



ERRATUM

**Commission paritaire pour la marine  
marchande**

**CCT n° 150725/CO/316  
du 11/01/2019**

Correction dans les deux langues :

- Le point 3 du préambule doit être corrigé comme suit : « La version anglaise de la présente convention collective de travail sera utilisée à bord et un exemplaire de la version précitée ~~sera attachée à la présente~~ **est déposé au greffe des relations collectives de travail, comme accord social des parties signataires à cette convention collective de travail.** ».
- Dans l'article 13, quatrième alinéa, la référence à l'article « 18 » doit être remplacé par « 19 ».
- Dans l'article 14, deuxième alinéa, la référence à l'article « 18 » doit être remplacé par « 19 ».
- Dans l'article 21, g), la référence à l'article « 23 » doit être remplacé par « 24 ».
- Dans l'article 24, f), iv., la référence à l'article « 17 » doit être remplacé par « 18 ».

ERRATUM

**Paritair Comité voor de koopvaardij**

**CAO nr. 150725/CO/316  
van 11/01/2019**

Verbetering in beide talen :

- Het punt 3 van de preambule moet als volgt verbeterd worden : « De Engelstalige versie van ~~onderhavige~~ **collectieve arbeidsovereenkomst** wordt aan boord gebruikt en een exemplaar van voornoemde versie wordt ~~gehecht aan onderhavige~~ **neergelegd op de griffie van de collectieve arbeidsbetrekkingen, als sociaal akkoord van de ondertekenende partijen bij deze collectieve arbeidsovereenkomst.** ».
- In artikel 13, vierde alinea moet de verwijzing naar artikel « 18 » vervangen worden door « 19 ».
- In artikel 14, tweede alinea moet de verwijzing naar artikel « 18 » vervangen worden door « 19 ».
- In artikel 21, g) moet de verwijzing naar artikel « 23 » vervangen worden door « 24 ».
- In artikel 24, f), iv. moet de verwijzing naar artikel « 17 » vervangen worden door « 18 ».

Correction du texte français :

- La première annexe doit être remplacé par l'annexe annexé.

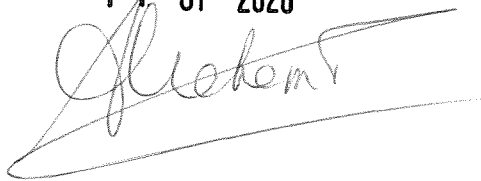
**Décision du**

Verbetering van de Franstalige tekst :

- De eerste bijlage moet vervangen worden door de bijgevoegde bijlage.

**Beslissing van**

14-01-2020

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'H. H. H.', is written over the date. The signature is stylized and cursive.

COLLECTIEVE ARBEIDSOVEREENKOMST VAN 11 JANUARI 2019 BETREFFENDE DE ARBEIDSVOORWAARDEN VAN ZEELIEDEN DIE NIET INGESCHREVEN ZIJN BIJ DE POOL VAN ZEELIEDEN ZOALS BEDOELD DOOR ARTIKEL 1 BIS, 1° VAN DE BESLUITWET VAN 7 FEBRUARI 1945 EN TEWERKGESTELD OP EEN KOOPVAARDIJSCHIP ONDER DE BELGISCHE VLAG

#### PREAMBULE – TOELICHTING:

1. Deze collectieve arbeidsovereenkomst vervangt in globo de Collectieve arbeidsovereenkomst van 3 augustus 2012 (Reg. Nr. 111884/CO/316) betreffende de arbeidsvoorwaarden voor zeelieden die niet ingeschreven zijn op de poollijst zoals bedoeld in art. 1 bis, 1° van de Besluitwet van 7 februari 1945 en die tewerkgesteld worden aan boord van koopvaardij schepen die de Belgische vlag voeren, zoals die later voor haar bijlage 1 "loonschalen" gewijzigd werd door de Collectieve arbeidsovereenkomst van 18 april 2016 (Reg. Nr. 134117/CO/316). De toelichtingen sub 2 en 3 worden hier hernomen.
2. De USD is momenteel de gebruikelijke valuta in het internationaal maritiem vervoer om de lonen van zeelieden te betalen. Aangezien onderhavige collectieve arbeidsovereenkomst zeelieden betreft die geen EU-residenten zijn, zullen de lonen en andere bezoldigingen vermeld worden in USD. Anders was bij elke koerswijziging USD vs EUR immers een co-wijziging vereist van de dan voor beide munten ont dubbelde loonschalen.

Titel VI "Arbeidsovereenkomst wegens scheepdienst aan boord van zeeschepen" van de Wet houdende diverse arbeidsbepalingen van 3 juni 2007 staat een afwijking toe van het wettig betaalmiddel in België.

3. De Engelstalige versie van onderhavige collectieve arbeidsovereenkomst wordt aan boord gebruikt en een exemplaar van voornoemde versie wordt ~~geacht aan onderhavige~~ <sup>neergelegd op de griffie van de</sup> collectieve arbeidsovereenkomst.

*collectieve arbeidsovereenkomsten, als sociaal akkoord van de ondertekenende partijen bij deze*

#### Artikel 1.

Deze collectieve arbeidsovereenkomst is van toepassing op:

- De werkgevers van de ondernemingen waarvan de activiteit tot de bevoegdheid van het paritair comité voor de koopvaardij behoort.
- De zeelieden die niet ingeschreven zijn bij de Pool van zeelieden zoals bedoeld door artikel 1 bis, 1° van de Besluitwet van 7 februari 1945 en die tewerkgesteld zijn op een koopvaardij schip onder de Belgische vlag.  
Alle woorden van het mannelijk geslacht slaan ook op hun vrouwelijke equivalenten.

#### Artikel 2.

De zeelieden waarop onderhavige collectieve arbeidsovereenkomst van toepassing is ingevolge het hierboven vermelde artikel 1 vallen onder deze overeenkomst vanaf hun aanmonstering tot op de datum van hun afmonstering en/of tot op de datum waarop het bedrijf hun loon verschuldigd zal zijn onder deze overeenkomst.

### **Artikel 3. – Duur van tewerkstelling**

1. Zeelieden worden aangeworven op basis van een arbeidsovereenkomst van bepaalde duur met een maximale duur van 7 (zeven) maanden. Hun tewerkstelling eindigt automatisch, volgens de bepalingen van onderhavige overeenkomst, in de eerste haven waar het schip aankomt na het einde van die periode of na het einde van elke andere in de individuele arbeidsovereenkomst vastgelegde periode (reisovereenkomst).
2. Na afloop van de contractuele periode kan de overeenkomst beëindigd worden door de reder of de zeevarende in elke haven met redelijke repatriëringmogelijkheden. In beide gevallen wordt de zeevarende gerepatriëerd ten laste van de reder, inclusief persoonlijke bagage tot 50 kg. Indien de reder of de zeevarende de arbeidsovereenkomst wenst te beëindigen onder deze voorwaarden, dan moet de betrokkene voor zover mogelijk een vooropzeg van 2 weken geven aan de andere partij.

### **Artikel 4. – Loon**

Het woord loon verwijst naar het bruto loon dat overeenkomt met het netto loon na aftrek van belastingen en bijdragen aan de sociale zekerheid, zoals vermeld in Bijlage 1 van onderhavige overeenkomst.

Het loon van elke zeevarende wordt in USD berekend in overeenstemming met onderhavige overeenkomst en volgens de barema's in Bijlage 1. Looninhoudingen kunnen enkel als zij wettelijk opgelegd worden zoals vermeld in onderhavige overeenkomst of als zij gebeuren met de toelating van de zeevarende zelf. De zeevarende heeft recht op de betaling van zijn netto loon na voormelde inhoudingen na het einde van zijn arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst of na zijn afmonstering. De zeevarende heeft echter wel recht op een loonvoorschot wanneer het schip voor anker ligt in een haven of in de wateren bij een haven. Het loon is maandelijks. Om een deel van een maand te berekenen vermenigvuldigt men het aantal dagen met 1/30 van het maandloon.

### **Artikel 5. – Toekenningen**

Een toekenning van tot 75% van het netto maandloon, zoals vermeld in kolom 9 of 11 (naargelang toepasbaar) van de barema's in bijlage, wordt elke maand gestort op de bankrekening van de zeevarende, tenzij het loonsaldo maandelijks betaald wordt.

### **Artikel 6. – Werkuren, overuren en veiligheidswachten**

#### **Werkuren**

De gewone werkuren bedragen 8 (acht) uren per dag, van maandag tot vrijdag, d.w.z. een totaal van 40 uren per week.

Kolom 4 van de barema's in de bijlage "Lumpsum/gewaarborgde overuren" bevat: 8 (acht) werkuren op zaterdag en 8 (acht) werkuren op zon- en feestdagen.

Overdag werkende personeelsleden presteren hun 8 (acht) uren werk van 6 uur 's morgens tot 6 uur 's avonds.

#### **Overuren**

Officieren: Alle officieren, behalve stagiaires en kadetten, vallen onder het systeem van de lumpsum zoals vermeld in de barema's (kolom 4) in bijlage. De lumpsum dekt ook alle uren boven 103 uren, inclusief de veiligheidswachten in de machinekamer waarop zij niet aanwezig waren.

Matrozen, kadetten en stagiairs: de gepresteerde uren boven de gewaarborgde 103 uren zullen betaald worden als overuren op basis van het tarief vermeld in kolom 5 van de barema's in bijlage. Overuren worden per half uur betaald.

#### **Artikel 7.**

Pauzes van minder dan een half uur tijdens de diensturen tellen als arbeidstijd.

#### **Artikel 8.**

Indien een feestdag valt op een zaterdag of een zondag, dan wordt de volgende werkdag behandeld alsof het een feestdag was. Ten behoeve van deze overeenkomst worden de volgende dagen beschouwd als feestdagen op zee of in een haven: 1 januari, paasmaandag, het internationaal feest van de arbeid (1 mei), Hemelvaart, pinkstermaandag, 21 juli, Maria-Hemelvaart, Allerheiligen (1 november), 11 november en kerstdag (25 december).

#### **Artikel 9.**

Er worden geen overuren betaald voor de volgende activiteiten:

- In verband met de veiligheid van het schip, de lading en de bemanning;
- In verband met het verlenen van hulp aan andere in nood zijnde schepen of personen;
- In verband met brandweer, sloep- en alle gelijkaardige oefeningen, die door de internationale conventies zijn voorgeschreven;
- In verband met het aflossen van de wachten;
- In verband met de milieubescherming en de oefeningen hiervoor.

