses in a variety of subjects of interest to seafarers should be available; other educational aids, such as film projectors, film library services and a tape recorder, should be provided on individual ships where appropriate.

The foregoing is the authentic text of the Recommendation duly adopted by the General Conference of the International Labour Organisation during its Fifty-fifth Session which was held at Geneva and declared closed the thirtieth day of October 1970.

IN FAITH WHEREOF we have appended our signatures this thirtieth day of October 1970.

The President of the Conference,
(sd.) NAGENDRA SINGH

The Director-General of the International Labour Office,
(sd.) WILFRED JENKS

V. Services d'information et services éducatifs dans les ports et à bord des navires

27. Un enseignement et des informations sur les questions relatives au bien-être des gens de mer, y compris sur les risques auxquels leur santé est exposée en général, devraient figurer dans des programmes appropriés de formation professionnelle.

28. Les gens de mer devraient être renseignés sur tous les services assurés au public dans les ports d'escale – notamment les moyens de transport, les services sociaux, les services éducatifs et les lieux de culte – ainsi que sur les facilités qui leur sont spécialement destinées. On pourrait le faire au moyen d'un opuscule, imprimé en plusieurs langues, qui contiendrait également un plan de la ville et du port.

29. Des activités intéressantes et profitables du point de vue culturel devraient être encouragées à bord pour l'utilisation du temps libre. A cette fin, des publications appropriées devraient être mises à disposition des gens de mer et une assistance devrait leur être fournie pour leur permettre de se livrer à leurs distractions et activités récréatives habituelles.

30. Les gens de mer devraient pouvoir bénéficier de cours par correspondance sur des sujets variés les intéressant; d'autres moyens éducatifs, tels que projecteurs cinématographiques, une cinémathèque, un magnétophone, devraient être mis à leur disposition à bord des navires chaque fois que cela est approprié.

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 cinquante-cinquième session qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 30 octobre 1970.

EN FOI DE QUOI ont apposé leurs signatures, ce trentième jour d'octobre 1970:

Le Président de la Conférence,

(s.) NAGENDRA SINGH

Le Directeur général du Bureau international du Travail,

(s.) WILFRED JENKS

*Aanbeveling 138***Aanbeveling betreffende het welzijn van zeevarenden op zee en in de havens**

De Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie,

Bijengeroepen te Genève door de Raad van Beheer van het Internationaal Arbeidsbureau, en aldaar bijeengekomen in haar vijftigste zitting op 14 oktober 1970,

Gelet op de bepalingen van de Aanbeveling betreffende Zeemanswelzijn in de havens, 1936,

Zich bewust van het feit dat er een fundamentele behoefte bestaat aan voorzieningen op het gebied van het welzijn van zeevarenden, zowel in de havens als aan boord van schepen, en – gezien in het licht van de veranderingen die plaatsvinden in de scheepvaartindustrie – in het bijzonder de behoefte aan een voortdurende ontwikkeling van welzijnsvoorzieningen in de havens en van het toenemend belang van deze voorzieningen aan boord van schepen,

Overwegend dat het van belang is de betekenis van overheidsinstellingen voor welzijnszorg en particuliere organisaties op dit gebied te erkennen en hun deskundige medewerking in te roepen,

Besloten hebbende bepaalde voorstellen aan te nemen met betrekking tot het welzijn van zeevarenden, die als zevende punt op de agenda der zitting zijn geplaatst,

Besloten hebbende dat deze voorstellen de vorm van een Aanbeveling zullen aannemen,

neemt heden, de 29ste oktober 1970, de volgende Aanbeveling aan, die kan worden aangehaald als „Aanbeveling betreffende het welzijn van zeevarenden op zee en in de havens, 1970”.

I. Organisatie en financiering van welzijnsactiviteiten

1. Welzijnsprogramma's dienen systematisch te worden opgezet en hun financiering dient te geschieden op basis van doeltreffendheid en regelmaat.

2. Welzijnsdiensten dienen dikwijls op hun waarde te worden getoetst ten einde te waarborgen dat zij gelijke tred houden met in de behoeften van zeevarenden optredende veranderingen, die het gevolg zijn van technische, operationele en andere ontwikkelingen in de scheepvaart.

3. Er dienen raden voor welzijnszorg te zijn op nationaal en regionaal niveau, dan wel voor de afzonderlijke havens. Deze raden dienen te bestaan uit vertegenwoordigers van de representatieve organisaties van reders en zeevarenden, van de bevoegde instanties en, indien wenselijk en dienstig, van de desbetreffende organisaties en organen op sociaal gebied.

4. De functies van deze raden dienen te omvatten: het instellen van een onderzoek naar de behoefte aan en het steunen en coördineren van welzijnsvoorzieningen binnen het gebied waarvoor de raad verantwoordelijk is.

5. Waar nodig dienen consuls en plaatselijke vertegenwoordigers van buitenlandse welzijnsorganisaties te worden ingeschakeld bij het werk van de raden voor welzijnszorg op regionaal en plaatselijk niveau en in de afzonderlijke havens.

6. Er dienen maatregelen te worden genomen om te waarborgen dat, voor zover nodig, naast vrijwilligers technisch bekwame functionarissen met een volledige dagtaak worden aangesteld voor het beheer van diensten op het gebied van het welzijn van zeevarenden.

7. Wanneer grote aantallen zeevarenden van verschillende nationaliteiten in een bepaalde haven behoefte hebben aan voorzieningen zoals hotels, clubs en mogelijkheden voor sportbeoefening, dienen de bevoegde instanties of instellingen van de landen van herkomst van de zeevarenden en van de landen onder wier vlag zij varen overleg te plegen en samen te werken, zowel onderling, als met de bevoegde instanties en instellingen van het land waarin de haven gelegen is, ten einde de beschikbare middelen te bundelen en onnodige dubblures te voorkomen.

8. Ten einde te komen tot een betere organisatie van welzijnszorg en vrijetijdsbesteding en ten einde het gebruik van materiaal voor recreatie aan boord van schepen te stimuleren, dient de opleiding in het organiseren van welzijnsactiviteiten aan boord van schepen een onderdeel te vormen van de opleidingscursussen voor officieren en schepelingen. Overwogen dient te worden een officier die speciaal voor dit werk is opgeleid periodiek dienst te laten doen op de verschillende koopvaardij schepen.

II. Accommodatie in de havens

9. In alle havens die van belang zijn voor de internationale scheepvaart dienen, wanneer daar behoefte aan is, hotels of tehuizen voor zeevarenden in stand te worden gehouden. In deze hotels of tehuizen dienen voorzieningen aanwezig te zijn die gelijkwaardig zijn aan de voorzieningen in een goed hotel. Indien mogelijk dienen deze hotels of tehuizen zich te bevinden in een behoorlijke buurt en niet in de onmiddellijke omgeving van de havens.

10. Deze hotels of tehuizen dienen open te staan voor zeevarenden van alle nationaliteiten, zonder onderscheid te maken op grond van huidskleur, ras of godsdienst. Zonder in enig opzicht inbreuk te maken op dit beginsel, kan het noodzakelijk zijn in bepaalde havens verschillende soorten voorzieningen te bieden, die vergelijkbaar zijn wat kwaliteit betreft, doch zijn aangepast aan de gewoonten en behoeften van verschillende groepen zeevarenden.

11. Indien dit nodig en mogelijk is, dienen voorzieningen te worden getroffen voor de accommodatie van de gezinnen van zeevarenden in de hotels en tehuizen voor zeevarenden.

12. De prijzen die worden berekend voor maaltijden en logies in de hotels en tehuizen voor zeevarenden dienen op een redelijk peil te worden gehouden.

13. Er dient een behoorlijk toezicht te worden uitgeoefend op de hotels en tehuizen voor zeevarenden op dezelfde basis als voor vergelijkbare instellingen.

III. Algemene maatregelen op het gebied van welzijn van zeevarenden in de havens en aan boord van schepen

14. De regeringen dienen maatregelen te treffen, die gericht zijn op het opheffen van belemmeringen van het vrije verkeer tussen schepen, centrale voorraaddepots en welzijnsinstanties in recreatiemateriaal, zoals films, boeken en sportartikelen, die voor gebruik door zeevarenden aan boord en voor welzijnscentra aan de wal zijn bestemd.

15. Al het mogelijke dient te worden gedaan opdat het opsturen van de post voor zeevarenden zo betrouwbaar en snel mogelijk plaatsvindt. Men moet ook trachten te vermijden dat zeevarenden strafport moeten betalen, wanneer de post door omstandigheden buiten hun schuld moet worden doorgezonden.

16. Er dienen voldoende transportmiddelen tegen redelijke prijzen beschikbaar te zijn om de zeevarenden indien nodig op ieder redelijk uur in de gelegenheid te stellen van de havengebieden naar de binnenstad te reizen.

17. Degenen die hiervoor verantwoordelijk zijn dienen alles in het werk te stellen om het verlenen van verlof te vergemakkelijken voor officieren en schepelingen die aan wal willen gaan zodra dit mogelijk is na de aankomst van het schip in de haven.

18. Ten einde het onderhouden van de banden tussen de zeevarenden en hun gezin zo goed mogelijk te waarborgen, gezien hun bijzondere arbeidsvoorwaarden, dient het met redelijke tussenpozen verlenen van verlof om naar huis te gaan te worden aangemoedigd.

19. Er dienen maatregelen te worden getroffen ten einde te waarborgen – met inachtneming van de nationale of internationale wetten of bepalingen op dit gebied – dat wanneer dit mogelijk en redelijk is, snel toestemming wordt verleend aan de officieren en schepelingen om hun vrouw, andere familieleden en vrienden als bezoekers aan boord te ontvangen, wanneer hun schip in de haven ligt.

20. De mogelijkheid dient te worden overwogen de vrouwen van zeevarenden toestemming te verlenen om hun echtgenoten af en toe op reis te vergezellen, wanneer dit praktisch uitvoerbaar is. De vrouwen die hun echtgenoten tijdens een reis vergezellen, dienen afdoende verzekerd te zijn tegen ongevallen en ziekte; de reder dient de zeevarenden alle mogelijke medewerking te verlenen om een dergelijke verzekering te sluiten.

