

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

20 février 2014

PROJET DE LOI
d'exécution et de contrôle
de l'application de la Convention
du travail maritime 2006BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

20 februari 2014

WETSONTWERP
tot uitvoering en controle
van de toepassing van het Verdrag
betreffende maritieme arbeid 2006**SOMMAIRE**

Pages

1. Résumé	3
2. Exposé des motifs.....	5
3. Avant-projet.....	40
4. Avis du Conseil d'État	67
5. Projet de loi	74

INHOUD

Blz.

1. Samenvatting	3
2. Memorie van toelichting	5
3. Voorontwerp.....	40
4. Advies van de Raad van State.....	67
5. Wetsontwerp	74

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 20 février 2014.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 7 mars 2014.

De regering heeft dit wetsontwerp op 20 februari 2014 ingediend.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 7 maart 2014 door de Kamer ontvangen.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
VB	:	Vlaams Belang
cdH	:	centre démocrate Humaniste
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
LDD	:	Lijst Dedecker
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie
INDEP-ONAFH	:	Indépendant-Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toezpraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publications@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

RÉSUMÉ

En février 2006, l'Organisation Internationale du Travail (OIT) a adopté la Convention du travail maritime (ci- après dénommée la Convention ou la MLC 2006) lors de sa 94ème conférence internationale du travail à Genève. La Belgique compte parmi les pays signataires. L'adoption de cette convention fut l'occasion pour les gouvernements, les armateurs et les marins de se mettre d'accord sur un ensemble d'exigences internationales en vue de garantir des conditions de vie et de travail décentes aux marins à bord des navires.

En vue de s'acquitter des responsabilités qui incombe à l'État belge en vertu des prescriptions de la MLC 2006 à l'égard des navires battant son pavillon et d'assurer la mise en œuvre et le respect des normes de la convention à bord de navires étrangers, les ministres compétents ont convenu en 2009 de procéder à la ratification de la Convention du travail maritime par l'adoption de deux lois:

— une loi portant assentiment à la Convention du travail maritime 2006;

— une loi d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006.

Le présent projet de loi vise spécifiquement à donner effet au titre 5 de la Convention du travail maritime, intitulé "Conformité et mise en application des dispositions".

Le titre 5 précité précise les règles concernant la responsabilité de tout État membre, tant en leur qualité d'État du pavillon qu'en leur qualité d'État du port, quant au plein respect et à l'application des principes, des droits et des obligations définis dans la MLC 2006.

Le projet de loi introduit ainsi l'obligation pour les navires tombant sous son champ d'application de détenir un certificat de travail maritime et une déclaration de conformité du travail maritime. Ces deux documents dont la validité est limitée dans le temps seront délivrés à l'issue d'inspections au résultat satisfaisant portant sur les 14 domaines suivants:

SAMENVATTING

In februari 2006 heeft de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) het Verdrag betreffende maritieme arbeid (hierna het Verdrag of de MLC 2006 genoemd) tijdens haar 94ste Internationale Arbeidsconferentie in Genève goedgekeurd. België behoort tot de landen die hebben ondertekend. De goedkeuring van dit verdrag was voor de regeringen, de reders en de zeelieden de gelegenheid om een akkoord te sluiten over een reeks internationale eisen met het doel behoorlijke levens- en arbeidsomstandigheden voor zeelieden aan boord van de schepen te waarborgen.

Opdat de Belgische Staat zijn verantwoordelijkheid zou opnemen die krachtens de bepalingen van de MLC 2006 op hem rust ten aanzien van schepen die zijn vlag voeren en teneinde de uitvoering en de naleving van de normen van het verdrag aan boord van vreemde schepen te waarborgen, hebben de bevoegde ministers in 2009 besloten het Verdrag betreffende maritieme arbeid te bekrachtigen via de goedkeuring van twee wetten:

— een wet houdende instemming met het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006;

— een wet tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006.

Dit wetsontwerp heeft specifiek tot doel titel 5 van het Verdrag betreffende maritieme arbeid benoemd "Naleving en Handhaving" uit te voeren.

Voorname titel 5 verduidelijkt de regels aangaande de verantwoordelijkheid van elke lidstaat, zowel in hun hoedanigheid van vlaggenstaat als in hun hoedanigheid van havenstaat wat betreft de volledige naleving en toepassing van de beginselen, rechten en verplichtingen vastgelegd in de MLC 2006.

Aldus voert het wetsontwerp voor schepen die onder zijn toepassingsgebied vallen de verplichting in om een maritiem arbeidscertificaat en een conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid te bezitten. Deze twee documenten waarvan de geldigheidsduur in de tijd beperkt is zullen na inspecties met bevredigend resultaat voor de volgende 14 gebieden afgeleverd worden:

1. l'âge minimum des personnes employées ou engagées ou travaillant à bord du navire;

2. la certification médicale;

3. les qualifications des marins;

4. les contrats d'engagement maritime;

5. le recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé;

6. la durée de travail et de repos;

7. les effectifs du navire;

8. le logement;

9. les installations de loisirs à bord;

10. l'alimentation et le service de table;

11. la santé et la sécurité et la prévention des accidents;

12. les soins médicaux à bord;

13. les procédures de plainte à bord;

14. la rémunération.

Une attention particulière est accordée aux inspections ainsi qu'à la mise en place de procédures de plainte à bord des navires et à terre au bénéfice des marins.

Afin d'assurer un plein respect des obligations fixées, le projet de loi prévoit non seulement la possibilité, dans certaines conditions, pour les services d'inspection d'interdire à un navire, battant pavillon belge ou pavillon étranger, de quitter le port jusqu'à ce qu'il soit remédié aux manquements constatés mais aussi une série de sanctions pénales en cas de non-respect des obligations légales prescrites.

1. de de minimumleeftijd van de personen tewerkgesteld of in dienst genomen of werkend aan boord van het schip;

2. het medisch getuigschrift;

3. de kwalificaties van de zeelieden;

4. de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst;

5. het beroep op elke particuliere aanwervings- of arbeidsbemiddelingsdienst die onder licentie werkt of erkend is of gereglementeerd is;

6. de arbeidsduur en de rusttijd;

7. de scheepsbemannings;

8. de huisvesting;

9. de ontspanningsvoorzieningen aan boord;

10. de voeding en de catering;

11. de gezondheid en de veiligheid en de ongevallenpreventie;

12. de medische zorgen aan boord;

13. de klachtenprocedures aan boord;

14. het loon.

Ten bate van de zeelieden wordt bijzondere aandacht besteed aan de inspecties evenals aan de invoering van klachtenprocedures aan boord van de schepen en aan de wal.

Om een volledige naleving van de vastgelegde verplichtingen te waarborgen voorziet het wetsontwerp niet enkel de mogelijkheid voor de inspectiediensten om, onder bepaalde voorwaarden, aan een schip dat onder Belgische of onder vreemde vlag vaart, te verbieden uit te varen totdat de vastgestelde tekortkomingen werden verholpen, maar voorziet ook een reeks strafrechtelijke sancties ingeval van niet-naleving van de wettelijke voorgeschreven verplichtingen.

EXPOSE DES MOTIFS

I. — GÉNÉRALITES

MESDAMES, MESSIEURS,

En février 2006, l'Organisation internationale du travail (O.I.T.) a adopté la Convention du travail maritime (ci- après dénommée la Convention ou la MLC 2006) lors de sa 94^{ème} conférence internationale du travail à Genève. La Belgique compte parmi les pays signataires. L'adoption de cette convention fut l'occasion pour les gouvernements, les armateurs et les marins de se mettre d'accord sur un ensemble d'exigences internationales en vue de garantir des conditions de vie et de travail décentes aux marins à bord des navires.

En vue de s'acquitter des responsabilités qui incombent à l'État belge en vertu des prescriptions de la MLC 2006 à l'égard des navires battant son pavillon et d'assurer la mise en œuvre et le respect des normes de la convention à bord de navires étrangers, il a été décidé d'agir par l'adoption de deux lois.

— une loi portant assentiment à la Convention du travail maritime;

— une loi d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006.

Le présent projet de loi vise donc à répondre aux exigences fixées au titre 5 de la MLC 2006. Il a ainsi pour objectif de créer un système propre à, conformément aux règles 5.1. et 5.2. de la MLC 2006, assurer le respect des prescriptions de la MLC 2006 et des lois, arrêtés, conventions collectives de travail et toute autre mesure d'application leur donnant effet, notamment par l'instauration d'inspections régulières, par l'introduction d'un système de certification et de déclaration de conformité, par la rédaction de rapports, par des mesures de suivi et par un système efficace de sanctions.

Le titre 5 précité est consacré à l'élément majeur et innovateur de la MLC 2006, à savoir l'importance accordée à l'inspection et la certification efficaces des navires par l'État du pavillon, renforcées par la coopération internationale, notamment en ce qui concerne l'inspection des navires étrangers par l'État du port. Les inspecteurs de l'État du pavillon, y compris les organismes agréés, sont au premier rang pour ce qui est d'assurer des conditions de travail décentes aux marins.

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. — ALGEMENE BESCHOUWINGEN

DAMES EN HEREN,

In februari 2006 heeft de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) het Verdrag betreffende maritieme arbeid (hierna het Verdrag of de MLC 2006 genoemd) tijdens haar 94ste Internationale Arbeidsconferentie in Genève goedgekeurd. België behoort tot de landen die hebben ondertekend. De goedkeuring van dit verdrag was voor de regeringen, de reders en de zeelieden de gelegenheid om een akkoord te sluiten over een reeks internationale eisen met het doel behoorlijke levens- en arbeidsomstandigheden voor zeelieden aan boord van de schepen te waarborgen.

Opdat de Belgische Staat zijn verantwoordelijkheid zou opnemen die krachtens de bepalingen van de MLC 2006 op hem rust ten aanzien van schepen die zijn vlag voeren en teneinde de uitvoering en de naleving van de normen van het verdrag aan boord van vreemde schepen te waarborgen, werd besloten te werken via de goedkeuring van twee wetten.

— een wet houdende instemming met het Verdrag betreffende Maritieme Arbeid;

— een wet tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006.

Dit wetsontwerp tracht dus te beantwoorden aan de eisen bepaald in titel 5 van de MLC 2006. Het heeft aldus tot doel een systeem te creëren geschikt om overeenkomstig voorschrift 5.1. en 5.2. Van de MLC 2006 de naleving te waarborgen van de bepalingen van de MLC 2006 en van de wetten, besluiten, collectieve arbeids-overeenkomsten en elke andere toepassingsmaatregel tot uitvoering ervan, meer bepaald door de instelling van regelmatige inspecties, door de invoering van een systeem van certificatie en van conformiteitsverklaring, door het opstellen van rapporten, door toezichtmaatregelen en door een doeltreffend systeem van sancties.

De bovenvermelde titel 5 is gewijd aan het belangrijkste en innovatieve element van de MLC 2006, namelijk het belang gehecht aan de doeltreffende inspectie en certificatie van de schepen door de vlaggenstaat, versterkt door de internationale samenwerking, met name wat betreft de inspectie van vreemde schepen door de havenstaat. De inspecteurs van de vlaggenstaat, met inbegrip van de erkende organisaties, hebben de voornaamste taak om behoorlijke arbeidsomstandigheden aan de zeelieden te waarborgen.

Le titre 5 précité établit ainsi un système global de mise en application et de contrôle du respect des dispositions de la Convention portant sur les exigences minimales à assurer aux marins en matière de conditions de travail, de logement, des lieux de loisirs, de l'alimentation et des services de table, de protection de la santé, de soins médicaux, de bien-être et de protection en matière de sécurité sociale.

Ce système comporte pour la Belgique un certain nombre d'innovations juridiques clés. Il implique l'instauration d'un système de certification et des inspections périodiques.

Les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonnes effectuant des voyages internationaux ou opérant à partir d'un port ou entre ports d'un autre pays sont tenus de détenir un certificat de travail maritime et une déclaration de conformité du travail maritime.

Le certificat sera délivré aux navires concernés battant pavillon belge lorsqu'il a été établi au moyen d'une inspection que les conditions de vie et de travail à bord du navire sont conformes aux dispositions nationales telles que définies à l'article 3, 10° du projet de loi donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 en matière de travail décent et ce dans quatorze domaines: l'âge minimum, le certificat médical, le contrat d'engagement maritime, le recours à tout service de recrutement et de placement privé, la durée du travail ou de repos, l'effectif du navire, le logement, les lieux de loisirs à bord, l'alimentation et le service de table, la santé et la sécurité et la prévention des accidents, les soins médicaux à bord, la procédure de plainte à bord des navires et le paiement des salaires.

Ces documents de certification constitueront une présomption de conformité aux prescriptions de la MLC 2006 dans le cadre d'inspections effectuées dans un port étranger.

Le certificat est en principe valable pour cinq ans. Il peut toutefois perdre sa validité dans un certain nombre de cas. Un certificat provisoire d'une durée maximum de 6 mois peut également être délivré sous certaines conditions.

La déclaration de conformité du travail maritime est jointe au certificat. Cette déclaration est composée de deux parties. La partie I est complétée par l'État du pavillon et inventorie les réglementations belges et internationales en vigueur en Belgique donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 et devant être respectées

De bovenvermelde titel 5 legt hierbij een globaal systeem vast voor de toepassing en controle op de naleving van de bepalingen van het verdrag betreffende de minimale eisen inzake arbeidsomstandigheden, huisvesting, vrijetijdsruimtes, voeding en catering, bescherming van de gezondheid, medische zorgen, welzijn en bescherming inzake sociale zekerheid, die voor de zeelieden moeten worden gewaarborgd.

Dit systeem bevat voor België een aantal belangrijke juridische innovaties. Het heeft de invoering van een certificatiesysteem en periodieke inspecties tot gevolg.

Schepen met een bruto tonnenmaat gelijk aan of hoger dan 500 ton, die internationale reizen uitvoeren of opereren vanuit een haven of tussen havens van een ander land, zijn verplicht een maritiem arbeidscertificaat en een conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid te bezitten.

Het certificaat zal worden afgeleverd aan de betrokken schepen die onder Belgische vlag varen, wanneer door een inspectie is vastgesteld dat de arbeid en leefomstandigheden aan boord van het schip overeenstemmen met de nationale bepalingen zoals gedefinieerd in artikel 3, 10° van het wetsontwerp tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 inzake behoorlijk werk en dit voor veertien gebieden: de minimumleeftijd, het medisch getuigschrift, de arbeidsovereenkomst voor scheepsdienst, het beroep op elke particuliere aanwervings- of arbeidsbemiddelingsdienst, de arbeidsduur of de rusttijd, de bemanning van het schip, de huisvesting, de vrijetijdsruimtes aan boord, de voeding en catering, de gezondheid en de veiligheid en de ongevallenpreventie, de medische zorgen aan boord, de klachtenprocedure aan boord van schepen en de betaling van de lonen.

Deze certificatedocumenten zullen een vermoeden van overeenstemming met de bepalingen van de MLC 2006 vormen in het kader van inspecties uitgevoerd in een buitenlandse haven.

Het certificaat is in principe vijf jaar geldig. In een aantal gevallen kan het echter zijn geldigheid verliezen. Een voorlopig certificaat met een duur van maximaal zes maanden kan onder bepaalde voorwaarden ook worden afgeleverd.

De conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid wordt bij het certificaat gevoegd. Deze verklaring bestaat uit twee delen. Deel I wordt ingevuld door de vlaggenstaat en inventariseert de Belgische en in België van kracht zijnde internationale reglementeringen die de bepalingen van de MLC 2006 uitvoeren en die door het schip dienen

par le navire. La partie II est complétée par l'armateur qui atteste son engagement à respecter les réglementations visées dans la partie I et précise les mesures spécifiques mises en œuvre pour les respecter.

Les inspections sont périodiques. Le délai entre chaque inspection ne peut dépasser trois ans. Pour les navires battant pavillon belge, l'inspection doit porter sur les prescriptions nationales telles que définies à l'article 3, 10° du projet de loi donnant effet aux prescriptions de la Convention.

Différents services d'inspection sont concernés par les inspections par l'État du pavillon et par l'État du port. Il est indispensable de mettre en œuvre un système efficace et coordonné d'inspections régulières, de surveillance et d'autres mesures de contrôle pour assurer que les navires battant pavillon belge respectent les prescriptions nationales telles que définies à l'article 3, 10° du projet de loi donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006. Ce système doit par ailleurs être complété par un contrôle organisé des navires battant pavillon étranger faisant escale dans un port belge.

Pour assurer la qualité et l'effectivité de la collaboration entre les différents services d'inspection, le projet de loi prévoit la conclusion d'un protocole d'accord qui déterminera les aspects pratiques de ces inspections, notamment, la coordination des inspections menées par les différents services d'inspection, le transfert éventuel d'une partie des compétences à des organismes agréés, la préparation et le déroulement de l'inspection, ...

Deux procédures de plainte sont mises en place pour recueillir les plaintes des marins en cas de violation de leurs droits, l'une à terre pour les marins à bord des navires étrangers et l'autre à bord des navires pour les marins à bord des navires battant pavillon belge. Le Roi déterminera la procédure de plainte à bord des navires battant pavillon belge dans l'hypothèse où celle-ci n'est pas déterminée par convention collective de travail sectorielle.

Dans ses dispositions pertinentes, la MLC 2006 dispose que tout État membre prévoit et applique effectivement des sanctions appropriées et d'autres mesures correctives en cas d'infraction à ses prescriptions et d'entrave à l'exercice des fonctions des inspecteurs.

A côté des sanctions pénales et administratives prévues par le code pénal social, d'autres réglementations spécifiques et la réglementation maritime en cas

nageleefd te worden. Deel II wordt ingevuld door de reder die zijn verbintenis staft tot het naleven van de reglementeringen bedoeld in deel I en de specifieke maatregelen preciseert die worden uitgevoerd om ze na te leven.

De inspecties zijn periodiek. De periode tussen elke inspectie mag drie jaar niet overschrijden. Voor de schepen die onder Belgische vlag varen, moet de inspectie slaan op de nationale bepalingen zoals gedefinieerd in artikel 3, 10° van het wetsontwerp tot uitvoering van de bepalingen van het verdrag..

Verschillende inspectiediensten zijn bij de inspecties door de vlaggenstaat en de havenstaat betrokken. Het is noodzakelijk om een doeltreffend en gecoördineerd systeem van regelmatige inspecties, toezicht en andere controlemaatregelen uit te voeren om te waarborgen dat de schepen die onder Belgische vlag varen de nationale bepalingen zoals gedefinieerd in artikel 3, 10° van het wetsontwerp tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 naleven. Dit systeem moet bovendien worden aangevuld met een georganiseerde controle van de schepen die onder vreemde vlag varen en die een Belgische haven aandoet.

Teneinde de kwaliteit en efficiëntie van de samenwerking tussen de verschillende inspectiediensten te waarborgen, voorziet het wetsontwerp in het afsluiten van een samenwerkingsakkoord die de praktische aspecten van deze inspecties zal bepalen, meer bepaald, de coördinatie van de inspecties uitgevoerd door de verschillende inspectiediensten, de eventuele overdracht van een deel van de bevoegdheden aan erkende organisaties, de voorbereiding en het verloop van de inspectie, ...

Er worden twee klachtenprocedures opgesteld om de klachten van zeelieden te ontvangen in geval van schending van hun rechten, de een aan de wal voor de zeelieden aan boord van vreemde schepen en de andere aan boord van het schip voor de zeelieden aan boord van schepen die onder Belgische vlag varen. De Koning zal de klachtenprocedure bepalen aan boord van schepen die onder Belgische vlag varen in het geval dat deze procedure niet bepaald wordt per sectoriele collectieve arbeidsovereenkomst.

In haar relevante voorschriften bepaalt de MLC 2006 dat elke lidstaat passende sancties en andere corrigerende maatregelen voorziet en werkelijk toepast in geval van inbreuk op de voorschriften en bij belemmering van het uitoefenen van de taken van de inspecteurs.

Naast de strafrechtelijke en administratieve sancties voorzien door het Sociaal Strafwetboek, andere specifieke regelgevingen en de maritieme regelgeving in

d'infractions à l'une de leurs dispositions, le présent projet de loi détermine un nombre de comportements infractionnels méritant d'être pénalement sanctionnés.

II. — DISCUSSION DE L'AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Dans son avis relatif au projet de loi, le Conseil d'État a formulé une observation concernant la répartition des compétences entre l'État fédéral et les entités fédérées.

Le Conseil d'État remarque qu'il est nécessaire que l'autorité fédérale, les régions et les communautés coopèrent afin de mettre en œuvre le titre 5 de la Convention et cela, eu égard au fait que le respect des normes tant fédérales, que communautaires et régionales doit aboutir à la délivrance d'un certificat unique, le contrôle de ce respect peut uniquement être exercé dans le cadre d'une coopération.

Le Conseil, ne tient cependant pas compte dans son avis, du fait que la délivrance du certificat de travail maritime ne porte pas sur le respect de toutes les dispositions de la Convention. L'annexe A5-I de la Convention est une liste de sujets qui doivent être inspectés et doivent satisfaire aux lois et règlements nationaux ou d'autres mesures donnant effet aux exigences de cette Convention relatives aux conditions de travail et de vie des marins à bord avant qu'un certificat de travail maritime ne puisse être délivré. Par exemple, cette liste ne comprend pas les dispositions de la Convention sur l'accès pour tous les marins à des installations de bien-être à terre, le développement d'installations de bien-être dans les ports ou la création de conseils de bien-être, tels que définis dans la Règle 4.4. de la Convention, qui, selon le Conseil d'État constituent une compétence des communautés.

Ensuite, le certificat de travail maritime concerne, comme le Conseil remarque en effet le recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé, qui selon le Conseil concerne une compétence des régions. Le Conseil ne tient cependant pas compte du fait que le titre 5 de la Convention prévoit trois types d'inspections, à savoir l'inspection des conditions des gens de mer à bord des navires battant pavillon de l'État et le certificat de travail maritime correspondant (Règle 5.1.), l'inspection des navires étrangers faisant escale dans un port de l'État (Règle 5.2.) et l'inspection des services de recrutement et de placement des gens de mer établis sur son territoire (Règle 5.3.). Le contrôle sur ces services de recrutement et de placement sur le territoire doit être distingué du contrôle du recours par l'armateur à de

geval van overtredingen van één van hun bepalingen, bepaalt dit wetsontwerp een aantal onrechtmatige gedragingen die strafrechtelijk dienen gesanctioneerd te worden.

II. — BESPREKING VAN HET ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

In zijn advies op het wetsontwerp formuleerde de Raad van State een opmerking betreffende de bevoegdheidsverdeling.

De Raad bemerkt dat het noodzakelijk is dat de federale overheid, de gewesten en de gemeenschappen samenwerken om titel 5 van het Verdrag uit te voeren en dat gelet op het feit dat de naleving van zowel federale, gemeenschaps- als gewestnormen dient te resulteren in de afgifte van één enkel certificaat, de controle op deze naleving enkel in onderlinge samenwerking kan worden uitgeoefend.

De Raad gaat er echter in zijn advies aan voorbij dat de afgifte van het maritiem arbeidscertificaat niet de naleving van alle bepalingen van het Verdrag betreft. In Bijlage A5-I van het Verdrag is een lijst opgenomen van zaken die moeten worden geïnspecteerd en moeten voldoen aan de nationale wet- of regelgeving of andere maatregelen ter uitvoering van de vereisten van dit Verdrag betreffende de arbeids- en levensomstandigheden van zeelieden aan boord voordat een maritiem arbeidscertificaat kan worden afgegeven. Die lijst betreft bijvoorbeeld niet de bepalingen van het Verdrag inzake de beschikbaarheid van welzijnsinstallaties aan wal voor alle zeelieden, de ontwikkeling van welzijnsvoorzieningen in de havens of de instelling van welzijnsraden, zoals bepaald in Voorschrift 4.4. van het Verdrag, en die volgens de Raad van State een bevoegdheid van de gemeenschappen zijn.

Voorts betreft het maritiem arbeidscertificaat zoals de Raad bemerkt inderdaad het beroep op elke particuliere aanwervings- of arbeidsbemiddelingsdienst die onder licentie werkt of erkend is of gereguleerd is, die volgens de Raad een bevoegdheid van de gewesten betreft. De Raad gaat er echter aan voorbij dat titel 5 van het Verdrag voorziet in 3 soorten van inspecties, namelijk de inspectie van de omstandigheden voor zeevarenden op schepen die de vlag voeren van de Staat en het bijhorende maritiem arbeidscertificaat (Voorschrift 5.1.), de inspectie van de buitenlandse schepen die een haven aandoen van de Staat (voorschrift 5.2.) en de inspectie van de op zijn grondgebied gevestigde aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden (voorschrift 5.3.). Het toezicht op de aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten op

tels services, à l'intérieur ou à l'extérieur du territoire de l'État, à l'occasion de la mise au travail des marins à bord d'un navire battant pavillon de l'État ou d'un navire étranger dans l'État du port. Le certificat de travail maritime et les inspections qui y sont liées ne couvrent pas le contrôle des services de recrutement et de placement sur le territoire. Le contrôle du recours par l'armateur à ces services, à l'intérieur ou à l'extérieur du territoire de l'État, à l'occasion de la mise au travail des marins à bord d'un navire battant pavillon de l'État ou d'un navire étranger dans le port de l'État ne relève pas de la compétence de droit interne des régions.

Ceci est parfaitement conforme avec l'application des règles de compétence dans la transposition de deux directives, qui concernent également des compétences mixtes, à savoir la directive 2001/96/CE établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraciers et la directive 2000/59 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison. Dans son avis 33 693/4 sur un projet d'arrêté royal transposant la directive 2001/96/CE, le Conseil d'État n'avait aucune remarque sur le fait que les responsabilités du capitaine et l'inspection des navires aient été considérés comme une matière exclusivement fédérale. De même, dans son avis 36 869/4 sur un projet d'arrêté royal transposant la directive 2000/59/CE le Conseil d'État n'avait aucune objection concernant la répartition des compétences par une mesure similaire.

Les exigences 5.1. et 5.2. du titre 5 de la Convention du travail maritime relèvent donc de la compétence exclusive de l'autorité fédérale et peuvent être mises en œuvre par elle au moyen d'une législation fédérale, telle que le présent projet et sans coopération entre l'autorité fédérale, les régions et les communautés, à condition que la portée des dispositions du présent projet de loi soit limitée aux inspections prévues par les règles 5.1. et 5.2. de la Convention. L'inspection des navires n'interfère en aucune manière avec la compétence des régions de réglementer les activités des services de recrutement et de placement, et avec le contrôle sur les services de recrutement et de placement qui sont régis par la règle 5.3. de la Convention.