#### **Artikel 10.**

Noch de zeevarenden, noch enige ander person aan boord in vaste of tijdelijke dienst bij het bedrijf zal vracht behandelen in een haven, een terminal of aan boord van een schip waar dokwerkers aangesloten bij een ITF-erkende vakbond zorgen voor de vrachtbehandeling. Indien er niet voldoende gekwalificeerde dokwerkers beschikbaar zijn, dan mag de bemanning van het schip dit werk presteren, mits voorafgaande toestemming van de ITF-dokwerkersvakbond of de bevoegde ITF-vakbonden; en ook op voorwaarde dat de individuele zeevarenden zich vrijwillig aanmelden om dergelijke werkzaamheden uit te voeren; en ook op voorwaarde dat de desbetreffende zeevarenden gekwalificeerd zijn en afdoende betaald worden voor dit werk. Ten behoeve van deze clausule kan "vrachtbehandeling" het volgende betekenen, maar niet uitsluitend: laden en lossen, vastmaken en losmaken, controleren en ontvangen.

Wanneer het schip in een haven ligt waar er een officieel sociaal conflict aan de gang is met een bij de ITF aangesloten dokwerkersvakbond, wordt er geen enkele vrachtbehandeling uitgevoerd die een invloed zou kunnen hebben op het oplossen van het sociaal conflict. Het bedrijf zal geen strafmaatregelen nemen tegen welke zeevarende dan ook die gevolg zou geven aan de acties van de vakbonden in het kader van het sociaal conflict en elke wettige daad van die aard door de zeevarende zal niet behandeld worden als contractbreuk door de zeevarende i.v.m. zijn arbeidsovereenkomst, op voorwaarde dat de daad in kwestie wettig is in het land waar die daad gesteld wordt.

Voor dergelijk werk gepresteerd tijdens de gewone werkweek, zoals gespecificeerd in artikel 6, zullen bemanningsleden overuren betaald krijgen op basis van het in Bijlage 1 genoemde tarief voor elk uur of deel van een uur dat dit soort werk gepresteerd wordt, dit bovenop het basisloon. Elk werk van die aard gepresteerd buiten de gewone werkweek zal vergoed worden op basis van het dubbele tarief voor overuren.

Elke zeevarende zal het recht hebben om wettig te handelen door geen inbreuk te plegen op een sociaal conflict waar de dokwerkers bij betrokken zijn. Dit betekent onder meer, maar niet enkel, dat men niet voorbij stakingsposten gaat en dat men gehoor geeft aan elk wettig verzoek om bepaalde plaatsen, dokken, steigers of maritieme terminals niet te betreden. De reder zal geen strafmaatregelen nemen tegen zeelieden die geen inbreuk willen doen op een sociaal conflict van de dokwerkers, noch zal enige wettige daad van zeevarenden aangemerkt worden als een contractbreuk i.v.m. de arbeidsovereenkomst.

#### **Artikel 11.**

Wachtdiensten ter zee of, indien men dit nodig acht, in een haven worden georganiseerd op basis van het driewachtenstelsel. Het zal de kapitein volledig vrij zijn om te bepalen welke zeevarenden ingedeeld worden in de wachtdiensten en welke zeevarenden eventueel dagwerk dienen te presteren.

Een tweewachtenstelsel mag ingevoerd worden, mits onderhandelingen tussen werkgevers en werknemers, wanneer de technische uitrusting van het schip niet toereikend is om voldoende bemanningsleden in te schepen voor het driewachtenstelsel.

#### **Artikel 12. – Rusttijden**

Volgens de internationale regelgeving mogen de rusttijden niet minder bedragen dan:

- 10 uren per periode van 24 uren; en
- 77 uren in elke periode van zeven dagen.

De kapitein van het schip heeft echter het recht om zeevarenden alle werkuren op te dragen die nodig zijn om te zorgen voor de veiligheid van het schip, de lading of de opvarenden, of in verband met het verlenen van hulp aan andere in nood zijnde schepen of personen op zee (Wet van 13 mei 2003 ter ratificatie van conventie nummer 180 betreffende de werktijd van zeevarenden en bemanningsleden van schepen zoals goedgekeurd in Genève op 22 oktober 1996 en het Protocol van 1996 over koopvaardij schepen (minimumnormen) goedgekeurd in Genève op 22 oktober 1996 door de Internationale Arbeidsconferentie).

#### **Artikel 13. – Medische hulp**

Zeevarenden hebben recht op de betaling, ten laste van de reder, van alle medische, chirurgische, farmaceutische en verplegingskosten die noodzakelijk zijn naar aanleiding van een ziekte of ongevallen tijdens de zeereis.

Zeevarenden die afgemonsterd werden ten gevolge van ziekte of verwondingen hebben recht op medische hulp (inclusief ziekenhuisopname) ten laste van de reder totdat de desbetreffende zeevarenden gepatrieerd zijn.

Na hun repatriëring ten gevolge van een ziekte zullen zeevarenden recht hebben op medische hulp totdat zij volledig hersteld zijn of voor een maximum van 130 dagen, in zoverre dat de zeevarende de mogelijkheid niet zou hebben om de medische kosten terugbetaald te krijgen door zijn nationaal stelsel voor sociale zekerheid.

Na hun repatriëring naar aanleiding van een letsel zullen zeevarenden recht hebben op medische hulp totdat ze volledig hersteld zijn, met een maximum van 130 dagen of totdat de betrokkenen het voorwerp uitmaken van een invaliditeitsverklaring, naargelang wat er zich eerst voordoet, in overeenstemming met artikel 18. Dit zal van toepassing zijn voor zover de zeevarende de terugbetaling van zijn medische kosten niet kan terugvorderen van zijn nationaal stelsel van sociale zekerheid. Medische kosten worden terugbetaald op voorlegging van de originele facturen.

Reders die hebben bijgedragen tot dergelijke medische, chirurgische, farmaceutische en verplegingskosten overeenkomstig dit artikel kunnen die kosten verhalen op de zeevarende of zijn rechthebbenden indien de reder bewijst dat de ziekte of het ongeval opzettelijk waren veroorzaakt door de zeevarende.

#### **Artikel 14. – Ziekte-uitkering**

Wanneer een zeevarende afgemonsterd en ontscheept wordt in een haven wegens ziekte, dan wordt zijn basisloon uitbetaald totdat hij gerepatriëerd is op kosten van de reder of tot hij zijn woonplaats of de plaats van zijn oorspronkelijke aanmonstering heeft bereikt, naargelang wat voor de zeevarende het meest praktische is. Nadien zal hij recht hebben op een ziekte-uitkering waarvan het tarief gelijkaardig zal zijn aan het bedrag van zijn basisloon, en dit terwijl hij nog ziek is, tot een maximum van 180 dagen.

Wanneer een zeevarende afgemonsterd en ontscheept wordt in een haven wegens een letsel, dan wordt zijn basisloon uitbetaald totdat hij gerepatriëerd is op kosten van de reder of tot hij zijn woonplaats of de plaats van zijn oorspronkelijke aanmonstering heeft bereikt, naargelang wat voor de zeevarende het meest praktische is. Nadien zal hij recht hebben op een ziekte-uitkering waarvan het tarief gelijkaardig zal zijn aan het bedrag van zijn basisloon (cf. Bijlage 1) zolang hij medische hulp nodig heeft, maar met een maximum van 180 dagen of tot de medische vaststelling, overeenkomstig artikel 18, van zijn blijvende invaliditeit, naargelang wat er eerst gebeurt.

De zeevarende heeft recht op de verdere uitbetaling van de ziekte-uitkering, mits voorlegging van geldige medische attesten afgeleverd door een door de Vlaggestaat erkende arts. De ziekte-uitkering wordt gestort op de bankrekening van de zeevarende na ontvangst van de originele medische attesten.

Reders die het basisloon zijn blijven betalen overeenkomstig dit artikel mogen die lonen terugvorderen van de zeevarende of zijn rechthebbenden indien de reder bewijst dat de ziekte of het ongeval opzettelijk waren veroorzaakt door de zeevarende.

#### **Artikel 15. - Moederschap**

Indien de zeevarende zwanger wordt tijdens de zeereis:

- zal zij de kapitein daarvan op de hoogte brengen onmiddellijk na de bevestiging van de zwangerschap;
- zal de reder de zeevarende, zo snel mogelijk als de omstandigheden het toelaten, repatriëren maar in elk geval niet later dan de 26e week van de zwangerschap. Indien de werkzaamheden aan boord gevaarlijk zijn in de gegeven omstandigheden, dan wordt de zeevarende gerepatriëerd vanuit de eerste aanloophaven.

#### **Artikel 16. – Betaalde vakantie**

Het vakantiegeld is opgenomen in de barema's (kolom 7). Vakantie kan enkel opgenomen worden tijdens de duur van de tewerkstelling indien de zeevarende dit wenst en indien dit de werking van het schip niet onredelijk verstoort.

#### **Artikel 17. – Overlijden in dienstverband**

Als een zeevarende overlijdt als tewerkgestelde van de reder, op de weg van en naar het schip, of als gevolg van een maritiem of gelijkaardig gevaar, zal de reder de bedragen uitbetalen die bepaald worden in Bijlage 2 van onderhavige overeenkomst. De begunstigden van die betaling zijn dan de weduwnaar/weduwe en elk kind ten laste onder de 18 jaar.

Indien de zeevarende geen weduwe nalaat, wordt het bovenvermelde bedrag aan de persoon of de entiteit betaald die bij wet gerechtigd is om de nalatenschap van de zeevarende te beheren.

Indien het overlijden het gevolg is van een opzettelijke daad van de zeevarende, dan zal het hierboven bepaalde niet gelden.

#### **Artikel 18. - Overlijden in een oorlogszone**

- a) Wanneer er ergens in de wereld oorlog uitbreekt, bepalen de sociale partners van het Paritair Comité voor de Koopvaardij, in overleg en aan de hand van internationale normen, het gebied dat tot oorlogszone wordt uitgeroepen.

De oorlogszone en de datum waarop de bepalingen van deze collectieve arbeidsovereenkomst van toepassing wordt, wordt bij beslissing goedgekeurd door het Paritair Comité voor de koopvaardij. Het Paritair Comité voor de Koopvaardij stelt bij beslissing de einddatum vast. Beide beslissingen worden neergelegd ter griffie van de Directie van de Collectieve Arbeidsbetrekkingen van de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal overleg.