21. Wanneer dit mogelijk en dienstig is, dient overwogen te worden aan boord kantines in te richten voor de officieren en schepelingen, voor zover dit niet in strijd is met nationale, godsdienstige of sociale gewoonten.

22. Wanneer dit mogelijk is, dient overwogen te worden om aan boord voorzieningen te treffen voor het vertonen van films, het kijken naar de televisie, het beoefenen van handenarbeid en het lezen van boeken en tijdschriften.

IV. Voorzieningen op het gebied van de recreatie in de havens en aan boord van schepen

23. In alle havens die van belang zijn voor de internationale scheepvaart, dienen, wanneer daaraan behoefte bestaat, centra te worden opgericht of tot ontwikkeling te worden gebracht met ontmoetingsruimten en recreatiezalen voor zeevarenden van alle nationaliteiten.

24. Gezonde recreatie, zoals hobbies, gymnastiek, teamsporten of individuele sportbeoefening, zowel aan de wal als aan boord, alsmede excursies naar plaatsen die interessant zijn, dienen te worden aangemoedigd en dienen te worden georganiseerd door en voor zeevarenden, eventueel met behulp van de instanties belast met het welzijn van zeevarenden in de havens. Waar mogelijk dienen aan boord voorzieningen te worden getroffen voor een zwembad.

25. Alle zeevarenden die een haven aandoen, dienen, waar dit mogelijk en uitvoerbaar is, in de gelegenheid te worden gesteld deel te nemen aan sportbeoefening en aan recreatie in de openlucht; hiertoe dienen hun mogelijkheden te worden geboden, bij voorbeeld door te voorzien in sportvelden, die door de zeevarenden gebruikt mogen worden of door ervoor te zorgen dat zij gebruik kunnen maken van bestaande sportvelden.

26. De bevoegde instanties van de verschillende landen, organisaties van reders en zeevarenden, organisaties voor welzijnszorg en kapiteins van schepen dienen samen te werken bij het organiseren van internationale sportwedstrijden tussen zeevarenden, zoals races met reddingsboten, atletiek- en voetbalwedstrijden.

V. Voorzieningen op het gebied van voorlichting en opleiding in de havens en aan boord van schepen

27. De vakopleidingsprogramma's voor zeevarenden dienen onderricht en voorlichting te omvatten omtrent zaken, die van invloed zijn op hun welzijn, algemene gevaren voor de gezondheid daaronder begrepen.

28. De zeevarenden dienen te worden voorgelicht omtrent de mogelijkheden die het publiek ten dienste staan in de aanloophavens, in het bijzonder op het gebied van vervoer, welzijnszorg en onderwijs en bedehuizen, en zij dienen te worden voorgelicht omtrent de voorzieningen die speciaal voor zeevarenden zijn getroffen. Deze voorlichting zou kunnen worden verstrekt in de vorm van een in verschillende talen gedrukte brochure, die tevens een plattegrond bevat van de stad en de havens.

29. Interessante en geestverrijkende vrijetijdsbesteding aan boord dient te worden bevorderd door middel van de verstrekking van geschikte lectuur en het verlenen van medewerking zodat de zeevarenden zich kunnen wijden aan hun hobby of aan een andere gebruikelijke vrijetijdsbesteding.

30. Schriftelijke cursussen in uiteenlopende onderwerpen, die van belang zijn voor zeevarenden, dienen beschikbaar te zijn; zo nodig dient ander lesmateriaal, zoals filmprojectors, filmotheken en een bandrecorder hun aan boord ter beschikking te worden gesteld.

De voorgaande tekst is de authentieke tekst van de Aanbeveling, naar behoren aangenomen door de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie in haar vijfenvijftigste zitting, welke werd gehouden te Genève en op 30 oktober 1970 voor gesloten werd verklaard.

TEN BLIJKE WAARVAN wij onze handtekeningen hebben geplaatst op de dertigste dag van de maand oktober 1970:

De Voorzitter van de Conferentie,
(w.g.) NAGENDRA SINGH

De Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau,
(w.g.) WILFRED JENKS

*Recommendation 139***Recommendation concerning employment problems arising from technical developments on board ship**

The General Conference of the International Labour Organisation,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Fifty-fifth Session on 14 October 1970, and

Considering that in times of accelerated changes in the operation of merchant ships, both as regards technical and organisational methods and as regards economic aspects, special attention needs to be given to the employment problems which may arise from such changes in order to safeguard and improve the conditions of seafarers, provide sufficient and suitable manpower for the maritime industry, and generally secure for all concerned the greatest benefits from technical progress, and

Considering further that in the establishment and implementation of national and regional manpower plans under the World Employment Programme of the International Labour Organisation adequate attention should be given to the changing manpower requirements of the maritime industry, and

Noting that technical co-operation is available from the International Labour Organisation for the purpose of maritime manpower planning and development, including the introduction and adaptation of maritime training schemes to meet the requirements of modern merchant ships, and

Noting the terms of existing international labour Conventions and Recommendations which may be relevant to employment problems arising from technical developments, and in particular of the Placing of Seamen Convention, 1920, the Seafarers' Pensions Convention, 1946, the Employment Service Convention and Recommendation, 1948, the Termination of Employment Recommendation, 1963, and the Employment Policy Convention and Recommendation, 1964, and

Considering that it is important to adopt a programme of action specifically designed to meet the requirements of the maritime industry, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to problems arising from technical developments and modernisation on board ship, which is the fourth item on the agenda of the session, and

*Recommandation 139***Recommandation concernant les problèmes de l'emploi découlant de l'évolution technique à bord 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 14 octobre 1970, en sa cinquante-cinquième session;

Considérant qu'à une époque où les méthodes d'exploitation des navires marchands, tant sur le plan technique que sur celui de l'organisation, ainsi que les aspects économiques qu'elles revêtent, se modifient de plus en plus rapidement, il est nécessaire de se préoccuper des problèmes de l'emploi qui peuvent en découler afin de sauvegarder et d'améliorer la condition de marin, d'assurer à l'industrie maritime une main-d'œuvre suffisante et appropriée et, d'une façon générale, de permettre à tous les intéressés de retirer le maximum d'avantages du progrès technique;

Considérant que, lors de l'élaboration et de l'exécution de plans nationaux et régionaux de main-d'œuvre dans le cadre du Programme mondial de l'emploi de l'Organisation internationale du Travail, il conviendrait d'accorder une attention suffisante à l'évolution des besoins de main-d'œuvre de l'industrie maritime;

Constatant que l'Organisation internationale du Travail peut fournir une coopération technique pour la planification et la mise en valeur de la main-d'œuvre de l'industrie maritime, et notamment pour l'introduction et l'adaptation de programmes de formation répondant aux exigences des navires marchands modernes;

Notant les termes des conventions et des recommandations internationales du travail existantes qui peuvent concerner les problèmes de l'emploi découlant de l'évolution technique, et en particulier ceux de la convention sur le placement des marins, 1920, de la convention sur les pensions des gens de mer, 1946, de la convention et de la recommandation sur le service de l'emploi, 1948, de la recommandation sur la cessation de la relation de travail, 1963, et de la convention et de la recommandation sur la politique de l'emploi, 1964;

Considérant qu'il importe d'adopter un programme d'action destinée expressément à répondre aux besoins de l'industrie maritime;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives aux problèmes découlant de l'évolution technique et de la modernisation à bord des navires, question qui constitue le quatrième point à l'ordre du jour de la session;

Having determined that these proposals shall take the form of a Recommendation,

adopts this twenty-ninth day of October of the year one thousand nine hundred and seventy the following Recommendation, which may be cited as the Employment of Seafarers (Technical Developments) Recommendation, 1970:

I. Manpower Planning

1. Each Member which has a maritime industry should ensure the establishment of national manpower plans for that industry within the framework of its national employment policy.

2. In preparing such manpower plans account should be taken of -

(a) the conclusions drawn from periodic studies of the size of the maritime labour force, the nature and extent of employment, the distribution of the labour force by such characteristics as age and occupational group and probable future trends in these fields;

(b) studies of trends in the evolution of new techniques in the maritime industry both at home and abroad, in relation, among other things, to structural changes in the industry in the form of -

(i) changed methods of operation of ships, technically and organisationally;
and

(ii) modifications in manning scales and job contents on different types of ships;

(c) forecasts, in the light of the foregoing studies, of the probable requirements, at different dates in the future, for various categories and grades of seafarers.

3. Such manpower plans should be designed to obtain for shipowners and seafarers as well as for the community as a whole the greatest benefits from technical progress, and to protect from hardship seafarers whose employment is affected thereby.

4. (1) If they do not formulate the manpower plans themselves, representatives of shipowners' and seafarers' organisations should be consulted in connection with their formulation and subsequent adjustment, and the co-operation and participation of these organisations should be sought in the practical application of the plans.

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

adopte, ce vingt-neuvième jour d'octobre mil neuf cent soixante-dix, la recommandation ci-après, qui sera dénommée Recommandation sur l'emploi des gens de mer (évolution technique), 1970:

I. Etablissement de plans relatifs à la main-d'œuvre

1. Tout Membre qui possède une industrie maritime devrait assurer l'établissement de plans nationaux de main-d'œuvre pour cette industrie, dans le cadre de sa politique nationale de l'emploi.

2. Pour l'élaboration de plans de ce genre, il conviendrait de prendre en considération:

- a) les conclusions qui se dégagent d'études périodiques portant sur le volume de la main-d'œuvre maritime, la nature et l'ampleur de l'emploi, la répartition de la population active, notamment par tranche d'âge et par catégorie professionnelle, ainsi que les tendances probables de l'évolution dans ces domaines;
- b) des études sur les tendances de l'évolution des nouvelles techniques dans l'industrie maritime, tant sur le plan intérieur qu'à l'étranger, en relation notamment avec des changements de structure se traduisant par:
 - i) des changements dans les méthodes d'exploitation des navires, tant sur le plan technique que sur celui de l'organisation;
 - ii) des modifications dans les tableaux des effectifs et dans le contenu du travail à bord des différents types de navires;
- c) à la lumière des études précitées, des prévisions sur les besoins futurs probables, pour des périodes successives en ce qui concerne les diverses catégories et fonctions des gens de mer.