Ceci ne porte pas préjudice aux observations du Conseil d'État sur le caractère mixte des dispositions de la Convention elle-même, en vue de l'assentiment à la Convention.

het grondgebied dient aldus onderscheiden te worden van het toezicht op het beroep op dergelijke diensten, op of buiten het grondgebied van de Staat, gedaan door de reder, bij de tewerkstelling van zeelieden op een schip dat de vlag voert van de Staat of van een buitenlands schip in haven van de Staat. Het maritiem arbeidscertificaat en de daarbij horende inspecties dekken niet het toezicht op de toezicht de aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten op het grondgebied. De inspectie van het beroep op dergelijke diensten, op of buiten het grondgebied van de Staat, gedaan door de reder, bij de tewerkstelling van zeelieden op een schip dat de vlag voert van de Staat of van een buitenlands schip in haven van de Staat behoort niet tot de interne nationaalrechtelijke bevoegdheid van de gewesten.

Zulks is volledig in overeenstemming met de toepassing van de regels inzake bevoegdheid bij de omzetting van twee richtlijnen die ook gemengde bevoegdheden betroffen, namelijk Richtlijn 2001/96/EG tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures voor veilig laden en lossen van bulkschepen en Richtlijn 2000/59 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen. De Raad van State had er in zijn advies 33 693/4 over een ontwerp van koninklijk besluit ter omzetting van Richtlijn 2001/96/EG geen bemerkingen bij dat de verantwoordelijkheden van de kapitein en de inspectie van de schepen als een exclusief federale materie beschouwd werd. De Raad van State had in zijn advies 36 869/4 over een ontwerp van koninklijk besluit ter omzetting van Richtlijn 2000/59/EG ook geen bezwaren omtrent de bevoegdheidsverdeling bij een gelijkaardige regeling.

Voorschrift 5.1. en 5.2. van Titel 5, van het Verdrag betreffende maritiem arbeid behoren aldus tot de exclusieve bevoegdheid van de federale overheid en kunnen door haar worden geïmplementeerd met federale wetgeving zoals het voorliggende ontwerp en zonder samenwerking tussen de federale overheid, de gewesten en gemeenschappen, op voorwaarde dat de draagwijdte van de bepalingen van het voorliggende wetsontwerp beperkt wordt tot de inspecties bedoeld door voorschrift 5.1. en 5.2. van het Verdrag. De inspectie van de schepen interfereert op geen enkele wijze met de bevoegdheid van de gewesten om de activiteiten van de rekruterings- en plaatsingsdiensten te regelen en met het toezicht op de rekruterings- en plaatsingsdiensten dat geregeld wordt door voorschrift 5.3. van het Verdrag.

Hiermee wordt geen afbreuk gedaan aan de bemerkingen van de Raad van State inzake het gemengd karakter van de bepalingen van het Verdrag zelf, met het oog op de instemming met het Verdrag.

L'article 3,10° du projet, qui concerne la définition de "dispositions nationales" a été adapté en conséquence. Le Conseil d'État remarque en effet que selon le texte de l'article 31 lu en combinaison avec le texte de l'article 3,10° qui lui ont été soumis, le projet prévoit une inspection et le contrôle des dispositions belges et internationales qui sont en vigueur en Belgique mettant en œuvre "l'ensemble" des prescriptions de la Convention. Un certain nombre d'autres articles a été modifié dans le même sens. Ainsi, il est précisé dans le projet de loi qu'il convient d'entendre par "dispositions nationales" "les dispositions belges et internationales en vigueur en Belgique pour autant que l'inspection sur le respect de celles-ci par le navire est couverte par les règles 5.1. et 5.2. de la MLC 2006". Par conséquent, l'inspection visée à l'article 31 porte uniquement sur les dispositions nationales pour autant que l'inspection sur le respect de celles-ci par le navire est couverte par les règles 5.1. et 5.2. de la MLC 2006 et que les inspections prévues par le projet sont uniquement les inspections prévues par les règles 5.1 et 5.2. de la Convention du travail maritime.

En ce qui concerne les autres observations du Conseil d'État, une justification particulière n'est donnée dans le commentaire des articles que lorsque l'observation du Conseil d'État n'est pas suivie.

III. — COMMENTAIRE DES ARTICLES

TITRE 1^{ER}

Dispositions générales

CHAPITRE 1^{ER}

Dispositions introductives

Article 1^{er}

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 2

Cet article précise l'objectif du projet de loi.

Artikel 3,10° van het ontwerp, dat de definitie van "nationale bepalingen" betreft werd dienovereenkomstig aangepast. De Raad van State bemerkt immers dat volgens de haar voorgelegde tekst van artikel 31, gelezen in samenhang met de haar voorgestelde tekst van artikel 3,10° het ontwerp voorziet in een inspectie en controle van de Belgische en in België van kracht zijnde internationale bepalingen tot uitvoering van het "het geheel" van de bepalingen van het Verdrag. Een aantal andere artikelen werd in dezelfde zin aangepast. Aldus wordt in het ontwerp gepreciseerd dat met "nationale bepalingen" bedoeld wordt "de Belgische en in België van kracht zijnde internationale bepalingen voor zover de inspectie op de naleving ervan door het schip valt onder voorschrift 5.1. en 5.2. van het MLC 2006". Bijgevolg de inspectie bedoeld in artikel 31 gaat enkel over de nationale bepalingen voor zover de inspectie op de naleving ervan door het schip valt onder voorschrift 5.1. en 5.2. van het MLC 2006 en de door het ontwerp bedoelde inspecties enkel de inspecties zijn zoals bedoeld door voorschrift 5.1 en 5.2. van het Verdrag betreffende maritiem arbeid.

Wat betreft de andere opmerkingen van de Raad van State, werd een rechtvaardiging gegeven bij de artikelsgewijze bespreking enkel wanneer de opmerking van de Raad van State niet wordt gevolgd.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

TITEL 1

Algemene bepalingen

HOOFDSTUK 1

Inleidende bepalingen

Artikel 1

Dit artikel vergt geen bijzondere commentaar.

Artikel 2

Dit artikel verduidelijkt het doel van het voorontwerp van wet.

CHAPITRE 2

Définitions

Article 3

L'article 3 donne un aperçu des définitions des notions utilisées dans le projet de loi. Les définitions de navire, voyage international et armateur ont été reprises de la Convention.

CHAPITRE 3

Champ d'application

Article 4

Cet article détermine le champ d'application de la loi et ce conformément à celui de la MLC 2006.

Le projet de loi s'applique ainsi à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales et aux marins s'y trouvant à bord.

Le Conseil d'État propose d'utiliser systématiquement les notions de "*zeevarenden*" et "*gens de mer*" au lieu, respectivement des notions "*zeeman*" et "*marin*".

La MLC 2006 utilise indistinctement les termes "*gens de mer*" et "*marin(s)*". Afin de maintenir une uniformité de vocabulaire au sein de la réglementation déjà existante visant les personnes travaillant à bord des navires, il a été opté pour l'utilisation du seul terme "*marin(s)*".

Sont exclus du champ d'application de la loi:

1° les navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et les navires de construction traditionnelle et les marins s'y trouvant à bord;

2° les navires de guerre et les navires de guerre auxiliaires et les marins s'y trouvant à bord.

En cas de doute sur l'applicabilité du projet de loi à un navire ou à une catégorie de navires, la question sera tranchée par la Direction générale Transport maritime après consultation de la commission paritaire concernée. La décision de la Direction générale Transport maritime sera communiquée au Directeur général du Bureau International du travail. Chaque fois que la MLC

HOOFDSTUK 2

Definities

Artikel 3

Artikel 3 geeft een overzicht van de definities van de begrippen gebruikt in het wetsontwerp. De definities van schip, internationale reis en reder worden genomen van het Verdrag.

HOOFDSTUK 3

Toepassingsgebied

Artikel 4

Dit artikel bepaalt het toepassingsgebied van de wet en dit overeenkomstig dat van de MLC 2006.

Aldus is het voorontwerp van wet van toepassing op alle schepen die aan openbare of privé-instellingen toebehoren, en die normaal bestemd zijn voor commerciële activiteiten en op de zeelieden die zich aan boord bevinden.

De raad van State stelt voor de begrippen "*zeevarenden*" respectievelijk "*gens de mer*" stelselmatig te gebruiken in plaats van de begrippen "*zeeman*" respectievelijk "*marin*".

De MLC 2006 gebruikt zonder onderscheid de woorden "*zeevarenden*" en "*zeeman/zeelieden*". Teneinde een uniformiteit van de terminologie te behouden binnen de bestaande regelgeving betreffende de mensen die aan boord van een schip werken, werd gekozen voor het gebruik van enkel de term "*zeeman/zeelieden*".

Worden uit het toepassingsgebied van de wet uitgesloten:

1 ° de schepen die bestemd zijn voor de visserij of een soortgelijke activiteit en de traditioneel gebouwde schepen en de zeelieden die zich aan boord bevinden;

2° de oorlogsschepen en hulpoorlogsschepen en de zeelieden die zich aan boord bevinden.

Ingeval van twijfel over de toepasbaarheid van het voorontwerp van wet op een schip of een categorie van schepen, zal de beslissing worden genomen door het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer na raadpleging van het betrokken paritair comité. De beslissing van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer zal aan de Directeur-generaal van het Internationaal

2006 autorise une certaine souplesse dans son application, elle exige en contrepartie transparence et responsabilité de l'État membre. Lorsqu'un État se prévaut d'une souplesse pour l'application d'une convention, cela implique en règle générale que les organisations de travailleurs et d'employeurs intéressées sont consultées et que toute orientation décidée dans de telles circonstances est rapportée à l'OIT.

Article 5

A bord des navires battant pavillon belge, se côtoient des marins travaillant sous des statuts différents. Nombreux sont ceux qui sont occupés en qualité de salariés, d'autres sont indépendants ou agents d'une autorité publique.

La Convention de travail maritime oblige les États membres de réglementer différents aspects des contrats des marins à bord des navires qui battent leur pavillon. Le cas des marins travaillant sous un autre statut que celui de salarié est également pris en compte (Norme A2.1., paragraphe 1 a) de la MLC 2006). Il est ainsi clair que les auteurs de la Convention de travail maritime ont jugé important de veiller à ce que tous les marins, quel que soit le statut sous lequel ils travaillent, soient couverts et d'éviter d'encourager la conclusion de contrats qui échapperaient aux prescriptions de la convention. La MLC dispose ainsi que les marins doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime ou, lorsqu'ils ne sont pas salariés, d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable leur garantissant des conditions de travail et de vie décentes à bord du navire ainsi que l'exige la convention.

Tombent ainsi sous le champ d'application du projet de loi en ce qui concerne les marins à bord des navires battant pavillon belge, d'une part les marins tels que définis dans le Titre VI "Contrat d'engagement maritime à bord des navires de mer" de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail et d'autre part, les marins qui travaillent sous un autre statut que celui de salarié.

Pour ces derniers, et pour autant qu'il n'existe pas d'obligation légale correspondante, l'armateur devra leur garantir des conditions de travail et de vie décentes qui sont équivalentes à celles garanties aux travailleurs salariés.

Arbeidsbureau worden meegedeeld. Iedere keer dat de MLC 2006 ruimte biedt voor enige flexibiliteit in de toepassing ervan, vereist zij dat daar transparantie en verantwoordelijkheid van de lidstaat tegenover staat. Wanneer een staat zich beroept op flexibiliteit voor de toepassing van een verdrag, impliceert dit gewoonlijk dat de betrokken werknemers- en werkgeversorganisaties worden geraadpleegd en dat elke beleidslijn, in dergelijke omstandigheden beslist, aan de IAO wordt gerapporteerd.

Artikel 5

Aan boord van de schepen die onder de Belgische vlag varen, gaan zeelieden werkende onder verschillende statuten met elkaar om. Velen zijn tewerkgesteld in de hoedanigheid van loontrekkende, andere zijn zelfstandige of ambtenaar van een overheid.

Het Verdrag betreffende maritieme arbeid verplicht de Staatsleden verschillende aspecten van de overeenkomst van de zeelieden aan boord van de schepen die onder hun vlag varen te reglementeren. Het geval van de zeelieden die werken onder een ander statuut dan deze van loontrekkende is ook in rekening gehouden (Norm A2.1., paragraaf 1,a) van de MLC 2006). Het is zo duidelijk dat de auteurs van het Verdrag betreffende maritieme arbeid belangrijk geoordeeld hebben er voor te zorgen dat alle zeelieden, ongeacht het statuut waaronder ze werken gedekt zullen zijn en te vermijden het besluiten van overeenkomsten die afwijken aan de bepalingen van het verdrag te bemoedigen. De MLC bepaalt zo dat de zeelieden in bezit moeten zijn van een maritiem arbeidsovereenkomst of, wanneer ze niet bezoldigd zijn, van een document dat het bestaan van een contractuele of vergelijkbare overeenkomst bewijst, waarbij hen behoorlijke arbeids- en leefomstandigheden aan boord worden gegarandeerd zoals het verdrag dit eist.

Vallen onder het toepassingsgebied van dit wetsonwerp voor wat betreft de zeelieden aan boord van schepen die onder de Belgische vlag varen, enerzijds de zeelieden zoals gedefinieerd in Titel VI "Arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen" van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen en anderzijds de zeelieden die werken onder een ander statuut dan deze van loontrekkende.

Voor deze laatsten, en voor zover dat het geen overeenkomstige wettelijke verplichting bestaat, zal de reder behoorlijke arbeids- en leefomstandigheden moeten garanderen die gelijkwaardige zijn aan deze gegarandeerd aan de loontrekkende zeelieden.

Il revient à l'armateur de préciser dans la partie II de la déclaration de conformité de travail maritime la manière dont il garantit ces conditions de travail et de vie décentes équivalentes.

A bord des navires battant pavillon étranger, sont visés les marins tels que définis par la Convention du travail maritime 2006. Etant donné que la Convention autorise les États signataires à déterminer si certaines catégories de personnes n'appartiennent pas aux marins, il en sera tenu compte dès lors que ces catégories de personnes sont mentionnées dans la déclaration de conformité du travail maritime ou dans un autre document délivré par l'État du pavillon.

CHAPITRE 4

Obligation à charge des navires battant pavillon belge de tenir à bord un exemplaire de la Convention du travail maritime 2006

Article 6

Cet article prévoit une obligation générale de mise à disposition à bord des navires battant pavillon belge d'un exemplaire de la MLC 2006 dans un endroit directement et facilement accessible par les marins, les fonctionnaires désignés et les organismes agréés. Les personnes précitées doivent pouvoir accéder à l'exemplaire de la MLC 2006 sans intermédiaire et sans devoir en faire la demande préalable au capitaine ou son préposé.

Le présent projet de loi limite cette obligation aux navires battant le pavillon belge étant donné que la MLC 2006 impose cette obligation à charge des États du pavillon.

TITRE 2

Le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime en ce qui concerne les navires battant pavillon belge

CHAPITRE 1^{ER}

Champ d'application

Article 7

Cet article détermine le champ d'application de l'obligation de certification.

De reder dient in deel II van de conformiteitsverklaring voor maritiem arbeid de manier waarop hij deze behoorlijke arbeids- en leefomstandigheden garandeert te verduidelijken.

Aan boord van schepen die onder vreemde vlag varen, worden bedoeld de zeelieden zoals gedefinieerd door het verdrag betreffende maritieme arbeid 2006. Gezien het feit dat het Verdrag laat de ondertekenende staten toe om te bepalen of bepaalde categorieën van personen niet tot de zeelieden behoren, zal er rekening mee gehouden indien deze categorieën van personen vermeld zijn in de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid of in een ander document uitgereikt door de vlaggenstaat.

HOOFDSTUK 4

Verplichting voor de schepen die onder Belgische vlag varen om een exemplaar van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 aan boord bij te houden

Artikel 6

Dit artikel voorziet een algemene verplichting om aan boord van de schepen die onder Belgische vlag varen een exemplaar van de MLC 2006 ter beschikking te houden op een rechtstreeks en gemakkelijk toegankelijke plaats voor de zeelieden, de aangewezen ambtenaren en de erkende organisaties. De voornoemde personen moeten toegang kunnen hebben tot het exemplaar van de MLC 2006 zonder tussenpersoon en zonder een voorafgaand verzoek aan de kapitein of zijn aangestelde te moeten richten.

Dit wetsontwerp beperkt deze verplichting aan de schepen die onder de Belgische vlag varen omdat de MLC 2006 legt deze verplichting op de vlaggenstaten.

TITEL 2

Het maritiem arbeidscertificaat en de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid voor de schepen die onder Belgische vlag varen

HOOFDSTUK 1

Toepassingsgebied

Artikel 7

Dit artikel bepaalt het toepassingsgebied van de certificatieverplichting.

Alors que le projet de loi s'applique à l'ensemble des navires tels que déterminés à l'article 4, l'obligation de certification, à savoir l'obligation de détenir un certificat de travail maritime et une déclaration de conformité du travail maritime n'existe qu'à l'égard de navires, ayant une jauge brute égale ou supérieure à 500 et effectuant un voyage international ou opérant à partir d'un port ou entre ports d'un autre pays.

L'article 7, comme toutes les autres dispositions du Titre 2, ne concerne que les navires battant pavillon belge. L'obligation de certification limitée aux seuls navires belges ne signifie toutefois pas que les navires battant pavillon étranger échapperont à tout contrôle ou bénéficieront d'un traitement plus favorable. En vertu de la MLC 2006, cette obligation de certification doit également être prévue par les législations des autres États membres pour les navires battant leur pavillon. Les fonctionnaires désignés pourront d'ailleurs, dans le cadre des inspections par l'État du port, vérifier le respect de cette obligation.

Les armateurs de navires battant le pavillon belge qui ne relèvent pas de l'obligation de certification peuvent demander la certification de leur navire.

Les dispositions de la loi qui leur sont applicables sont précisées. Ainsi, par exemple, l'armateur d'un navire qui n'est pas obligé d'obtenir une certification, mais fait tout de même certifier le navire, ne pourra pas faire l'objet d'une sanction pénale s'il ne conserve pas de certificat de travail maritime à bord du navire ou ne transmet pas de copie de ce certificat aux marins qui le demandent.

Articles 8 et 9

Ces articles déterminent la fonction du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime.

La certification fait partie du système efficace et coordonné qui doit être mis en place en vue de veiller au respect et à la mise en application des dispositions nationales telles que définies à l'article 3, 10° du projet de loi donnant effet à la MLC 2006.

A côté de la certification technique existante déjà depuis plusieurs années est mise en œuvre ici une certification sociale. Les documents de certification fixés par la MLC 2006 attestent en effet que les conditions de travail et de vie à bord du navire sont conformes à la réglementation de l'État du pavillon donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006.

Terwijl het wetsontwerp van toepassing is op alle schepen bedoeld in artikel 4, bestaat de certificatieverplichting, namelijk de verplichting om een maritiem arbeidscertificaat en een conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid te bewaren enkel voor schepen met een bruto tonnenmaat gelijk aan of hoger dan 500 en een internationale reis maken of opereren vanuit een haven of tussen havens van een ander land.

Artikel 7, zoals alle andere bepalingen van Titel 2, betreft enkel schepen die onder Belgische vlag varen. De verplichting tot certificatie beperkt tot de schepen die onder Belgische vlag varen betekent echter niet dat de schepen die onder een buitenlandse vlag varen aan alle controles zullen ontsnappen of van een gunstiger behandeling zullen genieten. Krachtens de MLC 2006 moet deze verplichting tot certificatie ook worden voorzien door de wetgeving van de andere lidstaten voor de schepen die onder hun vlag varen. De aangewezen ambtenaren zullen trouwens, in het kader van de inspecties door de havenstaat, de naleving van deze verplichting kunnen controleren.

De reders van schepen die onder Belgische vlag varen en die niet onder de certificatieverplichting vallen, kunnen de certificatie van hun schip vragen.

De bepalingen van de wet die erop van toepassing zijn worden verduidelijkt. Zo zal de reder van een schip dat niet verplicht is tot certificatie, maar die het schip toch laat certificeren, niet strafrechtelijk gesanctioneerd kunnen worden wanneer hij aan boord van het schip geen maritiem arbeidscertificaat bewaart of geen kopie van dit certificaat meedeelt aan de zeelieden, die hierom verzoeken.

Artikelen 8 en 9

Deze artikelen bepalen de functie van het maritiem arbeidscertificaat en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid.

De certificatie is een onderdeel van het doeltreffende en gecoördineerde systeem dat dient opgezet te worden met het oog op de naleving en de toepassing van de nationale bepalingen zoals gedefinieerd in artikel 3, 10° van het wetsontwerp tot uitvoering van de MLC 2006.

Naast de technische certificatie die al meerdere jaren bestaat wordt hier een sociale certificatie uitgevoerd. De certificatedocumenten bepaald door de MLC 2006 staven inderdaad dat de arbeids- en leefomstandigheden aan boord van het schip overeenstemmen met de reglementering van de vlaggenstaat tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006.

A l'égard de l'État du port, ces documents constituent une présomption de conformité aux prescriptions de la MLC 2006. Ceci a pour effet de réduire considérablement les délais de retenue du navire à port en vue d'une inspection.

La déclaration de conformité du travail maritime jointe au certificat de travail maritime résume la réglementation belge et internationale applicable et la manière dont l'armateur s'engage à respecter de manière continue cette législation.

CHAPITRE 2

Le certificat de travail maritime

Article 10

Cet article délègue au Roi le soin d'établir le modèle du certificat de travail maritime. Ce modèle doit correspondre au modèle fixé par la MLC 2006.

Article 11

Le certificat de travail maritime doit être délivré par le fonctionnaire désigné, à l'issue d'une inspection concluant au respect par le navire inspecté des dispositions nationales, telles que définies à l'article 3, 10° du projet de loi, donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 portant sur 14 domaines, à savoir:

1. l'âge minimum des personnes employées ou engagées ou travaillant à bord du navire;
2. la certification médicale;
3. les qualifications des marins;
4. les contrats d'engagement maritime;
5. le recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé;
6. la durée de travail et de repos;
7. les effectifs du navire;
8. le logement;
9. les installations de loisirs à bord;
10. l'alimentation et le service de table;
11. la santé et la sécurité et la prévention des accidents;
12. les soins médicaux à bord;
13. les procédures de plainte à bord;
14. la rémunération.

Ten aanzien van de havenstaat vormen deze documenten een vermoeden van overeenstemming met de bepalingen van de MLC 2006. Dit heeft tot gevolg dat de wachttijden van het schip in de haven met het oog op een inspectie aanzienlijk verminderen.

De conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid gevoegd bij het maritiem arbeidscertificaat geeft een samenvatting van de toepasselijke Belgische en in België van kracht zijnde internationale regelgeving en de manier waarop de reder zich verbindt om op voortdurende wijze deze wetgeving na te leven.

HOOFDSTUK 2

Het maritiem arbeidscertificaat

Artikel 10

Dit artikel verleent aan de Koning de bevoegdheid om het model van het maritiem arbeidscertificaat vast te leggen. Dit model moet overeenstemmen met het model bepaald door de MLC 2006.

Artikel 11

Het maritiem arbeidscertificaat moet door de aangewezen ambtenaar worden afgeleverd na afloop van een inspectie dat concludeert tot de naleving door het geïnspecteerde schip van de nationale bepalingen, zoals gedefinieerd in artikel 3, 10° van het wetsontwerp, tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 betreffende 14 gebieden, namelijk:

1. de minimumleeftijd van de personen tewerkgesteld of in dienst genomen of werkend aan boord van het schip;
2. het medisch getuigschrift;
3. de kwalificaties van de zeelieden;
4. de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst;
5. het beroep op elke particuliere aanwervings- of arbeidsbemiddelingsdienst die onder licentie werkt of erkend is of gereguleerd is;
6. de arbeidsduur en de rusttijd;
7. de bemanning van het schip;
8. de huisvesting;
9. de ontspanningsvoorzieningen aan boord;
10. de voeding en de catering;
11. de gezondheid en de veiligheid en de ongevallenpreventie;
12. de medische zorgen aan boord;
13. de klachtenprocedures aan boord;
14. het loon.

Les prescriptions belges et internationales en vigueur en Belgique fixant les obligations à respecter pour ces 14 domaines sont précisées dans la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime.

Article 12

Le visa du fonctionnaire désigné ou de l'organisme agréé atteste que l'inspection intermédiaire visée aux articles 35 et 36 qu'il a effectuée est satisfaisante.

Ce visa constitue par ailleurs une condition de validité du certificat de travail maritime.

Articles 13 à 15

La durée de validité du certificat de travail maritime est de cinq ans sous réserve des exceptions prévues aux articles 14 et 15 en fonction du moment où est réalisée l'inspection en vue du renouvellement du certificat de travail maritime.

Articles 16 à 20

Ces articles concernent la délivrance du certificat de travail maritime à titre provisoire. Ils explicitent les circonstances et les conditions dans lesquelles un certificat de travail maritime peut être délivré à titre provisoire.

Il est en effet des situations où une inspection complète du navire au regard des 14 domaines visés à l'article 11 du projet de loi n'est pas possible. Tel sera le cas lorsqu'est demandée la certification d'un navire en construction ou d'un nouveau navire qui entre en service. Certaines informations pourront être obtenues à l'aide de documents, plans de constructions, etc... tandis que d'autres informations seront insuffisantes. Il ne sera ainsi pas possible d'entendre les membres du personnel qui n'ont pas encore embarqués. Pour ces situations, la MLC 2006 a prévu la possibilité de délivrer un certificat de travail maritime provisoire.

Ce certificat sera délivré une fois qu'il est établi que le navire a été inspecté dans la mesure où cela est raisonnablement possible, au regard des dispositions nationales telles que définies par l'article 3,10° du projet de loi, relatives aux 14 domaines visés à l'article 11 du projet de loi. Ce certificat délivré à titre provisoire a une durée de validité qui ne pourra excéder 6 mois et n'est en aucun cas renouvelable. Une inspection complète

De Belgische en in België van kracht zijnde internationale voorschriften die de verplichtingen bepalen tot naleving van deze 14 gebieden worden in deel I van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid verduidelijkt.

Artikel 12

Het visum van de aangewezen ambtenaar of van de erkende organisatie staat dat de tussentijdse inspectie bedoeld in artikelen 35 en 36 die hij heeft uitgevoerd voldoende is.

Dit visum vormt immers een voorwaarde van geldigheid van het maritiem arbeidscertificaat.