- b) Onderstaande bepalingen zijn van toepassing op de door het Paritair Comité voor de Koopvaardij ingestelde oorlogszone:

- De zeevarenden zullen de mogelijkheid hebben om hun aanwerving te weigeren voor elk schip dat de oorlogszone binnenvaart.
- De zeevarenden tewerkgesteld aan boord van het schip dat de oorlogszone binnenvaart kan, op kosten van de werkgever afmonsteren. Bij eenparige beslissing van het Paritair Comité kan de afmonstering van de zeevarenden om veiligheidsredenen voor bepaalde oorlogszones niet worden toegestaan. De weigering tot afmonstering dient opgenomen te worden in de beslissing bepaald door artikel 3 van de collectieve arbeidsovereenkomst van 25 oktober 2006 tot vaststelling van sommige modaliteiten bij tewerkstelling in een oorlogszone.
- Bij overlijden van de zeevarende aan boord van een schip dat zich in een oorlogszone bevindt en die ingevolge een oorlogsdaad overlijdt, ontvangt de rechthebbende erfgenaam een eenmalige bijkomende premie ten laste van de werkgever gelijk aan de overlijdensuitkering.



- Indien de zeevarende aan boord van een schip dat zich in een oorlogszone bevindt en ingevolge een oorlogsdaad wordt verwond met een blijvende medische ongeschiktheid waardoor hij definitief ongeschikt wordt bevonden om een functie aan boord van een schip uit te oefenen, zal de werkgever een eenmalige premie betalen aan de zeevarende. Het bedrag van die premie zal gelijk zijn aan de uitkering voor blijvende invaliditeit.
- c) De premie waarvan sprake in artikel 18 b) van deze collectieve arbeidsovereenkomst wordt eveneens uitgekeerd aan de zeevarende of diens wettelijke erfgenaam indien het zeeschip het voorwerp uitmaakt van een terroristische aanslag die tot gevolg heeft dat de zeevarende overlijdt of definitief medisch ongeschikt wordt bevonden om een functie aan boord van een schip uit te voeren.

### **Artikel 19. – Invaliditeit**

Een zeevaarder die in dienstverband bij de reder letsels oploopt naar aanleiding van een ongeval, ongeacht de oorzaken daarvan of wie er schuldig aan is, met inbegrip van ongevallen op de weg van en naar het schip, zal, bovenop de ziekte-uitkering, recht hebben op een schadevergoeding overeenkomstig de bepalingen van deze collectieve arbeidsovereenkomst, op voorwaarde dat het letsel niet veroorzaakt werd door een bewezen, opzettelijke daad.

De reder, de beheerder, de manning agent en elke andere rechtspersoon wezenlijk verbonden met het schip zullen hoofdelijk aansprakelijk zijn voor de betaling van de schadevergoeding, waarvan het bedrag berekend zal worden op basis van een overeengekomen medisch verslag. Zowel de reder als de zeevarende kunnen een dergelijk verslag doen opstellen. Bij onenigheid tussen de door de werkgever aangeduide arts en de door de zeevarende aangeduide arts zullen beide partijen samen een derde arts aanduiden, waarvan de beslissing definitief en bindend zal zijn voor alle partijen. Voornoemd medisch verslag bepaalt de graad van invaliditeit. De tabel in Bijlage 4 vermeldt het vergoedingstarief.

Niet in de tabel vermelde tarieven, onder meer die onder de 10 percent, zullen pro rata berekend worden.

Een zeevarende wiens invaliditeit geacht wordt 50 percent of meer te bedragen volgens de bepalingen van zijn contract, zal voor de toepassing van dit lid beschouwd worden als blijvend ongeschikt voor elke scheepsdienst en zal derhalve recht hebben op 100 percent schadevergoeding. Daarenboven zal elke zeevarende waarvan de invaliditeitsgraad bepaald wordt op minder dan 50 percent voor de toepassing van zijn contract, maar door de bedrijfsarts formeel aangemerkt als blijvend ongeschikt voor elke scheepsdienst ook recht hebben op een schadevergoeding van 100 percent.

Elke betaling onder deze clause doet geen afbreuk aan eventuele eisen inzake schadevergoeding voor de rechtbanken, maar dergelijke betalingen zullen wel afgetrokken worden van alle toegekende schadevergoedingen.

### **Artikel 20. – Verzekeringen**

De reder voorziet in gepaste verzekeringen tegen mogelijke calamiteiten voortvloeiend uit de artikels van onderhavige collectieve arbeidsovereenkomst.

### **Artikel 21. – Repatriëring**

Zeevarenden hebben recht op repatriëring ten laste van de reder (inclusief loon), ofwel tot hun woonplaats of tot de plaats van hun oorspronkelijke aanmonstering (naar de keuze van de zeevarende):

- a) Na het einde van de contractduur, maar steeds behoudens de bepalingen van artikel 3;
- b) Bij het afmonsteren door ziekte of letsels;
- c) Wanneer de reder de zeevarende ontslaat;
- d) Na het verlies, het stilleggen of de verkoop van het schip;
- e) Bij beslaglegging op het schip (door de zeevarende of niet), op voorwaarde dat die beslaglegging op het schip al meer dan 14 dagen duurt;
- f) Als de reder zich niet gehouden heeft aan de bepalingen van de overeenkomst, heeft de zeevarende het recht om zijn uitstaande loon op te eisen en om gerepatriëerd te worden ten laste van de reder.
- g) Bij ontslag volgens artikel ~~23~~<sup>24</sup>, (b) en (c) hieronder.

De repatriëring zal voldoen aan alle redelijke comforteisen. De reder zal instaan voor de verblijfskosten van de zeevarende aan wal tot de repatriëring.

Indien het tijdens de reis blijkt dat de echtgenote, of, indien de zeevarende een vrijgezel is, een naaste van de zeevarende, aan een gevaarlijke, levensbedreigende ziekte lijdt en dat het overlijden van die persoon een reële mogelijkheid is tijdens de afwezigheid van de zeevarende in het buitenland, dan zal alles in het werk gesteld worden om de desbetreffende zeevarende zo snel mogelijk te repatriëren. Een door een bevoegde arts uitgeschreven attest zal zo snel als praktisch mogelijk voorgelegd worden aan de kapitein of de reder.

De reder mag de terugbetaling van de repatriëringskosten eisen indien de arbeidsovereenkomst beëindigd werd om disciplinaire redenen.

### **Artikel 22. – Voedsel, accommodatie, beddengoed, faciliteiten, enz.**

De reder zal het volgende ter beschikking stellen van elke zeevarende zolang hij zich aan boord bevindt:

- a) Voldoende voedsel van goede kwaliteit;
- b) Accommodatie die voldoende groot is en aan de normen voldoet;
- c) Eén matras en ten minste één kussen, drie dekens, twee lakens, één kussensloop en twee handdoeken. De lakens en handdoeken zullen minstens één maal per week door zuivere worden vervangen;
- d) Het benodigde eetgerei;
- e) Wasfaciliteiten;
- f) Recreatiefaciliteiten in overeenstemming met de relevante aanbevelingen van de IAO.

Bovendien zal de reder het kombuis voorzien van keukengerei en materiaal dat gewoonlijk gebruikt wordt om te koken. Alle in alinea's c) en d) hierboven genoemde items zullen van goede kwaliteit zijn. De accommodatie zal doorgaans in overeenstemming zijn met de in de relevante IAO conventies gestelde criteria inzake de accommodatie van de bemanning.

### **Artikel 23. - Plunje**

Bij het gedeeltelijke of totale verlies door een zeevarende van zijn plunje, of beschadiging daarvan, wat de oorzaak ook moge zijn, terwijl de zeevarende aan boord van het schip is of van en naar het schip

reist, zal de zeevarende recht hebben op een vergoeding van tot 2.500 USD door de reder. Deze vergoeding wordt niet betaald als de zeevarende niet voldoende zorg aan de dag heeft gelegd voor zijn persoonlijke spullen. Plunje waarvan de waarde groter is dan 250 USD zal enkel in aanmerking komen voor een vergoeding als de desbetreffende spullen schriftelijk aangegeven waren bij de kapitein of de reder voordat het schadegeval zich voordeed. De zeevarende zal bevestigen dat, voor zover hij het weet, de informatie die hij gegeven heeft over de verloren goederen juist en waar is. Elektronische goederen worden afgeschreven à rato van 1/3 per volledig jaar (dit is de leeftijd van het object). Alle andere goederen worden afgeschreven à rato van 1/5 per volledig jaar (dit is de leeftijd van het object).

#### **Artikel 24. – Beëindiging van het dienstverband**

- a) De zeevarende kan zijn arbeidsovereenkomst beëindigen mits een opzegperiode van 2 weken. Die opzeg wordt bekend gemaakt aan de reder of aan de kapitein, bij wijze van een schriftelijke mededeling of mondeling (in dit laatste geval dient er een getuige aanwezig te zijn) (Cf. artikels 3 en 21 hierboven).
- b) De zeevarende mag weigeren om aan boord van het schip een oorlogszone binnen te varen zoals bepaald in artikel 18 b).
- c) Zeevarenden hebben het recht om hun dienstverband te beëindigen als het schip niet meer zeewaardig bevonden wordt of beschouwd wordt als kwalitatief minderwaardig ten aanzien van IAO Conventie nummer 147 (minimumnormen voor koopvaardij schepen), aangevuld door het Protocol van 1996, en indien de reder de tekortkomingen niet rechtzet binnen een redelijke termijn.
- d) De reder heeft het recht niet om de arbeidsovereenkomst van de zeevarende op te zeggen voor het einde van de duur van het dienstverband (zoals bepaald in artikel 3), behalve in de volgende gevallen:
  - i. wanneer het schip totaal verloren gegaan is, of
  - ii. wanneer er beslag gelegd is op het schip tijdens een ononderbroken periode van ten minste één maand, of
  - iii. bij wangedrag van de zeevarende, inclusief overtreding van de regels en regelgeving inzake drugs en alcohol, wat een wettige reden is om de betrokkenen te ontslaan, op voorwaarde dat de reder, voorafgaand aan het ontslag, een schriftelijke ingebrekestelling betekend heeft aan de zeevarende, waarin het wangedrag dat aanleiding heeft gegeven tot het ontslag wordt uiteengezet. Bij ontstentenis van een dergelijke ingebrekestelling zal het gegeven ontslag ongeldig zijn en zal de zeevarende recht hebben op een schadevergoeding voor de resterende termijn van zijn dienstverband, bovenop de in alinea e) hierna bepaalde vergoeding.
- e) De zeevarende heeft recht op een vergoeding gelijk aan twee maanden basisloon bij het beëindigen van zijn dienstverband, welke de reden hiervoor ook moge zijn, behalve indien:
  - i. het dienstverband beëindigd wordt omdat de in de arbeidsovereenkomst overeengekomen duurtijd van dat dienstverband verlopen is, of
  - ii. de beëindiging het gevolg is van de hierboven vermelde ingebrekestelling; of indien de zeevarende wettig en geldig ontslagen wordt als gevolg van wangedrag door de zeevarende, inclusief overtreding van de regels en regelgeving over drugs en alcohol
  - iii. de zeevarende binnen een redelijke termijn overgeplaatst wordt naar een ander schip om er te werken voor de resterende duurtijd van het door zijn arbeidsovereenkomst bepaalde dienstverband;
  - iv. de resterende duurtijd van het dienstverband zoals bepaald door de arbeidsovereenkomst van de zeevarende minder dan 2 maanden bedraagt. In dat geval wordt het basisloon voor die resterende contractuele duurtijd betaald.