3. Les plans de main-d'œuvre devraient être conçus de façon à permettre aux armateurs et aux gens de mer, comme à la collectivité dans son ensemble, de retirer les plus grands avantages possible de l'évolution technique, et à éviter que les gens de mer ne se trouvent dans une situation critique lorsque leur emploi est affecté par cette évolution.

4. (1) Si les plans de main-d'œuvre ne sont pas établis par les représentants des organisations d'armateurs et des organisations de gens de mer, ceux-ci devraient être consultés à l'occasion de leur élaboration et de leur mise au point ultérieure et ces organisations devraient être appelées à collaborer et participer à leur mise en application.

(2) There should be regular consultation between shipowners and seafarers and their various organisations on employment problems related to technical change.

II. Recruitment and Placement

5. Recruitment of seafarers into the maritime industry should take account of existing manpower plans and of the forecasts contained therein.

6. (1) Mobility within the maritime labour force should be facilitated by the operation of an effective employment service.

(2) Where the placement of seafarers is the concern of specialised employment offices, and where these offices are responsible for finding jobs ashore, placement in such jobs should be facilitated by close collaboration between those offices and the general public employment service.

7. (1) Having regard to natural wastage, positive steps should be taken by those responsible to avert or minimise as far as practicable the effects of any material reductions in the number of seafarers employed, by such measures as providing employment opportunities on as wide a range of ships as is reasonable and practicable, and by retraining where appropriate.

(2) The selection of seafarers to be affected by a reduction of the workforce should be made according to agreed criteria and on a basis appropriate to the special conditions of the maritime industry.

8. Up-to-date information should be made available on the nature of technical changes on board ship for the guidance of seafarers and potential seafarers.

III. Training and Retraining

9. Where technical changes require study of the need to train seafarers and to help them to adapt to these changes, account should be taken of the Vocational Training (Seafarers) Recommendation, 1970.

10. Where changes in functions and required skills arising from technical developments are likely to affect seafarers, basic training of those concerned, including certificated personnel, should be reviewed to take account of these changes and to ensure that seafarers are adequately trained for the functions they will be required to carry out.

(2) Des consultations régulières devraient s'établir entre les armateurs et les gens de mer, comme entre leurs diverses organisations, au sujet des problèmes de l'emploi découlant de l'évolution technique.

II. Recrutement et placement

5. Le recrutement des gens de mer dans l'industrie maritime devrait tenir compte des plans de main-d'œuvre existants et des prévisions qu'ils comportent.

6. (1) La mobilité de la main-d'œuvre maritime devrait être facilitée par un service de l'emploi organisé de façon efficace.

(2) Lorsque le placement des gens de mer incombe à des bureaux de placement spécialisés et que ceux-ci sont également chargés de trouver des emplois à terre, le placement dans de tels emplois devrait être facilité par une étroite collaboration entre ces bureaux et le service public général de l'emploi.

7. (1) Eu égard à la diminution naturelle des effectifs, des mesures efficaces devraient être prises par les responsables pour écarter ou réduire autant que possible les effets de toute réduction du personnel, en prévoyant, par exemple, des possibilités d'emploi sur une gamme de navires aussi étendue que les circonstances le permettent et, le cas échéant, l'organisation de cours de recyclage.

(2) Le choix des gens de mer devant être atteints par une mesure de réduction des effectifs devrait s'opérer selon des critères agréés et sur une base appropriée aux conditions particulières de l'industrie maritime.

8. Des informations récentes sur la nature des changements techniques à bord des navires devraient être tenues à la disposition des gens de mer et des candidats au métier de marin.

III. Formation professionnelle et recyclage

9. Lorsque le progrès technique exige que des études soient entreprises sur la nécessité de donner une formation aux gens de mer et de les aider à s'adapter à l'évolution, il conviendrait de tenir compte des dispositions de la recommandation sur la formation professionnelle des gens de mer, 1970.

10. Lorsque l'évolution technique entraîne des changements de fonctions et de compétences qui risquent d'affecter les gens de mer, la formation de base des intéressés (y compris le personnel breveté) devrait être revue afin de tenir compte de ces changements et de faire en sorte que les gens de mer reçoivent une formation adaptée aux fonctions qu'ils auront à exercer.

11. Where the nature of technical developments so requires, consideration should be given to the possibility of retraining seafarers to enable them to take full advantage of the opportunities offered by these developments.

12. There should be consultation with shipowners' and seafarers' organisations, and between them, where technical developments are likely to lead to changes in manning scales or in certification requirements or to significant changes in the duties and functions of various categories of seafarers.

13. Changes in the duties and functions of the various categories of seafarers should be explained clearly and with adequate notice to those involved.

IV. Regularity of Employment and Income

14. (1) Consideration should be given to schemes providing regularity of employment and income for seafarers and suitable personnel to man ships.

(2) Such schemes might provide, for instance, for contracts of employment with a company or with the industry for seafarers with appropriate qualifications.

15. Consideration should also be given to arranging for seafarers, as part of the national social security system or otherwise, some form of benefits during periods of unemployment.

16. (1) Efforts should be made to meet the needs of seafarers, particularly older persons, who have special difficulty in adjusting to technical change.

(2) Amongst possible measures, consideration should be given to -

(a) retraining for other industries through government and other schemes that are available; and

(b) the provision of adequate benefits, within the framework of social security systems or other schemes, for those who are required to leave the maritime industry at an earlier age than is generally the case.

11. Lorsque la nature des changements techniques l'exige, il conviendrait d'envisager des possibilités de recyclage pour les gens de mer, afin qu'ils puissent profiter pleinement des avantages qui résultent de ces changements.

12. Il devrait y avoir des consultations avec les organisations d'armateurs et les organisations de gens de mer, et entre celles-ci, lorsque l'introduction de nouvelles techniques est de nature à influencer sur les effectifs ou les exigences en matière de brevet, ou à apporter des modifications notables aux attributions des diverses catégories de gens de mer.

13. Les changements dans les attributions des diverses catégories de gens de mer devraient être expliqués clairement et suffisamment à l'avance aux intéressés.

IV. Régularité de l'emploi et du revenu

14. (1) Des dispositions devraient être envisagées pour assurer aux gens de mer un emploi et un revenu réguliers et pour permettre le maintien d'une main-d'œuvre adéquate.

(2) Ces dispositions pourraient comporter, par exemple, des contrats d'emploi auprès d'une compagnie ou dans l'industrie des transports maritimes pour les gens de mer possédant des qualifications appropriées.

15. Des mesures devraient être envisagées afin d'assurer aux gens de mer, dans le cadre du système national de sécurité sociale ou autrement, des prestations appropriées durant les périodes de chômage.

16. (1) Des efforts devraient être déployés pour répondre aux besoins des gens de mer, spécialement en ce qui concerne les marins âgés, qui ont des difficultés particulières à s'adapter à l'évolution technique.

(2) Parmi les dispositions pouvant être envisagées à cet égard, il y aurait lieu de prendre en considération:

- a) le recyclage des intéressés, par les soins du gouvernement ou par d'autres systèmes existants, pour leur permettre de trouver un emploi dans d'autres industries;
- b) des mesures tendant à assurer des avantages appropriés, dans le cadre des régimes de sécurité sociale ou de tout autre système, à ceux qui doivent quitter l'industrie maritime avant l'âge limite habituel.

V. International Co-operation

17. To avoid hardship to such seafarers employed in foreign ships as are likely to be affected by technical changes aboard ship, the governments and shipowners' and seafarers' organisations concerned should undertake early consultation and should co-operate with a view to –

- (a) adjusting the supply of these seafarers gradually to the changing requirements of the foreign countries on whose ships they are employed; and
- (b) minimising the effects of redundancy by the joint application of relevant provisions of this Recommendation.

The foregoing is the authentic text of the Recommendation duly adopted by the General Conference of the International Labour Organisation during its Fifty-fifth Session which was held at Geneva and declared closed the thirtieth day of October 1970.

IN FAITH WHEREOF we have appended our signatures this thirtieth day of October 1970.

The President of the Conference,

(sd.) NAGENDRA SINGH

The Director-General of the International Labour Office,

(sd.) WILFRED JENKS

V. Coopération internationale

17. Afin d'éviter que ceux des gens de mer qui sont employés sur des navires étrangers et qui risquent d'être affectés par les changements techniques à bord de ces navires ne se trouvent dans une situation critique, les gouvernements, les organisations d'armateurs et les organisations de gens de mer intéressés devraient, en temps utile, procéder à des consultations et coopérer en vue:

- a) d'adapter progressivement les effectifs dont il s'agit à l'évolution des besoins du travail maritime dans les pays étrangers sur les navires desquels ils sont employés;
- b) de réduire les effets d'une éventuelle situation excédentaire en appliquant de concert les dispositions appropriées de la présente recommandation.

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 cinquante-cinquième session qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 30 octobre 1970.