Artikelen 13 tot 15

De geldigheidsduur van het maritiem arbeidscertificaat is vijf jaar, onder voorbehoud van de uitzonderingen voorzien in de artikelen 14 en 15 afhankelijk van het tijdstip waarop de inspectie voor de hernieuwing van het maritiem arbeidscertificaat wordt uitgevoerd.

Artikelen 16 tot 20

Deze artikelen betreffen de aflevering van het maritiem arbeidscertificaat ten voorlopige titel. Ze verduidelijken de omstandigheden en de voorwaarden waaronder een maritiem arbeidscertificaat ten voorlopige titel kan worden afgeleverd.

Er zijn immers situaties waarin een volledige inspectie van het schip aangaande de 14 gebieden bedoeld in artikel 11 van het wetsontwerp niet mogelijk is. Dit zal het geval zijn wanneer de certificatie van een schip in aanbouw wordt gevraagd of van een nieuw schip dat in gebruik wordt genomen. Sommige inlichtingen zullen met behulp van documenten, bouwplannen, enz. ... kunnen verkregen worden terwijl andere inlichtingen zullen onvoldoende zijn. Aldus zal het niet mogelijk zijn om leden van de bemanning, die nog niet aan boord zijn gegaan, te horen. Voor deze situaties heeft de MLC 2006 de mogelijkheid voorzien om een voorlopig maritiem arbeidscertificaat af te leveren.

Dit certificaat zal worden afgeleverd zodra is vastgesteld dat het schip geïnspecteerd werd voor zover dat redelijkerwijze mogelijk is wat betreft de nationale bepalingen, zoals gedefinieerd in artikel 3,10° van het wetsontwerp, voor de 14 gebieden bedoeld in artikel 11 van het wetsontwerp. Dit certificaat ten voorlopige titel afgeleverd heeft een maximale geldigheidsduur van zes maanden en is in geen geval hernieuwbaar.

devra avoir lieu avant l'expiration de la période de validité et aucun nouveau certificat provisoire ne pourra être délivré.

L'impossibilité de délivrer plus d'une fois un certificat à titre provisoire pour le même armateur et le même navire constitue comme à l'instar de la perte de validité du certificat de travail maritime une protection contre les tentatives d'échapper de manière continue aux contrôles de certification.

Article 21

Cette disposition détermine les cas de perte de validité du certificat de travail maritime. La perte de validité implique qu'un nouveau certificat de travail maritime doit être obtenu.

Articles 22 et 23

Le retrait du certificat de travail maritime est une mesure que le fonctionnaire désigné par le Roi peut prendre en cas de manquements. Cette mesure est spécifique aux navires certifiés. Cette mesure est lourde de conséquences. Le fonctionnaire désigné par le Roi déterminera, en faisant preuve de jugement professionnel, la mesure la plus adéquate pour répondre aux manquements constatés. A cet effet, il tiendra compte du nombre et de la gravité des manquements relevés. Il se peut parfaitement que compte tenu de la gravité, un seul manquement justifie le retrait du certificat.

Le fonctionnaire désigné prendra notamment en considération s'il est ou non possible de remédier aux manquements constatés. Sont également des éléments à prendre en considération, les conséquences de manquements sur la sécurité à bord du navire, le type et la durée des voyages effectués par le navire, la taille, et le type de navire. Les antécédents au niveau du type de manquements mais également au niveau de la manière dont il a été remédié aux manquements sont également importants.

Une audition préalable de l'armateur ou de son délégué est obligatoire.

Een volledige inspectie zal op het verstrijken van de geldigheidsduur moeten plaatshebben en een nieuwe voorlopig certificaat zal geenszins kunnen worden afgeleverd.

De onmogelijkheid om meer dan één keer aan dezelfde reder en voor hetzelfde schip een maritiem arbeidscertificaat ten voorlopige titel af te leveren vormt, net als het verlies van de geldigheid van het maritiem arbeidscertificaat, een bescherming tegen de pogingen om op voortdurende wijze aan de certificatiecontroles te ontsnappen.

Artikel 21

Deze bepaling stelt de gevallen van verlies van geldigheid van het maritiem arbeidscertificaat vast. Het verlies van geldigheid impliceert dat een nieuw maritiem arbeidscertificaat moet worden verkregen.

Artikelen 22 en 23

De intrekking van het maritiem arbeidscertificaat is een maatregel die de door de Koning aangewezen ambtenaar in geval van tekortkomingen kan nemen. Deze maatregel is specifiek voor gecertificeerde schepen. Deze maatregel heeft zware gevolgen. De door de Koning aangewezen ambtenaar zal, door bewijs van professioneel inzicht, de meest geschikte maatregel bepalen om een oplossing te bieden voor de vastgestelde tekortkomingen. Daartoe zal hij rekening houden met het aantal en de ernst van de genoteerde tekortkomingen. Het kan heel goed zijn dat, gezien de ernst, één enkele tekortkoming de intrekking van het certificaat rechtvaardigt.

De aangewezen ambtenaar zal meer bepaald overwegen of het al dan niet mogelijk is om de vastgestelde tekortkomingen te verhelpen. De gevolgen van tekortkomingen voor de veiligheid aan boord van het schip, de aard en de duur van de reizen uitgevoerd door het schip, de grootte en het type van het schip zijn ook elementen om in aanmerking te nemen. De voorgeschiedenis inzake de aard van de tekortkomingen maar tevens inzake de wijze waarop de tekortkomingen werden verholpen is ook van belang.

Een voorafgaande verhoor van de reder of zijn afgevaardigde is verplicht.

CHAPITRE 3

La déclaration de conformité du travail maritime

Articles 24 et 25

L'article 24 délègue au Roi le soin d'établir le modèle de la déclaration de conformité du travail maritime. Ce modèle doit correspondre au modèle fixé par la MLC 2006.

La déclaration comporte deux parties.

La partie I comprend l'ensemble des dispositions nationales pertinentes, telles que définies à l'article 3, 10° du projet de loi, conventions collectives de travail et autres mesures d'application nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 à contrôler en vue de la certification. Cette partie I devra également comprendre les dérogations éventuellement obtenues.

La partie I est établie par le fonctionnaire désigné.

Le contenu de la partie I devra être régulièrement actualisé de manière à permettre aux armateurs de prendre, sans délai, les mesures nécessaires pour adapter la partie II de la déclaration.

La partie II de la déclaration de conformité du travail maritime reprend les mesures prises par l'armateur pour assurer le respect initial et permanent des règles pertinentes belges et internationales en vigueur en Belgique relevées dans la partie I de la déclaration. Cette partie II est établie par l'armateur.

Toutes les règles relevées dans la partie I de la déclaration doit faire l'objet d'une inspection. Le certificat de travail maritime sera délivré lorsque l'inspection aura établi que:

- les règles pertinentes relevées dans la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime sont respectées et,
- les mesures énoncées par l'armateur dans la partie II de la déclaration pour respecter de manière permanente les règles précitées sont effectivement respectées à bord du navire.

Articles 26 et 27

Ces dispositions n'appellent pas de commentaire particulier.

HOOFDSTUK 3

De conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid

Artikelen 24 en 25

Artikel 24 verleent aan de Koning de bevoegdheid om het model van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid vast te leggen. Dit model moet overeenstemmen met het model bepaald door de MLC 2006.

De verklaring bestaat uit twee delen.

Deel I bevat alle relevante nationale bepalingen, zoals gedefinieerd in artikel 3, 10° van het wetsontwerp, collectieve arbeidsovereenkomsten en andere nationale toepassingsbepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 die met het oog op de certificatie moeten worden gecontroleerd. Dit deel I zal ook de eventueel bekomende afwijkingen moeten bevatten.

Deel I wordt opgesteld door de aangewezen ambtenaar.

De inhoud van deel I zal regelmatig moeten geactualiseerd worden teneinde de reders in staat te stellen, onverwijld, de nodige maatregelen te nemen om deel II van de verklaring aan te passen.

Deel II van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid omvat de maatregelen die door de reder werden genomen om de initiële en permanente naleving van de relevante Belgische en in België van kracht zijnde internationale regels opgenomen in deel I van de verklaring te waarborgen. Dit deel II wordt door de reder opgesteld.

Alle regels opgenomen in deel I van de verklaring dienen het voorwerp van een inspectie uit te maken. Het maritiem arbeidscertificaat zal worden afgeleverd wanneer de inspectie zal vastgesteld hebben dat:

- de relevante regels opgenomen in deel I van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid worden nageleefd en,
- de maatregelen door de reder in deel II van de verklaring geformuleerd om op permanente wijze de voormelde regels na te leven effectief aan boord van het schip worden nageleefd.

Artikelen 26 en 27

Deze bepalingen vergen geen bijzondere commentaar.

CHAPITRE 4

Langue de rédaction des documents de certification

Article 28

Cet article fixe les langues dans lesquelles les documents doivent être rédigés.

L'anglais est obligatoire compte tenu du fait qu'il s'agit de documents qui doivent pouvoir être consultés par les marins et dans des ports étrangers.

CHAPITRE 5

Mesures de publicité

Articles 29 et 30

Ces dispositions n'appellent pas de commentaire particulier.

TITRE 3

*Inspections*CHAPITRE 1^{ER}**Inspections des navires battant pavillon belge**

Article 31

Cette disposition fixe le principe d'inspections périodiques des navires battant pavillon belge. La MLC 2006 dispose en effet que tout État membre vérifie par un système efficace et coordonné d'inspections périodiques, de surveillance et d'autres mesures de contrôle, que les navires qui battent son pavillon respectent et continuent de respecter les conditions de travail et de vie des marins à bord des navires battant pavillon belge conformément aux dispositions nationales, telles que définies à l'article 3, 10° du projet de loi, donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006

Cette obligation d'inspections périodiques s'impose à tous les navires battant le pavillon belge qu'ils soient ou non soumis à l'obligation de certification.

HOOFDSTUK 4

Taal voor het opstellen van de documenten voor de certificatie

Artikel 28

Dit artikel bepaalt de talen waarin de documenten moeten worden opgesteld.

Engels is verplicht rekening houdend met het feit dat het gaat over documenten die door de zeelieden en in vreemde havens moeten kunnen worden geraadpleegd.

HOOFDSTUK 5

Maatregelen voor de bekendmaking

Artikelen 29 en 30

Deze bepalingen vergen geen bijzondere commentaar.

TITEL 3

Inspecties

HOOFDSTUK 1

Inspecties van de schepen die onder Belgische vlag varen

Artikel 31

Deze bepaling legt het principe vast van periodieke inspecties van de schepen die onder Belgische vlag varen. De MLC 2006 bepaalt immers dat elk Lidstaat door een doeltreffend en gecoördineerd systeem van periodieke inspecties, toezicht en andere controlemaatregelen nagaat of de schepen die zijn vlag voeren de arbeids- en leefomstandigheden van zeelieden aan boord van schepen die de Belgische vlag voeren naleven en blijven naleven overeenkomstig de nationale bepalingen, zoals gedefinieerd in artikel 3, 10° van het wetsontwerp, tot uitvoering van de MLC 2006.

Deze verplichting tot periodieke inspecties wordt opgelegd aan alle schepen die onder Belgische vlag varen, ongeacht of ze al dan niet onderworpen zijn aan de certificatieverplichting.

Article 32

Lors de la première immatriculation d'un navire, d'une nouvelle immatriculation ou de transformations importantes du logement, le fonctionnaire désigné devra contrôler le respect des dispositions relatives au logement des marins et aux installations de loisirs. Il vérifiera ainsi, lors de sa première visite, si les logements et les installations de loisirs ont été construits dans le respect des plans de construction qui ont été approuvés.

Article 33

Le contrôle précisé à l'article 32 ne peut être effectué pour les navires existants avant l'entrée en vigueur de la MLC 2006. A l'égard de ces navires, il conviendra de vérifier si les dispositions nationales existantes ont été respectées, notamment les prescriptions en matière de logement et de loisirs fixés par la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation et ses arrêtés d'exécution ainsi que les prescriptions de la Convention n° 92 de l'Organisation Internationale du Travail concernant le logement de l'équipage à bord (révisée, 1949).

Article 34

La délivrance du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime est subordonnée à la réalisation d'une inspection préalable et complète. Le navire doit avoir été inspecté dans les 14 domaines visés à l'article 11.

Articles 35 et 36

Quand bien même le certificat de travail maritime a une validité de cinq ans, le maintien de cette validité est subordonné à la réalisation d'une inspection dite intermédiaire.

Il ne peut ainsi s'écouler plus de trois ans entre deux inspections.

L'inspection intermédiaire sera aussi étendue et approfondie que l'inspection en vue du renouvellement du certificat.

Conformément à l'article 21, le fait de ne pas procéder à l'inspection intermédiaire dans les délais entraînera la perte de validité du certificat de travail maritime.

Artikel 32

Bij de eerste registratie van een schip, een nieuwe registratie of belangrijke verbouwingen van de huisvesting, zal de aangewezen ambtenaar de naleving van de bepalingen betreffende de huisvesting van de zeelieden en de ontspanningsvoorzieningen moeten controleren. Zo zal hij tijdens zijn eerste bezoek nagaan of de huisvesting en de ontspanningsvoorzieningen in overeenstemming met de goedgekeurde bouwplannen werden gebouwd.

Artikel 33

De controle bedoeld in artikel 32 kan enkel worden uitgevoerd op schepen die vóór de inwerkingtreding van de MLC 2006 bestonden. Ten aanzien van deze schepen zal moeten nagegaan worden of de bestaande nationale bepalingen werden nageleefd, meer bepaald de bepalingen inzake de huisvesting en vrije tijd bepaald door de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen en de uitvoeringsbesluiten ervan evenals de bepalingen van het Verdrag nr. 92 van de Internationale Arbeidsorganisatie betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord (herzien, 1949).

Artikel 34

De aflevering van het maritiem arbeidscertificaat en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid is afhankelijk van de uitvoering van een voorafgaande en volledige inspectie. Het schip moet geïnspecteerd zijn geweest voor de 14 gebieden bedoeld in artikel 11.

Artikelen 35 en 36

Zelfs als het maritiem arbeidscertificaat een geldigheid van vijf jaar heeft, is het behoud van deze geldigheid afhankelijk van de uitvoering van een zogenaamde tussentijdse inspectie.

Tussen twee inspecties kunnen dus niet meer dan drie jaar verstrijken.

De tussentijdse inspectie zal even uitgebreid en diepgaand zijn als de inspectie voor de hernieuwing van het certificaat.

Het niet binnen de termijnen overgaan tot een tussentijdse inspectie zal overeenkomstig artikel 21 het verlies van de geldigheid van het maritiem arbeidscertificaat tot gevolg hebben.

Article 37

La durée de validité du certificat de travail maritime ordinaire est de cinq ans. Pour rester en conformité avec l'obligation de certification, le navire battant pavillon belge doit donc veiller à obtenir dans les délais le renouvellement du certificat de travail maritime.

L'inspection en vue du renouvellement du certificat de travail maritime sera identique à celle visant la première certification.

Article 38

Les informations à consigner dans le document à tenir à bord du navire sont des données essentielles dans le cadre des inspections par l'État du port. Ce document, annexé à la déclaration de conformité du travail maritime, sera l'un des premiers documents à être examiné par l'inspecteur de l'État du port.

Selon le Conseil d'État il est recommandé d'établir ce document dans la langue choisie par l'armateur conformément à l'article 28 du projet.

Il a été opté de ne pas suivre cette recommandation. La langue usuelle pour les rapports et documents des inspections dans le secteur maritime est l'anglais, de manière telle qu'une traduction en néerlandais ou en français serait prolixe et peut donner lieu à des problèmes d'interprétation.

CHAPITRE 2

Inspection des navires battant pavillon étranger

Article 39

La ratification de la MLC 2006 par un État ne peut pas entraîner de désavantages pour les navires battant le pavillon de cet État. Ce principe reçoit pleine application par le droit pour l'État du port qui a ratifié la MLC 2006 d'inspecter tout navire battant pavillon d'un État étranger qu'il ait ou non ratifié la MLC 2006, faisant escale dans un de ses ports. L'inspection porte sur le respect par ce navire des prescriptions de la MLC 2006 et non de la réglementation de l'État du port. Le cadre de référence pour le fonctionnaire désigné par le Roi, agissant dans le cadre du contrôle par l'État du port, n'est donc plus la réglementation belge.

Artikel 37

De geldigheidsduur van het gewoon maritiem arbeidscertificaat is vijf jaar. Het schip dat onder Belgische vlag vaart moet dus erop toezien de hernieuwing van het maritiem arbeidscertificaat binnen de tijd te bekomen teneinde in overeenstemming te blijven met de certificatieverplichting.

De inspectie voor de hernieuwing van het maritiem arbeidscertificaat zal identiek zijn aan die voor de eerste certificatie.

Artikel 38

De inlichtingen die moeten worden opgenomen in het document dat aan boord van het schip moet worden bijgehouden, vormen essentiële gegevens inzake de inspecties door de havenstaat. Dit document, gehecht aan de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid, zal één van de eerste documenten zijn, dat door de inspecteur van de havenstaat moet worden onderzocht.

Volgens de Raad van State lijkt het aangewezen dat dit document opgesteld wordt in de taal, die conform artikel 28 van het ontwerp werd gekozen door de reder.

Er werd gekozen deze aanbeveling niet te volgen. De gangbare taal voor verslagen en documenten van inspecties in de maritieme sector is het Engels, zodat een vertaling naar het Nederlands of het Frans omslachtig zou zijn en problemen kan geven voor interpretaties.

HOOFDSTUK 2

Inspecties van de schepen die onder vreemde vlag varen

Artikel 39

De ratificatie van de MLC 2006 door een Staat mag niet tot nadelen leiden voor de schepen die de vlag van die Staat voeren. Dit beginsel is volledig van toepassing door het recht voor de havenstaat die de MLC 2006 heeft geratificeerd, om elk schip te inspecteren dat onder de vlag vaart van een vreemde Staat die al dan niet de MLC 2006 heeft geratificeerd en dat een van zijn havens aandoet. De inspectie betreft de naleving door dit schip van de bepalingen van de MLC 2006 en niet de reglementering van de havenstaat. Het referentiekader voor de door de Koning aangewezen ambtenaar, die handelt in het kader van de controles door de havenstaat is dus niet meer de Belgische reglementering.

Ce droit d'inspection implique notamment le droit d'immobiliser le navire s'il ne satisfait pas aux normes minimales obligatoires de la MLC 2006.

Ce droit d'inspection des navires battant pavillon étranger constitue la seconde branche de la responsabilité des États qui ont ratifié la MLC 2006 d'assurer la plus large efficacité et le plein respect de la Convention.

Article 40

L'inspection menée dans le cadre du contrôle par l'État du port a pour objectif de déterminer si le navire respecte les prescriptions de la MLC 2006. Les inspections portent sur les prescriptions de la MLC 2006 dans les 14 domaines repris à l'annexe A5-III de cette convention (à savoir les 14 domaines visés à l'article 11 du projet de loi en ce qui concerne l'inspection des navires battant pavillon belge).

Deux situations peuvent se présenter, soit le navire inspecté bat le pavillon d'un État qui a ratifié la MLC 2006, soit le navire inspecté bat le pavillon d'un État qui n'a pas ratifié la MLC 2006.

Dans la première hypothèse, le fonctionnaire désigné trouvera dans la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime un relevé des règles en vigueur dans l'État du pavillon en question qui donne effet aux prescriptions de la MLC 2006.

Le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité de travail maritime constituent le point de départ de l'inspection. La MLC 2006 dispose en effet que ces documents attestent, sauf preuve du contraire, la conformité du navire avec les prescriptions de la MLC 2006. L'inspection menée au titre du contrôle par l'État du port est limitée au contrôle de ces documents. L'examen porte sur la vérification de l'existence de ces documents, sur leur validité et sur leur caractère complet, au sens où ils doivent contenir toutes les informations imposées par la MLC 2006. Par ailleurs, il est possible pour le fonctionnaire désigné de vérifier d'autres documents mentionnés dans le certificat de travail maritime et dans la déclaration de conformité du travail maritime, par exemple le document dans lequel sont consignés le résultat des inspections, les défauts importants relevés, la date du constat qu'il a été remédié aux défauts.

Pour les navires qui ne détiennent ni certificat de travail maritime ni déclaration de conformité de travail maritime, le fonctionnaire désigné utilisera son discernement

Dit recht tot inspectie impliceert meer bepaald het recht tot aanhouding van het schip indien het niet aan de minimale bindende normen van de MLC 2006 voldoet.

Dit recht tot inspectie van schepen die onder vreemde vlag varen vormt het tweede deel van de verantwoorde-lijkheid van de Staten die de MLC 2006 hebben geratificeerd om de grootste doeltreffendheid en de volledige naleving van het verdrag te verzekeren.

Artikel 40

De inspectie uitgevoerd in het kader van de controles door de Havenstaat heeft tot doel vast te stellen of het schip de bepalingen van de MLC 2006 naleeft. De inspecties hebben betrekking op de bepalingen van de MLC 2006 inzake de 14 gebieden vermeld in bijlage A5-III van het verdrag (namelijk de 14 gebieden bedoeld in artikel 11 van het wetsontwerp voor wat betreft de inspectie van de schepen die onder Belgische vlag varen).

Twee toestanden kunnen zich voordoen, ofwel voert het geïnspecteerde schip de vlag van een Staat die de MLC 2006 heeft geratificeerd, ofwel voert het geïnspecteerde schip de vlag van een Staat die de MLC 2006 niet heeft geratificeerd.

In het eerste geval zal de aangewezen ambtenaar in deel I van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid een overzicht vinden van de regels die in de betrokken Vlaggenstaat van kracht zijn om de bepalingen van de MLC 2006 uit te voeren.

Het maritiem arbeidscertificaat en de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid zijn het uitgangspunt voor de inspectie. De MLC 2006 bepaalt immers dat deze documenten, behoudens tegenbewijs, de conformiteit van het schip met de bepalingen van de MLC 2006 staven. De inspectie uitgevoerd uit hoofde van de controle door de havenstaat is beperkt tot de controle van die documenten. Het onderzoek betreft het nazicht van het bestaan van die documenten, hun geldigheid en hun volledigheid in de zin dat ze alle informatie opgelegd door de MLC 2006 moeten bevatten. Bovendien kan de aangewezen ambtenaar andere documenten nazien, vermeld in het maritiem arbeidscertificaat en de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid, bijvoorbeeld het document waarin het resultaat van de inspecties, de vastgestelde ernstige tekortkomingen, de datum van vaststelling dat de tekortkomingen werden verholpen, worden opgenomen.

Voor de schepen die noch een maritiem arbeidscertificaat noch een conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid bezitten, zal de aangewezen ambtenaar

professionnel pour déterminer si les prescriptions de la MLC 2006 sont ou non respectées. Il peut d'emblée procéder à une inspection détaillée telle que visée aux articles 41 et suivants.

Article 41

Le paragraphe 1^{er} de cette disposition prévoit la possibilité de procéder à une inspection détaillée, à savoir une inspection qui ne se limite pas au contrôle des documents visés à l'article 40, dès lors que le fonctionnaire désigné, une fois à bord du navire battant pavillon étranger, constate que:

— les documents requis ne sont pas présentés ou ne sont pas tenus à jour, ou ont été établis de manière mensongère, ou que les documents ne contiennent pas les informations exigées par la MLC 2006 ou ne sont pas valables pour une autre raison; ou

— il existe de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la MLC 2006; ou

— il existe des motifs raisonnables de penser que le navire a changé de pavillon dans le but d'échapper à l'obligation de se conformer aux dispositions de la MLC 2006; ou

— il existe une plainte selon laquelle les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la MLC 2006.

A l'exception de la 1^{ère} hypothèse, le fonctionnaire désigné peut faire les constats en question avant même d'avoir demandé à consulter les documents de certification. En effet, dès qu'il est monté à bord, le fonctionnaire désigné peut immédiatement se faire une idée de la manière dont le navire est entretenu et géré. De même, il pourra également constater "de visu" des situations ou des pratiques qui permettent de supposer que les conditions de travail à bord ne sont pas conformes aux prescriptions de la MLC 2006.

Les solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la MLC 2006 peuvent par exemple résulter:

— du certificat de travail maritime, de la déclaration de conformité du travail maritime ou d'autres documents auxquels les deux premiers font référence; ou

zijn professioneel inzicht gebruiken om vast te stellen of de bepalingen van de MLC 2006 al dan niet nageleefd worden. Hij kan meteen tot een meer gedetailleerde inspectie overgaan, zoals bedoeld in de artikelen 41 en volgende.

Artikel 41

Paragraaf 1 van deze bepaling voorziet de mogelijkheid om tot een meer gedetailleerde inspectie, namelijk een inspectie die zich niet beperkt tot het controleren van de documenten bedoeld in artikel 40, over te gaan, zodra de aangewezen ambtenaar, eens hij aan boord van een schip dat onder een vreemde vlag vaart, vaststelt dat:

— de vereiste documenten niet worden voorgelegd of niet bijgehouden zijn of bedrieglijk werden opgesteld of dat de documenten niet de informatie bevatten die door de MLC 2006 wordt vereist of om een andere reden niet geldig zijn; of

— er gegronde redenen bestaan om aan te nemen dat de arbeids- en leefomstandigheden aan boord van het schip niet overeenstemmen met de bepalingen van de MLC 2006 zijn; of

— er redelijke motieven bestaan om te denken dat het schip heeft omgevlagd teneinde te ontsnappen aan de verplichting om zich te schikken naar de bepalingen van de MLC 2006; of

— er een klacht bestaat volgens dewelke arbeids- en leefomstandigheden aan boord van het schip niet overeenstemmen met de bepalingen van de MLC 2006 zijn

Met uitzondering van de eerste hypothese kan de aangewezen ambtenaar de bewuste vaststellingen doen zelfs vooraleer hij gevraagd heeft de certificatie-documenten te raadplegen. Zodra hij aan boord is gegaan, kan de aangewezen ambtenaar zich immers onmiddellijk een beeld vormen van de wijze waarop het schip wordt onderhouden en beheerd. Op dezelfde wijze kan hij ook "de visu" toestanden of praktijken vaststellen die doen veronderstellen dat de arbeidsomstandigheden aan boord niet overeenstemmen met de bepalingen van de MLC 2006.

De gegronde redenen om aan te nemen dat de arbeids- en leefomstandigheden aan boord van het schip niet overeenstemmen met de bepalingen van de MLC 2006 kunnen bijvoorbeeld voortvloeien uit:

— het maritiem arbeidscertificaat, de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid of andere documenten waarnaar de eerste twee verwijzen; of

— de la préparation de l'inspection, d'impressions générales une fois que le fonctionnaire désigné est monté à bord, d'observations visuelles notées à bord.