- f) Ten behoeve van onderhavige overeenkomst zal een weigering door een zeevarende van een bevel om met het schip te varen niet beschouwd worden als wangedrag in hoofde van de zeevarende, indien:
- i. het schip niet zeewaardig is, of
  - ii. het onwettig zou zijn, voor welke reden dan ook, om met het schip te varen;
  - iii. de zeevarende een schrijven gericht heeft aan de reder om grieven te uiten over de implementatie van onderhavige overeenkomst; of
  - iv. de zeevarende weigert om een oorlogszone binnen te varen zoals bepaald in artikel 17.48.

#### **Artikel 25. – Lidmaatschap en vertegenwoordiging van zeevarenden**

- a) De reder erkent het recht van zeevarenden om deel te nemen aan vakbondsactiviteiten en om bescherming te genieten tegen daden van discriminatie tegen vakbonden zoals bepaald door IAO Conventies 87 en 98.
- b) De reder erkent het recht van de vakbonden om een vakbondsafgevaardigde aan te stellen verkozen onder en door de bemanning. Deze afgevaardigden kunnen niet ontslagen worden of het voorwerp uitmaken van tuchtmaatregelen, tenzij de vakbond hierover tijdig voorafgaandelijk ingelicht is en er genoeg tijd is om te voorzien in een degelijke vertegenwoordiging aan wal.

#### **Artikel 26. – Contractbreuk**

Elk geschil en/of niet-naleving van de overeenkomst tussen de zeevarende en de reder zal geregeld worden in onderling overleg tussen de partijen die onderhavige overeenkomst ondertekend hebben, d.w.z. de vakbonden en de reder, voordat er gerechtelijke stappen gezet worden. Indien de partijen er niet in slagen om tot een akkoord te komen, dan zal de Belgische wet van toepassing zijn en zullen de Belgische rechtbanken bevoegd zijn.

#### **Artikel 27. – Wijziging van de overeenkomst**

De voorwaarden van onderhavige overeenkomst worden geregeld herbekeken door de vakbonden. Indien de vakbonden en de reder onderling overeenkomen om bepaalde wijzigingen en/of toevoegingen aan te brengen in de overeenkomst, dan moeten dergelijke wijzigingen en toevoegingen schriftelijk overeengekomen en ondertekend zijn door de partijen.

#### **Artikel 28. - Gelijkheid**

Elke zeevarende heeft het recht om te werken, te leren en te leven in een omgeving vrij van elke pesterij of intimidatie, ongeacht of dergelijke daden te maken hebben met gender, ras of andere beweegredenen.

#### **Artikel 29. – Overdrachten en het afstaan van rechten**

De reder verbindt zich ertoe om welke zeevarende dan ook niet te vragen of te verzoeken om een document te ondertekenen waarbij de zeevarende bij wijze van overdracht of afstand van rechten erin toestemt of belooft dat hij wijzigingen aan de voorwaarden van onderhavige overeenkomst zal aanvaarden of dat hij enig loon (inclusief achterstallig loon) of andere bezoldigingen die hem verschuldigd zijn of zullen worden zal teruggeven aan de reder, diens medewerkers of agenten.

### **Artikel 30. – Overeenkomsten**

Het is de zeevarende niet toegestaan om enige koopwaar voor eigen rekening aan boord te nemen zonder de toestemming van de reder. De zeevarende is aansprakelijk voor elke schadevergoeding, boete en andere strafmaatregel die zou opgelegd worden naar aanleiding van een dergelijke inscheping. De kapitein heeft het recht om alle koopwaar van die aard weg te gooien.

Het is de zeevarende niet toegestaan om alcoholische dranken aan boord te brengen zonder toestemming van de kapitein of de reder. Dit is ook van toepassing wanneer het gaat om goederen voor eigen rekening en persoonlijk verbruik. De zeevarende is aansprakelijk voor alle mogelijke gevolgen, inclusief schadevergoeding, boetes en andere strafmaatregelen die het gevolg zouden zijn van de inscheping en het bezit van dergelijke goederen. De zeevarende is verantwoordelijk voor alle gevolgen van een valse verklaring.

De zeevarende erkent en zal gevolg geven aan het beleid van de reder inzake drugs en alcohol (cf. Bijlage 3). Elke inbreuk op dit beleid kan aanleiding geven tot de onmiddellijke verbreking van de arbeidsovereenkomst zonder enige vergoeding.

De zeevarende is verantwoordelijk voor de goederen die hem toevertrouwd werden door de reder. Bij een opzettelijke vernieling of beschadiging van die goederen zal de zeevarende hiervoor aansprakelijk zijn en de reder dienen te vergoeden.

De zeevarende is verantwoordelijk voor het meebrengen van alle noodzakelijke documenten bij inscheping en om de originele exemplaren van die documenten voor te leggen aan de kapitein, onder meer de relevante STCW certificatie (degelijk goedgekeurd), het zeemansboek, het vaccinatieboek, de medische geschiktheidsverklaring, het internationaal paspoort, de reis- of bedrijfsdocumenten en andere mogelijks relevante documenten.

### **Artikel 31. – Duurtijd, inwerkingtreding en vervangingsclausule**

Deze overeenkomst, aangegaan voor een onbepaalde duur, treedt in voege op 1 januari 2019.

Elke ondertekenaar heeft het recht om de overeenkomst te beëindigen, mits een opzeg van 6 maanden gericht aan de voorzitter van het Paritair Comité voor de koopvaardij.

Deze collectieve arbeidsovereenkomst vervangt de Collectieve arbeidsovereenkomst van 3 augustus 2012 (Reg. Nr. 111884/CO/316) betreffende de arbeidsvoorwaarden voor zeelieden die niet ingeschreven zijn op de poollijst zoals bedoeld in art. 1 bis, 1° van de Besluitwet van 7 februari 1945 en die tewerkgesteld worden aan boord van koopvaardij schepen die de Belgische vlag voeren, zoals die later voor haar bijlage 1 "loonschalen" gewijzigd werd door de Collectieve arbeidsovereenkomst van 18 april 2016 (Reg. Nr. 134117/CO/316).

BIJLAGE 1  
2019

BAREMA'S

Bijlage 1 aan de Collectieve arbeidsovereenkomst van 11 januari 2019 betreffende de arbeidsvoorwaarden voor zeelieden die niet ingeschreven zijn op de Poolijst zoals bedoeld in artikel 1 bis, 1° van de besluitwet van 7 februari 1945, en die tewerkgesteld worden aan boord van koopvaardijsschepen die de belgische vlag voeren.

IN VOEGE VANAF 1.1.2019 (US \$)												
Rang	Dif. Factor	Maandelijks basisloon	Overuren		Loon pl/ overuur	Uurloon	Kompensatie verlof en feestdagen	verlof	Maandloon	Tanker	Maandloon	Voeding en
			Lumpsum	gewaarborde overuren						bonus	tanker	logies
1	2	3	4		5	6	7	8	9	10	11	12
1 Kapitein	3,369	2084	1551		15,06	12,05	120,46	347	413	674	4,777	96
2 1e off	2,175	1345	1001		9,72	7,77	77,75	224	2648	435	3,083	96
3 2e off	1,742	1177	802		7,78	6,23	62,25	180	2120	348	2,469	96
4 3e off	1,498	926	689		6,69	5,35	53,53	154	1923	300	2,123	96
5 4e off	1,3	804	598		5,81	4,65	46,47	134	1683	260	1,843	96
6 Asp off	1,05	649		483	4,69	3,75	37,51	108	1278	210	1,488	96
7 Kadet	0,36	223		158	1,61	1,29	12,89	37	439	0	439	96
8 1e wtk	3,062	1894	1410		13,68	10,95	109,48	316	3729	612	4,341	96
9 2e wtk	2,175	1345	1001		9,72	7,77	77,75	224	2648	435	3,083	96
10 3e wtk	1,742	1177	802		7,78	6,23	62,25	180	2120	348	2,469	96
11 4e wtk	1,498	926	689		6,69	5,35	53,53	154	1923	300	2,123	96
12 5e wtk	1,3	804	598		5,81	4,65	46,47	134	1683	260	1,843	96
13 Asp wtk	1,05	649		483	4,69	3,75	37,51	108	1278	210	1,488	96
14 Kadet	0,36	223		158	1,61	1,29	12,89	37	439	0	439	96
15 elektrischeker	1,742	1177	802		7,78	6,23	62,25	180	2120	348	2,469	96
16 bootsman	1,117	691		514	4,99	3,99	39,94	115	1360	223	1,584	96
17 Motorman	1,117	691		514	4,99	3,99	39,94	115	1360	223	1,584	96
18 fitter	1,117	691		514	4,99	3,99	39,94	115	1360	223	1,584	96
19 pompman	1,117	691		514	4,99	3,99	39,94	115	1360	223	1,584	96
20 chef kok	1,117	691		514	4,99	3,99	39,94	115	1360	223	1,584	96
21 A/B	1	618		460	4,47	3,57	35,72	103	1217	200	1,417	96
22 Olleman	1	618		460	4,47	3,57	35,72	103	1217	200	1,417	96
23 steward	1	618		460	4,47	3,57	35,72	103	1217	200	1,417	96
24 2e kok	0,99	612		455	4,42	3,54	35,38	102	1205	198	1,403	96
25 steward	0,99	612		455	4,42	3,54	35,38	102	1205	198	1,403	96
26 OS	0,98	606		451	4,38	3,50	35,03	101	1193	196	1,389	96
27 wiper	0,98	606		451	4,38	3,50	35,03	101	1193	196	1,389	96
28 dekjongen	0,98	606		451	4,38	3,50	35,03	101	1193	196	1,389	96

## BIJLAGE 2

### SCHEMA VAN UITKERINGEN

Artikel 16.