EN FOI DE QUOI ont apposé leurs signatures, ce trentième jour d'octobre 1970:

Le Président de la Conférence,

(s.) NAGENDRA SINGH

Le Directeur général du Bureau international du Travail,

(s.) WILFRED JENKS

*Aanbeveling 139***Aanbeveling betreffende de werkgelegenheidsproblemen voortvloeiend uit de technische ontwikkelingen aan boord van schepen**

De Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie,

Bijeengeroepen te Genève door de Raad van Beheer van het Internationaal Arbeidsbureau en aldaar in haar vijfenvijftigste zitting bijeengekomen op 14 oktober 1970;

Overwegende dat het in een tijd van steeds snellere veranderingen in de exploitatie van koopvaardij schepen, zowel wat de technische en organisatorische methoden als de economische aspecten daarvan betreft, nodig is zich bezig te houden met de werkgelegenheidsproblemen die uit deze veranderingen kunnen voortvloeien, ten einde de positie van zeevarenden veilig te stellen en te verbeteren, te voorzien in een voldoende aantal geschikte arbeidskrachten voor de scheepvaart, en in het algemeen te waarborgen dat allen die erbij betrokken zijn zoveel mogelijk profijt trekken van de technische vooruitgang;

Voorts overwegende dat bij het opstellen en ten uitvoer leggen van nationale en regionale regelingen op het gebied van de werkgelegenheid in het kader van het Wereldprogramma voor de Werkgelegenheid van de Internationale Arbeidsorganisatie voldoende aandacht dient te worden geschonken aan de veranderende behoeften aan arbeidskrachten in de scheepvaart;

In aanmerking nemende dat de Internationale Arbeidsorganisatie technische medewerking kan bieden bij de planning ten behoeve van de plaatsing en tewerkstelling van het arbeidspotentieel in de scheepvaart, met inbegrip van het invoeren en aanpassen van opleidingsstelsels voor zeevarenden ten einde te voldoen aan de eisen van moderne koopvaardij schepen;

Gelet op de bepalingen van de bestaande internationale Verdragen en Aanbevelingen, voor zover zij betrekking hebben op de werkgelegenheidsproblemen die kunnen voortvloeien uit de technische ontwikkelingen, en in het bijzonder de bepalingen van het Verdrag betreffende plaatsing van zeelieden van 1920, het Verdrag betreffende de pensioenen van zeelieden van 1946, het Verdrag en de Aanbeveling betreffende de Dienst voor de werkgelegenheid van 1948, de Aanbeveling betreffende beëindiging van het dienstverband van 1963 en het Verdrag en de Aanbeveling betreffende het werkgelegenheidsbeleid van 1964;

Overwegende dat het van belang is een actieprogramma vast te stellen dat speciaal gericht is op de eisen die de scheepvaart stelt;

Besloten hebbende bepaalde voorstellen aan te nemen met betrekking tot de problemen voortvloeiend uit de technische ontwikkelingen en modernisering aan boord van schepen, die als vierde punt op de agenda der zitting zijn geplaatst;

Besloten hebbende dat deze voorstellen de vorm van een Aanbeveling zullen aannemen,

neemt heden, de 29ste oktober 1970, de volgende Aanbeveling aan, die kan worden aangehaald als „Aanbeveling betreffende de werkgelegenheid voor zeevarenden (Technische Ontwikkelingen), 1970”:

I. Het opstellen van plannen ten aanzien van de behoefte aan arbeidspotentieel

1. Ieder Lid met een scheepvaartindustrie dient ervoor zorg te dragen dat nationale plannen worden opgesteld ten aanzien van het arbeidspotentieel in de scheepvaart, zulks in het kader van zijn nationale werkgelegenheidsbeleid.

2. Bij het opstellen van zulke plannen dient rekening te worden gehouden met:

- (a) de conclusies die getrokken zijn uit periodieke studies omtrent het aantal werknemers in de scheepvaart, aard en omvang van de werkgelegenheid, de verdeling van de werkende bevolking naar leeftijd en beroepsgroep, en toekomstige ontwikkelingen die naar alle waarschijnlijkheid op deze gebieden zullen plaatsvinden;
- (b) studies van de richting waarin nieuwe technieken in de scheepvaart zich zullen ontwikkelen, zowel in het betrokken land als in het buitenland, met name in verband met structurele veranderingen in de scheepvaart in de vorm van:
 - (i) veranderde methoden in de bediening van schepen, zowel op technisch als op organisatorisch gebied; en
 - (ii) wijzigingen in de personeelssterkte en de inhoud van de werkzaamheden op verschillende typen schepen;
- (c) prognoses, aan de hand van bovengenoemde studies, van de waarschijnlijke behoeften aan zeevarenden in verschillende groepen en rangen, voor achtereenvolgende tijdvakken.

3. Dergelijke plannen ten aanzien van het arbeidspotentieel dienen te worden opgesteld om zowel de reders en de zeevarenden als de gemeenschap in haar geheel het grootst mogelijke profijt te doen trekken van de technische vooruitgang en te vermijden dat zeevarenden wier werkgelegenheid gevaar loopt door de technische vooruitgang in een moeilijke situatie komen.

4. (1) Indien zij de plannen ten aanzien van het arbeidspotentieel niet zelf opstellen, moeten de vertegenwoordigers der organisaties van reders en zeevarenden in verband met de opstelling daarvan en de daarop aansluitende aanpassing worden geraadpleegd, en deze organisaties dienen mede te werken aan en deel te nemen in de praktische toepassing van de plannen.

(2) Er dient regelmatig overleg plaats te vinden tussen reders en zeevarenden en hun respectieve organisaties omtrent arbeidsproblemen voortvloeiend uit technische veranderingen.

II. Aanwerving en arbeidsbemiddeling

5. Bij de aanwerving van zeevarenden dient rekening gehouden te worden met de bestaande plannen ten aanzien van het arbeidspotentieel en met de prognoses die hierin vervat zijn.

6. (1) De mobiliteit van zeevarenden dient te worden vergemakkelijkt door het doen functioneren van een goed georganiseerde dienst voor de arbeidsbemiddeling.

(2) Indien gespecialiseerde arbeidsbureaus belast zijn met de arbeidsbemiddeling van zeevarenden en tevens met het vinden van werkgelegenheid aan de wal, dient dit laatste te worden vergemakkelijkt door nauwe samenwerking tussen deze gespecialiseerde arbeidsbureaus en de algemene overheidsdienst voor de werkgelegenheid.

7. (1) De natuurlijke afvloeiing van arbeidskrachten in aanmerking nemende, dienen door de betrokken instanties doeltreffende maatregelen te worden genomen om het effect van verminderingen in de aantallen zeevarenden zoveel mogelijk te neutraliseren of te beperken bij voorbeeld door te voorzien in werkgelegenheid op een zo groot mogelijke verscheidenheid van schepen als de omstandigheden toelaten en eventueel door cursussen voor herscholing te organiseren.

(2) De selectie van de zeevarenden die zullen worden getroffen door een vermindering van de personeelssterkte dient te geschieden aan de hand van overeengekomen normen en op een wijze die in overeenstemming is met de speciale omstandigheden waarin de scheepvaart verkeert.

8. Aan zeevarenden en aan degenen die dit beroep wensen te gaan uitoefenen dienen de nieuwste gegevens omtrent de aard van technische veranderingen aan boord van schepen ter beschikking te worden gesteld.

III. Scholing en herscholing

9. Wanneer als gevolg van technische veranderingen een studie gemaakt moet worden van de noodzaak om zeevarenden een beroepsopleiding te geven en hen te helpen om zich aan te passen aan deze

veranderingen, dient rekening gehouden te worden met de Aanbeveling betreffende de beroepsopleiding van zeevarenden, 1970.

10. Wanneer technische ontwikkelingen leiden tot veranderingen in functies en in de vereiste vakbekwaamheid die nadelige gevolgen kunnen hebben voor zeevarenden, dient de basisopleiding van alle betrokkenen, met inbegrip van gediplomeerde krachten, te worden herzien in het licht van deze veranderingen om te waarborgen dat de zeevarenden op passende wijze worden opgeleid voor de werkzaamheden die zij zullen moeten verrichten.

11. Waar de aard van de technische ontwikkelingen dit nodig maakt, dient de mogelijkheid te worden overwogen om zeevarenden te herscholen ten einde hen in de gelegenheid te stellen ten volle te profiteren van de mogelijkheden die door deze ontwikkelingen worden geboden.

12. Wanneer de invoering van nieuwe technieken van invloed kan zijn op de personeelssterkte of de diploma-eisen of kan leiden tot grote veranderingen in de werkzaamheden en functies van verschillende categorieën van zeevarenden, dient overleg te worden gepleegd met de organisaties van reders en zeevarenden en tussen deze organisaties onderling.

13. Veranderingen in de werkzaamheden en functies van de verschillende categorieën zeevarenden dienen op duidelijke wijze en tijdig aan de betrokkenen te worden uiteengezet.

IV. Geregelde tewerkstelling en inkomsten

14. (1) Men dient regelingen in overweging te nemen ten einde zeevarenden regelmatige tewerkstelling en inkomsten te verzekeren en ten einde een voldoende personeelsaanbod te handhaven.

(2) Dergelijke regelingen zouden bij voorbeeld kunnen voorzien in arbeidscontracten met een bepaalde maatschappij of in de scheepvaart in het algemeen voor zeevarenden met de nodige vakbekwaamheid.

15. Er dienen maatregelen te worden overwogen om, als onderdeel van de sociale verzekeringswetgeving van het betrokken land of anderszins, zeevarenden uitkeringen te waarborgen in perioden van werkloosheid.

16. (1) Er dienen pogingen in het werk te worden gesteld om tegemoet te komen aan de behoeften van zeevarenden, in het bijzonder de ouderen onder hen, die speciale moeilijkheden ondervinden bij het zich aanpassen aan technische veranderingen.

(2) Van de verschillende maatregelen, die in dit verband genomen kunnen worden, dient men in overweging te nemen:

- (a) omscholing van de betrokkenen voor arbeid in andere bedrijfstakken door middel van leerprogramma's van overheidswege of andere beschikbare regelingen; en
- (b) het verschaffen van behoorlijke uitkeringen in het kader van de sociale verzekeringswetgeving of krachtens andere regelingen, voor diegenen die de zeevaart op jongere leeftijd moeten verlaten dan gewoonlijk het geval is.

V. Internationale samenwerking

17. Ten einde te vermijden dat zeevarenden, die werkzaam zijn op buitenlandse schepen en die het gevaar lopen de gevolgen te ondervinden van technische veranderingen aan boord van die schepen, in een moeilijke situatie komen, dienen de Regeringen en de organisaties van reders en van zeevarenden tijdig overleg te plegen en samen te werken met het doel:

- (a) het arbeidsaanbod van deze zeevarenden geleidelijk aan te passen aan de veranderende behoeften van de vreemde landen op wier schepen zij werkzaam zijn; en
- (b) de gevolgen van een overschot aan arbeidskrachten te beperken door middel van de gemeenschappelijke toepassing van de desbetreffende bepalingen van deze Aanbeveling.

De voorgaande tekst is de authentieke tekst van de Aanbeveling, naar behoren aangenomen door de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie in haar vijfenvijftigste zitting, welke werd gehouden te Genève en op 30 oktober 1970 voor gesloten werd verklaard.