Peuvent notamment être considérés comme motifs raisonnables de penser que le navire a changé de pavillon dans le but d'échapper à l'obligation de se conformer aux dispositions de la MLC 2006:

— les manquements majeurs subsistants qui n'ont pas été reportés dans les registres du nouvel État du pavillon;

— les difficultés rencontrées par l'État du pavillon précédent pour garantir la conformité du navire à la MLC 2006.

Le paragraphe 2 de l'article 41 prévoit non pas la faculté mais l'obligation de procéder à l'inspection détaillée lorsque les conditions de travail et de vie jugées non conformes pourraient présenter un danger manifeste pour la sécurité, la santé ou la sûreté des marins ou si le fonctionnaire désigné a des raisons de croire que tout manquement constitue une infraction grave aux prescriptions de la MLC 2006, y compris les droits des marins. La référence aux droits des marins vise notamment mais pas exclusivement:

— la liberté syndicale - le droit d'adhérer à un syndicat de son choix;

— la reconnaissance effective du droit à la négociation collective — le droit des syndicats de négocier une convention collective au nom des marins;

— l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire — le droit de travailler de plein gré et d'être payé pour ce travail;

— l'abolition effective du travail des enfants;

— l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession — le droit d'être traité de la même façon que ses collègues effectuant la même tâche, quelle que soit sa race, sa religion, son ascendance nationale, son genre ou son opinion politique.

Les directives pour les agents chargés du contrôle par l'État du port, publiées par le Bureau International du Travail, citent à titre d'exemple d'infraction grave:

— de la préparation de l'inspectie, de algemene indruk zodra de aangewezen ambtenaar aan boord is gegaan, de visuele opmerkingen die aan boord werden genoteerd.

Kunnen met name worden beschouwd als redelijke motieven om te denken dat het schip heeft omgevlagd teneinde te ontsnappen aan de verplichting om zich te schikken naar de bepalingen van de MLC 2006:

— de blijvende bestaande grove tekortkomingen, die niet in de registers van de nieuwe vlaggenstaat werden overgenomen;

— de moeilijkheden die de vorige vlaggenstaat heeft gehad om de overeenstemming van het schip met de MLC 2006 te waarborgen.

Paragraaf 2 van artikel 41 voorziet niet de mogelijkheid maar wel de verplichting om tot een meer gedetailleerde inspectie over te gaan wanneer de arbeids- en leefomstandigheden, die niet conform worden beoordeeld, een duidelijk risico voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de zeelieden zouden kunnen betekenen of wanneer de aangewezen ambtenaar redenen heeft om aan te nemen dat elke tekortkoming een ernstige inbreuk is op de bepalingen van de MLC 2006, met inbegrip van de rechten van de zeelieden. De verwijzing naar de rechten van de zeelieden betreft met name maar niet uitsluitend:

— de vakbondsvrijheid — het recht om zich bij een vakbond van zijn keuze aan te sluiten;

— de effectieve erkenning van het recht op collectieve onderhandelingen — het recht van de vakbonden om een collectieve overeenkomst in naam van de zeelieden te onderhandelen;

— de afschaffing van elke vorm van gedwongen of verplichte arbeid — het recht om geheel vrijwillig te werken en voor dit werk betaald te worden;

— de effectieve afschaffing van kinderarbeid;

— de afschaffing van discriminatie inzake tewerkstelling en beroep — het recht om op dezelfde manier behandeld te worden als de collega's die dezelfde taak uitvoeren, ongeacht ras, godsdienst, nationale afkomst, geslacht of politieke overtuiging.

De richtlijnen voor de ambtenaren belast met de controle door de havenstaat, gepubliceerd door het Internationaal Arbeidsbureau, vermelden als voorbeeld van een ernstige inbreuk:

— la présence à bord du navire d'un marin âgé de moins de 16 ans;

— des effectifs insuffisants;

— les cas répétés de non-paiement des salaires;

— la présence de marins à bord du navire, qui de façon répétée ne sont pas en possession d'un contrat d'engagement maritime valable ou dont les clauses ne respectent pas les droits des marins;

— la qualité et quantité de vivres et d'eau potable inappropriées pour le voyage prévu;

— des logements et/ou des installations sanitaires non conformes...

Articles 42 à 44

En principe, lorsque le fonctionnaire désigné constate l'existence d'une plainte conformément à l'article 41, § 1^{er}, 4^o portant sur certaines conditions de vie et de travail à bord du navire, il doit limiter son contrôle à l'objet de cette plainte. Il n'est pas nécessaire que la plainte porte sur un des 14 domaines visés à l'annexe A5-III de la convention. Il peut s'agir de n'importe quelle prescription de la Convention inscrite dans les articles, les règles ou la partie A de son code et concerner les conditions de vie et de travail à bord du navire concerné.

Toutefois, si la plainte ou son examen fait apparaître de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la MLC 2006 au sens de l'article 41, § 1^{er}, le fonctionnaire désigné procèdera à une inspection détaillée.

CHAPITRE 3

Les fonctionnaires désignés

Article 45

Un protocole d'accord sera conclu par les services d'inspection concernés en vue d'assurer, comme exigé par la MLC 2006, un système efficace d'inspection et de surveillance.

— de la présence à bord du navire d'un marin âgé de moins de 16 ans;

— des effectifs insuffisants;

— les cas répétés de non-paiement des salaires;

— la présence de marins à bord du navire, qui de façon répétée ne sont pas en possession d'un contrat d'engagement maritime valable ou dont les clauses ne respectent pas les droits des marins;

— la qualité et quantité de vivres et d'eau potable inappropriées pour le voyage prévu;

— des logements et/ou des installations sanitaires non conformes...

Artikelen 42 tot 44

In principe, wanneer de aangewezen ambtenaar stelt vast dat er een klacht conform artikel 41, § 1, 4^o bestaat over bepaalde levens- en arbeidsomstandigheden aan boord van het schip, moet hij zijn controle beperken tot het voorwerp van die klacht. Het is niet nodig dat de klacht betrekking heeft op één van de 14 gebieden bedoeld in bijlage A5-III van het verdrag. Het kan gaan over om het even welke bepaling van het verdrag opgenomen in de artikelen, regels of deel A van zijn Code en betrekking hebben op de levens- of arbeidsomstandigheden aan boord van het betrokken schip.

Evenwel, indien de klacht of het onderzoek ervan gegronde redenen aan het licht brengt om aan te nemen dat de arbeids- en leefomstandigheden aan boord van het schip niet overeenstemmen met de bepalingen van de MLC 2006 in de zin van artikel 41, § 1, zal de aangewezen ambtenaar tot een meer gedetailleerde inspectie overgaan.

HOOFDSTUK 3

De aangewezen ambtenaren

Artikel 45

Tussen de betrokken inspectiediensten zal een protocolakkoord afgesloten worden, teneinde een doeltreffend systeem van inspectie en toezicht te waarborgen, zoals vereist door de MLC 2006.

Article 46

Les dispositions dont les fonctionnaires désignés surveillent le respect diffèrent selon qu'ils sont en présence d'un navire battant pavillon belge ou d'un navire battant pavillon étranger. Dans le premier cas, ils surveilleront le respect des dispositions nationales, telles que définies à l'article 3, 10° du projet de loi, donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006, de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution. Dans le second cas, la surveillance portera sur le respect des prescriptions mêmes de la MLC 2006.

Article 47

Le paragraphe 1^{er} n'appelle pas de commentaire particulier.

Le paragraphe 2 précise que les fonctionnaires désignés ont le droit de monter à bord des navires et de pénétrer librement dans tous les espaces, y compris les espaces de logement et les cabines destinés aux marins, avec les limitations, pour les navires battant pavillon étranger, visées aux articles 41 et 42.

La surveillance du respect de dispositions par rapport à certains des 14 domaines visés à l'article 11 ne peut se réaliser qu'avec un accès large aux espaces habitables.

On ne peut considérer les espaces de logement, les cabines, les installations de loisirs comme des espaces privés au sens habituel du terme. En effet, la MLC 2006 impose des règles en matière de logement, d'installations de loisirs, de réfectoire, d'installations sanitaires qui doivent faire l'objet d'inspections visant à assurer leur respect initial et permanent.

L'éclairage, la ventilation, le chauffage, le bruit, le nombre de couchettes par cabine, le mobilier, la propreté des cabines, les installations sanitaires sont quelques aspects sur lesquels une surveillance doit pouvoir être effectuées à tout moment.

Le paragraphe 3 vise la production et la communication des informations. Si ce paragraphe peut paraître superflu pour les fonctionnaires désignés qui sont également des inspecteurs sociaux au sens du Code pénal social, il n'en est pas ainsi dans le chef des autres fonctionnaires désignés tels que ceux relevant de la Direction générale Transport maritime du SPF Mobilité et Transport. Une obligation similaire n'était pas encore légalement prévue.

Artikel 46

De bepalingen waarvan de aangewezen ambtenaren toezien op de naleving ervan, zijn verschillend naargelang het gaat om een schip dat onder Belgische vlag vaart of een schip dat onder vreemde vlag vaart. In het eerste geval zullen ze toezicht houden op de naleving van de nationale bepalingen, zoals gedefinieerd in artikel 3, 10° van het wetsontwerp, tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006, van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan. In het tweede geval zal het toezicht betrekking hebben op de naleving van de bepalingen zelf van de MLC 2006.

Artikel 47

Paragraaf 1 vergt geen bijzondere commentaar.

Paragraaf 2 preciseert dat de aangewezen ambtenaren het recht hebben om aan boord van de schepen te gaan en alle ruimten, met inbegrip van de huisvestingsruimtes en de kajuiten die bestemd zijn voor de zeelieden, vrij te betreden, met de beperkingen bedoeld in de artikelen 41 en 42 voor de schepen die onder vreemde vlag varen.

Het toezicht op de naleving van de bepalingen inzake de 14 gebieden bedoeld in artikel 11 kan alleen worden uitgevoerd mits een ruime toegang tot de bewoonde ruimtes.

De huisvestingsruimtes, de kajuiten, de ontspanningsvoorzieningen kunnen niet als privéruimtes in de gebruikelijke zin van het woord worden beschouwd. De MLC 2006 legt immers regels op inzake huisvesting, ontspanningsvoorzieningen, eetzaal, sanitaire installaties, die moeten worden geïnspecteerd teneinde hun initiële en permanente naleving te waarborgen.

De verlichting, de ventilatie, de verwarming, het geluid, het aantal slaapplekken per kajuit, het meubilair, de netheid van de kajuiten, de sanitaire installaties zijn slechts enkele aspecten, waarop op elk ogenblik toezicht moeten kunnen worden uitgeoefend.

Paragraaf 3 beoogt de voorlegging en de mededeling van inlichtingen. Als deze paragraaf overbodig kan blijken voor de aangewezen ambtenaren die eveneens sociaal inspecteurs zijn in de zin van het Sociaal Strafwetboek, is het niet zo in hoofd van de andere aangewezen ambtenaren, zoals deze die deel uitmaken van de Algemene Directie maritiem Vervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Een soortelijke verplichting was nog niet wettelijk voorzien.

CHAPITRE 4

Habilitation des organismes agréés

Article 48

L'habilitation des organismes agréés se fera conformément aux conditions fixées par l'arrêté royal du 13 mars 2011 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes.

Article 49

Cette disposition n'appelle pas de commentaire particulier.

CHAPITRE 5

Devoir de rapportage et d'information**Section 1^{er}**

Dispositions applicables aux inspections des navires battant pavillon belge

Articles 50 à 52

Toute inspection sur un navire battant pavillon belge donne lieu à un rapport. Une copie de ce rapport sera communiquée à la Direction générale Transport maritime. Une autre copie du rapport doit être remise au capitaine du navire. Le capitaine veillera, à son tour, à apposer une copie au tableau d'affichage pour l'information des marins. Enfin, une copie sera communiquée aux organisations représentatives des marins qui en font la demande.

Selon le Conseil d'État il n'apparaît pas avec certitude du texte en projet de l'article 51 que le rapport est établi (uniquement) en anglais ou que, au contraire, une traduction en anglais du rapport est remise au capitaine. Il convient de préciser la portée de la disposition. Le Conseil d'État demande aux auteurs du projet de justifier leur choix dans l'hypothèse où il porte sur un rapport établi exclusivement en anglais.

Le rapport est rédigé en anglais.

HOOFDSTUK 4

Machtiging van de erkende organisaties

Artikel 48

De machtiging van de erkende organisaties zal conform de voorwaarden gebeuren bepaald door het koninklijk besluit van 13 maart 2011 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor de met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties.

Artikel 49

Deze bepaling vergt geen bijzondere commentaar.

HOOFDSTUK 5

Rapportering- en informatieplicht**Afdeling 1**

Bepalingen van toepassing op de inspecties van schepen die onder Belgische vlag varen

Artikelen 50 tot 52

Elke inspectie op een schip dat onder Belgische vlag vaart geeft aanleiding tot een verslag. Een kopie van dit verslag zal aan het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer worden meegedeeld. Een andere kopie van het verslag moet aan de kapitein van het schip worden overhandigd. Op zijn beurt zal de kapitein ervoor zorgen om, ter informatie van de zeelieden, een kopie op het aanplakbord aan te plakken. Tenslotte zal een kopie aan de representatieve organisaties van de zeelieden die erom verzoeken worden meegedeeld.

Volgens de Raad van State blijkt uit de ontworpen tekst van artikel 51 niet met zekerheid of het verslag (enkel) in het Engels wordt opgesteld, of dat daarentegen aan de kapitein een vertaling van het verslag in het Engels wordt overhandigd. De draagwijdte van de bepaling moet worden verduidelijkt. De raad van State vraagt aan de stellers van het ontwerp hun keuze te verantwoorden als het gevallen is op een verslag uitloeiend in het Engels opgesteld.

Het verslag wordt in het Engels opgesteld.

La langue usuelle pour les rapports d'inspection dans le secteur maritime est l'anglais, de sorte qu'une traduction en néerlandais ou en français serait prolix et peut donner lieu à des problèmes d'interprétation. La raison en est que ce rapport doit également être lisible pour l'équipage qui souvent ne maîtrise ni le néerlandais ni le français et pour le contrôle par l'État du port.

Article 53

La Direction générale Transport maritime rédige son rapport annuel et le publie suivant les procédures qui sont d'application. Ce rapport offrira des informations utiles concernant l'organisation du système d'inspection, le nombre de navires assujettis aux inspections, le nombre de navires effectivement inspectés, le nombre d'inspections, le nombre de violations constatées, le nombre de sanctions infligées, le nombre d'immobilisations de navires...

Section 2

Dispositions applicables aux inspections des navires battant pavillon étranger

Articles 54 à 57

Ces dispositions concernent les obligations en matière de rapport et d'information pour les inspections réalisées à bord des navires battant pavillon étranger.

Ainsi, la communication des informations pertinentes aux autorités compétentes du port d'escale suivant permet d'une part au navire de poursuivre sa route sans accuser de retard et d'autre part aux inspecteurs du port d'escale suivant de vérifier si les mesures de redressement imposées ont été ou sont en train d'être prises pour remédier aux manquements dans les délais impartis. Dans l'hypothèse où les mesures de redressement n'ont pas été respectées, les autorités compétentes du port d'escale suivant pourrait considérer que l'information reçue constitue de solides raisons justifiant une inspection détaillée au sens de l'article 41.

Le fonctionnaire désigné utilisera son jugement professionnel pour déterminer si un manquement est ou non important pour l'application de l'obligation visée à l'article 55. Il tiendra compte à cet effet de la nature, du nombre et de la répétition des manquements pour décider si de tels manquements sont ou non censés être constatés sur un navire correctement exploité.

De gangbare taal voor verslagen van inspecties in de maritieme sector is het Engels, zodat een vertaling naar het Nederlands of het Frans omslachtig zou zijn en problemen kan geven voor interpretaties. Reden is dat dit rapport ook leesbaar moet zijn voor de bemanning die vaak het Nederlands of Frans niet machtig is en voor havenstaatcontrole.

Artikel 53

Het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer stelt het jaarverslag op en publiceert het volgens de procedures die van toepassing zijn. Dit verslag zal nuttige informatie bieden betreffende de organisatie van het inspectiesysteem, het aantal schepen onderworpen aan de inspecties, het aantal effectief geïnspecteerde schepen, het aantal inspecties, het aantal vastgestelde schendingen, het aantal opgelegde sancties, het aantal aangehouden schepen...

Afdeling 2

Bepalingen van toepassing op de inspecties van schepen die onder vreemde vlag varen

Artikelen 54 tot 57

Deze bepalingen betreffen de verplichtingen aan gaande verslag en informatie voor de inspecties aan boord van schepen die onder vreemde vlag varen.

Zo staat het meedelen van relevante informatie aan de bevoegde overheden van de volgende aanleghaven aan de ene kant staat het schip om verder te gaan zonder vertraging en de andere inspecteurs beschuldigen volgende aanloophaven om te controleren of de opgelegde remedies zijn of worden genomen om tekortkomingen te verhelpen in een tijdige wijze. In hypothese waar middelen niet is voldaan, kan de bevoegde autoriteiten van de volgende aanloophaven van mening dat de ontvangen informatie is van goede redenen voor een gedetailleerde inspectie in de zin van artikel 41.

De aangewezen ambtenaar zal zijn professioneel inzicht gebruiken om te bepalen of een tekortkoming al dan niet belangrijk is voor de toepassing van de verplichting bedoeld in artikel 55. Hij zal daarvoor rekening houden met de aard, het aantal en de herhaling van de tekortkomingen teneinde te beslissen of dergelijke tekortkomingen op een correct geëxploiteerd schip al dan niet vastgesteld zouden kunnen worden.

CHAPITRE 6

Devoirs de confidentialité et de discrétion

Articles 58 et 59

Les obligations visées par ces dispositions ne sont pas neuves. Elles sont en effet déjà prévues dans le code pénal social et dans la Convention O.I.T. n° 81 concernant l'inspection du travail dans l'industrie et le commerce.

TITRE 4

Mesures pouvant être prescrites en cas de constat de manquement

CHAPITRE 1^{ER}**A l'égard des navires battant pavillon belge**

Article 60

Le fonctionnaire désigné dispose d'un large pouvoir d'appréciation en ce qui concerne les suites à donner à ses constatations. En faisant preuve de jugement professionnel quant à l'identification des manquements, le fonctionnaire désigné déterminera la mesure la plus adéquate pour répondre au manquement constaté.

Les mesures pouvant être imposées par le fonctionnaire désigné vont des simples conseils appropriés à l'établissement de la liste des manquements à rectifier dans un délai qu'il prescrit, le retrait du certificat, le refus de viser un certificat, la retenue du navire aussi longtemps que les mesures exigées pour remédier aux manquements n'ont pas été prises ou la rédaction d'un procès-verbal ouvrant la procédure de poursuite pénale.

Il suffira parfois d'un seul manquement pour que le navire soit retenu à port aussi longtemps que le manquement n'a pas été rectifié. Dans d'autres cas, le manquement ne nécessitera qu'une rectification à très court terme et facile mais si ce même manquement mineur devient récurrent, il pourrait se transformer en un problème général de sécurité et de santé au travail et nécessiter une retenue du navire jusqu'à ce qu'il soit remédié de façon efficace au manquement. Le fonctionnaire désigné prendra en considération la nature du manquement et notamment son impact sur la santé, la sécurité et la sûreté des marins, le degré de gravité de

HOOFDSTUK 6

Plichten tot vertrouwelijkheid en geheimhouding

Artikelen 58 en 59

De verplichtingen bedoeld in deze bepalingen zijn niet nieuw. Ze zijn immers reeds voorzien in het Sociaal Strafwetboek en in het Verdrag nr. 81 van het Internationaal Arbeidsorganisatie betreffende de arbeidsinspectie in de industrie en de handel.

TITEL 4

Maatregelen die kunnen worden voorgeschreven in geval van vaststelling van overtreding

HOOFDSTUK 1

Ten aanzien van schepen die onder Belgische vlag varen

Artikel 60

De aangewezen ambtenaar beschikt over een ruime appreciatiebevoegdheid wat betreft de gevolgen te geven aan zijn vaststellingen. Door blijk te geven van professioneel inzicht bij het identificeren van de tekortkomingen, zal de aangewezen ambtenaar de meest geschikte maatregel bepalen om de vastgestelde tekortkoming aan te pakken.

De maatregelen die door de aangewezen ambtenaar kunnen worden opgelegd, variëren van eenvoudige aangepaste adviezen tot het opstellen van de lijst van de tekortkomingen die binnen een door hem voorgeschreven termijn moeten worden hersteld, de intrekking van het certificaat, de weigering om een certificaat te viseren, het tegenhouden van het schip zolang de vereiste maatregelen om de tekortkomingen te verhelpen niet werden genomen of het opstellen van een proces-verbaal dat de procedure tot strafvervolgung opent.

Soms zal slechts één enkele tekortkoming ontstaan om het schip in de haven tegen te houden, zolang de tekortkoming niet werd hersteld. In andere gevallen zal de tekortkoming enkel een korte termijn en gemakkelijk herstel vereisen, maar indien diezelfde minder belangrijke tekortkoming zich blijft herhalen, kan het een algemeen probleem worden voor de veiligheid en gezondheid op het werk en kan het vereisen dat het schip wordt tegengehouden totdat de tekortkoming op efficiënte wijze wordt hersteld. De aangewezen ambtenaar zal rekening houden met de aard van de tekortkoming en meer bepaald de invloed ervan op de gezondheid, de

l'infraction, la durée et la nature du voyage, la taille et le type de navire, la nature de la mesure à apporter au manquement, les antécédents.

Article 61

Cet article détermine l'institution auprès de laquelle un recours peut être introduit contre la décision d'immobilisation du navire. Il s'agit du Commissaire d'État auprès du conseil d'enquête maritime. La procédure est celle fixée par la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation.

CHAPITRE 2

A l'égard des navires battant pavillon étranger

Articles 62 et 63

Lorsqu'à l'occasion d'une inspection détaillée à bord d'un navire battant pavillon étranger, le fonctionnaire désigné constate des manquements portant sur les conditions à bord et présentant un danger évident pour la sécurité, la santé ou la sûreté des marins ou consistant en une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la MLC 2006, y compris les droits des marins, il doit prendre les mesures suivantes:

— conformément à l'article 54, porter à la connaissance du capitaine du navire, les manquements constatés et les délais dans lesquels ils doivent être remédiés;

— conformément à l'article 55, lorsque le fonctionnaire désigné estime que le manquement constaté est important (ce qui sera en règle générale le cas) ou si le manquement a un rapport avec une plainte visée à l'article 42, porter les manquements constatés à la connaissance des organisations d'armateurs et de marins présentes sur le territoire belge.

D'autres mesures peuvent être prises. Ainsi, le fonctionnaire désigné qui constate un manquement qu'il juge important ou en rapport avec une plainte visée à l'article 42, peut en informer un représentant de l'État du pavillon et/ou communiquer les informations pertinentes aux autorités compétentes du port d'escale suivant.

Contrairement aux autres types de manquements (pour lesquels le navire pourra appareiller étant entendu

veiligheid en de beveiliging van de zeelieden, de graad van de belangrijkheid van de inbreuk, de duur en de aard van de reis, de grootte en het type van het schip, de aard van de maatregel die voor de tekortkoming moet worden genomen, de antecedenten.

Artikel 61

Dit artikel bepaalt de instelling waarbij een beroep kan worden ingesteld tegen de beslissing tot aanhouding van het schip. Het betreft de Rijkscommissaris bij de onderzoeksraad voor de scheepvaart. De procedure is deze bepaald door de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen.

HOOFDSTUK 2

Ten aanzien van schepen die onder vreemde vlag varen

Artikelen 62 en 63

Wanneer de aangewezen ambtenaar ter gelegenheid van een meer gedetailleerde inspectie aan boord van een schip dat onder vreemde vlag vaart, tekortkomingen vaststelt inzake de omstandigheden aan boord die een duidelijk gevaar vormen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de zeelieden of die een ernstige of herhaalde inbreuk zijn op de bepalingen van de MLC 2006, met inbegrip van de rechten van de zeelieden, dient hij de volgende maatregelen te nemen:

— overeenkomstig artikel 54, de vastgestelde tekortkomingen en de termijnen waarin ze verholpen dienen te worden ter kennis brengen van de kapitein van het schip;

— overeenkomstig artikel 55, wanneer de aangewezen ambtenaar van mening is dat de vastgestelde tekortkoming belangrijk is (wat meestal het geval zal zijn) of wanneer de tekortkoming betrekking heeft op een klacht bedoeld in artikel 42, de vastgestelde tekortkomingen ter kennis brengen van de organisaties van reders en van zeelieden die op het Belgisch grondgebied bestaan.

Andere maatregelen mogen genomen worden. Zo kan de aangewezen ambtenaar die een tekortkoming vaststelt die hij belangrijk acht of die samenhangt met een klacht bedoeld in artikel 42, hiervan een vertegenwoordiger van de vlaggenstaat inlichten en/of de relevante informatie meedelen aan de bevoegde autoriteiten van de volgende aanleghaven.

In tegenstelling tot de andere soorten tekortkomingen (waarvoor het schip zal mogen uitvaren mits de

que les manquements constatés devront être rectifiés dans les délais prescrits) les manquements visés à l'article 62 ne permettront pas au navire de prendre la mer aussi longtemps qu'il n'y est pas remédié ou que le fonctionnaire désigné n'aura pas accepté un plan de redressement.

Des exemples de manquements justifiant l'immobilisation du navire jusqu'à redressement ou acceptation d'un plan de redressement ont déjà été cités précédemment dans le commentaire de l'article 41.

Le fonctionnaire désigné n'acceptera le plan de redressement qu'à partir du moment où il a des raisons de croire que ce plan pourra être rapidement mis en œuvre. Etant donné que les manquements constatés peuvent être notifiés à l'État du pavillon et aux autorités compétentes du port d'escale suivant, le fonctionnaire désigné pourrait consulter les autorités compétentes à propos du plan de redressement proposé et s'assurer que le navire concerné sera immobilisé par ces derniers dans l'hypothèse où le manquement n'est pas rectifié conformément au plan de redressement.

L'article 63 précise les obligations en matière d'information dans le chef du fonctionnaire désigné lorsqu'il décide d'immobiliser un navire.

TITRE 5

Devoir de diligence des fonctionnaires désignés et des organismes agréés

Article 64

Cette disposition n'appelle pas de commentaire particulier.