Vergoeding bij overlijden:

- (i) Naaste familie –104 866 USD
- (ii) Voor elk kind ten laste jonger dan 18 jaar –20 974 USD (met een maximum van 4 kinderen)

**BIJLAGE 3**

**VERKLARING TEGEN HET GEBRUIK VAN DRUGS EN ALCOHOL**

Ik, ....., een zeevarende met een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van ....., gesloten met ....., reder, verklaar bij deze,

- A. Dat ik geen gewoontegebruiker ben van drugs, behalve van door een erkende arts gebeurlijk voorgeschreven medicatie.

Een geschiedenis van het gebruik van dergelijke drugs of medicatie, indien van toepassing, werd door mij verklaard tijdens het medisch onderzoek voorafgaand aan mijn indiensttreding.

- B. Ik zal geen drugs of medicatie gebruiken terwijl ik tewerkgesteld ben aan boord, tenzij op voorschrift van de scheepsarts of van een door de kapitein of zijn vertegenwoordigers aangestelde arts.
- C. Ik zal mij niet verzetten tegen steekproefsgewijze controles betreffende drugsgebruik, alcoholmisbruik, welke door de kapitein bevolen worden in het kader van het drugs- en alcoholbeleid van het bedrijf.
- D. Ik ben volledig op de hoogte van het drugs- en alcoholbeleid van het bedrijf en ik verbindt mij ertoe om deze na te leven.
- E. Ik ben het ermee eens dat het bezit, het gebruik en het smokkelen van drugs een schending uitmaakt van het drugs- en alcoholbeleid van het bedrijf en dat dit een wettige reden is om mijn arbeidsovereenkomst te beëindigen, waarbij de repatriëring te mijnen laste valt.

Ik zal volledig meewerken met het U.S. Drug Enforcement Agency wat betreft de toepassing van de bepalingen uiteengezet in de "Sea Carrier Security Manual".

De verklaring hierboven werd door mij afgelegd zonder enige druk en volledig uit vrije wil, vandaag, op

Datum: .....

Plaats: .....

Handtekening: .....



BIJLAGE 4

INVALIDITEITSGRAAD VERGOEDING IN USD

%	Matrozen	Officieren
100	80 000	120 000
75	60 000	90 000
60	48 000	72 000
50	40 000	60 000
40	32 000	48 000
30	24 000	36 000
20	16 000	24 000
10	8 000	12 000

Invaliditeitsgraad	Vergoeding		
	Matrozen	Lagere officieren	Stafofficieren
Percentage (%)			
100	104 866	139 820	174 775
75	78 649	104 866	131 081
60	62 919	83 892	104 866
50	52 433	69 911	87 388
40	41 946	55 929	69 911
30	31 460	41 946	52 433
20	20 974	27 964	34 957
10	10 487	13 983	17 478

CONVENTION COLLECTIVE DE TRAVAIL DU 11 JANVIER 2019 RELATIVE AUX CONDITIONS DE TRAVAIL  
DES MARINS NON INSCRITS AU POOL VISÉ À L'ARTICLE 1 BIS, 1° DE L'ARRÊTÉ-LOI DU 7 FÉVRIER 1945,  
ET OCCUPÉS À BORD DE NAVIRES MARCHANDS BATTANT PAVILLON BELGE

**PRÉAMBULE - EXPOSÉ**

1. La présente convention collective de travail remplace in globo la convention collective de travail du 3 août 2012 (n° d'enregistrement 111884/CO/316) relative aux conditions de travail des marins non inscrits au pool visé à l'article 1 bis, 1° de l'arrêté-loi du 7 février 1945, et occupés à bord de navires marchands battant pavillon belge, telle que modifiée ultérieurement pour son annexe 1 "Barèmes" par la convention collective de travail du 18 avril 2016 (n° d'enregistrement 134117/CO/316). Les explications sous 2 et 3 sont reprises ici.
2. La monnaie utilisée actuellement dans le domaine maritime international pour le paiement du salaire des marins est le dollar américain (USD). Étant donné que la présente convention collective de travail est conclue pour des marins résidant hors UE, les salaires et autres indemnités sont exprimés en USD. Sinon, à chaque variation du cours de l'USD ou de l'EUR, une modification de CCT serait requise par rapport aux barèmes en deux devises.

Le Titre VI "*Contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer*" de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail prévoit la possibilité de déroger à la monnaie ayant cours légal en Belgique.

3. La version anglaise de la présente convention collective de travail sera utilisée à bord et un exemplaire de la version précitée ~~sera attachée à la présente~~ convention collective de travail. *est déposé au greffe des relations collectives de travail, comme accord social des parties signataires à cette*

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

La présente convention collective de travail s'applique aux:

- employeurs des entreprises dont l'activité ressortit à la compétence de la commission paritaire pour la marine marchande;
- marins non inscrits au pool visé à l'article 1 bis, 1° de l'arrêté-loi du 7 février 1945, et occupés à bord de navires marchands battant pavillon belge.  
Tous les titres masculins englobent leur équivalent féminin.

**Article 2.**

Les marins auxquels s'applique la présente convention collective de travail, conformément à l'article 1<sup>er</sup> ci-dessus, relèvent de la présente convention à compter de la date de leur engagement jusqu'à la date de leur débarquement et/ou la date à laquelle le salaire est dû par l'employeur en vertu de la présente convention.

**Article 3. – Durée de l'emploi**

1. Les marins sont engagés sous contrat de travail à durée déterminée, avec un maximum de 7 (sept) mois. L'emploi prend automatiquement fin, selon les conditions de la présente convention, à l'arrivée du navire dans le premier port après la fin de cette période ou de toute

autre durée fixée dans le contrat de travail individuel de l'intéressé (contrat d'engagement maritime).

2. À l'issue du terme contractuel, il peut être mis fin au contrat, soit par l'armateur, soit par le marin, dans tout port disposant de facilités de rapatriement raisonnables. Dans les deux cas, le marin est rapatrié aux frais de l'armateur, y compris ses bagages personnels, d'un maximum de 50 kg. Si l'armateur ou le marin souhaite mettre fin au contrat de travail dans ces conditions, il donnera un préavis de deux semaines, pour autant que ce soit possible en pratique.

#### **Article 4. – Salaire**

Le terme "salaire" se réfère au salaire brut, à savoir le salaire net et les impôts et charges sociales dus, tels que définis à l'annexe 1 de la présente convention.

Le salaire de chaque marin est calculé en USD, comme défini dans la présente convention, et sur la base des barèmes fixés à l'annexe 1. Les prélèvements sur ce salaire ne peuvent concerner que les retenues légales, comme déterminé dans la présente convention, ou si le marin a donné son assentiment quant à la retenue d'un certain montant. Le marin a droit au paiement de son salaire net après les retenues susdites lorsque son contrat d'engagement maritime prend fin ou lors de son débarquement. Le marin a toutefois droit à une avance sur salaire lorsque le navire est à l'ancre, dans un port ou en zone portuaire. Le salaire est payé sur base mensuelle. Pour le calcul des fractions mensuelles, le nombre de jours est multiplié par 1/30<sup>e</sup> de salaire mensuel.

#### **Article 5. – Versements**

Un versement pouvant aller jusqu'à 75% du salaire mensuel net, comme défini à la colonne 9 ou 11 (telle qu'applicable) des barèmes en annexe, est effectué sur le compte bancaire du marin chaque mois, sauf si le salaire est versé mensuellement en une seule fois.

#### **Article 6. – Heures de service, heures supplémentaires et quarts de sécurité**

##### Heures de service

Du lundi au vendredi, 8 (huit) heures de service ordinaire seront prestées quotidiennement, ce qui représente donc un total de 40 heures par semaine.

La colonne 4 des barèmes en annexe "Lumpsum/heures supplémentaires garanties" inclut: 8 (huit) heures de travail le samedi et 8 (huit) heures de travail le dimanche et les jours fériés.

Pour les travailleurs de jour, les 8 (huit) heures de travail sont prestées entre 6h et 18h.

##### Heures supplémentaires

Officiers: Tous les officiers, sauf les stagiaires et les cadets, ressortissent au système de lumpsum, comme défini dans les barèmes joints en annexe (colonne 4). Le lumpsum englobe également toutes les heures au-delà des 103 heures, y compris les quarts de sécurité non assistés dans la salle des machines.

Matelots, cadets et stagiaires: les heures prestées au-delà des 103 heures garanties sont payées comme heures supplémentaires au tarif fixé à la colonne 5 des barèmes joints en annexe. Les heures supplémentaires sont payées par demi-heure.

#### **Article 7.**

Toute interruption de travail de moins d'une demi-heure pendant les heures de service est considérée comme temps de travail.

#### **Article 8.**

Lorsqu'un jour férié tombe un samedi ou un dimanche, le premier jour de travail suivant est considéré comme un jour férié. Pour la présente convention, les jours suivants sont considérés comme jours fériés en mer ou au port: 1<sup>er</sup> janvier, lundi de Pâques, Fête du Travail (1<sup>er</sup> mai), Ascension, lundi de Pentecôte, 21 juillet, Assomption, Toussaint (1<sup>er</sup> novembre), 11 novembre et Noël (25 décembre).

#### **Article 9.**

Les activités suivantes ne donnent pas lieu au paiement d'heures supplémentaires:

- les activités en rapport avec la sécurité du navire, de la cargaison ou de l'équipage;
- les activités en vue de porter secours à d'autres navires ou à des personnes en détresse;
- les activités en relation avec les exercices et/ou formations concernant l'incendie, l'évacuation du navire et autres, comme prévu par les conventions internationales;
- les activités relatives à la passation de quart;
- les activités en rapport avec la protection de l'environnement ou les exercices y afférents.

#### **Article 10.**

Ni les marins, ni une autre personne à bord en service fixe ou temporaire auprès de l'entreprise ne s'occuperont du fret dans un port, un terminal ou à bord d'un navire où des dockers affiliés à un syndicat reconnu par l'ITF s'occupent du traitement du fret. S'il n'y a pas suffisamment de dockers qualifiés disponibles, l'équipage du navire peut alors prester ce travail, moyennant autorisation préalable du syndicat des dockers de l'ITF ou des syndicats compétents de l'ITF, et à la condition que les marins individuels se proposent volontairement pour exécuter de telles tâches, et à la condition que les marins concernés soient qualifiés et payés de manière suffisante pour ce travail. Pour la présente clause, le "traitement de fret" peut avoir la signification suivante, mais non exclusive: charger et décharger, attacher et détacher, contrôler et recevoir.