TEN BLIJKE WAARVAN wij onze handtekeningen hebben geplaatst op de dertigste dag van de maand oktober 1970:

De Voorzitter van de Conferentie,
(w.g.) NAGENDRA SINGH

De Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau,
(w.g.) WILFRED JENKS

*Recommendation 140***Recommendation concerning air conditioning of crew accommodation and certain other spaces on board ship**

The General Conference of the International Labour Organisation,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Fifty-fifth Session on 14 October 1970, and

Noting that the Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949, lays down minimum standards for the accommodation of crews on board ship, and

Considering that in the light of the rapidly changing characteristics of both the construction and the operation of modern ships further improvements in crew accommodation can be provided, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to crew accommodation, which is the second item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of a Recommendation,

adopts this thirtieth day of October of the year one thousand nine hundred and seventy the following Recommendation, which may be cited as the Crew Accommodation (Air Conditioning) Recommendation, 1970:

1. (1) All ships of 1,000 gross register tons or over constructed after the adoption of this Recommendation, except those regularly engaged in trades where temperate climatic conditions do not require this, should be equipped with air conditioning of crew accommodation.

(2) Whenever possible such ships should also have air conditioning of the radio room and any centralised machinery control room.

2. The competent authority should –

- (a) investigate the possibility of installing air conditioning in ships of less than 1,000 tons constructed after the adoption of this Recommendation;
- (b) consider the possibility of providing existing ships with air conditioning of all or part of crew accommodation spaces by

*Recommandation 140***Recommandation concernant la climatisation des locaux de l'équipage et de certains autres lieux à bord 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 14 octobre 1970, en sa cinquante-cinquième session;

Notant que la convention sur le logement des équipages (révisée), 1949, fixe des normes minima pour le logement des équipages à bord des navires;

Considérant que l'évolution rapide des caractéristiques de la construction et de l'exploitation des navires modernes permet d'envisager l'introduction de nouvelles améliorations dans le logement des équipages;

Après avoir décidé d'adopter certaines propositions relatives au logement des équipages, 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,

adopte, ce trentième jour d'octobre mil neuf cent soixante-dix, la recommandation ci-après, qui sera dénommée *Recommandation sur le logement des équipages (climatisation), 1970*:

1. (1) A bord de tous les navires jaugeant 1 000 tonneaux ou plus et construits après l'adoption de la présente recommandation, à l'exception de ceux qui sont régulièrement affectés à une ligne en climat tempéré n'exigeant pas de climatisation, les locaux de l'équipage devraient être climatisés.

(2) Dans toute la mesure possible, il conviendrait également de prévoir, sur ces navires, la climatisation du local radio et de tout poste central de commande des machines installé dans une cabine.

2. L'autorité compétente devrait:

- a) étudier la possibilité d'installer la climatisation à bord des navires construits après l'adoption de la présente recommandation et qui jaugeant moins de 1 000 tonneaux;
- b) envisager la possibilité de climatiser une partie ou l'ensemble des locaux de l'équipage sur les navires existants, en transformant

means of conversion of mechanical ventilation systems to full air conditioning at a time when substantial structural alterations are being made to the accommodation.

3. The air-conditioning system, whether of a centralised or individual unit type, should be designed –
- (a) to maintain the air at a satisfactory temperature and relative humidity as compared to outside air conditions, and to ensure a sufficiency of air changes in all air-conditioned spaces;
 - (b) to take account of the particular characteristics of operations at sea and not to produce objectionable noises or vibrations.

The foregoing is the authentic text of the Recommendation duly adopted by the General Conference of the International Labour Organisation during its Fifty-fifth Session which was held at Geneva and declared closed the thirtieth day of October 1970.

IN FAITH WHEREOF we have appended our signatures this thirtieth day of October 1970.

The President of the Conference,
(sd.) NAGENDRA SINGH

The Director-General of the International Labour Office,
(sd.) WILFRED JENKS

les systèmes de ventilation mécanique en systèmes de climatisation totale à l'occasion de modifications importantes de la structure des locaux.

3. Tout système de climatisation, de type individuel ou central, devrait être conçu de façon:

- a) à maintenir l'atmosphère à une température et à un degré d'humidité relative satisfaisants par rapport aux conditions atmosphériques extérieures et à assurer un renouvellement d'air suffisant dans tous les locaux climatisés;
- b) à tenir compte des caractéristiques particulières de l'exploitation en mer et à ne pas produire des vibrations ou des bruits gênants.

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 cinquante-cinquième session qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 30 octobre 1970.

EN FOI DE QUOI ont apposé leurs signatures, ce trentième jour d'octobre 1970:

Le Président de la Conférence,

(s.) NAGENDRA SINGH

Le Directeur général du Bureau international du Travail,

(s.) WILFRED JENKS

*Aanbeveling 140***Aanbeveling betreffende airconditioning in de verblijven van de bemanning en in bepaalde andere ruimten aan boord van schepen**

De Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie,

Door de Raad van Beheer van het Internationaal Arbeidsbureau bijeengeroepen te Genève en aldaar bijeengekomen in haar vijftienvijftigste zitting op 14 oktober 1970,

In aanmerking nemende dat in het (herziene) Verdrag betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen minimumnormen voor die huisvesting zijn vastgesteld,

Overwegende dat uit hoofde van de snelle veranderingen, zowel in de bouw als de bediening van moderne schepen, verdergaande verbeteringen in de verblijven van de bemanning kunnen worden aangebracht,

Besloten hebbende, met betrekking tot de verblijven van de bemanning bepaalde voorstellen aan te nemen, die als tweede punt op de agenda der zitting zijn geplaatst,

Besloten hebbende dat deze voorstellen de vorm van een Aanbeveling zullen aannemen,

neemt heden, de dertigste oktober 1970, de volgende Aanbeveling aan, die kan worden aangehaald als „Aanbeveling betreffende de verblijven van de bemanning aan boord van schepen (Airconditioning), 1970”:

1. (1) Op alle schepen van 1000 bruto registerton of meer, gebouwd nadat deze Aanbeveling is aangenomen, met uitzondering van die schepen die regelmatig varen op routes waar de gematigde klimatologische omstandigheden dit niet vereisen, dienen de verblijven van de bemanning te worden voorzien van airconditioning.

(2) Indien zulks mogelijk is, dienen de radiohut en de centrale post in de machinekamer ook voorzien te zijn van airconditioning.

2. De bevoegde instantie dient:

- (a) de mogelijkheid te onderzoeken airconditioning te doen aanbrengen in schepen van minder dan 1000 bruto registerton, gebouwd nadat deze Aanbeveling is aangenomen;
- (b) de mogelijkheid te overwegen de verblijven van de bemanning op bestaande schepen geheel of ten dele te voorzien van airconditioning door het ombouwen van mechanische ventilatiesystemen tot volledige airconditioning wanneer belangrijke struc-

turele veranderingen worden aangebracht in de verblijven van de bemanning.

3. Het airconditioning-systeem – hetzij aangesloten op de centrale airconditioning van het schip hetzij op een onafhankelijk aggregaat – dient:

- (a) de lucht op een redelijke temperatuur en relatieve vochtigheidsgraad te houden ten opzichte van de temperatuur en vochtigheidsgraad van de buitenlucht en een voldoende luchtverversing te waarborgen in alle ruimten die voorzien zijn van airconditioning;
- (b) te zijn aangepast aan de bijzondere eisen, die aan het varen op zee worden gesteld, en geen geluidshinder of hinderlijke trillingen te veroorzaken.

De voorgaande tekst is de authentieke tekst van de Aanbeveling, naar behoren aangenomen door de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie tijdens haar vijftienvijftigste zitting, welke werd gehouden te Genève en op 30 oktober 1970 voor gesloten werd verklaard.

TEN BLIJKE WAARVAN wij onze handtekeningen hebben geplaatst op de dertigste dag van de maand oktober 1970:

De Voorzitter van de Conferentie,
(w.g.) NAGENDRA SINGH

De Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau,
(w.g.) WILFRED JENKS

*Recommendation 141***Recommendation concerning control of harmful noise in crew accommodation and working spaces on board ship**

The General Conference of the International Labour Organisation,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Fifty-fifth Session on 14 October 1970, and

Noting that the Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949, lays down minimum standards for the accommodation of crews on board ship, and

Considering that in the light of the rapidly changing characteristics of both the construction and the operation of modern ships further improvements in crew accommodation can be provided, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to crew accommodation, which is the second item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of a Recommendation,

adopts this thirtieth day of October of the year one thousand nine hundred and seventy the following Recommendation, which may be cited as the Crew Accommodation (Noise Control) Recommendation, 1970:

1. (1) The competent authority in each maritime country, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of shipowners' and seafarers' organisations, should review research into the problem of noise on board ships with the object of obtaining and pooling data on the basis of which authoritative criteria and standards can be established at an early date, so that national provisions can be drawn up to protect seafarers, so far as necessary, from the ill effects of noise.

(2) Such research should cover –

- (a) the effect of exposure to excessive noise on the hearing, health and comfort of seafarers;
- (b) the measures which should be prescribed to reduce shipboard noise and/or to protect the hearing of seafarers.

*Recommandation 141***Recommandation concernant la lutte contre les bruits nocifs dans les locaux de l'équipage et dans les postes de travail à bord 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 14 octobre 1970, en sa cinquante-cinquième session;

Notant que la convention sur le logement des équipages (révisée), 1949, fixe les normes minima en ce qui concerne le logement des équipages à bord des navires;

Considérant que l'évolution rapide des caractéristiques de la construction et de l'exploitation des navires modernes permet d'envisager l'introduction de nouvelles améliorations dans le logement des équipages;

Après avoir décidé d'adopter certaines propositions relatives au logement des équipages, 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,

adopte, ce trentième jour d'octobre mil neuf cent soixante-dix, la recommandation ci-après, qui sera dénommée *Recommandation sur le logement des équipages (lutte contre le bruit)*, 1970:

1. (1) L'autorité compétente de chaque pays maritime devrait, en accord avec les organismes internationaux compétents et les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer, procéder à l'examen des résultats des recherches sur le problème du bruit à bord des navires, en vue de recueillir et de rassembler des informations sur la base desquelles des normes et des critères reconnus peuvent être établis à une date rapprochée, de telle sorte que des dispositions puissent être prises sur le plan national afin de protéger, dans toute la mesure où cela est nécessaire, les gens de mer contre les effets nocifs du bruit.