TITRE 6

Procédures de plainte des marins

CHAPITRE 1^{ER}

Procédure de plainte à bord des navires battant pavillon belge

Articles 65 et 66

Une procédure de plainte doit être prévue à bord de chaque navire battant pavillon belge à laquelle les marins peuvent faire appel à bord du navire.

vastgestelde tekortkomingen binnen de vastgestelde termijnen zullen worden hersteld) zullen de tekortkomingen bedoeld in artikel 62 het schip niet toelaten uit te varen zolang er niet verholpen wordt of zolang de aangewezen ambtenaar geen plan tot herstel heeft aanvaard.

Voorbeelden van tekortkomingen die een aanhouding van het schip rechtvaardigen tot het herstel of de aanvaarding van een plan tot herstel werden reeds eerder in de commentaar van artikel 41 vermeld

De aangewezen ambtenaar zal het plan tot herstel slechts aanvaarden vanaf het ogenblik dat hij redenen heeft om aan te nemen dat het plan snel kan worden uitgevoerd. Aangezien de vastgestelde tekortkomingen aan de vlaggenstaat en aan de bevoegde autoriteiten van de volgende aanleghaven kunnen worden gemeld, zou de aangewezen ambtenaar de bevoegde autoriteiten aangaande het voorgestelde plan tot herstel kunnen raadplegen en zich ervan vergewissen of het betrokken schip door deze autoriteiten wordt aangehouden in geval de tekortkoming niet wordt hersteld overeenkomstig het plan tot herstel.

Artikel 63 bepaalt de verplichtingen inzake informatie in hoofde van de aangewezen ambtenaar wanneer hij beslist een schip aan te houden.

TITEL 5

Verplichting tot zorgvuldigheid van de aangewezen ambtenaren en van de erkende organisaties

Artikel 64

Deze bepaling vergt geen bijzondere commentaar.

TITEL 6

Klachtenprocedures van de zeelieden

HOOFDSTUK 1

Klachtenprocedure aan boord van schepen die onder Belgische vlag varen

Artikelen 65 en 66

Aan boord van elk schip dat onder Belgische vlag vaart moet een klachtenprocedure worden voorzien waarop de zeelieden zich aan boord van het schip kunnen beroepen.

Cette procédure doit permettre un règlement juste, efficace et rapide de toute plainte présentée par un marin alléguant une infraction à une disposition nationale telle que définie à l'article 3, 10° du projet de loi donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006.

Un exemplaire de cette procédure, dans la langue de travail et en anglais, doit être remis à chaque marin.

Cette procédure de plainte sera déterminée par le Roi.

Les modalités de la procédure devront répondre aux conditions minimales imposées par la MLC 2006.

L'obligation visée à l'article 65, § 2, 3° de désigner une ou de plusieurs personnes de confiance comme condition minimale à respecter lors de l'élaboration de la procédure de plainte à bord est une des mesures recommandées par la MLC 2006 visant à prévenir la victimisation du marin qui a porté plainte.

La plainte doit être motivée, datée et signée par le marin. Il la dépose auprès de la personne désignée dans la procédure de plainte contre accusé de réception. La procédure de plainte doit à tout le moins prévoir la possibilité de porter plainte directement auprès du capitaine, au choix du marin.

Afin de faciliter la tâche du marin, il est prévu de mettre à sa disposition un formulaire. Ce formulaire devra être annexé au document décrivant la procédure de plainte.

Article 67

Cette disposition interdit l'adoption de mesures préjudiciables à l'encontre du marin qui a porté plainte du chef d'infraction aux dispositions nationales, telles que définies à l'article 3 du projet de loi, donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006. La MLC 2006 dispose en effet que les États membres doivent interdire et sanctionner toute forme de victimisation du marin qui a porté plainte.

Le système mis en place est fortement inspiré de celui prévu par la réglementation relative à la lutte contre les discriminations.

Deze procedure moet een eerlijke, doeltreffende en snelle regeling mogelijk maken van elke klacht ingediend door een zeeman die een inbreuk op nationale bepaling zoals gedefinieerd in artikel 3, 10° van het wetsontwerp tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 aanvoert.

Aan elke zeelieden moet een exemplaar van deze procedure, in de werktal en in het Engels, worden overhandigd.

Deze klachtenprocedure zal door de Koning bepaald worden.

De modaliteiten van de procedure zullen moeten voorzien in de minimale voorwaarden opgelegd door de MLC 2006.

De verplichting zoals bedoeld in artikel 65, § 2, 3° tot aanduiding van één of meerdere vertrouwenspersonen als minimaal te respecteren voorwaarde tijdens de uitwerking van de klachtenprocedure aan boord is één van de maatregelen aanbevolen door de MLC 2006 om het slachtofferschap van de zeeman die de klacht heeft ingediend te voorkomen.

De klacht moet gemotiveerd, gedateerd en ondertekend zijn door de zeeman. Hij legt de klacht neer bij de aangeduide persoon in de klachtenprocedure tegen ontvangstbewijs. De klachtenprocedure moet tenminste voorzien in de mogelijkheid om rechtstreeks een klacht in te dienen bij de kapitein, naar keuze van de zeevarende.

Het is voorzien de zeeman een formulier ter beschikking te stellen teneinde zijn taak te vergemakkelijken. Dit formulier moet bijgevoegd worden aan het document waarin de klachtenprocedure omschreven is.

Artikel 67

Deze bepaling verbiedt het nemen van nadelige maatregelen ten aanzien van de zeeman die klacht heeft ingediend wegens inbreuk op de nationale bepalingen, zoals gedefinieerd in artikel 3, 10° van het wetsontwerp, tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006. De MLC 2006 stelt immers vast dat de lidstaten elke vorm van slachtofferschap van de zeeman die klacht heeft ingediend, moeten verbieden en sanctioneren.

Het ontwikkelde systeem is sterk geïnspireerd op datgene voorzien door de regelgeving inzake de strijd tegen discriminatie.

CHAPITRE 2

Procédure de traitement à terre des plaintes concernant les navires battant pavillon étranger

Article 68

Le traitement à terre des plaintes des marins offre aux marins qui se trouvent à bord d'un navire battant pavillon étranger la possibilité de déposer plainte auprès d'un fonctionnaire de l'État de port, en l'espèce un fonctionnaire désigné de l'État belge, du chef d'une infraction aux prescriptions de la MLC 2006.

Le droit de déposer une plainte était déjà reconnu au marin par la Convention n° 147 de l'Organisation internationale du Travail sur la marine marchande (normes minimas).

Articles 69 à 70

La MLC 2006 précise la manière dont les plaintes doivent être traitées. Ces prescriptions sont traduites dans les articles 69 et 70

Une enquête initiale doit être réalisée par le fonctionnaire désigné entre les mains duquel un marin a déposé plainte afin de déterminer si la plainte porte sur les conditions de travail et de vie à bord du navire faisant escale dans un port belge. Il n'est pas nécessaire que la plainte porte sur un des 14 domaines visés à l'annexe A5-III de la MLC 2006. Il suffit mais il faut qu'elle porte sur une des prescriptions inscrites dans les parties obligatoires de la MLC 2006.

En fonction de l'infraction alléguée et des éléments recueillis dans le cadre de son enquête préalable, le fonctionnaire désigné déterminera s'il y a lieu de traiter la plainte dans le cadre de la procédure d'inspection au titre de contrôle par l'État du port, fixée aux articles 41 et suivants ou dans le cadre de la procédure de traitement des plaintes à terre des marins.

A la lecture des normes et principes directeurs de la convention, il appert que la procédure de plainte à terre des marins constitue un correctif à une procédure défectueuse de plainte à bord à organiser à bord des navires de l'État du pavillon doivent organiser.

En effet, tout en gardant à l'esprit que le marin n'est pas obligé de recourir à cette procédure, le fonctionnaire

HOOFDSTUK 2

Behandelingsprocedure aan wal van de klachten betreffende schepen die onder vreemde vlag varen

Artikel 68

De behandeling aan de wal van de klachten van de zeelieden biedt aan de zeelieden die zich aan boord van een schip bevinden dat onder vreemde vlag vaart, de mogelijkheid om klacht in te dienen bij een ambtenaar van de havenstaat, in casu een aangewezen ambtenaar van de Belgische Staat, wegens inbreuk op de bepalingen van de MLC 2006.

Het recht om een klacht in te dienen was reeds aan de zeeman toegekend door het Verdrag nr. 147 van de Internationale Arbeidsorganisatie betreffende de koopvaardij (minimumnormen).

Artikelen 69 en 70

De MLC 2006 verduidelijkt de wijze waarop de klachten moeten worden behandeld. Deze voorschriften worden in artikelen 69 en 70 vertaald.

Een initieel onderzoek moet worden uitgevoerd door de aangewezen ambtenaar bij wie een zeeman een klacht heeft ingediend om te bepalen of de klacht betrekking heeft op de arbeids- en leefomstandigheden aan boord van het schip dat een Belgische haven aandoet. Het is niet noodzakelijk dat de klacht gaat over één van de 14 gebieden bedoeld in bijlage A5-III van de MLC 2006. Het volstaat maar ze moet wel slaan op één van de bepalingen die in de bindende delen van de MLC 2006 zijn ingeschreven.

Afhankelijk van de aangevoerde inbreuk en de elementen die hij in het kader van zijn voorafgaand onderzoek heeft verzameld, zal de aangewezen ambtenaar bepalen of de klacht moet worden behandeld in het kader van de inspectieprocedure uit hoofde van de controle door de havenstaat, bedoeld in de artikelen 41 en volgende, of in het kader van de behandelingsprocedure aan de wal van de klachten van zeelieden.

Bij lezing van de normen en richtlijnen van het verdrag, blijkt dat de klachtenprocedure aan de wal voor zeelieden een correctief is op een zwakke klachtenprocedure aan boord dat aan boord van de schepen van de vlaggenstaat moet georganiseerd worden.

De aangewezen ambtenaar, die een klacht aan de wal ontvangt, moet immers, met in het achterhoofd dat de

désigné qui reçoit une plainte à terre doit vérifier si la procédure de règlement de la plainte à bord a été envisagée. Le cas échéant, il peut encourager à régler la plainte suivant cette procédure.

La MLC 2006 dispose en effet dans sa règle 5.2.2. que la procédure en question a pour objectif de remédier à la plainte de manière rapide et concrète.

Lorsqu'en dehors des cas visés aux articles 41 et suivants, le fonctionnaire désigné constate que la plainte n'a pas pu être réglée à bord du navire, il doit en aviser l'État du pavillon en cherchant à obtenir des conseils et un plan de mesures correctives.

L'intervention du fonctionnaire désigné s'arrêtera là si sur base des informations délivrées par l'État du pavillon, il estime que ce dernier démontre qu'il est en mesure de régler la plainte.

Par contre, une copie du rapport du fonctionnaire désigné doit être communiquée au Directeur général du Bureau International du travail lorsque la plainte n'a pas été réglée au niveau de l'État du pavillon malgré les mesures prises par le fonctionnaire désigné et l'État du pavillon (plan de mesures correctrices). Cette obligation est précisée à l'article 57, § 1^{er} du projet de loi.

Il se peut toutefois qu'au cours de l'enquête, le fonctionnaire désigné considère qu'il existe de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la MLC 2006. Dans ce cas, il peut procéder à une inspection détaillée et prendre d'autres mesures, telles que l'immobilisation du navire pour remédier aux infractions constatées.

TITRE 7

Les infractions et leur sanction pénale

Articles 71 à 80

La MLC 2006 insiste à plusieurs reprises en ses dispositions obligatoires sur la nécessité de sanctions effectives:

— en son article V.6.: “Tout membre interdit les violations des prescriptions de la présente convention et doit, conformément au droit international, établir des sanctions ou exiger l'adoption de mesures correctrices,

zeeman niet verplicht is van deze procedure gebruik te maken nagaan of de procedure tot regeling van de klacht aan boord werd overwogen. Zo nodig kan hij aansporen om de klacht volgens deze procedure te regelen.

De MLC 2006 bepaalt inderdaad in regel 5.2.2. dat de betrokken procedure bedoeld is om op snelle en concrete wijze de klacht te verhelpen.

Wanneer, buiten de gevallen bedoeld in artikelen 41 en volgende, de aangewezen ambtenaar vaststelt dat de klacht niet aan boord van het schip kon worden geregeld, moet hij de vlaggenstaat hiervan verwittigen en zal hij trachten advies en een plan met corrigerende maatregelen te bekomen.

De tussenkomst van de aangewezen ambtenaar zal eindigen indien hij, op basis van de inlichtingen die door de vlaggenstaat werden bezorgd, van mening is dat deze laatste aantoont dat hij in staat is om de klacht te regelen.

Daarentegen dient een kopie van het verslag van de aangewezen ambtenaar aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau worden meegedeeld, indien de klacht op het niveau van de vlaggenstaat niet werd geregeld, ondanks de maatregelen die door de aangewezen ambtenaar en de vlaggenstaat werden genomen (plan met corrigerende maatregelen). Deze verplichting is vastgelegd in artikel 57 § 1 van het wetsontwerp.

In de loop van het onderzoek is het echter mogelijk dat de aangewezen ambtenaar van oordeel is dat er gegronde redenen bestaan om aan te nemen dat de arbeids- en leefomstandigheden aan boord van het schip niet conform de bepalingen van de MLC 2006 zijn. In dit geval kan hij tot een grondig onderzoek overgaan en andere maatregelen nemen, zoals het opleggen van het schip, om de vastgestelde inbreuken te verhelpen.

TITEL 7

De overtredingen en hun strafsancie

Artikelen 71 tot 80

De MLC 2006 benadrukt in haar bindende bepalingen meerdere keren de noodzaak tot effectieve sancties:

— in artikel V.6.: “Elk Lid verbiedt schendingen van de vereisten van dit Verdrag en stelt, in overeenstemming met het internationaal recht, sancties op of eist het nemen, ingevolge zijn wetgeving, van corrigerende

en vertu de sa législation, de manière à décourager toute violation”;

— en sa norme A5.1.4.17, “Des sanctions appropriées et d’autres mesures correctives sont prévues et effectivement appliquées par tout Membre en cas d’infraction aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer, et d’entrave à l’exercice des fonctions des inspecteurs”.

L’article 3 du code pénal fixe le principe de territorialité du droit pénal en ces termes: “L’infraction commise sur le territoire du royaume, par des Belges ou par des étrangers, est punie conformément aux dispositions des lois belges”.

Les infractions constatées en matière de conditions de travail et de vie à bord des navires y compris les droits de marins sont, quant à elles, poursuivies et sanctionnées conformément aux lois spécifiques qui les ont fixées.

Le présent projet de loi fixe les sanctions pour les infractions qu’il détermine

Ces infractions et sanctions sont définies aux articles 71 à 76.

Certaines de ces infractions, comme le fait de ne pas conserver à bord du navire soumis à l’obligation de certification, le certificat de travail maritime (provisoire) et/ou la déclaration de conformité du travail maritime, ne concernent que les navires battant pavillon belge du fait que l’obligation correspondante ne peut être imposée par le législateur belge qu’à ces navires.

Même si les navires battant pavillon étranger ne peuvent être sanctionnés pénalement pour ces infractions, ils seront en infraction par rapport à la MLC 2006 et à la législation de l’État de leur pavillon, lorsqu’il s’agit d’un État qui a ratifié la MLC 2006.

Dans le cadre du contrôle par l’État du port, les fonctionnaires désignés disposent d’autres moyens pour obtenir le redressement des manquements.

D’autres infractions, telles que l’obstacle à la mise en œuvre du droit des marins de déposer plainte à terre ne concerne que les navires battant pavillon étranger.

Enfin il y a des infractions qui sont susceptibles d’être sanctionnées quel que soit le pavillon du navire,

maatregelen die afdoende zijn om dergelijke schendingen te ontmoedigen.”;

— In norm A5.1.4.17: “Elk Lid draagt er zorg voor dat passende sancties en andere corrigerende maatregelen worden ingesteld en gehandhaafd bij schendingen van de vereisten van dit Verdrag (met inbegrip van de rechten van zeevarenden) en bij het hinderen van inspecteurs bij de uitoefening van hun taken.”.

Artikel 3 van het Strafwetboek bepaalt het territorialiteitsbeginsel van het strafrecht in deze bewoordingen: “Het misdrijf, op het grondgebied van het Rijk door Belgen of door vreemdelingen gepleegd, wordt gestraft overeenkomstig de bepalingen van de Belgische wetten”.

De misdrijven vastgesteld inzake arbeids- en leefomstandigheden aan boord van schepen met inbegrip van de rechten van zeelieden worden vervolgd en gesanctioneerd overeenkomstig de specifieke wetten die hen hebben vastgelegd.

Dit wetsontwerp stelt de sancties voor de inbreuken dat hij bepaalt.

Deze overtredingen en sancties worden in de artikelen 71 tot 76 omschreven.

Sommige van deze inbreuken, zoals het niet bewaren aan boord van het schip onderworpen aan de certificatieverplichting, van het (voorlopig) maritiem arbeidscertificaat en/of de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid, betreffen enkel de schepen die onder Belgische vlag varen aangezien de overeenkomstige verplichting door de Belgische wetgever enkel aan deze schepen kan worden opgelegd.

Zelfs indien de schepen die onder vreemde vlag varen voor deze inbreuken niet strafrechtelijk kunnen worden gesanctioneerd, zijn ze in overtreding met de MLC 2006 en met de wetgeving van hun vlaggenstaat, wanneer het een Staat betreft die de MLC 2006 heeft geratificeerd.

In het kader van de controle door de havenstaat, beschikken de aangewezen ambtenaren over andere middelen om de rechtzetting van de gebreken te verkrijgen.

Andere inbreuken, zoals de verhindering van de uitoefening van het recht van de zeelieden om klacht aan de wal in te dienen, betreft enkel de schepen die onder vreemde vlag varen.

Tenslotte zijn er inbreuken die kunnen worden gesanctioneerd ongeacht de vlag van het schip, namelijk

notamment l'obstacle à la surveillance, le mépris de l'interdiction de quitter le port.

Trois niveaux de sanction sont prévus en fonction de la gravité des infractions:

- une amende pénale de 50 à 500 euros;
- une amende pénale de 100 à 1000 euros;
- une amende pénale de 600 à 6000 euros.

Lorsqu'il appert que le capitaine qui a commis l'infraction a agi sur l'ordre de l'armateur, les peines prononcées à son encontre peuvent être réduites au quart de celles qui peuvent être prononcées à charge de l'armateur.

TITRE 8

Rétributions et frais de voyage

Articles 81 et 82

L'instauration d'un système de qualité propre à assurer le respect de la MLC 2006 et de la réglementation belge et internationale en vigueur en Belgique donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 par des inspections régulières, par un système de certification et de déclaration de conformité, par des mesures de suivi et par un système efficace de sanctions nécessite la mise en place d'un système de rétributions. Un tel système est déjà en vigueur pour les fonctionnaires relevant de l'inspection maritime. Il est nécessaire de le prévoir également pour les fonctionnaires relevant des autres autorités publiques concernées.

TITRE 9

Dispositions modificatives

Article 83

Il s'agit de modifications législatives de la réglementation maritime afin d'étendre son champ d'application au contrôle du respect de la MLC 2006.

de belemmering van het toezicht, het negeren van het verbod om uit te varen.

Op basis van de ernst van de inbreuken worden drie sanctieniveaus voorzien:

- een strafrechtelijke geldboete van 50 tot 500 euro;
- een strafrechtelijke geldboete van 100 tot 1000 euro;
- een strafrechtelijke geldboete van 600 tot 6000 euro.

Wanneer blijkt dat de kapitein die de inbreuk heeft gepleegd, op bevel van de reder gehandeld heeft, kunnen de straffen, die tegen hem werden uitgesproken, verminderd worden tot een kwart van deze die kunnen worden uitgesproken ten laste van de reder.

TITEL 8

Vergoedingen en reiskosten

Artikelen 81 en 82

Het invoeren van een eigen kwaliteitssysteem om de naleving te waarborgen van de MLC 2006 en de Belgische en de in België van kracht zijnde internationale regelgeving tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 door regelmatige inspecties, door een systeem van certificatie en van conformiteitsverklaring, door opvolgingsmaatregelen en door een doeltreffend sanctiesysteem vereist de invoering van een retributiesysteem. Een gelijkaardig systeem is al in werking voor de ambtenaren van de Maritieme inspectie. Het is noodzakelijk om het ook te voorzien voor de ambtenaren die behoren tot de anderen betrokkene openbare overheden.

TITEL 9

Wijzigende bepalingen

Artikel 83

Het betreft wettelijke wijzigingen van de maritieme regelgeving teneinde haar toepassingsgebied uit te breiden tot de controle van de naleving van de MLC 2006.

Article 84

Cette disposition prévoit la modification de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail par l'insertion d'un article 28/1. Cet article permet au Roi d'exclure du champ d'application de la loi certaines personnes ou catégories de personnes. Ces personnes ou catégories de personnes, bien que travaillant à bord d'un navire, ne seront pas considérées comme des marins au sens de la loi. Cette exclusion ne peut s'opérer arbitrairement. Le Roi devra prendre en considération cumulativement un certain nombre d'éléments, tirés de la Résolution concernant l'information sur les groupes professionnels et son Annexe, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation Internationale du Travail.

A la lecture de cette Résolution, il ressort clairement que vu l'objectif poursuivi par la MLC 2006 consistant à octroyer aux marins des droits et avantages substantiels en ce qui concerne les conditions de travail et de vie "dont ils ne jouissent pas forcément dans leurs pays d'origine", on ne peut retenir un élément isolé pour déterminer si une personne ou une catégorie de personnes tombe ou non sous la définition de marins.

Ainsi, les critères, tels que:

— la nature du travail qui ne s'inscrit pas dans la routine du navire (scientifiques, chercheurs, plongeurs, techniciens offshore spécialisés, etc.);

— l'exercice de tâches spécialisées qui, bien qu'essentiels, ne font pas partie de la routine du navire (pilotes portuaires, inspecteurs, surintendants, etc.);

— le caractère occasionnel et à court terme des tâches à bord du navire, car le lieu de travail principal des personnes qui les accomplissent est à terre (artistes donnant une représentation à bord d'un navire de croisière, techniciens en réparations, experts maritimes, travailleurs portuaires, etc.);

— ne devraient pas entraîner l'exclusion automatique d'une personne ou d'une catégorie de personnes de la définition de marins ou de marin, uniquement parce qu'elle entre dans une ou plusieurs des catégories énumérées ci-dessus.

Dans cette même Résolution, la Conférence générale de l'Organisation Internationale du travail souligne encore que: "Certaines personnes qui travaillent principalement à terre peuvent occasionnellement travailler à bord d'un navire pour une courte période. Ces personnes ne

Artikel 84

Deze bepaling voorziet in de wijziging van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen door de invoeging van een artikel 28/1. Dit artikel laat de Koning toe om sommige personen of categorieën van personen uit het toepassingsgebied van de wet uit te sluiten. Deze personen of categorieën van personen, hoewel ze aan boord van een schip werken, zullen niet als zeelieden in de zin van de wet worden beschouwd. Deze uitsluiting kan niet willekeurig worden gedaan. De Koning zal cumulatief rekening moeten houden met een aantal elementen, ontleend aan de Resolutie inzake informatie over beroepsgroepen en haar Bijlage, aangenomen door de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie.

Bij het lezen van deze Resolutie blijkt duidelijk dat, gelet op de doelstelling nagestreefd door de MLC 2006 om aan zeelieden rechten en substantiële voordelen betreffende de arbeids- en leefomstandigheden toe te kennen, "waarvan ze in hun land van oorsprong niet per se genieten", men geen alleenstaand element kan weerhouden om te bepalen of een persoon of een categorie van personen al dan niet onder de definitie van zeelieden valt.

Aldus zouden de criteria zoals:

— de aard van het werk dat niet behoort tot de routine van het schip (wetenschappers, onderzoekers, duikers, gespecialiseerde technici offshore, enz.);

— de uitvoering van gespecialiseerde taken die, hoewel ze essentieel zijn, niet behoren tot de routine van het schip (havenloodsen, inspecteurs, superintenden, enz.);

— de occasionele en kortdurende aard van de taken aan boord van het schip, omdat de voornaamste arbeidsplaats van de personen die ze uitvoeren, aan de wal is (artiesten die een optreden doen aan boord van een cruiseschip, technici voor herstellingen, maritieme deskundigen, havenarbeiders, enz.);

— niet mogen leiden tot de automatische uitsluiting van een persoon of een categorie van personen uit de definitie van zeelieden of zeeman, enkel en alleen omdat hij tot één of meer van de hierboven genoemde categorieën behoort.

In dezelfde Resolutie benadrukt de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie nog dat: "Sommige personen die hoofdzakelijk aan de wal werken, kunnen voor een korte periode occasioneel aan boord van een schip werken. Die personen zijn

sont pas forcément des marins. Certaines personnes passent régulièrement une courte période à bord d'un navire. Il est possible qu'elles soient des marins. Dans les deux cas, le travail qu'elles accomplissent peut faire partie, ou non, de la routine de bord.

Parmi les personnes qui pourraient ne pas être considérées comme des marins figurent les pilotes portuaires et autres travailleurs portuaires, ainsi que certains personnels spécialisés tels que les artistes engagés à bord des navires, les inspecteurs, les surintendants et les techniciens en réparations.

Les personnes qui passent régulièrement plus que de courtes périodes à bord, même lorsqu'elles accomplissent des tâches qui ne sont pas en principe considérées comme des travaux maritimes, peuvent aussi être considérées comme des marins aux fins de la présente convention, quelle que soit leur position à bord. Par exemple, les membres des équipes de réparation et de maintenance, ainsi que les personnels de bord spécialisés engagés pour travailler en mer sur certains navires, peuvent parfaitement être considérés comme des marins, de sorte que les droits et obligations prévus par la convention s'appliquent à eux."

Articles 85 à 89

Les articles 85 à 89 modifient la loi précitée du 3 juin 2007 en vue de la mettre en conformité aux prescriptions de la Convention du travail maritime en matière de contrat d'engagement maritime.

TITRE 10

Entrée en vigueur

Article 90

La Convention du travail maritime 2006 entrera en vigueur douze mois après que la ratification d'au moins 30 Membres représentant au total 33 pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale aura été enregistrée.

Pour les trente premiers États qui ont ratifié la Convention, celle-ci entrera en vigueur le 20 août 2013.

Pour les autres États, dont la Belgique, la convention entrera en vigueur douze mois après la date d'enregistrement par le Bureau international du travail de sa ratification.

niet noodzakelijkerwijze zeelieden. Sommige personen verblijven regelmatig een korte periode aan boord van een schip. Het is mogelijk dat zij zeelieden zijn. In beide gevallen kan het werk dat ze uitvoeren al dan niet deel uitmaken van de routine aan boord

Onder de personen die niet als zeelieden zouden kunnen worden beschouwd komen de havenloodsen en andere havenarbeiders voor, evenals bepaalde gespecialiseerde personeelsleden, zoals artiesten aangeworven aan boord van schepen, inspecteurs, superintendentes en technici voor herstellingen.