Lorsque le navire se trouve dans un port où un conflit social officiel est en cours avec un syndicat de dockers affilié à l'ITF, aucun traitement de fret n'est exécuté qui pourrait avoir une influence sur la résolution du conflit social. L'entreprise ne prendra aucune sanction à l'encontre des marins qui participeraient aux actions des syndicats dans le cadre du conflit social et ne considérera aucun acte légal de cette nature entrepris par le marin comme une rupture du contrat de travail du marin, à la condition que l'acte en question soit légal dans le pays où il est posé.

Les marins qui effectuent de telles activités durant leur semaine de travail normale, comme spécifié à l'article 6, sont rémunérés pour chaque heure ou partie d'heure travaillée, sur la base du tarif repris à l'annexe 1 et ce, en plus du salaire de base. Tout travail de ce type presté en dehors de la semaine de travail normale sera rémunéré sur la base du double tarif pour heures supplémentaires.

Tout marin aura le droit d'agir comme de droit en cas de conflit social impliquant les dockers, en ce compris, mais pas exclusivement, en respectant les piquets de grève ou en donnant suite à des

demandes licites de ne pas pénétrer dans certaines installations, sur certains docks, échafaudages ou terminaux. L'armateur ne prendra aucune sanction à l'encontre des marins qui respectent la grève des dockers et ne considérera aucun acte légal de cette nature entrepris par le marin, comme une rupture du contrat de travail du marin.

#### **Article 11.**

Les quarts en mer ou, si nécessaire, dans le port, sont organisés sur la base d'un système de trois quarts. Il appartient au capitaine de décider quels marins il affecte aux quarts et quels marins doivent éventuellement effectuer un travail journalier.

Moyennant négociations entre employeurs et travailleurs, un système de deux quarts peut être instauré pour les navires dont l'équipement technique ne justifie pas l'embarquement d'un nombre suffisant de membres d'équipage que pour appliquer un système de trois quarts.

#### **Article 12. – Temps de repos**

En vertu de la réglementation internationale, les temps de repos ne peuvent être inférieurs à:

- 10 heures par période de 24 heures, et
- 77 heures par période de sept jours.

Toutefois, le capitaine a le droit de faire prester à un marin les heures de travail nécessaires à la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison, ou afin de porter secours à des navires ou personnes en difficulté en mer (loi du 13 mai 2003 portant assentiment à la Convention n° 180 concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, adoptée à Genève le 22 octobre 1996 et au Protocole de 1996 relatif à la Convention sur la marine marchande (normes minima), adopté par la Conférence internationale du travail à Genève le 22 octobre 1996.

#### **Article 13. – Soins médicaux**

Le marin a droit, à la charge de l'armateur, au paiement des soins médicaux, chirurgicaux, pharmaceutiques et infirmiers nécessaires en cas de maladie ou d'accident survenu durant le voyage en mer.

Les marins débarqués pour cause de maladie ou de blessure ont droit à une assistance médicale (hospitalisation comprise) aux frais de l'armateur et, ce, jusqu'au rapatriement.

Après rapatriement pour cause de maladie, les marins ont droit aux soins médicaux jusqu'à ce qu'ils soient complètement rétablis ou pour un maximum de 130 jours, pour autant que le marin en question ne puisse pas obtenir remboursement des frais médicaux par le biais de son système national de sécurité sociale.

Après rapatriement pour cause de blessure, les marins ont droit aux soins médicaux jusqu'à ce qu'ils soient complètement rétablis, avec un maximum de 130 jours ou, conformément à l'article 18, jusqu'à ce qu'il soit reconnu en incapacité de travail, si c'est le cas avant expiration du délai des 130 jours. Le droit existe pour autant que le marin en question ne puisse pas obtenir remboursement des frais médicaux par le biais de son système national de sécurité sociale. Les frais médicaux sont indemnisés sur présentation de l'original des factures.

L'armateur qui, sur la base du présent article, a participé aux frais médicaux, chirurgicaux, pharmaceutiques et infirmiers, peut les réclamer au marin ou à ses ayants droit s'il s'avère que la maladie ou l'accident est imputable à une faute grave volontaire du marin.

#### **Article 14. – Indemnité de maladie**

Lorsqu'un marin est débarqué dans un port pour cause de maladie, son salaire de base lui est payé jusqu'à son rapatriement, aux frais de l'armateur, ou jusqu'à ce qu'il ait rejoint son domicile ou le lieu d'embarquement initial, selon le souhait du marin. Le marin a ensuite droit à une indemnité de maladie égale à son salaire de base pour la durée de sa maladie, avec un maximum de 180 jours.

Lorsqu'un marin est débarqué dans un port pour cause de blessure, son salaire de base lui est payé jusqu'à son rapatriement, aux frais de l'armateur, ou jusqu'à ce qu'il ait rejoint son domicile ou le lieu d'embarquement initial, selon le souhait du marin. Le marin a ensuite droit à une indemnité de maladie égale à son salaire de base (voir annexe 1) pour la durée de ses soins médicaux avec un maximum de 180 jours ou, conformément à l'article 18, jusqu'à ce qu'il soit reconnu en invalidité permanente, si c'est le cas avant expiration du délai des 180 jours.

Le marin a droit à une indemnité de maladie s'il présente les attestations médicales requises, établies par un médecin agréé par l'État du pavillon. L'indemnité est versée sur le compte bancaire du marin après réception de l'original des attestations médicales.

L'armateur qui, sur la base du présent article, a continué à payer le salaire de base, peut le réclamer au marin ou à ses ayants droit s'il s'avère que la maladie ou l'accident est imputable à une faute grave volontaire du marin.

#### **Article 15. - Maternité**

En cas de grossesse durant le voyage en mer:

- l'intéressée doit en informer immédiatement le capitaine dès le moment où la grossesse est confirmée;
- l'armateur devra rapatrier l'intéressée aussi rapidement que possible, mais en aucun cas après la 26<sup>e</sup> semaine de grossesse. Lorsque les circonstances des opérations de marine sont dangereuses, l'intéressée sera rapatriée dès le premier port d'escale.

#### **Article 16. - Congé payé**

Le pécule de vacances est inclus dans les barèmes (colonne 7). Les jours de vacances peuvent être pris exclusivement pendant la durée de l'emploi si le marin le souhaite et si cela ne perturbe pas trop le travail à bord.

#### **Article 17. - Décès en service**

En cas de décès du marin pendant la durée de son occupation pour l'armateur, sur le chemin vers le navire ou en revenant de celui-ci, ou à la suite d'un péril marin ou assimilé, l'armateur versera les indemnités visées à l'annexe 2 à la présente convention collective de travail, à la veuve/au veuf et à chaque enfant à charge de moins de 18 ans.

Si le marin ne laisse pas de veuf/veuve, le montant sera versé à la personne ou à l'instance compétente pour la gestion de l'héritage du marin.

Si le décès est imputable à une faute grave volontaire du marin, le présent article n'est pas d'application.

#### **Article 18. - Décès en zone de guerre**

- a) Si une guerre éclate quelque part dans le monde, les partenaires sociaux de la Commission paritaire pour la marine marchande définissent, de commun accord et sur la base de normes internationales, la zone qui sera déclarée zone de guerre.

La zone de guerre et la date à laquelle les dispositions de la présente convention collective de travail sont applicables, sont approuvées par décision de la Commission paritaire pour la marine marchande. La commission paritaire en fixe la date de fin par décision. Les deux décisions sont déposées au Greffe de la Direction générale Relations collectives de Travail du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale.

- b) Les dispositions suivantes sont applicables à la zone de guerre déterminée par la Commission paritaire pour la marine marchande:
- les marins auront la possibilité de refuser leur embauche pour tout navire qui pénètre en zone de guerre;
  - les marins occupés à bord sur le navire qui pénètre la zone de guerre peuvent débarquer aux frais de l'employeur; sur décision unanime de la commission paritaire, le débarquement des marins à l'approche de certaines zones de guerre peut être refusé pour raisons de sécurité. Le refus de débarquement doit être mentionné dans la décision visée à l'article 3 de la convention collective de travail du 25 octobre 2006 fixant certaines modalités en cas d'emploi en zone de guerre.
  - En cas de décès d'un marin à bord d'un navire se trouvant en zone de guerre, consécutif à un acte de guerre, l'héritier ayant droit bénéficie d'une prime unique supplémentaire à charge de l'employeur, d'un montant équivalent à la prime de décès.
  - Si le marin à bord d'un navire se trouvant dans une zone de guerre est blessé par suite d'un acte de guerre et que cette blessure entraîne une inaptitude médicale permanente qui le rend définitivement incapable d'exercer une mission à bord d'un navire, l'employeur versera au marin une prime unique d'un montant équivalent à la prime pour invalidité permanente.
- c) La prime dont question à l'article 18 b) de la présente convention collective de travail est également versée au marin ou à l'héritier ayant droit de celui-ci si le navire fait l'objet d'un attentat terroriste entraînant le décès du marin ou son incapacité médicale définitive à exercer une mission à bord d'un navire.

#### **Article 19. – Invalidité**

Un marin blessé suite à un accident pendant la durée de son occupation pour l'armateur, quelle qu'en soit la cause et quel qu'en soit le responsable, y compris si l'accident survient sur le chemin du navire ou en revenant de celui-ci, perçoit, en plus de son indemnité de maladie, une indemnité conforme aux

dispositions de la présente convention collective de travail, à condition que les blessures ne résultent pas d'actes volontaires.

L'armateur, l'agent d'équipage et toute autre personne morale entretenant un lien substantiel avec le navire sont solidairement responsables du paiement de l'indemnité, laquelle est calculée sur la base d'un rapport médical. Tant l'armateur que le marin ont la possibilité de faire établir un tel rapport. En cas de désaccord entre le rapport médical demandé par l'employeur et celui demandé par le marin, un troisième médecin sera désigné, en accord avec les deux parties. La décision de ce troisième médecin sera définitive et contraignante pour les deux parties. Le rapport médical détermine le niveau d'invalidité. Le tableau en annexe 4 définit les montants des indemnités.

Pour tous les pourcentages non mentionnés dans ce tableau, y compris ceux inférieurs à 10%, les indemnités sont calculées au prorata.