(2) Cette étude devrait porter sur:

- a) les répercussions du bruit excessif sur l'ouïe, la santé et le confort des gens de mer;
- b) les mesures qu'il conviendrait de prévoir afin de réduire le bruit à bord ou de protéger l'ouïe des gens de mer.

2. The competent authority in each maritime country should, in the light of that research, establish provisions for the reduction of, and protection of seafarers from, excessive and harmful noise on board ship as soon as this becomes reasonably possible.

3. As appropriate in the light of the research, the measures to be considered might include the following:

- (a) instruction of seafarers in the dangers to hearing and health of prolonged exposure to high noise levels and in the proper use of noise protection devices and equipment;
- (b) provision of ear plugs and/or ear muffs, approved by the competent authority, to seafarers in the engine room where necessary;
- (c) the reduction of noise in sleeping rooms, mess rooms, recreation rooms and other crew accommodation by –
 - (i) the locating of such spaces as far as practicable from the engines, steering gear rooms, deck winches, ventilation, heating and air-conditioning equipment and other noisy machinery and apparatus;
 - (ii) the use of acoustic insulation and other appropriate sound-absorbing materials in the construction and finishing of bulkheads, overheads and decks within the sound-producing spaces, and self-closing noise-isolating doors for machinery spaces;
- (d) the reduction and control of noise levels in engine rooms and other machinery spaces by –
 - (i) provision, wherever practicable, of sound-proof centralised machinery control rooms for engine-room personnel;
 - (ii) insulation, as far as practicable, of working spaces such as the machine shop from the general engine-room noise;
 - (iii) measures to reduce noise in the operation of machinery.

The foregoing is the authentic text of the Recommendation duly adopted by the General Conference of the International Labour Organisation during its Fifty-fifth Session which was held at Geneva and declared closed the thirtieth day of October 1970.

2. L'autorité compétente de chaque pays maritime devrait, à la lumière de ces recherches, élaborer des dispositions visant à réduire le bruit excessif et nocif à bord et à assurer la protection des gens de mer à cet égard, aussitôt qu'il sera raisonnablement possible de le faire.

3. A la lumière des recherches effectuées, les mesures qui devraient être envisagées pourraient avoir notamment pour objet:

- a) d'informer les gens de mer des dangers qu'une exposition à un bruit intense prolongé comporte pour l'ouïe et la santé et de leur apprendre à se servir du matériel de protection contre le bruit;
- b) de fournir des protège-tympons ou des couvre-oreilles, approuvés par l'autorité compétente, aux gens de mer de la salle des machines, lorsque cela est nécessaire;
- c) de réduire le bruit dans les cabines, les réfectoires, les salles de récréation et les autres locaux d'équipage:
 - i) en situant ces locaux aussi loin que possible de la machine, de la chambre de chauffe et de la timonerie, des treuils du pont, des installations de ventilation, de chauffage, de climatisation, ainsi que des autres machines et appareils bruyants;
 - ii) en utilisant des matériaux phoniquement isolés et d'autres matériaux appropriés, absorbant le bruit, pour la construction et la finition des cloisons, des plafonds et des ponts, à l'intérieur des espaces bruyants, et en recourant à des portes automatiques propres à assurer une isolation phonique des locaux abritant des machines;
- d) de lutter contre le bruit dans la salle des machines et les autres locaux abritant des machines par:
 - i) la création, lorsque cela est possible, de postes centraux de commande des machines insonorisés à l'usage du personnel de la salle des machines;
 - ii) l'isolation, dans la mesure du possible, des postes de travail, tels que l'atelier, pour éviter le bruit général de la salle des machines;
 - iii) des mesures pour réduire le bruit du fonctionnement des machines.

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 cinquante-cinquième session qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 30 octobre 1970.

IN FAITH WHEREOF we have appended our signatures this thirtieth day of October 1970.

The President of the Conference,
(sd.) NAGENDRA SINGH

The Director-General of the International Labour Office,
(sd.) WILFRED JENKS

EN FOI DE QUOI ont apposé leurs signatures, ce trentième jour
d'octobre 1970:

Le Président de la Conférence,
(s.) NAGENDRA SINGH

Le Directeur général du Bureau international du Travail,
(s.) WILFRED JENKS

*Aanbeveling 141***Aanbeveling betreffende de bestrijding van geluidshinder in de verblijven van de bemanning en de werkruimten aan boord van schepen**

De Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie,

Door de Raad van Beheer van het Internationaal Arbeidsbureau bijeengeroepen te Genève en aldaar bijeengekomen in haar vijftiende zitting op 14 oktober 1970,

In aanmerking nemende dat het (herziene) Verdrag betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen, 1949, bepalingen bevat ten aanzien van de minimumeisen voor de verblijven van de bemanning aan boord van schepen,

Overwegende dat uit hoofde van de snelle veranderingen, zowel in de bouw als de bediening van moderne schepen, verdere verbeteringen in de verblijven van de bemanning kunnen worden aangebracht,

Besloten hebbende, met betrekking tot de verblijven van de bemanning bepaalde voorstellen aan te nemen, die als tweede punt op de agenda der zitting zijn geplaatst,

Besloten hebbende dat deze voorstellen de vorm van een Aanbeveling zullen aannemen,

neemt heden, de dertigste oktober 1970, de volgende Aanbeveling aan, die kan worden aangehaald als „Aanbeveling betreffende de bestrijding van geluidshinder aan boord van schepen, 1970”:

1. (1) De bevoegde instantie in elk zeevarend land dient, in samenwerking met de bevoegde internationale organisatie en met vertegenwoordigers van organisaties van reders en zeevarenden, het probleem van de geluidshinder aan boord van schepen wetenschappelijk te bestuderen ten einde gegevens te verkrijgen en bijeen te brengen, op basis waarvan in de nabije toekomst bindende criteria en normen kunnen worden opgesteld, opdat nationale regelingen kunnen worden getroffen om de zeevarenden zoveel mogelijk te beschermen tegen de gevolgen van geluidshinder.

(2) Dit wetenschappelijk onderzoek dient betrekking te hebben op:

(a) de gevolgen die blootstelling aan geluidshinder heeft voor de gehoororganen, de gezondheid en het welzijn van de zeevarenden;

(b) de maatregelen die moeten worden voorgeschreven om het geluid aan boord van schepen te verminderen en/of de gehoororganen van de zeevarenden te beschermen.

2. De bevoegde instantie in elk zeevarend land dient, in het licht van dit wetenschappelijk onderzoek, regelingen te treffen om geluidshinder aan boord van schepen te verminderen en de zeevarenden hiertegen te beschermen, zodra dit redelijkerwijs mogelijk wordt.

3. Voor zover nodig, gezien in het licht van het wetenschappelijk onderzoek, zouden met name de volgende maatregelen in overweging kunnen worden genomen:

- (a) het geven van voorlichting aan zeevarenden inzake de gevaren voor het gehoororgaan en de gezondheid in het algemeen van het langdurig blootgesteld zijn aan een hoog niveau van geluid en inzake het op de juiste wijze gebruiken van apparatuur ter bescherming tegen geluidshinder;
- (b) indien nodig dienen door de bevoegde instantie goedgekeurde oordoppen en oorkleppen te worden verschaft aan zeevarenden in de machinekamer;
- (c) de vermindering van geluid in slaaphutten, eetzaal, recreatieruimten en andere verblijven voor de bemanning, door:
 - (i) dergelijke verblijven zo ver mogelijk verwijderd te doen zijn van de machines, stuurmachinekamers, lieren, ventilatoren, verwarmings- en airconditioning-apparatuur en andere geluidshinder veroorzakende apparatuur;
 - (ii) het gebruik van geluid isolerende en andere doelmatige geluid absorberende materialen bij de bouw en afwerking van schotten, plafonds en dekken gelegen binnen de geluid producerende ruimten en automatisch sluitende geluid isolerende deuren voor machineruimten;
- (d) het verminderen en bestrijden van geluidshinder in machinekamers en andere ruimten waarin zich machinerieën bevinden door:
 - (i) waar mogelijk te voorzien in geluiddichte centrale bedieningsposten voor het personeel van de machinekamer;
 - (ii) het zoveel mogelijk isoleren van werkruimten, als bijvoorbeeld machinewerkplaatsen, tegen het geluid van de machinekamer;
 - (iii) maatregelen die ten doel hebben het door het bedienen van machines veroorzaakte geluid tot een minimum te beperken.

De voorgaande tekst is de authentieke tekst van de Aanbeveling, naar behoren aangenomen door de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie in haar vijfenvijftigste zitting, welke werd gehouden te Genève en op 30 oktober 1970 voor gesloten werd verklaard.

TEN BLIJKE WAARVAN wij onze handtekeningen hebben geplaatst op de dertigste dag van de maand oktober 1970:

De Voorzitter van de Conferentie,
(w.g.) NAGENDRA SINGH

De Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau,
(w.g.) WILFRED JENKS

*Recommendation 142***Recommendation concerning the prevention of occupational accidents to seafarers**

The General Conference of the International Labour Organisation, Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Fifty-fifth Session on 14 October 1970, and

Considering that, although much is being done in a number of countries to reduce occupational accidents to seafarers, there is room for further study of such accidents and for further measures for their prevention, and that international standards embodying a relevant programme of action for the maritime sector are accordingly desirable, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to accident prevention on board ship at sea and in port, which is the fifth item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of a Recommendation supplementing the Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970, and

Noting that the following standards have been framed with the co-operation of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, and that it is proposed to seek its continuing co-operation in promoting and securing the application of these standards,

adopts this thirtieth day of October of the year one thousand nine hundred and seventy the following Recommendation, which may be cited as the Prevention of Accidents (Seafarers) Recommendation, 1970:

1. For the purpose of this Recommendation –
 - (a) the term “seafarer” covers all persons who are employed in any capacity on board a ship, other than a ship of war, ordinarily engaged in maritime navigation;
 - (b) the term “occupational accidents” covers accidents to seafarers arising out of or in the course of their employment.