Personen die regelmatig meer dan korte periodes aan boord doorbrengen, zelfs als zij werkzaamheden uitvoeren die in principe niet beschouwd worden als maritieme werkzaamheden, kunnen voor dit verdrag ook worden beschouwd als zeelieden, ongeacht hun positie aan boord. Kunnen bijvoorbeeld absoluut als zeelieden worden beschouwd de leden van de herstellings- en onderhoudsploegen, evenals de gespecialiseerde bemanning aangeworven om op zee op bepaalde schepen te werken, zodat de rechten en verplichtingen uit hoofde van het verdrag op hen van toepassing zijn. "

Artikelen 85 tot 89

Artikelen 85 tot 89 wijzigen de voornoemde wet van 3 juni 2007 met het doel ze in overeenstemming te brengen met de voorschriften van het Verdrag betreffende maritieme arbeid betreffende de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst.

TITEL 10

Inwerkingtreding

Artikel 90

Het Verdrag betreffende maritieme arbeid zal in werking treden 12 maanden na de datum waarop de bekrachtigingen zijn geregistreerd van ten minste 30 Leden die tezamen een aandeel vertegenwoordigen van 33 procent in de brutotonnenmaat van de wereldhandelsvloot.

Voor de eerste dertig Staten die het Verdrag hebben bekrachtigd zal deze in werking treden op 20 augustus 2013.

Voor de andere Leden, waarvan België, zal het verdrag, in werking treden 12 maanden na de datum waarop zijn bekrachtiging is door het Internationaal Arbeidsbureau geregistreerd.

Le présent projet de loi mettant en œuvre le titre 5 de la Convention de travail maritime ne peut entrer en vigueur qu'au plus tôt à la date d'entrée en vigueur en Belgique de la Convention-même.

Le ministre de la Mer du Nord,

Johan VANDE LANOTTE

La ministre de la Justice,

Annemie TURTELBOOM

La ministre des Affaires sociales,

Laurette ONKELINX

La ministre de l'Emploi,

Monica DE CONINCK

Dit wetsontwerp dat titel 5 van het Verdrag betreffende maritieme arbeid uitvoert, mag in werking treden ten vroegste op de datum van de inwerkingtreding in België van het Verdrag zelf.

De minister van Noordzee,

Johan VANDE LANOTTE

De minister van Justitie,

Annemie TURTELBOOM

De minister van Sociale Zaken,

Laurette ONKELINX

De minister van Werk,

Monica DE CONINCK

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi “d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006”**TITRE 1^{ER}****DISPOSITIONS GÉNÉRALES****CHAPITRE 1^{ER}****Dispositions introductives****Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

La présente loi a pour objectif de créer un système propre à assurer le respect des prescriptions de la Convention du travail maritime 2006 et des dispositions légales, réglementaires et conventionnelles leur donnant effet dans l'ordre juridique interne, notamment par des inspections régulières, par l'introduction d'un système de certification et de déclaration de conformité, par la rédaction de rapports, par des mesures de suivi et par un système efficace de sanctions.

CHAPITRE 2**Définitions****Art. 3**

Pour l'application de la présente loi, il y a lieu d'entendre par:

1° “MLC 2006”: la Convention du travail maritime 2006 adoptée le 23 février 2006 par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, dans sa version actualisée;

2° “navire”: tout bâtiment ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire;

3° “navire battant pavillon belge”: un navire enregistré en Belgique et battant pavillon belge conformément à la législation belge;

4° “voyage international”: voyage d'un pays à un port d'un autre pays;

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006**TITEL 1****ALGEMENE BEPALINGEN****HOOFDSTUK 1****Inleidende bepalingen****Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Deze wet heeft tot doel een systeem te creëren om de naleving te waarborgen van de bepalingen van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 en van de wettelijke, reglementaire en conventionele bepalingen tot uitvoering ervan in het interne rechtsbestel, meer bepaald door regelmatige inspecties, door de invoering van een systeem van certificatie en van een conformiteitsverklaring, door de opstelling van verslagen, door opvolgingsmaatregelen en door een doeltreffend sanctiesysteem.

HOOFDSTUK 2**Definities****Art. 3**

Voor de toepassing van deze wet verstaat men onder:

1° “MLC 2006”: het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 goedgekeurd door de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie op 23 februari 2006, in de geactualiseerde versie;

2° “schip”: elk vaartuig dat niet uitsluitend vaart op de binnenwateren of op wateren gelegen in het binnenland of in de nabijheid van beschutte wateren of gebieden waar een havenreglementering van toepassing is;

3° “schip dat onder Belgische vlag vaart”: een schip dat in België geregistreerd is en dat onder Belgische vlag vaart overeenkomstig de Belgische wetgeving;

4° “internationale reis”: reis van één land naar een haven van een ander land;

5° “jauge brute”: capacité en fonction des dimensions hors tout d'un navire;

6° “le fonctionnaire désigné”: le fonctionnaire, désigné par le Roi, chargé de la surveillance du respect de la loi, de ses arrêtés d'exécution et de la MLC 2006;

7° “organisme agréé”: organisme agréé au sens de l'arrêté royal du 13 mars 2011 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes;

8° “armateur”: propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affrètement coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente loi, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités;

9° “Direction générale Transport maritime”: Direction générale Transport maritime du Service public fédéral Mobilité et Transports;

10° “Dispositions nationales”: les dispositions belges et internationales en vigueur en Belgique”.

CHAPITRE 3

Champ d'application

Art. 4

§ 1^{er}. Sauf pour les exceptions qu'elle prévoit, la présente loi s'applique à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales et aux gens de mer se trouvant à bord.

§ 2. La présente loi ne s'applique pas:

1° aux navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et aux navires de construction traditionnelle et aux gens de mer se trouvant à bord;

2° aux navires de guerre et aux navires de guerre auxiliaires et aux gens de mer se trouvant à bord.

§ 3. En cas de doute relatif à l'applicabilité de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution à un navire battant pavillon belge ou à une catégorie de navires battant pavillon belge, la question est tranchée par la Direction Générale Transport maritime après consultation de la commission paritaire concernée.

§ 4. Toute décision prise par la Direction Générale Transport maritime en application du § 3 est communiquée au Directeur général du Bureau international du travail.

5° “bruto tonnenmaat”: de inhoud afhankelijk van de buitenafmetingen van een schip;

6° “de aangewezen ambtenaar”: de ambtenaar, aangewezen door de Koning, belast met het toezicht van de naleving op de wet, de uitvoeringsbesluiten ervan en van de MLC 2006;

7° “erkende organisatie”: organisatie erkend in de zin van het koninklijk besluit van 13 maart 2011 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor de met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties;

8° “reder”: eigenaar van het schip of elke andere instelling of persoon, zoals de scheepsuitbater, de agent of de rompbevrachter, aan wie de eigenaar de verantwoordelijkheid voor de uitbating van het schip heeft toevertrouwd en die, bij het opnemen van die verantwoordelijkheid, aanvaard heeft om de taken en verplichtingen die krachtens deze wet aan de reders zijn opgelegd, op zich te nemen, los van het feit dat andere instellingen of personen zich in zijn naam van sommige van die taken of verantwoordelijkheden kwijten;

9° “Directoraat-generaal Maritiem Vervoer”: Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

10° “Nationale bepalingen”: de Belgische en in België van kracht zijnde internationale bepalingen”.

HOOFDSTUK 3

Toepassingsgebied

Art. 4

§ 1. Behalve voor de uitzonderingen waarin deze wet voorziet, is zij van toepassing op alle schepen, die aan openbare of privé-instellingen toebehoren, en die normaal bestemd zijn voor commerciële activiteiten en op de zeevarenden die zich aan boord bevinden.

§ 2. Deze wet is niet van toepassing op:

1° schepen die bestemd zijn voor de visserij of een analoge activiteit en op traditioneel gebouwde schepen en op de zeevarenden die zich aan boord bevinden;

2° de oorlogsschepen en de hulpoorlogsschepen en de zeevarenden die zich aan boord bevinden.

§ 3. Ingeval van twijfel over de toepasbaarheid van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan op een schip dat onder Belgische vlag vaart of een categorie van schepen die onder Belgische vlag varen, wordt de beslissing genomen door het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer na raadpleging van het betrokken paritair comité.

§ 4. Elke beslissing van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer in toepassing van § 3 wordt aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau meegedeeld.

§ 5. Le navire battant le pavillon d'un État étranger qui n'a pas ratifié la MLC 2006 ne peut bénéficier d'un traitement plus favorable que le navire battant le pavillon d'un État ayant ratifié la MLC 2006.

Art. 5

§ 1^{er}. Pour ce qui concerne les navires battant pavillon belge, la présente loi s'applique uniquement aux gens de mer ou marins tels que visés dans la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail et de ses arrêtés d'exécution et aux marins travaillant sous un autre statut que celui de salarié.

L'armateur doit garantir que les marins travaillant sous un autre statut que celui de salarié bénéficient des conditions de travail et de vie décentes équivalentes à celles garanties aux marins salariés par les dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006.

§ 2. En ce qui concerne les navires battant pavillon d'un État étranger, doivent être considérées comme gens de mer, les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente loi s'applique. L'autorité compétente dont le navire bat le pavillon peut exclure certaines catégories de personnes des gens de mer conformément aux conditions prescrites par la Convention du travail maritime 2006. Il ne peut être tenu compte de cette exclusion que s'il en est fait mention dans la déclaration de conformité du travail maritime, ou bien dans un autre document délivré par l'État du pavillon concerné.

CHAPITRE 4

Obligation à charge des navires battant pavillon belge de tenir à bord un exemplaire de la Convention du travail maritime 2006

Art. 6

Tout navire battant pavillon belge et tombant sous le champ d'application de la loi tient à disposition à son bord un exemplaire de la MLC 2006 dans un endroit facilement et directement accessible par les gens de mer, les fonctionnaires désignés et les organismes agréés.

§ 5. Het schip dat de vlag voert van een vreemde Staat die de MLC 2006 niet heeft geratificeerd, kan niet rekenen op een gunstiger behandeling dan het schip dat de vlag voert van een Staat die de MLC 2006 wel heeft geratificeerd.

Art. 5

§ 1. Voor de schepen die onder Belgische vlag varen is deze wet enkel van toepassing ten aanzien van de zeevarenden zoals bedoeld in de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen en haar uitvoeringsbesluiten en de zeelieden werkende onder een ander statuut dan deze van loontrekkende.

De reder moet garanderen dat de zeelieden werkende onder een ander statuut dan deze van loontrekkende genieten van gelijkwaardige arbeids- en levensomstandigheden aan deze door de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 aan de loontrekkende zeelieden verzekerd.

§ 2. Voor de schepen die onder vreemde vlag varen, dienen als zeevarenden te worden beschouwd, de personen die in dienst of tewerkgesteld zijn of die in welke hoedanigheid dan ook werken aan boord van een schip waarop deze wet van toepassing is. De bevoegde autoriteit van de vlag waaronder het schip vaart, kan sommige categorieën van personen van de zeevarenden uitsluiten overeenkomstig de voorwaarden bepaald door het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006. Met deze uitsluiting kan enkel rekening worden gehouden als hiervan melding wordt gemaakt in de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid, dan wel in een ander document afgeleverd door de betrokken vlaggenstaat.

HOOFDSTUK 4

Verplichting voor de schepen die onder Belgische vlag varen om een exemplaar van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 aan boord bij te houden

Art. 6

Elk schip dat onder Belgische vlag vaart en onder het toepassingsgebied van de wet valt, houdt aan boord een exemplaar van de MLC 2006 ter beschikking op een gemakkelijke en rechtstreeks toegankelijke plaats voor de zeevarenden, de aangewezen ambtenaren en de erkende organisaties.

TITRE 2

*LE CERTIFICAT DE TRAVAIL MARITIME ET LA
DÉCLARATION DE CONFORMITÉ DU TRAVAIL
MARITIME EN CE QUI CONCERNE LES NAVIRES
BATTANT PAVILLON BELGE*

CHAPITRE 1^{ER}**Champ d'application**

Art. 7

Tout navire battant pavillon belge, ayant une jauge brute égale ou supérieure à 500, qui effectue un voyage international ou qui opère à partir d'un port ou entre ports d'un autre pays conserve à son bord et tient à jour un certificat de travail maritime et une déclaration de conformité du travail maritime.

Le présent titre s'applique également à tout autre navire battant pavillon belge sur demande de l'armateur au fonctionnaire désigné.

Art. 8

Le certificat de travail maritime atteste que les conditions de travail et de vie des gens de mer, y compris les mesures adoptées visant à assurer la conformité continue aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006, qui doivent être mentionnées dans la déclaration de conformité du travail maritime dont il est question au chapitre 3 du présent titre ont fait l'objet d'une inspection et répondent à ces dispositions nationales.

Art. 9

La déclaration de conformité du travail maritime mentionne les dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 en ce qui concerne les conditions de travail et de vie des gens de mer et énonce les mesures adoptées par l'armateur pour assurer le respect de ces dispositions nationales sur le navire concerné.

CHAPITRE 2

Le certificat de travail maritime

Art. 10

Le certificat de travail maritime est établi conformément au modèle défini par le Roi.

Art. 11

Le certificat de travail maritime doit être délivré ou renouvelé par le fonctionnaire désigné lorsque, suite à une

TITEL 2

*HET MARITIEM ARBEIDSCERTIFICAAT EN DE
CONFORMITEITSVERKLARING VOOR MARITIEME
ARBEID VOOR DE SCHEPEN DIE ONDER BELGISCHE
VLAG VAREN*

HOOFDSTUK 1

Toepassingsgebied

Art. 7

Elk schip dat onder Belgische vlag vaart met een bruto tonnenmaat gelijk aan of hoger dan 500, dat een internationale reis maakt of dat opereert vanuit een haven of tussen havens van een ander land, bewaart aan boord een maritiem arbeidscertificaat en een conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en houdt die bij.

Op vraag van de reder aan de aangewezen ambtenaar is deze titel ook van toepassing op om het even welk ander schip dat onder Belgische vlag vaart.

Art. 8

Het maritiem arbeidscertificaat staat dat de arbeids- en levensomstandigheden van de zeevarenden, met inbegrip van de maatregelen genomen met het oog op de continue conformiteit met de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 die in de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid waarvan sprake in hoofdstuk 3 van deze titel moeten worden vermeld, het voorwerp hebben uitgemaakt van een inspectie en beantwoorden aan deze nationale bepalingen.

Art. 9

De conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid vermeldt de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 wat betreft de arbeids- en levensomstandigheden van de zeevarenden en vermeldt de maatregelen die door de reder werden genomen om de naleving van deze nationale bepalingen op het betrokken schip te waarborgen.

HOOFDSTUK 2

Het maritiem arbeidscertificaat

Art. 10

Het maritiem arbeidscertificaat wordt opgesteld overeenkomstig het model bepaald door de Koning.

Art. 11

Het maritiem arbeidscertificaat moet door de aangewezen ambtenaar worden afgeleverd of vernieuwd wanneer

inspection visée au, chapitre 1^{er} du titre 3, il est établi que le navire respecte ou continue de respecter les dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 dans les 14 domaines suivants:

1. l'âge minimum des personnes employées ou engagées ou travaillant à bord du navire;
2. la certification médicale;
3. les qualifications des gens de mer;
4. les contrats d'engagement maritime;
5. le recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé;
6. la durée de travail et de repos;
7. les effectifs du navire;
8. le logement;
9. les installations de loisirs à bord;
10. l'alimentation et le service de table;
11. la santé et la sécurité et la prévention des accidents;
12. les soins médicaux à bord;
13. les procédures de plainte à bord;
14. la rémunération.

Art. 12

A l'issue d'une inspection intermédiaire favorable visée aux articles 35 et 36, le fonctionnaire désigné ou l'organisme agréé appose son visa sur le certificat de travail maritime.

Art. 13

Sans préjudice de l'exception visée à l'article 14, la durée de validité du certificat de travail maritime ne peut excéder cinq ans.

Art. 14

Lorsque l'inspection effectuée aux fins du renouvellement du certificat de travail maritime a lieu dans les trois mois précédant l'échéance du certificat en cours, le nouveau certificat de travail maritime est valide à partir de la date à laquelle l'inspection en question a été effectuée, pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'échéance du certificat en cours.

ingevolge een inspectie bedoeld in hoofdstuk 1 van titel 3, wordt vastgesteld dat het schip de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 in de volgende 14 gebieden naleeft of blijft naleven:

1. de minimumleeftijd van de personen tewerkgesteld of in dienst genomen of werkend aan boord van het schip;
2. het medisch getuigschrift;
3. de kwalificaties van de zeevarenden;
4. de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst;
5. het beroep op elke particuliere aanwervings- of arbeidsbemiddelingsdienst die onder licentie werkt of erkend is of gereguleerd is;
6. de arbeidsduur en de rusttijd;
7. de bemanning van het schip;
8. de huisvesting;
9. de ontspanningsvoorzieningen aan boord;
10. de voeding en de catering;
11. de gezondheid en de veiligheid en de ongevallenpreventie;
12. de medische zorgen aan boord;
13. de klachtenprocedures aan boord;
14. het loon.

Art. 12

Na een gunstige tussentijdse inspectie bedoeld in de artikelen 35 en 36 viseert de aangewezen ambtenaar of de erkende organisatie het maritiem arbeidscertificaat.

Art. 13

Onverminderd de uitzondering bedoeld in artikel 14 mag de geldigheidsduur van het maritiem arbeidscertificaat een periode van vijf jaar niet overschrijden.

Art. 14

Wanneer de inspectie uitgevoerd met het oog op de vernieuwing van het maritiem arbeidscertificaat plaats heeft binnen de drie maanden voorafgaand aan de vervaldatum van het lopende certificaat, is het nieuwe maritiem arbeidscertificaat geldig vanaf de datum waarop deze inspectie werd uitgevoerd voor een periode die vijf jaar niet overschrijdt te rekenen vanaf de vervaldatum van het lopende certificaat.

Art. 15

Lorsque l'inspection effectuée aux fins du renouvellement du certificat de travail maritime a eu lieu plus de trois mois avant la date d'échéance du certificat en cours, le nouveau certificat de travail maritime est valide pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date à laquelle l'inspection en question a eu lieu.

Art. 16

Un certificat de travail maritime peut être délivré à titre provisoire dans trois cas:

- aux nouveaux navires, à la livraison;
- lorsqu'un navire change de pavillon vers le pavillon belge;
- lorsqu'un armateur prend à son compte l'exploitation d'un navire qui est nouveau pour cet armateur.

Art. 17

Le certificat de travail maritime délivré à titre provisoire est établi conformément au modèle défini par le Roi.

Art. 18

Le certificat de travail maritime ne peut être délivré à titre provisoire que pour une durée n'excédant pas six mois.

Art. 19

Le certificat de travail maritime ne peut être délivré à titre provisoire que s'il a été établi que les conditions cumulatives suivantes sont réunies:

- 1° le navire a été inspecté, dans la mesure où cela est raisonnablement possible, au regard des dispositions nationales correspondant aux domaines énumérés à l'article 11, en tenant compte de la vérification des éléments visés aux points 2° à 4° du présent article;
- 2° l'armateur a démontré que des procédures adéquates sont mises en œuvre à bord en vue d'assurer le respect des dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006;
- 3° le capitaine connaît les prescriptions de la MLC 2006 et les obligations en matière de mise en œuvre; et
- 4° les informations requises ont été présentées au fonctionnaire désigné ou à l'organisme agréé en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail maritime.

Art. 15

Wanneer de inspectie uitgevoerd met het oog op de vernieuwing van het maritiem arbeidscertificaat plaats heeft meer dan drie maanden vóór de vervaldatum van het lopende certificaat, is het nieuwe maritiem arbeidscertificaat geldig voor een periode die vijf jaar niet overschrijdt te rekenen vanaf de datum waarop deze inspectie heeft plaatsgehad.

Art. 16

Een maritiem arbeidscertificaat kan ten voorlopige titel in drie gevallen worden verstrekt:

- aan de nieuwe schepen, bij de levering ervan;
- wanneer een schip omvlagt naar de Belgische vlag;
- wanneer een reder de exploitatie van een schip, dat voor hem nieuw is, voor zijn rekening neemt.

Art. 17

Het maritiem arbeidscertificaat dat ten voorlopige titel wordt afgeleverd, wordt opgesteld overeenkomstig het model bepaald door de Koning.

Art. 18

Het maritiem arbeidscertificaat mag ten voorlopige titel slechts worden afgeleverd voor een duur, die zes maanden niet overschrijdt.

Art. 19

Het maritiem arbeidscertificaat mag ten voorlopige titel slechts worden afgeleverd, indien werd vastgesteld dat de volgende cumulatieve voorwaarden vervuld zijn:

- 1° het schip werd geïnspecteerd, voor zover dit redelijkerwijze mogelijk is, voor wat betreft de nationale bepalingen die betrekking hebben op de gebieden opgesomd in artikel 11, rekening houdend met de controle van de elementen bedoeld in de punten 2° tot 4° van onderhavig artikel;
- 2° de reder heeft aangetoond dat aan boord passende procedures worden toegepast om de naleving van de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 te waarborgen;
- 3° de kapitein de bepalingen van de MLC 2006 en de verplichtingen inzake de uitvoering ervan kent; en
- 4° de vereiste informatie aan de aangewezen ambtenaar of aan de erkende organisatie werd voorgelegd met het oog op het opstellen van een conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid.

Art. 20

La délivrance d'un certificat de travail maritime d'une durée de validité de cinq ans est subordonnée à la réalisation, avant la date d'échéance du certificat délivré à titre provisoire, d'une inspection complète telle que prévue au chapitre 1^{er} du titre 3 de la présente loi.

Aucun nouveau certificat de travail maritime ne sera délivré à titre provisoire après la période initiale de six mois mentionnée à l'article 18.

Art. 21

Le certificat de travail maritime, même lorsqu'il est délivré à titre provisoire, perd sa validité dans les cas suivants:

1. l'inspection intermédiaire visée au chapitre 1^{er} du titre 3 n'a pas été réalisée dans les délais fixés;
2. le certificat de travail maritime n'est pas visé à l'issue d'une inspection intermédiaire favorable conformément à l'article 12;
3. il y a eu changement de pavillon du navire;
4. l'armateur cesse d'assumer la responsabilité de l'exploitation du navire;
5. des modifications importantes ont été apportées à la structure ou aux équipements visés au titre 3 de la MLC 2006.

Art. 22

Le fonctionnaire désigné peut retirer le certificat de travail maritime s'il s'avère que le navire ne respecte pas les dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 et qu'il n'a pas été remédié de manière satisfaisante aux manquements constatés par le fonctionnaire désigné ou l'organisme agréé qui a procédé à l'inspection.

Art. 23

Lorsqu'il envisage un retrait de certificat, le fonctionnaire désigné tient compte de la gravité et/ou de la fréquence des manquements.

CHAPITRE 3

La déclaration de conformité du travail maritime

Art. 24

La déclaration de conformité du travail maritime est établie conformément au modèle défini par le Roi.

Art. 20

De aflevering van een maritiem arbeidscertificaat met een geldigheidsduur van vijf jaar is afhankelijk van de uitvoering van een volledige inspectie, zoals voorzien in hoofdstuk 1 van titel 3 van deze wet, vóór de vervaldatum van het certificaat afgeleverd ten voorlopige titel.

Er wordt geen enkel nieuw maritiem arbeidscertificaat ten voorlopige titel afgeleverd na de eerste periode van zes maanden vermeld in artikel 18.

Art. 21

Zelfs indien het maritiem arbeidscertificaat ten voorlopige titel werd afgeleverd, verliest het zijn geldigheid in de volgende gevallen:

1. de tussentijdse inspectie bedoeld in hoofdstuk 1 van titel 3 werd niet binnen de vastgestelde termijnen uitgevoerd;
2. het maritiem arbeidscertificaat werd na een gunstige tussentijdse inspectie niet geïnspecteerd overeenkomstig artikel 12;
3. bij omvlagging van het schip;
4. de reder houdt op om de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip op zich te nemen;
5. belangrijke wijzigingen werden aan de structuur of de uitrusting bedoeld in titel 3 van de MLC 2006 aangebracht.

Art. 22

De aangewezen ambtenaar kan het maritiem arbeidscertificaat intrekken, indien blijkt dat het schip de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 niet naleeft en dat de tekortkomingen vastgesteld door de aangewezen ambtenaar of de erkende organisatie die de inspectie heeft uitgevoerd, niet op bevredigende wijze werden verholpen.

Art. 23

Wanneer de aangewezen ambtenaar de intrekking van een certificaat overweegt, moet hij rekening houden met de ernst en/of de frequentie van de tekortkomingen.

HOOFDSTUK 3

De conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid

Art. 24

De conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid wordt opgesteld overeenkomstig het model bepaald door de Koning.

Art. 25

La déclaration de conformité du travail maritime comprend deux parties.

a) La partie I de la déclaration de conformité du travail maritime est établie par le fonctionnaire désigné et reprend les éléments suivants:

1° la liste des domaines qui doivent être inspectés en vue de la délivrance du certificat de travail maritime;

2° les dispositions nationales donnant effet aux prescriptions pertinentes de la MLC 2006 et, si nécessaire, des explications concises quant à la teneur de ces dispositions nationales;

3° les dispositions belges relatives à certaines catégories de navires;

4° les dispositions équivalentes dans l'ensemble adoptées conformément aux paragraphes 3 et 4 de l'article VI de la MLC 2006 ou la mention de l'absence de telles dispositions équivalentes dans l'ensemble;

5° les dérogations octroyées en vertu du Titre III de la MLC 2006 ou la mention de l'absence de dérogation.

b) La partie II de la déclaration de conformité du travail maritime est établie par l'armateur et énonce les mesures qu'il a adoptées pour assurer une conformité continue avec les dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 entre deux inspections ainsi que les mesures proposées pour assurer une amélioration continue.

Art. 26

Le fonctionnaire désigné délivre la déclaration de conformité du travail maritime après en avoir certifié la partie II établie par l'armateur.

Art. 27

La déclaration de conformité du travail maritime est annexée au certificat de travail maritime.

La délivrance d'une déclaration de conformité du travail maritime n'est toutefois pas requise pendant la durée de validité du certificat de travail maritime délivré à titre provisoire.