Lorsque l'invalidité d'un marin est évaluée à 50% ou plus sur la base de son contrat, l'intéressé sera considéré, aux termes du présent alinéa, comme en état d'incapacité permanente pour un engagement maritime, quelle que soit la fonction, ce qui donnera lieu à l'octroi d'une indemnité à 100%. Par ailleurs, si l'invalidité du marin est inférieure à 50% sur la base de son contrat, mais que le médecin d'entreprise estime que l'intéressé est en état d'incapacité permanente pour un engagement maritime, quelle que soit la fonction, le marin percevra l'indemnité à 100%.

Les paiements effectués dans le cadre de la présente clause n'empêchent pas le dépôt de réclamations juridiques de dommages et intérêts. Les montants perçus seront déduits des dommages et intérêts éventuellement accordés.

#### **Article 20. - Assurances**

L'armateur contractera une assurance adéquate afin de se couvrir contre d'éventuelles calamités découlant des articles de la présente convention collective de travail.

#### **Article 21. - Rapatriement**

Un marin a droit au rapatriement aux frais de l'armateur (salaire compris) soit à son domicile, soit au lieu d'embarquement initial (au choix du marin):

- a) À l'issue de la durée contractuelle, mais toujours en exécution des dispositions de l'article 3;
- b) En cas de débarquement suite à une maladie ou à une blessure;
- c) En cas de licenciement par l'armateur;
- d) En cas de perte, d'immobilisation ou de vente du navire;
- e) Si le navire est placé sous embargo (du fait ou non d'un marin) à condition que le navire ait été bloqué plus de 14 jours;
- f) Si l'armateur ne respecte pas les dispositions de la convention, le marin a droit au paiement du salaire restant dû et au rapatriement aux frais de l'armateur;
- g) En cas de démission comme visé à l'article ~~23~~, (b) et (c) ci-dessous.

24

Le rapatriement répondra à toutes les conditions raisonnables de confort. L'armateur prendra à sa charge les frais de séjour du marin à quai jusqu'à son rapatriement.

Lorsque, pendant la durée de service, le conjoint du marin ou, s'il est célibataire, un parent est gravement malade et que des craintes pèsent sur sa survie alors que le marin se trouve à l'étranger,



tout sera mis en œuvre pour permettre un rapatriement aussi rapide que possible du marin. Des preuves écrites établies par un médecin compétent seront fournies au capitaine ou à l'armateur aussi rapidement que possible.

L'armateur peut réclamer les frais de rapatriement du marin s'il a été mis fin au contrat de travail pour raisons disciplinaires.

**Article 22. – Nourriture, logis, literies, commodités, etc.**

L'armateur mettra les effets suivants à disposition de chaque marin en service à bord:

- a) De la nourriture en suffisance et de bonne qualité;
- b) Un logis de taille et équipement suffisants;
- c) Un matelas et au moins un coussin, trois couvertures, 2 draps de lit, une taie et 2 serviettes de toilette. Les draps et serviettes seront changés au moins une fois par semaine;
- d) De la vaisselle et des couverts en suffisance;
- e) Une buanderie;
- f) Des équipements de loisirs, conformément aux dispositions pertinentes de l'OIT.

En outre, l'armateur équipera la coquerie d'ustensiles de cuisine et du matériel habituellement utilisé pour cuisiner. Les éléments cités en c) et d) seront de bonne qualité. Les logis répondront aux critères posés par l'OIT en matière de logement de l'équipage.

**Article 23. - Équipement**

En cas de perte ou détérioration partielle ou totale de son équipement, quelle qu'en soit la raison, survenant lorsque le marin se trouve à bord du navire ou sur le chemin menant au navire ou en revenant, le marin a droit à une indemnisation de la part de l'armateur. Cette indemnisation atteindra un montant maximum de 2.500 USD. Aucun dédommagement ne sera accordé si le marin a négligé de prendre soin normalement de ses effets personnels. Les biens d'une valeur supérieure à 250 USD ne donnent droit à une compensation que s'ils ont été préalablement et par écrit déclarés au capitaine ou à l'armateur. Le marin déclarera officiellement que les informations qu'il fournit à propos des biens perdus sont correctes pour autant qu'il sache. Une réduction de valeur à hauteur d'1/3 par année complète (âge de l'objet) sera appliquée aux appareils électroniques. Tous les autres biens perdent en valeur à concurrence d'1/5<sup>e</sup> par année complète (âge de l'objet).

**Article 24. – Cessation de l'emploi**

- a) Le marin peut mettre fin à son contrat de travail moyennant un préavis de deux semaines. Ce préavis est adressé à l'armateur ou au capitaine du navire, par écrit ou oralement (dans ce dernier cas, en présence d'un témoin) (voir articles 3 et 21 ci-dessus).
- b) Le marin peut refuser de naviguer vers une zone de guerre, comme défini à l'article 18 b).
- c) Le marin a le droit de mettre fin à son contrat de travail si le navire est déclaré inapte à la navigation ou ne répondant plus aux normes minimales fixées par la Convention OIT n° 147 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands, complétée par le Protocole de 1996, et dès lors que les manquements ne peuvent être palliés dans un délai raisonnable.
- d) L'armateur ne peut mettre un terme au contrat de travail avant son échéance normale (comme fixé à l'article 3), sauf dans les cas suivants:
  - i. En cas de perte totale du navire; ou
  - ii. Lorsque le navire n'est plus en service pendant au moins un mois sans interruption; ou
  - iii. En cas de comportement inapproprié du marin, notamment les infractions aux règles et règlements relatifs aux drogues et à l'alcool, ce qui ouvre le droit légal au

licenciement du marin. Si l'employeur licencie le marin pour comportement inapproprié, il doit informer par écrit le marin du comportement entraînant son licenciement. En l'absence de cette notification écrite, la cessation du contrat de travail est nulle et le marin a droit à une indemnisation pour la durée résiduelle de son contrat de travail ainsi qu'à un dédommagement tel que prévu au point e) ci-dessous.

- e) Un marin a droit à un dédommagement égal à deux mois de salaire de base s'il est mis fin à son emploi, pour quelque raison que ce soit, sauf si:
- i. La cessation intervient à l'échéance normale de la période d'emploi mentionnée dans le contrat de travail de l'intéressé; ou
  - ii. La cessation résulte du préavis donné par le marin lui-même; ou si le marin est licencié, aux termes de la loi et des règles en vigueur, pour cause de comportement inapproprié, en ce compris les infractions aux règles et règlements relatifs aux drogues et à l'alcool;
  - iii. Le marin est muté, dans un délai raisonnable, sur un autre navire afin d'y terminer son contrat de travail;
  - iv. La durée contractuelle restante de l'emploi du marin est inférieure à 2 mois. Dans ce cas, c'est le salaire de base de la période contractuelle restante qui est payé.
- f) Conformément aux objectifs de la présente convention, le refus de naviguer de la part d'un marin ne peut pas être considéré comme un comportement inapproprié lorsque:
- i. le navire est inapte à la navigation; ou
  - ii. la navigation du bateau est illégale pour quelque raison que ce soit;
  - iii. le marin a transmis ses griefs quant à l'application de la présente convention, par écrit à l'employeur; ou
  - iv. le marin refuse de naviguer vers une zone de guerre, comme défini à l'article 17.

18

#### **Article 25. – Affiliation et représentation des marins**

- a) L'armateur reconnaît au marin le droit de participer à des activités syndicales et d'être protégé par les conventions OIT n° 87 et 98 relatives à la liberté syndicale.
- b) L'armateur reconnaît aux syndicats le droit de désigner un délégué syndical parmi les membres d'équipage. Ces délégués ne peuvent être licenciés ni faire l'objet d'une procédure disciplinaire sans que le syndicat n'en soit informé préalablement et dispose de suffisamment de temps pour prévoir une représentation solide à quai.

#### **Article 26. - Rupture de contrat**

Tout litige et/ou non-respect du contrat entre le marin et l'armateur fera l'objet, préalablement au suivi de la procédure de droit normale, d'une concertation entre les parties qui ont signé la présente convention, à savoir les syndicats et l'armateur. Si les parties n'aboutissent pas à un accord, la législation belge sera d'application et les tribunaux belges seront compétents.

#### **Article 27. - Modification de la convention**

Les conditions de la présente convention sont régulièrement réexaminées par les syndicats. Si les syndicats et l'armateur sont d'accord sur des adaptations et/ou ajouts à la présente convention, ces adaptations et ajouts seront couchés par écrit et signés par les parties.

#### **Article 28. - Égalité**

Tout marin a le droit de travailler, d'apprendre et de vivre dans un environnement sans harcèlement ou intimidation qui se baserait sur le sexe, la race ou tout autre critère.

#### **Article 29. - Abandon ou délégation de droit**

L'armateur s'engage à ne poser aucune exigence ni requête à l'adresse d'un marin lui enjoignant de signer un document qui, par le biais d'une déclaration d'abandon ou de délégation de droit, signifierait que le marin accepte ou s'engage à accepter des modifications aux conditions de la présente convention ou rembourse ou s'engage à rembourser à l'armateur, à des personnes au service de l'armateur ou des agents de ce dernier, tout salaire (y compris en souffrance) ou toute rémunération qui lui sont ou seront dus sur la base de la présente convention.

#### **Article 30. - Engagements**

Le marin n'est pas autorisé à embarquer des marchandises à bord pour son compte, sauf moyennant autorisation de l'armateur. Le marin est responsable des dégâts, amendes et sanctions découlant de l'embarquement de ces marchandises. Le capitaine a le droit de se débarrasser de ces marchandises.

Le marin n'a pas le droit d'embarquer des boissons alcoolisées sans autorisation du capitaine ou de l'armateur. Ce principe s'applique également si les boissons sont destinées à l'usage et la consommation personnels. Le marin est responsable de toutes les conséquences possibles, y compris les dégâts, amendes et sanctions, découlant de l'embarquement et de la possession de ces marchandises. Il est également responsable des conséquences éventuelles d'une fausse déclaration.

Le marin reconnaît et respecte la politique de l'armateur en matière d'alcool et de drogues (voir annexe 3). Toute infraction pourra être sanctionnée de la cessation immédiate du contrat de travail sans aucune indemnité.

Le marin est responsable des biens que l'armateur lui a confiés. Si ces objets sont détériorés ou détruits volontairement, il devra indemniser l'armateur.