2. In giving effect to paragraph 3 of Article 2 of the Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970, Members should have

Recommandation concernant la prévention des accidents du travail des gens de mer

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 14 octobre 1970, en sa cinquante-cinquième session;

Considérant que, si dans nombre de pays, des efforts sont déployés en vue de réduire les accidents du travail auxquels sont exposés les gens de mer, il n'en reste pas moins nécessaire de poursuivre l'étude de ces accidents et de renforcer les mesures destinées à les prévenir, et qu'en conséquence des normes internationales comportant un programme d'action approprié devraient être adoptées pour le secteur maritime;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports, question qui constitue le cinquième point à l'ordre du jour de la session;

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une recommandation complétant la convention sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970;

Notant que les normes suivantes ont été élaborées avec la coopération de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, et qu'il est proposé de poursuivre la coopération avec cette organisation en vue d'encourager et d'assurer l'application ces normes,

adopte, ce trentième jour d'octobre mil neuf cent soixante-dix, la recommandation ci-après, qui sera dénommée Recommandation sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970:

1. Aux fins de la présente recommandation:

- a) l'expression „gens de mer” s'applique à toute personne employée, à quelque titre que ce soit, à bord de tout navire, autre qu'un navire de guerre, qui est normalement affecté à la navigation maritime;
- b) l'expression „accidents du travail” s'applique aux accidents dont sont victimes les gens de mer du fait ou à l'occasion de leur emploi.

2. Pour l'application de l'article 2, paragraphe 3, de la convention sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970, les Membres

due regard to any international system of recording accidents to seafarers which may have been established by the International Labour Organisation.

3. Subjects to be investigated in pursuance of Article 3 of the Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970, might include –

- (a) working environment, such as working surfaces, layout of machinery and means of access and lighting, and methods of work;
- (b) incidence of accidents in different age groups;
- (c) special physiological or psychological problems created by the shipboard environment;
- (d) problems arising from physical stress on board ship, in particular as a consequence of increased workload;
- (e) problems arising from and effects of technical developments and their influence on the composition of crews;
- (f) problems arising from any human failures such as carelessness.

4. In formulating the accident prevention provisions called for by Article 4 of the Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970, Members should have due regard to any Code of Practice concerning the safety and health of seafarers which may have been published by the International Labour Office.

5. In giving effect to Article 5 of the Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970, account should be taken of Articles 7 and 11 of the Guarding of Machinery Convention, 1963 – and the corresponding provisions of the Guarding of Machinery Recommendation, 1963 – under which the obligation to ensure compliance with the requirement that machinery in use is properly guarded, and its use without appropriate guards prevented, rests on the employer, while there is an obligation on the worker not to use machinery without the guards being in position nor to make inoperative the guards provided.

6. (1) The functions of the committees and other bodies referred to in paragraph 3 of Article 8 of the Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970, might include –

- (a) the preparation of accident prevention provisions, rules and manuals;

devraient tenir dûment compte de tout système international d'enregistrement des accidents des gens de mer qui aurait été établi par l'Organisation internationale du Travail.

3. Les domaines suivants pourraient faire l'objet de recherches en application de l'article 3 de la convention sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970:

- a) le milieu de travail (par exemple les aires de travail, la disposition des machines ainsi que les moyens d'accès et l'éclairage) et les méthodes de travail;
- b) la fréquence des accidents pour les différents groupes d'âge;
- c) les problèmes physiologiques ou psychologiques spéciaux posés par le séjour à bord des navires;
- d) les problèmes résultant de la tension physique à bord des navires, en particulier lorsqu'elle est la conséquence de l'accroissement du volume de travail;
- e) les problèmes et les conséquences résultant des progrès techniques, ainsi que de leur influence sur la composition des équipages;
- f) les problèmes résultant des défaillances humaines, telles que la négligence.

4. Lors de l'élaboration des dispositions relatives à la prévention des accidents prévues à l'article 4 de ladite convention, les Membres devraient tenir dûment compte de tout recueil de directives pratiques concernant la sécurité et l'hygiène du travail maritime qui aurait été publié par le Bureau international du Travail.

5. Pour l'application de l'article 5 de la convention sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970, il conviendrait de tenir compte des articles 7 et 11 de la convention sur la protection des machines, 1963, et des dispositions correspondantes de la recommandation sur la protection des machines, 1963, d'après lesquels il incombe, d'une part, à l'employeur de veiller à ce que les machines utilisées soient convenablement protégées et à ce qu'aucune machine ne soit utilisée si elle ne comporte pas de dispositifs de protection et, d'autre part, au travailleur de ne pas utiliser une machine sans que les dispositifs de protection dont elle est pourvue soient en place, et de ne pas rendre inopérants ces dispositifs.

6. (1) Les fonctions des commissions et autres organismes visés à l'article 8, paragraphe 3, de la convention sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970, pourraient notamment être les suivantes:

- a) l'élaboration de dispositions, de règles et de manuels relatifs à la prévention des accidents;

- (b) the organisation of accident prevention training and programmes;
- (c) the organisation of accident prevention publicity, including films, posters, notices and brochures;
- (d) the distribution of accident prevention literature and information so that it reaches seafarers on board ship.

(2) Relevant provisions or recommendations adopted by the appropriate national authorities or organisations or responsible international maritime organisations should be taken into account by those preparing texts of accident prevention measures and/or recommended practices.

7. The syllabuses of the instruction referred to in Article 9 of the Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970, should be reviewed periodically and brought up to date in the light of development in types and sizes of ships and in their equipment, as well as changes in crewing practices, nationality, language and the organisation of work on board ship.

8. (1) There should be continuous accident prevention publicity.

(2) Such publicity might take the following forms:

- (a) instructional films, film strips and shorts, for use in vocational training centres for seafarers and where possible in film programmes screened on board ship;
- (b) display of safety posters on board ship;
- (c) inclusion of articles on hazards of maritime employment and accident prevention measures in periodicals read by seafarers;
- (d) special campaigns, during which various media of publicity are used to instruct seafarers in accident prevention and safe working practices.

(3) The publicity should take into account that there are often seafarers of different nationalities, languages and habits on board ship.

9. (1) In giving effect to Article 10 of the Accident Prevention (Seafarers) Convention, 1970, Members should have due regard to relevant Model Codes of Safety Regulations or Codes of Practice

- b) l'organisation d'une formation et l'élaboration de programmes portant sur la prévention des accidents;
- c) l'organisation de la publicité nécessaire en matière de prévention des accidents en particulier au moyen de films, d'affiches, de notices et de brochures;
- d) la distribution de documents et la diffusion de renseignements relatifs à la prévention des accidents, de façon à atteindre les gens de mer à bord des navires.

(2) Toutes personnes chargées de la préparation des textes relatifs aux mesures de prévention des accidents, ou de l'élaboration des pratiques recommandées, devraient prendre en considération les règles ou recommandations adoptées par les autorités ou organisations nationales intéressées ou par les organisations maritimes internationales compétentes.

7. Les programmes de l'enseignement visé à l'article 9 de la convention sur la prévention des accidents du travail (gens de mer), 1970, devraient être périodiquement revus et mis à jour, compte tenu de l'évolution des types de navires et de leurs dimensions, ainsi que des changements intervenus dans le matériel utilisé, dans l'organisation des équipages, dans les nationalités, dans les langues et dans les méthodes de travail à bord.

8. (1) La publicité relative à la prévention des accidents devrait être organisée sur une base permanente.

(2) Cette publicité pourrait revêtir les formes suivantes:

- a) films d'instruction, vues fixes et courts métrages, à utiliser dans les centres de formation professionnelle destinés aux gens de mer, et, si possible, projections de films à bord des navires;
- b) affiches sur la sécurité apposées à bord des navires;
- c) insertion, dans les revues destinées aux gens de mer, d'articles sur les risques de la profession maritime et sur les mesures de prévention des accidents;
- d) campagnes spéciales pendant lesquelles divers moyens de publicité seraient utilisés pour familiariser les gens de mer avec la prévention des accidents et avec des méthodes de travail offrant toute sécurité.

(3) Cette publicité devrait tenir compte des différences de nationalités, de langues et d'habitudes des gens de mer à bord du navire.

9. (1) Pour l'application de l'article 10 de la convention sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970, les Membres devraient tenir dûment compte des règlements types de sécurité ou des recueils

published by the International Labour Office and the appropriate standards of international organisations for standardisation.

(2) Members should further have regard to the need for international co-operation in the continuous promotion of action for the prevention of occupational accidents; such co-operation might take the form of -

- (a) bilateral or multilateral arrangements for uniformity in accident prevention standards and safeguards;
- (b) exchange of information on particular hazards affecting seafarers and on means of preventing accidents;
- (c) assistance in testing of equipment and inspection according to the national regulations of the country of registration of the ship;
- (d) collaboration in the preparation and dissemination of accident prevention provisions, rules or manuals;
- (e) collaboration in the production and use of training aids;
- (f) joint facilities for or mutual assistance in the training of seafarers in accident prevention and safe working practices.

The foregoing is the authentic text of the Convention duly adopted by the General Conference of the International Labour Organisation during its Fifty-fifth Session which was held at Geneva and declared closed the thirtieth day of October 1970.

IN FAITH WHEREOF we have appended our signatures this thirtieth day of October 1970.

The President of the Conference,

(sd.) NAGENDRA SINGH

The Director-General of the International Labour Office,

(sd.) WILFRED JENKS

de directives pratiques publiés par le Bureau international du Travail, ainsi que des normes appropriées des organisations internationales de normalisation.

(2) Les Membres devraient également tenir dûment compte de la nécessité d'une coopération internationale en vue d'une action continue pour la prévention des accidents du travail; cette coopération pourrait revêtir les formes suivantes:

- a) arrangements bilatéraux et multilatéraux en vue d'uniformiser les normes et les dispositifs de sécurité en matière de prévention des accidents;
- b) échange de renseignements sur les risques particuliers auxquels sont exposés les gens de mer et sur les moyens de prévenir les accidents;
- c) assistance en matière d'essais du matériel et d'inspection, conformément aux dispositions du pays d'immatriculation du navire;
- d) collaboration lors de l'établissement et de la diffusion des dispositions, des règles ou des manuels relatifs à la prévention des accidents;
- e) collaboration pour la mise au point et l'utilisation du matériel de formation;
- f) mise en commun des moyens matériels ou assistance mutuelle pour la formation des gens de mer dans le domaine de la prévention des accidents et de méthodes de travail offrant toute sécurité.