Art. 25

De conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid omvat twee delen.

a) Deel I van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid wordt door de aangewezen ambtenaar opgesteld en neemt de volgende elementen over:

1° de lijst van de gebieden die moeten worden geïnspecteerd met het oog op de aflevering van het maritiem arbeidscertificaat;

2° de nationale bepalingen tot uitvoering van de relevante bepalingen van de MLC 2006 en, indien nodig, een beknopte uitleg betreffende de exacte inhoud van deze nationale bepalingen;

3° de Belgische bepalingen betreffende bepaalde categorieën van schepen;

4° de bepalingen die over het geheel genomen vergelijkbaar zijn en werden goedgekeurd overeenkomstig de paragrafen 3 en 4 van artikel VI van de MLC 2006 of de vermelding van het gebrek aan dergelijke over het geheel genomen vergelijkbare bepalingen.

5° de afwijkingen toegekend krachtens Titel III van de MLC 2006 of de vermelding van het gebrek aan deze afwijking.

b) Deel II van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid wordt door de reder opgesteld en vermeldt de maatregelen die hij heeft genomen om een continue conformiteit met de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 tussen twee inspecties te waarborgen alsook de maatregelen voorgesteld om een continue verbetering te waarborgen.

Art. 26

De aangewezen ambtenaar levert de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid af nadat hij deel II, opgesteld door de reder, heeft goedgekeurd.

Art. 27

De conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid wordt aan het maritiem arbeidscertificaat gehecht.

De aflevering van een conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid is evenwel niet vereist tijdens de geldigheidsduur van het maritiem arbeidscertificaat dat ten voorlopige titel werd afgeleverd.

CHAPITRE 4

Langue de rédaction des documents de certification

Art. 28

Le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime sont rédigés en français ou en néerlandais, au choix de l'armateur, et en anglais.

CHAPITRE 5

Mesures de publicité

Art. 29

Une copie du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime est affichée bien en vue dans un endroit accessible aux gens de mer.

Art. 30

L'armateur communique une copie du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité de travail maritime, y compris de leurs annexes éventuelles, sur demande des gens de mer, des fonctionnaires désignés, des fonctionnaires autorisés de l'État du port et des représentants des gens de mer et des armateurs.

TITRE 3

*INSPECTIONS*CHAPITRE 1^{ER}**Inspections des navires battant pavillon belge**

Art. 31

Tous les navires battant pavillon belge, tenus ou non à l'obligation de certification, sont soumis à des inspections périodiques portant sur le respect des dispositions nationales donnant effet à l'ensemble des prescriptions de la MLC 2006.

Art. 32

Lors de la première immatriculation du navire battant pavillon belge ou lors d'une nouvelle immatriculation ou en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire battant pavillon belge, le fonctionnaire désigné doit aussi inspecter les domaines concernant le logement et les installations de loisirs.

HOOFDSTUK 4

Taal voor het opstellen van de documenten voor de certificatie

Art. 28

Het maritiem arbeidscertificaat en de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid worden in het Frans of het Nederlands, naar keuze van de reder, en in het Engels opgesteld.

HOOFDSTUK 5

Maatregelen voor de bekendmaking

Art. 29

Een kopie van het maritiem arbeidscertificaat en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid wordt goed zichtbaar aangeplakt op een plaats die toegankelijk is voor de zeevarenden;

Art. 30

Op vraag van de zeevarenden, de aangewezen ambtenaren, de bevoegde ambtenaren van de havenstaat en de vertegenwoordigers van de zeevarenden en van de reders bezorgt de reder een kopie van het maritiem arbeidscertificaat en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid, met inbegrip van de eventuele bijlagen.

TITEL 3

INSPECTIES

HOOFDSTUK 1

Inspecties van de schepen die onder Belgische vlag varen

Art. 31

Alle schepen die onder Belgische vlag varen, die al dan niet gehouden zijn tot certificatie, zijn onderworpen aan periodieke inspecties betreffende de naleving van de nationale bepalingen tot uitvoering van het geheel der bepalingen van de MLC 2006.

Art. 32

Bij de eerste inschrijving van het schip dat onder Belgische vlag vaart of bij een nieuwe inschrijving in geval van een aanzienlijke wijziging van de huisvesting van de zeevarenden aan boord van het schip dat onder Belgische vlag vaart, moet de aangewezen ambtenaar ook de gebieden inzake de huisvesting en de ontspanningsruimtes inspecteren.

Art. 33

Pour les navires construits avant l'entrée en vigueur de la MLC 2006 en Belgique, les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans la Convention n° 92 de l'Organisation internationale du Travail concernant le logement de l'équipage à bord (révisée, 1949) continuent à s'appliquer.

Art. 34

L'inspection des navires tenus à l'obligation de certification doit être complète et préalable à la délivrance du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime visés au titre 2 et porter sur les 14 domaines énumérés à l'article 11 de la présente loi.

Art 35

Au moins une inspection intermédiaire doit être réalisée en vue de vérifier si les dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 sont toujours respectées.

Si une seule inspection intermédiaire est effectuée, elle doit avoir lieu entre le deuxième et le troisième anniversaire de la date d'établissement du certificat de travail maritime.

La date d'anniversaire s'entend du jour et du mois de chaque année qui correspondent à la date d'expiration du certificat de travail maritime.

Art. 36

L'inspection intermédiaire est aussi étendue et approfondie que les inspections effectuées en vue du renouvellement du certificat de travail maritime.

Art. 37

L'inspection aux fins de renouvellement du certificat de travail maritime porte sur les dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 qui font l'objet de l'inspection préalable à la délivrance d'un premier certificat de travail maritime.

Art. 38

Le résultat de toutes les inspections ou autres vérifications effectuées ultérieurement sur le navire et tous défauts importants relevés au cours de ces vérifications de même que la date du constat qu'il a été remédié aux défauts sont consignés dans un document que l'armateur doit tenir à bord du navire. Ce document, accompagné d'une traduction en anglais lorsqu'il n'est pas établi dans cette langue, est annexé

Art. 33

Voor de schepen die vóór de inwerkingtreding van de MLC 2006 in België werden gebouwd, blijven de bepalingen van toepassing betreffende de bouw en de uitrusting van de schepen zoals opgesomd in het Verdrag nr. 92 van de Internationale Arbeidsorganisatie betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord (herzien, 1949).

Art. 34

De inspectie van de schepen die gehouden zijn tot certificatie, moet volledig zijn en voorafgaan aan de aflevering van het maritiem arbeidscertificaat en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid bedoeld in titel 2 en moet betrekking hebben op de 14 gebieden die in artikel 11 van deze wet zijn opgesomd.

Art. 35

Er moet minstens een tussentijdse inspectie worden uitgevoerd om na te gaan of de nationale bepalingen tot uitvoering van bepalingen van de MLC 2006 nog steeds worden nageleefd.

Indien één enkele tussentijdse inspectie wordt uitgevoerd, moet deze plaatshebben tussen de tweede en de derde verjaardag van de datum waarop het maritiem arbeidscertificaat werd opgesteld.

Onder de verjaardag verstaat men de dag en de maand van elk jaar die overeenstemmen met de vervaldatum van het maritiem arbeidscertificaat.

Art. 36

De tussentijdse inspectie is even uitgebreid en grondig als de inspecties die worden uitgevoerd met het oog op de vernieuwing van het maritiem arbeidscertificaat.

Art. 37

De inspectie met het oog op de vernieuwing van het maritiem arbeidscertificaat heeft betrekking op de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 die het voorwerp zijn van de inspectie voorafgaand aan de aflevering van een eerste maritiem arbeidscertificaat.

Art. 38

Het resultaat van alle inspecties of andere controles die later op het schip werden uitgevoerd en alle belangrijke gebreken die tijdens deze controles werden vastgesteld alsook de datum van de vaststelling dat de tekortkomingen werden verholpen, worden opgenomen in een document dat de reder aan boord van het schip moet bijhouden. Dit document wordt samen met een vertaling ervan in het Engels, indien het niet in

à la déclaration de conformité du travail maritime visée au chapitre 3 du titre 2.

CHAPITRE 2

Inspection des navires battant pavillon étranger

Art. 39

Chaque navire, battant le pavillon d'un État étranger ayant ou non ratifié la MLC 2006, qui fait escale dans un port belge, dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, peut être inspecté dans ce port aux fins de vérifier la conformité aux prescriptions de la MLC 2006 relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire, y compris les droits des gens de mer.

Art. 40

Sans préjudice des cas définis à l'article 41 et des compétences prévues par les dispositions belges et internationales relatives au contrôle par l'État du port, l'inspection des navires battant le pavillon d'un État étranger ayant ratifié la MLC 2006 est limitée à un contrôle du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime.

L'inspection est effectuée par le fonctionnaire désigné, après être monté à bord du navire.

Art. 41

§ 1^{er}. Le fonctionnaire désigné peut procéder à une inspection détaillée afin de vérifier que les conditions de travail et de vie à bord du navire sont respectées si, à l'occasion d'une inspection visée à l'article 40, s'étant présenté à bord du navire et ayant demandé, le cas échéant, le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité de travail maritime, il constate que:

1° les documents requis ne sont pas présentés ou ne sont pas tenus à jour, ou ont été établis de manière mensongère, ou que les documents ne contiennent pas les informations exigées par la MLC 2006 ou ne sont pas valables pour une autre raison; ou

2° il existe de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la MLC 2006; ou

3° il existe des motifs raisonnables de penser que le navire a changé de pavillon dans le but d'échapper à l'obligation de se conformer aux dispositions de la MLC 2006; ou

4° il y a une plainte selon laquelle les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la MLC 2006.

deze taal werd opgesteld, bij de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid bedoeld in hoofdstuk 3 van titel 2 gevoegd.

HOOFDSTUK 2

Inspecties van de schepen die onder vreemde vlag varen

Art. 39

Elk schip, dat de vlag voert van een vreemde Staat die de MLC 2006 al dan niet heeft geratificeerd, dat een Belgische haven aandoet tijdens zijn gewone activiteit of om een reden inherent aan de exploitatie, kan in deze haven worden geïnspecteerd om te controleren of het voldoet aan de bepalingen van de MLC 2006 betreffende de arbeids- en levensomstandigheden van de zeevarenden aan boord van het schip, met inbegrip van de rechten van de zeevarenden.

Art. 40

Zonder afbreuk te doen aan de gevallen gedefinieerd in artikel 41 en aan de bevoegdheden voorzien door de Belgische en internationale bepalingen inzake de controle door de havenstaat, wordt de inspectie van de schepen die de vlag voeren van een vreemde Staat die de MLC 2006 heeft geratificeerd, beperkt tot een controle van het maritiem arbeidscertificaat en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid.

De inspectie wordt uitgevoerd door de aangewezen ambtenaar, nadat deze aan boord van het schip is gegaan.

Art. 41

§ 1. De aangewezen ambtenaar kan tot een meer gedetailleerde inspectie overgaan om te controleren of de arbeids- en levensomstandigheden aan boord van het schip worden nageleefd, wanneer hij bij een inspectie bedoeld in artikel 40, waarbij hij aan boord van het schip is gegaan en, in voorkomend geval, het maritiem arbeidscertificaat en de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid heeft gevraagd, vaststelt dat:

1° de vereiste documenten niet worden voorgelegd of niet bijgehouden zijn of bedrieglijk werden opgesteld of dat de documenten niet de informatie bevatten die wordt vereist door de MLC 2006 of om een andere reden niet geldig zijn; of

2° er gegronde redenen bestaan om aan te nemen dat de arbeids- en levensomstandigheden aan boord van het schip niet conform de bepalingen van de MLC 2006 zijn; of

3° er redelijke motieven bestaan om te denken dat het schip heeft omgevlagd teneinde te ontsnappen aan de verplichting om zich te schikken naar de bepalingen van de MLC 2006; of

4° er een klacht is dat de arbeids- en levensomstandigheden aan boord van het schip niet conform de bepalingen van de MLC 2006 zijn.

§ 2. Le fonctionnaire désigné doit procéder à une inspection détaillée s'il est constaté que les conditions de travail et de vie dont il est jugé ou allégué qu'elles ne sont pas conformes aux prescriptions de la MLC 2006, risquent de constituer un danger réel pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer, ou lorsqu'il y a des raisons de croire que tout manquement constitue une infraction grave aux prescriptions de la MLC 2006, y compris les droits des gens de mer.

Art. 42

Lorsqu'il existe une plainte conformément à l'article 41, § 1^{er}, 4°, l'inspection doit se limiter à l'objet de la plainte, à moins que la plainte ou son examen fournisse de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la MLC 2006.

Dans ce cas, il est procédé à une inspection détaillée.

Art. 43

L'inspection détaillée dans les cas visés aux articles 41 et 42 porte sur les domaines énumérés à l'annexe A5-III de la MLC 2006.

Art. 44

Par plainte visée à l'article 41, § 1^{er}, 4°, il convient d'entendre toute information soumise par un marin, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou de manière générale par toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, y compris sous l'aspect des risques pour la sécurité ou la santé des gens de mer à bord.

CHAPITRE 3

Les fonctionnaires désignés

Art. 45

Un protocole d'accord doit être conclu entre les fonctionnaires désignés, y compris la Direction générale Transport Maritime et la Division des études juridiques, de la documentation et du contentieux du Service Public Fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale.

Ce protocole d'accord porte notamment sur l'organisation et la coordination des inspections dont la répartition des tâches d'inspection ainsi que la préparation et le déroulement des inspections.

§ 2. De aangewezen ambtenaar moet overgaan tot een meer gedetailleerde inspectie, indien wordt vastgesteld dat de arbeids- en levensomstandigheden waarvan geoordeeld of aangevoerd wordt dat deze niet conform de bepalingen van de MLC 2006 zijn, een reëel gevaar kunnen betekenen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de zeevarenden of wanneer er redenen zijn om aan te nemen dat elke tekortkoming een ernstige inbreuk is op de bepalingen van de MLC 2006, met inbegrip van de rechten van de zeevarenden.

Art. 42

Wanneer een klacht is conform artikel 41, § 1, 4°, moet de inspectie worden beperkt tot het voorwerp van de klacht, tenzij de klacht of het onderzoek ervan gegronde redenen oplevert om aan te nemen dat de arbeids- en levensomstandigheden aan boord van het schip niet overeenstemmen met de bepalingen van de MLC 2006.

In dat geval wordt tot een meer gedetailleerde inspectie overgegaan.

Art. 43

De meer gedetailleerde inspectie in de gevallen bedoeld in de artikelen 41 en 42 heeft betrekking op de gebieden die in bijlage A5-III van de MLC 2006 zijn opgesomd.

Art. 44

Onder klacht zoals bedoeld in artikel 41, § 1, 4°, moet elke informatie worden verstaan verstrekt door een zeeman, een beroepsorganisatie, een vereniging, een vakbond of meer algemeen elke persoon die belang heeft bij de veiligheid van het schip, met inbegrip van de risico's voor de veiligheid of de gezondheid van de zeevarenden aan boord.

HOOFDSTUK 3

De aangewezen ambtenaren

Art. 45

Er dient een samenwerkingsakkoord tussen de aangewezen ambtenaren, met inbegrip van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer en de Afdeling van de juridische studiën, documentatie en geschillen van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, afgesloten te worden.

Dit samenwerkingsakkoord betreft met name de organisatie en de coördinatie van de inspecties waaronder de verdeling van de inspectietaken evenals de voorbereiding en het verloop van de inspecties.

Art. 46

Sans préjudice des attributions des officiers de police judiciaire, les fonctionnaires désignés surveillent:

— en ce qui concerne les navires battant pavillon belge, le respect des dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 ainsi que le respect de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution;

— en ce qui concerne les navires battant pavillon étranger, le respect de la MLC 2006.

Art. 47

§ 1^{er}. Les fonctionnaires désignés exercent leurs missions conformément aux lois et arrêtés d'exécution fixant les modalités d'exercice de leurs compétences, leurs droits et leurs devoirs.

§ 2. Les fonctionnaires désignés sont autorisés, dans l'exercice de leurs missions, à toute heure du jour et de la nuit, sans avertissement préalable, à monter à bord des navires et pénétrer librement dans tous les espaces, locaux et installations des navires, y compris les espaces de logement et les cabines destinés aux gens de mer.

En ce qui concerne les navires battant pavillon étranger, les fonctionnaires désignés sont autorisés, dans l'exercice de leur mission, à monter à bord des navires et à pénétrer librement à toute heure du jour et de la nuit, sans avertissement préalable, dans tous les espaces, locaux et installations des navires, y compris les espaces de logement et les cabines destinés aux gens de mer travaillant ou résidant à bord des navires uniquement dans les cas visés aux articles 41 et 42.

§ 3. Lorsqu'ils l'estiment nécessaire, les fonctionnaires désignés communiquent les renseignements qu'ils recueillent au cours de l'exercice des missions qui leur sont dévolues en vertu de la présente loi, aux autres fonctionnaires relevant d'autres services d'inspection et aux institutions compétentes, belges et de l'État dont le navire inspecté porte le pavillon, dans la mesure où ces renseignements peuvent les intéresser en raison des législations qu'ils sont chargés de surveiller ou d'appliquer.

La communication de renseignements se réalise sans frais et implique également la production, pour en prendre connaissance, de tous les supports d'information et la fourniture de copies sous n'importe quelle forme.

Il y a obligation de communiquer ces renseignements lorsque les fonctionnaires désignés d'un autre service d'inspection le demandent.

Toutefois, les renseignements recueillis à l'occasion de l'exécution de devoirs prescrits par l'autorité judiciaire ne peuvent être communiqués qu'avec l'autorisation expresse de celle-ci.

Art. 46

Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, houden de aangewezen ambtenaren toezicht op:

— de naleving van de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 evenals de naleving van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan voor wat betreft de schepen die onder Belgische vlag varen;

— de naleving van de MLC 2006 voor wat betreft de schepen die onder vreemde vlag varen.

Art. 47

§ 1. De aangewezen ambtenaren voeren hun opdrachten uit overeenkomstig de wetten en uitvoeringsbesluiten die de modaliteiten bepalen voor de uitoefening van hun bevoegdheden, hun rechten en hun plichten.

§ 2. De aangewezen ambtenaren zijn gemachtigd om, bij de uitvoering van hun opdrachten, op elk uur van de dag of van de nacht, zonder voorafgaande verwittiging, aan boord van de schepen te gaan en alle ruimtes, lokalen en installaties van de schepen vrij te betreden, met inbegrip van de huisvestingsruimtes en de kajuiten die bestemd zijn voor de zeevarenden.

Wat betreft de schepen die onder vreemde vlag varen, zijn de aangewezen ambtenaren enkel in de gevallen bedoeld in de artikelen 41 en 42 gemachtigd om, bij de uitvoering van hun opdracht, op elk uur van de dag of van de nacht zonder voorafgaande verwittiging aan boord van de schepen te gaan en alle ruimtes, lokalen en installaties van de schepen vrij te betreden, met inbegrip van de huisvestingsruimtes en de kajuiten bestemd voor de zeevarenden die aan boord van de schepen werken of verblijf houden.

§ 3. Wanneer zij het nodig achten, delen de aangewezen ambtenaren de inlichtingen, die ze inwinnen tijdens de uitoefening van de opdrachten die hun krachtens deze wet zijn toevertrouwd, mee aan de andere ambtenaren behorende tot andere inspectiediensten en aan de bevoegde instellingen, de Belgische en die van de Staat waarvan het geïnspecteerde schip de vlag voert, voor zover deze inlichtingen hen van nut kunnen zijn uit hoofde van de wetgevingen waarvoor ze belast zijn met het toezicht of de toepassing.

De mededeling van de inlichtingen gebeurt kosteloos en impliceert eveneens de voorlegging, ter kennisgeving, van alle informatiedragers en de aflevering van kopieën onder om het even welke vorm.

Deze inlichtingen moeten verplicht worden meegedeeld wanneer de aangewezen ambtenaren van een andere inspectiedienst erom verzoeken.

Evenwel mogen de inlichtingen die werden ingewonnen tijdens de uitvoering van de opdrachten voorgeschreven door de gerechtelijke overheid slechts worden meegedeeld mits uitdrukkelijke toestemming van deze laatste.

Les renseignements concernant des données médicales à caractère personnel ne peuvent être communiqués ou utilisés que dans le respect du secret médical.

Les fonctionnaires désignés peuvent utiliser les renseignements ainsi obtenus pour l'exercice de toutes les missions qui leur sont dévolues en vertu de la présente loi.

CHAPITRE 4

Habilitation des organismes agréés

Art. 48

§ 1^{er}. Aux fins de veiller au respect par les navires battant pavillon belge des dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 et de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, le Roi peut prévoir l'habilitation d'organismes agréés.

§ 2. L'habilitation précise l'étendue des attributions de l'organisme agréé.

Nonobstant l'application de l'article 60, cette habilitation permet au moins d'exiger la correction des manquements constatés en ce qui concerne les conditions de travail et de vie des gens de mer et d'effectuer des inspections dans ce domaine si un État du port le demande.

Art. 49

La Direction générale Transport Maritime tient à jour et fournit au Bureau international du Travail une liste des organismes agréés habilités à agir. Cette liste doit indiquer les fonctions que les organismes agréés sont habilités à assumer.

CHAPITRE 5

Devoir de rapportage et d'information

Section 1^{er}

Dispositions applicables aux inspections des navires battant pavillon belge

Art. 50

Pour toute inspection effectuée sur les navires battant pavillon belge, un rapport d'inspection est dressé et transmis à la Direction générale Transport maritime.

En cas d'enquête faisant suite à un incident majeur, le rapport est transmis à la Direction générale précitée au plus tard un mois après la clôture de l'enquête.

Le Roi détermine ce qu'on entend par un incident majeur.

De inlichtingen betreffende de medische gegevens van persoonlijke aard mogen slechts worden meegedeeld of gebruikt mits naleving van het medisch beroepsgeheim.

De aangewezen ambtenaren mogen de aldus verkregen inlichtingen gebruiken voor de uitvoering van alle opdrachten die hen krachtens deze wet worden toevertrouwd.

HOOFDSTUK 4

Machtiging van de erkende organisaties

Art. 48

§ 1. De Koning kan voorzien in de machtiging van erkende organisaties teneinde er op toe te zien dat de schepen die onder Belgische vlag varen, de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 en van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan naleven.

§ 2. De machtiging bepaalt de omvang van de bevoegdheden van de erkende organisatie.

Ondanks de toepassing van artikel 60 laat deze machtiging toe om minstens de verbetering te eisen van de tekortkomingen vastgesteld inzake de arbeids- en levensomstandigheden van de zeevarenden en op dit gebied inspecties uit te voeren, indien een havenstaat hierom verzoekt.

Art. 49

Het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer houdt een lijst bij van de erkende organisaties, gemachtigd om op te treden en overhandigt die aan het Internationaal Arbeidsbureau. Deze lijst moet de functies aanwijzen waarvoor de erkende organisaties gemachtigd zijn om die te vervullen.

HOOFDSTUK 5

Rapportering- en informatieplicht

Afdeling 1

Bepalingen van toepassing op de inspecties van schepen die onder Belgische vlag varen

Art. 50

Voor iedere inspectie uitgevoerd op schepen die onder Belgische vlag varen, wordt een inspectieverslag opgesteld en aan het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer gezonden.

Bij een onderzoek naar aanleiding van een ernstig incident, wordt het verslag uiterlijk één maand na het afsluiten van het onderzoek aan voormeld Directoraat-generaal gezonden.

De Koning bepaalt wat onder een ernstig incident wordt verstaan.

Art. 51

Une copie du rapport, en langue anglaise, est remise au capitaine du navire inspecté.

Le capitaine du navire inspecté affiche une autre copie sur le tableau d'affichage du navire pour l'information des gens de mer.

Art. 52

Le fonctionnaire désigné communique une copie du rapport aux représentants des gens de mer qui en font la demande.

Art. 53

La Direction générale Transport maritime tient un registre des inspections.

Un rapport annuel portant sur les activités d'inspection des navires battant pavillon belge est publié dans un délai raisonnable ne dépassant pas six mois à partir de la fin de l'année.

Section 2

Dispositions applicables aux inspections des navires battant pavillon étranger

Art. 54

Le fonctionnaire désigné qui, à l'occasion d'une inspection détaillée d'un navire battant pavillon étranger faisant escale dans un port belge, constate que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la MLC 2006, doit, à tout le moins:

a) porter immédiatement à la connaissance, par écrit, du capitaine du navire les manquements constatés et les délais dans lesquels il doit y être remédié et;

b) dresser et transmettre un rapport d'inspection à la Direction générale Transport maritime.

Art. 55

Au cas où il considère que les manquements visés à l'article 54 sont importants, ou si ces manquements ont un rapport avec une plainte déposée en vertu de l'article 42, le fonctionnaire désigné les porte à la connaissance des organisations d'armateurs et de gens de mer présentes sur le territoire belge, et il peut:

a) informer un représentant de l'administration de l'État du pavillon;

Art. 51

Aan de kapitein van het geïnspecteerde schip wordt een kopie van het verslag, in het Engels, overhandigd.

De kapitein van het geïnspecteerde schip plakt een andere kopie aan op het aanplakbord van het schip om de zeevarenden in te lichten.

Art. 52

De aangewezen ambtenaar bezorgt een kopie van het verslag aan de vertegenwoordigers van de zeevarenden die hierom verzoeken.

Art. 53

Het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer houdt een register bij van de inspecties.

Een jaarlijks verslag betreffende de inspecties van de schepen die onder Belgische vlag varen wordt gepubliceerd binnen een redelijke termijn die zes maanden, te rekenen vanaf het einde van het jaar, niet mag overschrijden.

Afdeling 2

Bepalingen van toepassing op de inspecties van schepen die onder vreemde vlag varen

Art. 54

De aangewezen ambtenaar die, bij een meer gedetailleerde inspectie van een schip dat onder vreemde vlag vaart en een Belgische haven aandoet, vaststelt dat de arbeids- en levensomstandigheden van de zeevarenden aan boord van het schip niet overeenstemmen met de voorschriften van de MLC 2006, moet minstens:

a) onmiddellijk de kapitein van het schip schriftelijk in kennis stellen van de vastgestelde tekortkomingen en van de termijnen waarin zij moeten worden verholpen en;

b) een inspectieverslag opstellen en naar het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer zenden.

Art. 55

Ingeval hij meent dat de tekortkomingen bedoeld in artikel 54 belangrijk zijn, of indien deze tekortkomingen verband houden met een klacht ingediend krachtens artikel 42, brengt de aangewezen ambtenaar deze ter kennis van de organisaties van reders en van zeevarenden die op het Belgisch grondgebied bestaan, en kan hij:

a) een vertegenwoordiger van de administratie van de Vlaggenstaat;

b) communiquer les informations pertinentes aux autorités compétentes du port d'escale suivant.