Le marin est responsable de l'embarquement de tous les documents qui lui sont nécessaires. Il fournira au capitaine les documents originaux, tels qu'une certification STCW (dûment signée), le livret de marin, le carnet de vaccination, l'attestation d'aptitude médicale, un passeport international, les documents de voyage ou d'entreprise, et tout autre document pertinent.

#### **Article 31. - Durée, entrée en vigueur et clause de remplacement**

La présente convention, conclue pour une durée indéterminée, entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019.

Chacune des parties signataires a le droit de mettre fin à la convention, moyennant un préavis de 6 mois, adressé au président de la commission paritaire de la marine marchande.

La présente convention collective de travail remplace la convention collective de travail du 3 août 2012 (n° d'enregistrement 111884/CO/316) relative aux conditions de travail des marins non inscrits au Pool visé à l'article 1 bis, 1° de l'arrêté-loi du 7 février 1945 et occupés à bord de navires marchands battant

pavillon belge, telle que modifiée ultérieurement pour son annexe 1 "barèmes" par la convention collective de travail du 18 avril 2016 (n° d'enregistrement 134117/CO/316).

ANNEXE 1  
2019

BARÈMES

Bijlage 1 aan de Collectieve arbeidsovereenkomst van 11 januari 2019 betreffende de arbeidsvoorwaarden voor zeelieden die niet ingeschreven zijn op de Poolijst zoals bedoeld in artikel 1 bis, 1° van de besluitwet van 7 februari 1945, en die tewerkgesteld worden aan boord van koopvaardij schepen die de belgische vlag voeren.

IN VOEGE VANAF 1.1.2019 (US \$)												
Rang	Dif. Factor	Maandlijks basissloon	Overuren		Loon p/ overuur	Uurloon	Compensatie verlof en feestdagen	verlof	Maandloon	Tanker bonus	Maandloon tanker	Voeding en logies
			Lumpsum	gewaardeerde overuren								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1 Kapitein	3,369	2084	151		5,06	12,05	120,46	347	413	674	4.777	96
2 1e off	2,175	1345	101		9,72	7,77	77,75	224	264	435	3.083	96
3 2e off	1,742	1177	802		7,78	6,23	62,25	180	210	348	2.469	96
4 3e off	1,498	926	689		6,69	5,35	53,53	154	183	300	2.123	96
5 4e off	1,3	804	598		5,81	4,65	46,47	134	153	250	1843	96
6 Asp off	1,05	649		483	4,69	3,75	37,51	108	128	210	1.488	96
7 Kadet	0,36	223		156	1,61	1,29	12,89	37	439	0	439	96
8 1e wtk	3,062	1894	110		10,68	10,95	109,48	315	3729	612	4.341	96
9 2e wtk	2,175	1345	101		9,72	7,77	77,75	224	264	435	3.083	96
10 3e wtk	1,742	1177	802		7,78	6,23	62,25	180	210	348	2.469	96
11 4e wtk	1,498	926	689		6,69	5,35	53,53	154	183	300	2.123	96
12 5e wtk	1,3	804	598		5,81	4,65	46,47	134	153	250	1843	96
13 Asp wtk	1,05	649		483	4,69	3,75	37,51	108	128	210	1.488	96
14 Kadet	0,36	223		156	1,61	1,29	12,89	37	439	0	439	96
15 electrieke	1,742	1177	802		7,78	6,23	62,25	180	210	348	2.469	96
16 bootsman	1,117	691		514	4,99	3,99	39,94	115	130	223	1.584	96
17 Motorman	1,117	691		514	4,99	3,99	39,94	115	130	223	1.584	96
18 flitter	1,117	691		514	4,99	3,99	39,94	115	130	223	1.584	96
19 pompman	1,117	691		514	4,99	3,99	39,94	115	130	223	1.584	96
20 chef kok	1,117	691		514	4,99	3,99	39,94	115	130	223	1.584	96
21 A/B	1	618		460	4,47	3,57	35,72	103	1217	200	1.417	96
22 Olleman	1	618		460	4,47	3,57	35,72	103	1217	200	1.417	96
23 steward	1	618		460	4,47	3,57	35,72	103	1217	200	1.417	96
24 2e kok	0,99	612		455	4,42	3,54	35,38	102	1205	198	1.403	96
25 steward	0,99	612		455	4,42	3,54	35,38	102	1205	198	1.403	96
26 OS	0,98	606		451	4,38	3,50	35,03	101	1193	196	1.389	96
27 wiper	0,98	606		451	4,38	3,50	35,03	101	1193	196	1.389	96
28 dekjongen	0,98	606		451	4,38	3,50	35,03	101	1193	196	1.389	96

Annexe 1 à la convention collective de travail du 11 janvier 2019 relative aux conditions de travail pour les marins non-inscrits à la liste du Pool, comme visé à l'article 1bis, 1° de l'arrêté royal du 7 février 1945 et occupés à bord de navires marchands battant pavillon belge

Barèmes

Effectifs à partir du 1er janvier 2019 (en \$ US)													
Rang	Coeff. diff.	Sal. de base mensuel	Heures supplémentaires	Salaires supplémentaires h. sup. garanties	Sal. sup.	Sal. p/h	Sal. horaire	Compensation congés et jours fériés	Congés	Sal. mensuel	Bonus pétrolier	Sal. Mens. Pétrolier	Nourriture et logement
1	2	3	4	Lumpsum	5	6	7	8	9	10	11	12	
1	3,369	2084	1551		15,06	12,05	120,46	347	4 103	674	4,777	96	
2	2,176	1345	1001		9,72	7,77	77,75	224	2 648	435	3,083	96	
3	1,742	1077	802		7,78	6,23	62,25	180	1 200	348	2,469	96	
4	1,498	926	689		6,69	5,35	63,53	154	1 823	300	2,123	96	
5	1,3	804	598		5,81	4,65	46,47	134	1 583	260	1,843	96	
6	1,05	649		483	4,69	3,75	37,51	108	1 278	210	1,488	96	
7	0,36	223		166	1,51	1,29	12,89	37	439	0	439	96	
8	3,062	1894	1410		13,68	10,95	109,48	316	3 729	612	4,341	96	
9	2,175	1345	1001		9,72	7,77	77,75	224	2 648	435	3 083	96	
10	1,742	1377	802		7,78	6,23	62,25	180	1 200	348	2 469	96	
11	1,498	926	689		6,69	5,35	53,53	154	1 823	300	2,123	96	
12	1,3	804	598		5,81	4,65	46,47	134	1 583	260	1 843	96	
13	1,05	649		483	4,69	3,75	37,51	108	1 278	213	1 488	96	
14	0,35	223		166	1,61	1,29	12,89	37	439	0	439	96	
15	1,742	1077	802		7,78	6,23	62,25	180	2 120	348	2 469	96	
16	1,117	691		514	4,99	3,99	39,94	15	1 360	223	1 584	96	
17	1,117	691		514	4,99	3,99	39,94	15	1 360	223	1 584	96	
18	1,117	691		514	4,99	3,99	39,94	15	1 360	223	1 584	96	
19	1,117	691		514	4,99	3,99	39,94	15	1 360	223	1 584	96	
20	1,117	691		514	4,99	3,99	39,94	15	1 360	223	1 584	96	
21	1	618		460	4,47	3,57	35,72	103	1 217	200	1 417	96	
22	1	618		460	4,47	3,57	35,72	103	1 217	200	1 417	96	
23	1	618		460	4,47	3,57	35,72	103	1 217	200	1 417	96	
24	0,98	612		455	4,42	3,54	35,38	102	1 205	198	1 403	96	
25	0,98	612		455	4,42	3,54	35,38	102	1 205	198	1 403	96	
26	0,98	606		451	4,38	3,50	35,03	101	1 193	196	1 389		
27	0,98	606		451	4,38	3,50	35,03	101	1 193	196	1 389		
28	0,98	606		451	4,38	3,50	35,03	101	1 193	196	1 389		

ANNEXE 2

SCHÉMA DES INDEMNITÉS

Article 16.

Indemnité en cas de décès:

- (i) Famille proche –104 866 USD
- (ii) Pour chaque enfant à charge de moins de 18 ans – 20 974 USD (avec un maximum de 4 enfants)

**ANNEXE 3**

**DÉCLARATION CONTRE L'USAGE DE DROGUES ET D'ALCOOL**

Je soussigné, ....., marin lié par un contrat d'engagement maritime à bord du ....., conclu avec ....., armateur, déclare par la présente:

- A. Que je ne suis pas un consommateur régulier de drogues, autres que celles prescrites par un médecin agréé.

Si un tel usage de drogues venait à être contrôlé, j'ai fourni à ce propos une déclaration durant l'examen médical préalable à mon embauche.

- B. Je n'utiliserai pas de drogues durant mon service à bord, sauf celles prescrites par l'officier responsable ou un médecin mandaté par le capitaine ou ses agents.
- C. Je ne m'opposerai pas à des tests aléatoires concernant l'usage de drogues ou l'abus d'alcool imposés par le capitaine dans la cadre du champ d'application de la politique de l'entreprise en matière de drogues et d'alcool.
- D. Je suis pleinement informé de la politique de l'entreprise en matière de drogues et d'alcool et je m'engage à la respecter.
- E. Je marque mon accord sur le fait que la possession, l'usage et le commerce de drogues ainsi que le non-respect de la politique de l'entreprise en matière de drogues et d'alcool peuvent entraîner, à juste titre, mon licenciement pour motif grave et que, dans pareil cas, je devrai prendre à ma charge les frais de mon rapatriement.

J'apporterai mon entière collaboration à la U.S. Drug Enforcement Agency en ce qui concerne l'application des dispositions du manuel de sécurité "Sea Carrier Security Manual".

J'ai effectué, ce jour, cette déclaration sans contrainte et de mon plein gré,

Date: .....

Lieu: .....

Signature: .....



ANNEXE 4

DEGRÉ D'INVALIDITÉ INDEMNITÉ EN USD

%	Matelots	Officiers
100	80 000	120 000
75	60 000	90 000
60	48 000	72 000
50	40 000	60 000
40	32 000	48 000
30	24 000	36 000
20	16 000	24 000
10	8 000	12 000

Degré d'invalidité	Indemnité		
Pourcentage (%)	Matelots	Officiers subalternes	Officiers d'état-major
100	104 866	139 820	174 775
75	78 649	104 866	131 081
60	62 919	83 892	104 866
50	52 433	69 911	87 388
40	41 946	55 929	69 911
30	31 460	41 946	52 433
20	20 974	27 964	34 957
10	10 487	13 983	17 478