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 cinquante-cinquième session qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 30 octobre 1970.

EN FOI DE QUOI ont apposé leurs signatures, ce trentième jour d'octobre 1970:

Le Président de la Conférence,

(s.) NAGENDRA SINGH

Le Directeur général du Bureau international du Travail,

(s.) WILFRED JENKS

*Aanbeveling 142***Aanbeveling betreffende het voorkomen van arbeidsongevallen bij zeevarenden**

De Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie,

Bijengeroepen te Genève door de Raad van Beheer van het Internationaal Arbeidsbureau en aldaar in haar vijfenvijftigste zitting bijeengekomen op 14 oktober 1970,

Overwegende dat, hoewel in een aantal landen veel gedaan wordt om arbeidsongevallen onder zeevarenden te beperken, er niettemin aanleiding bestaat tot het maken van een nadere studie van deze ongevallen en tot het treffen van nadere preventieve maatregelen, en dat derhalve internationale normen, die een doelgericht programma voor de zeevaart behelzen, moeten worden aanvaard,

Besloten hebbende bepaalde voorstellen aan te nemen met betrekking tot het voorkomen van ongevallen aan boord van schepen op zee en in de havens, die als vijfde punt op de agenda der zitting zijn geplaatst,

Besloten hebbende dat deze voorstellen de vorm zullen aannemen van een Aanbeveling ter aanvulling van het Verdrag betreffende het voorkomen van arbeidsongevallen bij zeevarenden, 1970,

Er nota van nemende dat de volgende normen zijn opgesteld in samenwerking met de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie en dat voorgesteld is te streven naar een blijvende samenwerking met deze Organisatie ten aanzien van het propageren en waarborgen van de toepassing van deze normen,

neemt heden, de dertigste oktober 1970, de volgende Aanbeveling aan, die kan worden aangehaald als „Aanbeveling ter voorkoming van arbeidsongevallen bij zeevarenden, 1970”:

1. Voor de toepassing van deze Aanbeveling omvat de term:
 - (a) „zeevarende”: alle personen, die in enigerlei functie werkzaam zijn aan boord van een schip, geen oorlogsschip zijnde, dat op normale wijze aan de zeevaart deelneemt;
 - (b) „arbeidsongevallen”: ongevallen die zeevarenden overkomen tijdens of als gevolg van de uitoefening van hun werkzaamheden.
2. Bij de tenuitvoerlegging van artikel 2, derde lid, van het Verdrag betreffende het voorkomen van arbeidsongevallen bij zeevarenden, 1970, dienen de Leden goed rekening te houden met de systemen van registratie van ongevallen bij zeevarenden, die eventueel door de Internationale Arbeidsorganisatie zijn ingesteld.

3. De gebieden die krachtens artikel 3 van het Verdrag betreffende het voorkomen van arbeidsongevallen bij zeevarenden, 1970, een voorwerp van onderzoek zouden kunnen uitmaken, zijn:

- (a) de arbeidsomgeving, zoals werkvloeren en dekken, opstelling van de machinerieën, toegangen, en verlichtingsmiddelen en arbeidsmethoden;
- (b) het voorkomen van ongevallen bij verschillende leeftijdsgroepen;
- (c) speciale fysiologische of psychologische problemen die resulteren uit het leven aan boord van schepen;
- (d) problemen die voortvloeien uit fysieke spanningen aan boord van schepen, in het bijzonder wanneer deze het gevolg zijn van taakverzwaring;
- (e) problemen, die voortvloeien uit, en gevolgen van technische ontwikkelingen en hun invloed op de samenstelling van bemanningen;
- (f) problemen die voortvloeien uit menselijke tekortkomingen zoals onachtzaamheid.

4. Bij het vaststellen van de bepalingen met betrekking tot het voorkomen van ongevallen, zoals voorgeschreven in artikel 4 van het Verdrag betreffende het voorkomen van arbeidsongevallen bij zeevarenden, 1970, dienen de Leden goed rekening te houden met richtlijnen betreffende de veiligheid en gezondheid van zeevarenden, die gepubliceerd zijn door het Internationaal Arbeidsbureau.

5. Bij de tenuitvoeringlegging van artikel 5 van het Verdrag betreffende het voorkomen van arbeidsongevallen bij zeevarenden, 1970, dient rekening te worden gehouden met de artikelen 7 en 11 van het Verdrag betreffende de beveiliging van machines, 1963, en de hierop aansluitende bepalingen van de Aanbeveling betreffende de beveiliging van machines, 1963, krachtens welke de werkgever verplicht is de machines op afdoende wijze te beveiligen, met de bepaling dat de in gebruik zijnde machines deugdelijk beveiligd zijn en voorkomen dient te worden dat machines zonder beveiligingsinrichting in gebruik genomen kunnen worden, terwijl de werknemer verplicht is de machines niet te gebruiken zonder de voorgeschreven beveiligingsinrichtingen en deze inrichtingen niet buiten werking te stellen.

6. (1) De taken van de commissies en andere lichamen bedoeld in artikel 8, derde lid, van het Verdrag betreffende het voorkomen van arbeidsongevallen bij zeevarenden, 1970, zouden kunnen omvatten:

- (a) het opstellen van bepalingen, regelingen en handleidingen op het gebied van het voorkomen van ongevallen;
- (b) het organiseren van cursussen en het opstellen van programma's op het gebied van het voorkomen van ongevallen;

- (c) het organiseren van de wijze waarop het voorkomen van ongevallen onder de aandacht van de zeevarenden kan worden gebracht, bij voorbeeld door middel van films, aanplakbiljetten, aankondigingen en brochures;
- (d) het op zodanige wijze verspreiden van literatuur en voorlichting omtrent het voorkomen van ongevallen dat deze de zeevarenden aan boord van schepen bereiken.

(2) Degenen die belast zijn met het opstellen van teksten met betrekking tot maatregelen ter voorkoming van ongevallen en/of aanbevolen gebruiken, dienen rekening te houden met op dit gebied bestaande bepalingen of aanbevelingen, die aangenomen zijn door de belanghebbende nationale instanties of organisaties of door de bevoegde internationale scheepvaartorganisaties.

7. De lesroosters van het onderricht bedoeld in artikel 9 van het Verdrag betreffende het voorkomen van arbeidsongevallen bij zeevarenden, 1970, dienen periodiek te worden herzien en gemoderniseerd met het oog op wijzigingen in de uitrusting van schepen, alsmede met het oog op wijzigingen in de onder de bemanning heersende gebruiken, hun nationaliteit en taal, en in de arbeidsmethoden aan boord van schepen.

8. (1) De voorlichting inzake het voorkomen van ongevallen dient een permanent karakter te dragen.

(2) Deze voorlichting zou de volgende vormen kunnen aannemen:

- (a) instructieve films, „filmstrips” en „shorts”, die gebruikt kunnen worden in de vakopleidingscentra voor zeevarenden en, voor zover mogelijk, in de filmprogramma's die vertoond worden aan boord van schepen;
- (b) het aan boord van schepen aanplakken van affiches op het gebied van de veiligheid;
- (c) het in tijdschriften die door zeevarenden worden gelezen, opnemen van artikelen over de risico's die het zeemansleven met zich brengt en over maatregelen ter voorkoming van ongevallen;
- (d) speciale veiligheids campagnes, waarbij verschillende publiciteitsmedia worden aangewend om de zeevarenden onderricht te geven in het voorkomen van ongevallen en het toepassen van veiligheidsmethoden.

(3) Bij het verspreiden van deze voorlichting dient men rekening te houden met het feit dat er onder de zeevarenden aan boord van een schip dikwijls verschillen bestaan in nationaliteit, taal en gewoonten.

9. (1) Bij de tenuitvoerlegging van artikel 10 van het Verdrag betreffende het voorkomen van arbeidsongevallen bij zeevarenden,

1970, dienen de Leden goed rekening te houden met de modelreglementen en de verzamelingen van praktische richtlijnen inzake veiligheid, die door het Internationaal Arbeidsbureau zijn bekendgemaakt, alsmede met passende normen van de internationale organisaties voor normalisatie.

(2) De Leden dienen goed rekening te houden met de noodzaak tot internationale samenwerking voor het voortdurend bevorderen van maatregelen ter voorkoming van arbeidsongevallen; deze samenwerking zou de vorm kunnen aannemen van:

- (a) bilaterale of multilaterale regelingen om te komen tot uniformiteit van normen en veiligheidsinrichtingen ter voorkoming van ongevallen;
- (b) uitwisseling van gegevens omtrent de bijzondere gevaren waaraan zeevarenden blootstaan en omtrent de middelen ter voorkoming van ongevallen;
- (c) hulpverlening bij het beproeven van materiaal en bij de inspectie overeenkomstig de nationale voorschriften in het land van teboekstelling van het schip;
- (d) samenwerking op het gebied van de opstelling en de verspreiding van bepalingen, regels of handleidingen met betrekking tot het voorkomen van ongevallen;
- (e) samenwerking bij de produktie en het gebruik van opleidingsmiddelen;
- (f) gemeenschappelijke voorzieningen voor of wederzijdse hulpverlening bij de opleiding van zeevarenden op het gebied van ongevallen en op dat van veilige arbeidsmethoden.

De voorgaande tekst is de authentieke tekst van de Aanbeveling, naar behoren aangenomen door de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie in haar vijfenvijftigste zitting, welke werd gehouden te Genève en op 30 oktober 1970 voor gesloten werd verklaard.

TEN BLIJKE WAARVAN wij onze handtekeningen hebben geplaatst op de dertigste dag van de maand oktober 1970:

De Voorzitter van de Conferentie,
(w.g.) NAGENDRA SINGH

De Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau,
(w.g.) WILFRED JENKS

Uitgegeven de negende augustus 1972.
De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,
BIESHEUVEL.