Art. 56

Si elle l'estime nécessaire, la Direction générale Transport maritime soumet au Directeur général du Bureau international du Travail, une copie du rapport d'inspection ainsi que la réponse communiquée par l'administration de l'État du pavillon dans le délai prescrit par le fonctionnaire désigné.

Art. 57

§ 1^{er}. Lorsque une plainte visée au chapitre 2 du titre 6 déposée auprès du fonctionnaire désigné au port où le navire a fait escale n'a pas été réglée au niveau de l'administration de l'État du pavillon, et qu'il n'est pas démontré que cet État est en mesure de traiter la plainte, la Direction générale Transport maritime doit communiquer une copie du rapport d'inspection au Directeur général du Bureau international du travail, accompagné de toute réponse de l'administration de l'État du pavillon, communiquée dans le délai prescrit par le fonctionnaire désigné.

§ 2. La Direction générale Transport Maritime informe les organisations d'armateurs et de gens de mer appropriés sur le territoire belge du fait qu'une plainte qu'un fonctionnaire désigné a reçue à terre n'a pas été réglée au niveau de l'administration de l'État du pavillon et qu'il n'a pas été démontré que cet État était en mesure de traiter la plainte conformément aux procédures prescrites par la MLC 2006.

§ 3. La Direction générale Transport maritime tient des statistiques et des informations concernant les plaintes visées au chapitre 2 du titre 6 qui ont été réglées. Ces statistiques et informations sont communiquées à intervalles réguliers au Directeur général du Bureau International du travail.

CHAPITRE 6

Devoirs de confidentialité et de discrétion

Art. 58

Les fonctionnaires désignés et les organismes agréés doivent prendre les mesures nécessaires afin de garantir le caractère confidentiel des données sociales à caractère personnel dont ils ont obtenu connaissance dans l'exercice de leur mission et afin de garantir l'usage de ces données aux seules fins requises pour l'exercice de leur mission de surveillance.

b) de relevante informatie meedelen aan de bevoegde overheden van de volgende aanleghaven.

Art. 56

Indien hij het nodig acht, legt het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau binnen de door de aangewezen ambtenaar voorgeschreven termijn een kopie van het inspectieverslag voor alsook het antwoord meegedeeld door de administratie van de Vlaggenstaat.

Art. 57

§ 1. Wanneer een klacht, bedoeld in hoofdstuk 2 van titel 6, die werd ingediend bij de aangewezen ambtenaar in de haven dat het schip heeft aangedaan, door de administratie van de Vlaggenstaat niet werd opgelost, en er niet werd aangetoond dat deze Staat bij machte is de klacht te behandelen, moet het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer een kopie van het inspectieverslag aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau meedelen, samen met elk antwoord van de administratie van de Vlaggenstaat, dat binnen de door de aangewezen ambtenaar voorgeschreven termijn werd meegedeeld.

§ 2. Het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer informeert de organisaties van reders en betrokken zeevarenden op het Belgisch grondgebied over het feit dat een klacht, die een aangewezen ambtenaar aan de wal heeft ontvangen, door de administratie van de Vlaggenstaat niet werd opgelost en dat niet werd aangetoond dat deze Staat bij machte was de klacht te behandelen conform de procedures bepaald door de MLC 2006.

§ 3. Het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer houdt statistieken en informatie bij betreffende de klachten bedoeld in hoofdstuk 2 van titel 6 die werden opgelost. Deze statistieken en informatie worden met regelmatige tussenpozen aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau meegedeeld.

HOOFDSTUK 6

Plichten tot vertrouwelijkheid en geheimhouding

Art. 58

De aangewezen ambtenaren en de erkende organisaties moeten de nodige maatregelen nemen om het vertrouwelijk karakter te waarborgen van de sociale gegevens van persoonlijke aard waarvan ze kennis hebben gekregen in de uitoefening van hun opdracht en om te waarborgen dat deze gegevens uitsluitend worden aangewend voor de uitoefening van hun opdracht tot toezicht.

Art. 59

Sauf autorisation expresse de l'auteur d'une plainte ou d'une dénonciation relative à un manquement à bord d'un navire battant pavillon belge aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 ou relative à un manquement à bord d'un navire battant pavillon étranger aux prescriptions de la MLC 2006, et pour les deux types de navires, un manquement aux droits des gens de mer, à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, les fonctionnaires désignés et les organismes agréés ne peuvent révéler en aucun cas, même devant les tribunaux, le nom de l'auteur de cette plainte ou de cette dénonciation.

Il leur est également interdit de révéler à l'armateur ou représentant ou au capitaine qu'il a été procédé à une enquête à la suite d'une plainte ou d'une dénonciation.

TITRE 4

Mesures pouvant être prescrites en cas de constat de manquement

CHAPITRE 1^{ER}

A l'égard des navires battant pavillon belge

Art. 60

Sans préjudice du pouvoir de dresser procès-verbal en cas de constatation d'infraction aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006, à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, le fonctionnaire désigné est autorisé à exiger qu'il soit remédié à tout manquement et à interdire à un navire de quitter le port où il se trouve au moment de l'inspection jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises lorsqu'il a des raisons de croire que les manquements constituent une infraction grave aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006, ou représentent un grave danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer.

Lorsqu'il a des raisons de croire que les manquements qu'il constate constituent une infraction grave aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 ou représentent un grave danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer, l'organisme agréé les porte immédiatement à la connaissance du fonctionnaire désigné.

Art. 61

Sans préjudice des voies de recours ouvertes en application d'autres réglementations, l'armateur ou le capitaine qui estime que ses droits sont lésés par la décision prise par le fonctionnaire désigné en application de l'article 60 d'interdire le navire de quitter le port peut introduire un recours contre

Art. 59

Behoudens uitdrukkelijke machtiging van de indiener van een klacht of van een aangifte betreffende een overtreding aan boord van een schip die onder Belgische vlag vaart van de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006, of betreffende een overtreding aan boord van een schip die onder vreemde vlag vaart van de bepalingen van de MLC 2006, en voor de twee soorten schepen, een overtreding aan de rechten van de zeevarenden, aan deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, mogen de aangewezen ambtenaren en de erkende organisaties in geen enkel geval, zelfs niet voor de rechtbanken, de naam van de indiener van deze klacht of deze aangifte bekend maken.

Het is hun eveneens verboden aan de reder of zijn tegenwoordiger te onthullen dat ingevolge een klacht of een aangifte een onderzoek werd ingesteld.

TITEL 4

Maatregelen die kunnen worden voorgeschreven in geval van vaststelling van overtreding

HOOFDSTUK 1

Ten aanzien van schepen die onder Belgische vlag varen

Art. 60

Zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheid om proces-verbaal op te stellen bij vaststelling van een inbreuk op de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006, van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, is de aangewezen ambtenaar gemachtigd om te eisen dat elke tekortkoming wordt verholpen en om aan een schip te verbieden de haven te verlaten waar het zich op het ogenblik van de inspectie bevindt totdat de nodige maatregelen werden genomen, wanneer hij redenen heeft om aan te nemen dat de tekortkomingen een ernstige inbreuk vormen op de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006, of een ernstig gevaar vormen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de zeevarenden.

Wanneer er redenen zijn om aan te nemen dat de tekortkomingen die zij vaststelt een ernstige inbreuk vormen op de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 of een ernstig gevaar vormen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de zeevarenden, stelt de erkende organisatie de aangewezen ambtenaar hiervan onmiddellijk in kennis.

Art. 61

Zonder afbreuk te doen aan de mogelijke rechtsmiddelen overeenkomstig andere reglementeringen, kan de reder of de kapitein, die meent dat zijn rechten werden geschaad door de beslissing, genomen door de aangewezen ambtenaar overeenkomstig artikel 60 om het schip te verbieden de haven te

la décision dans les quinze jours qui suivent la notification de la décision conformément aux dispositions applicables.

Le recours est introduit par une requête adressée au Commissaire de l'État auprès du conseil d'enquête maritime et contenant les moyens invoqués, conformément à l'article 18 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation.

Le recours n'est pas suspensif.

CHAPITRE 2

A l'égard des navires battant pavillon étranger

Art. 62

Sans préjudice de la compétence de dresser procès-verbal en cas de constatation d'infraction aux prescriptions de la MLC 2006, à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, le fonctionnaire désigné qui, à l'occasion d'une inspection détaillée, constate que le navire n'est pas conforme aux prescriptions de la MLC 2006 et que :

a) les conditions de travail et de vie à bord présentent un danger évident pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer; ou

b) la non-conformité constitue une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la MLC 2006, y compris les droits des gens de mer,

prend les mesures nécessaires pour assurer que le navire ne quitte pas le port tant que les non-conformités visées aux points a) et b) n'ont pas été rectifiées, ou tant qu'il n'a pas accepté un plan visant à les rectifier et n'est pas convaincu que ce plan sera mis en œuvre rapidement.

Art. 63

S'il interdit le navire de quitter le port, le fonctionnaire désigné communique sa décision sans délai à l'administration de l'État du pavillon. Il invite un représentant de cet État à être présent, si possible, et demande à l'État concerné une réponse dans un délai qu'il prescrit.

Il informe également sans délai, les organisations d'armateurs et des gens de mer présentes sur le territoire belge.

TITRE 5

DEVOIR DE DILIGENCE DES FONCTIONNAIRES DÉSIGNÉS ET DES ORGANISMES AGRÉÉS

Art. 64

Tous les efforts raisonnables sont déployés afin d'éviter que les contrôles, les inspections, les mesures prescrites visant

verlaten, beroep aantekenen tegen de beslissing binnen de veertien dagen volgend op de kennisgeving van de beslissing overeenkomstig de toepasselijke bepalingen.

Het beroep wordt ingediend bij verzoekschrift gericht aan de Rijkscommissaris bij de onderzoeksraad voor de scheepvaart en houdende de ingeroepen middelen, overeenkomstig artikel 18 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen.

Het beroep is niet opschortend.

HOOFDSTUK 2

Ten aanzien van schepen die onder vreemde vlag varen

Art. 62

Zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheid om proces-verbaal op te stellen in geval een inbreuk wordt vastgesteld op de bepalingen van de MLC 2006, van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, neemt de aangewezen ambtenaar, die bij een meer gedetailleerde inspectie vaststelt dat het schip niet overeenstemt met de bepalingen van de MLC 2006 en dat:

a) de arbeids- en levensomstandigheden aan boord een duidelijk gevaar vormen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de zeevarenden; of

b) de niet-conformiteit een ernstige of herhaalde inbreuk vormt op de bepalingen van de MLC 2006, met inbegrip van de rechten van de zeevarenden,

de nodige maatregelen om te waarborgen dat het schip niet uitvaart zolang de gebreken aan conformiteit bedoeld in de punten a) en b) niet werden rechtgezet, of zolang hij geen plan heeft aanvaard om deze recht te zetten en hij niet overtuigd is dat dit plan snel zal worden uitgevoerd.

Art. 63

Indien hij het schip verbiedt uit te varen, deelt de aangewezen ambtenaar zijn beslissing onverwijld mede aan de administratie van de Vlaggenstaat. Hij nodigt een vertegenwoordiger van deze Staat uit om, indien mogelijk, aanwezig te zijn en vraagt aan de betrokken Staat een antwoord binnen een termijn die hij voorschrijft.

Hij informeert eveneens onverwijld de organisaties van reders en van de zeevarenden die op het Belgisch grondgebied bestaan.

TITEL 5

VERPLICHTING TOT ZORGVULDIGHEID VAN DE AANGEGEZEN AMBTENAREN EN VAN DE ERKENDE ORGANISATIES

Art. 64

Alle redelijke inspanningen worden gedaan om te voorkomen dat de controles, de inspecties, de voorgeschreven

à remédier aux manquements constatés et/ ou les mesures de contrainte, n'entraînent indûment une immobilisation ou un retard du navire.

TITRE 6

PROCÉDURES DE PLAINTÉ DES GENS DE MER

CHAPITRE 1^{ER}

Procédure de plainte à bord des navires battant pavillon belge

Art. 65

§ 1^{er}. Les gens de mer ont la faculté de déposer plainte à bord du navire battant pavillon belge où ils travaillent sur toute question constituant à leurs yeux une infraction aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006, y compris les droits des gens de mer.

§ 2. La procédure de plainte est fixée par convention collective de travail, rendue obligatoire par arrêté royal, conclue au sein de la commission paritaire compétente et s'appliquant à l'ensemble des gens de mer.

§ 3. La procédure de plainte doit à tout le moins prévoir:

— la possibilité pour le marin de déposer plainte directement auprès du capitaine et du fonctionnaire désigné;

— le droit pour le plaignant d'être accompagné ou représenté pendant la procédure de plainte à bord;

— la désignation d'une ou de plusieurs personnes pouvant, à titre confidentiel, conseiller les gens de mer sur les procédures auxquelles ils peuvent avoir recours et assister le plaignant à tout entretien ou audience se rapportant au motif du litige.

§ 4. A défaut de convention collective de travail sectorielle visée au § 1^{er} déposée auprès du greffe de la Direction des relations collectives du travail du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale, le Roi détermine la procédure de plainte à bord des navires battant pavillon belge visée au § 1^{er}. Cette procédure doit au minimum prévoir les indications visées au § 3.

Art. 66

§ 1^{er}. Un document rédigé en anglais et dans la langue de travail du navire décrivant la procédure de plainte à bord applicable doit être remis à tous les gens de mer. Ce document doit mentionner les coordonnées de la Direction générale Transport maritime et d'une personne se trouvant à bord du navire pouvant, à titre confidentiel, conseiller les gens de mer de manière impartiale quant à leur plainte et les aider de toute autre manière à mettre en œuvre la procédure de plainte qui leur est ouverte tandis qu'ils sont à bord.

maatregelen om de vastgestelde tekortkomingen te verhelpen en/of de dwangmaatregelen, ten onrechte een aanhouding of een vertraging van het schip zouden veroorzaken.

TITEL 6

KLACHTENPROCEDURES VAN DE ZEEVARENDEN

HOOFDSTUK 1

Klachtenprocedure aan boord van schepen die onder Belgische vlag varen

Art. 65

§ 1. De zeevarenden hebben de mogelijkheid om aan boord van het schip dat onder Belgische vlag vaart en waarop zij werken, klacht in te dienen over elk probleem dat in hun ogen een inbreuk vormt op de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006, met inbegrip van de rechten van de zeevarenden.

§ 2. De klachtenprocedure wordt vastgelegd door bij koninklijk besluit algemeen verbindend verklaarde collectieve arbeidsovereenkomst, gesloten in het bevoegde paritair comité en van toepassing op alle zeevarenden.

§ 3. De klachtenprocedure moet minstens voorzien in:

— de mogelijkheid voor de zeeman om rechtstreeks bij de kapitein en de aangewezen ambtenaar klacht in te dienen;

— het recht voor de klager om tijdens de klachtenprocedure aan boord bijgestaan of vertegenwoordigd te worden;

— de aanwijzing van één of meer personen die de zeevarenden vertrouwelijk kunnen adviseren betreffende de procedures die zij kunnen instellen, en de klager bij elk onderhoud of hoorzitting met betrekking tot de reden van het geschil kunnen bijstaan.

§ 4. Bij ontstentenis van een sectorale collectieve arbeidsovereenkomst bedoeld in § 1, neergelegd bij de Griffie van de Directie Collectieve arbeidsbetrekkingen van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg bepaalt de Koning de klachtenprocedure bedoeld in § 1 aan boord van schepen, die onder Belgische vlag varen. Deze procedure moet minstens de vermeldingen bedoeld in § 3 voorzien.

Art. 66

§ 1. Aan alle zeevarenden moet een document worden overhandigd, opgesteld in het Engels en in de werktal van het schip waarin de toepasselijke klachtenprocedure aan boord wordt beschreven. Dit document moet de gegevens vermelden van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer en van een persoon die aan boord is en vertrouwelijk de zeevarenden op een onpartijdige manier aangaande hun klacht kan adviseren en hen op elke andere manier kan helpen om de klachtenprocedure toe te passen, die zij kunnen instellen terwijl zij aan boord zijn.

§ 2. Le document décrivant la procédure de plainte est accompagné d'au minimum un modèle de formulaire de plainte, qui est défini par le Roi.

§ 3. Lorsque le marin dépose plainte auprès du capitaine ou d'une autre personne désignée dans la procédure de plainte, il utilise de préférence le formulaire de plainte visé au § 2, qu'il complète, date, signe et remet contre accusé de réception.

Art. 67

§ 1^{er}. Lorsqu'une plainte est introduite par un marin en raison d'une infraction aux dispositions nationales donnant effet à la MLC 2006, y compris les droits des gens de mer, aucune mesure préjudiciable ne peut être prise à l'encontre de cette personne, sauf pour des motifs qui sont étrangers à cette plainte.

§ 2. Au sens du présent article, une mesure préjudiciable s'entend notamment de la rupture de la relation de travail, de la modification unilatérale des conditions de travail ou tout autre acte malveillant, quel qu'en soit l'auteur, à l'encontre du marin qui a déposé plainte.

§ 3. Au sens du présent article, il y a lieu d'entendre par plainte:

— une plainte motivée introduite par le marin à bord du navire, conformément aux procédures en vigueur;

— une plainte motivée introduite auprès du fonctionnaire désigné;

— une action en justice introduite par la personne concernée;

§ 4. Lorsqu'une mesure préjudiciable est adoptée à l'encontre du plaignant dans un délai de douze mois suivant l'introduction de la plainte, il appartient à celui ou celle contre qui la plainte est dirigée de prouver que la mesure préjudiciable a été adoptée pour des motifs qui sont étrangers à cette plainte.

Lorsqu'une action en justice a été introduite par le plaignant, le délai visé à l'alinéa 1^{er}, est prolongé jusqu'à échéance d'un délai de trois mois suivant le jour où la décision intervenue est passée en force de chose jugée.

§ 5. Lorsqu'en contravention au § 1^{er} une mesure préjudiciable est adoptée à l'encontre du plaignant, ce dernier peut demander sa réintégration à bord du navire, dans son précédent service ou de lui laisser exercer sa fonction aux conditions fixées antérieurement.

La demande est introduite auprès de l'armateur par une lettre recommandée ou remise contre accusé de réception dans les trente jours qui suivent la date de la notification du préavis, de la rupture sans préavis ou de la modification

§ 2. Het document waarin de klachtenprocedure is beschreven is vergezeld met ten minste één model van klachtenformulier, dat door de Koning bepaald is.

§ 3. Indien de zeeman klacht neerlegt bij de kapitein of een andere persoon aangeduid in het document waarin de klachtenprocedure beschreven is, gebruikt hij bij voorkeur het klachtenformulier bedoeld in § 2, dat hij vervolledigt, dateert, ondertekent en tegen ontvangstbewijs overhandigt.

Art. 67

§ 1. Wanneer door een zeeman een klacht wordt ingediend wegens een inbreuk op de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006, met inbegrip van de rechten van de zeevarenden, kan geen enkele nadelige maatregel ten aanzien van deze persoon worden genomen, behalve om redenen die vreemd zijn aan die klacht.

§ 2. In de zin van dit artikel wordt onder nadelige maatregel ondermeer verstaan de verbreking van de arbeidsrelatie, de eenzijdige wijziging van de arbeidsvoorwaarden of elke andere kwaadwillige handeling, ongeacht de dader ervan, ten aanzien van de zeeman die klacht heeft ingediend.

§ 3. In de zin van dit artikel dient onder klacht verstaan te worden:

— een gemotiveerde klacht, ingediend door de zeeman aan boord van het schip, overeenkomstig de vigerende procedures;

— een gemotiveerde klacht ingediend bij de aangewezen ambtenaar;

— een rechtsvordering ingediend door de betrokken persoon;

§ 4. Wanneer ten aanzien van de klager een nadelige maatregel werd genomen binnen een termijn van twaalf maanden volgend op het indienen van de klacht, dient hij of zij tegen wie de klacht is gericht te bewijzen dat de nadelige maatregel werd genomen om redenen, die vreemd zijn aan die klacht.

Wanneer door de klager een rechtsvordering werd ingesteld, wordt de termijn, bedoeld in de eerste alinea, verlengd tot het verstrijken van een termijn van drie maanden volgend op de dag waarop de tussengekomen beslissing in kracht van gewijsde is getreden.

§ 5. Wanneer in strijd met § 1 een nadelige maatregel werd genomen ten aanzien van de klager, kan deze laatste zijn reïntegratie vragen aan boord van het schip in zijn vorige dienst of vragen hem zijn functie te laten uitoefenen volgens de vroeger vastgelegde voorwaarden.

De vraag wordt bij de reder ingediend door een aangetekende brief of afgegeven tegen ontvangstmelding binnen de dertig dagen, volgend op de datum van de betekening van de opzeg, van de verbreking zonder opzeg of van de eenzijdige

unilatérale des conditions de travail. L'armateur doit prendre position sur cette demande dans le délai de trente jours suivant sa notification.

En cas de réintégration à bord du navire, dans le précédent service ou la fonction exercée aux conditions fixées antérieurement, l'armateur est tenu de payer la rémunération perdue du fait du licenciement ou de la modification des conditions de travail et de verser les cotisations des employeurs et des travailleurs afférentes à cette rémunération.

Le présent paragraphe ne s'applique pas lorsque la mesure préjudiciable intervient après la cessation de la relation de travail.

CHAPITRE 2

Procédure de traitement à terre des plaintes concernant les navires battant pavillon étranger

Art. 68

Tout marin se trouvant à bord d'un navire faisant escale dans un port belge peut déposer une plainte auprès du fonctionnaire désigné du chef de manquement aux prescriptions de la MLC 2006, y compris les droits des gens de mer.

Art. 69

§ 1^{er}. Le fonctionnaire désigné, saisi d'une plainte, vérifie dans un premier temps si la plainte porte sur les conditions de travail et de vie à bord du navire.

§ 2. Lorsqu'il le juge nécessaire et tenant compte de la nature de la plainte, le fonctionnaire désigné vérifie, dans le cadre d'une enquête initiale, si la procédure de plainte à bord a été envisagée et s'il y a lieu d'entreprendre une inspection détaillée conformément à la procédure décrite aux articles 42, 43, 44, 62 et 63.

§ 3. Lorsqu'il le juge nécessaire, le fonctionnaire désigné encourage de régler la plainte à bord du navire.

Art. 70

Lorsque, au cours de l'enquête initiale ou de l'inspection à bord menée suite au dépôt d'une plainte, aucune non-conformité visée à l'article 62 n'est constatée et que la plainte n'a pas été réglée à bord du navire, le fonctionnaire désigné en avise sans délai l'État du pavillon du navire concerné en cherchant à obtenir, dans un délai qu'il prescrit, des conseils et un plan de mesures correctives.

wijziging van de arbeidsvoorwaarden. Binnen een termijn van dertig dagen volgend op zijn betekening moet de reder een standpunt bepalen over deze vraag.

Ingeval van reïntegratie aan boord van het schip in de vorige dienst of de functie uitgeoefend volgens de vroeger vastgelegde voorwaarden, dient de reder het loon te betalen, dat verloren is ingevolge het ontslag of de wijziging van de arbeidsvoorwaarden en de bijdragen van de werkgevers en werknemers, samenhangend met dit loon, te storten.

Deze paragraaf is niet van toepassing wanneer de nadelige maatregel tussenkomt na de beëindiging van de arbeidsrelatie.

HOOFDSTUK 2

Behandelingsprocedure aan wal van de klachten betreffende schepen die onder vreemde vlag varen

Art. 68

Elke zeeman die zich aan boord van een schip bevindt dat een Belgische haven aandoet kan bij de aangewezen ambtenaar een klacht indienen wegens een overtreding van de bepalingen van de MLC 2006, met inbegrip van de rechten van de zeevarenden.

Art. 69

§ 1. De aangewezen ambtenaar, bij wie een klacht wordt ingediend, gaat in eerste instantie na of de klacht betrekking heeft op de arbeids- en levensomstandigheden aan boord van het schip.

§ 2. Indien hij het nodig acht en rekening houdend met de aard van de klacht, gaat de aangewezen ambtenaar, in het kader van een initieel onderzoek, na of de klachtenprocedure aan boord werd overwogen en of een meer gedetailleerde inspectie moet uitgevoerd worden overeenkomstig de procedure omschreven in de artikelen 42, 43, 44, 62 en 63.

§ 3. Indien hij het nodig acht, spoort de aangewezen ambtenaar aan om de klacht aan boord van het schip te regelen.

Art. 70

Wanneer in de loop van het initieel onderzoek of van de inspectie aan boord, uitgevoerd ingevolge het indienen van een klacht, geen enkele niet-conformiteit bedoeld in artikel 62 wordt vastgesteld en de klacht niet aan boord van het schip werd geregeld, verwittigt de aangewezen ambtenaar onverwijld de vlaggenstaat van het betrokken schip en tracht hij, binnen een termijn die hij voorschrijft, advies en een plan met corrigerende maatregelen te bekomen.

TITRE 7

LES INFRACTIONS ET LEUR SANCTION PÉNALE

CHAPITRE 1^{ER}

A charge des navires battant pavillon belge

Art. 71

Est puni d'une amende de 50 à 500 euros l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le capitaine ou son représentant qui ne tient pas à bord du navire à disposition dans un endroit facilement et directement accessible par les gens de mer, les fonctionnaires désignés et les organismes agréés un exemplaire de la MLC 2006.

Art. 72

Est puni d'une amende de 100 à 1000 euros l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le capitaine ou son représentant qui:

1° ne conserve pas à bord du navire, soumis à l'obligation de certification, ou ne tient pas à jour le certificat de travail maritime (provisoire) et/ou la déclaration de conformité du travail maritime;

2° ne communique pas une copie du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime aux gens de mer, fonctionnaires, représentants des gens de mer et des armateurs qui en font la demande;

3° n'a pas affiché une copie du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime bien en vue dans un endroit accessible aux gens de mer;

4° ne tient pas à bord du navire le document visé à l'article 38;

5° n'a pas affiché une copie du rapport d'inspection sur le tableau d'affichage conformément à l'obligation visée à l'article 51, alinéa 2.

Art. 73

Est puni et d'une amende de 600 à 6000 euros, l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le capitaine ou son représentant qui:

1° ne respecte pas la procédure permettant aux gens de mer de porter plainte à bord du navire sur toute question constituant selon eux une infraction aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006, y compris les droits des gens de mer;

2° ne remet pas à tous les gens de mer à bord du navire le document visé à l'article 66 ou remet un document incomplet ou rédigé dans une autre langue que celles imposées par l'article 66.

TITEL 7

DE OVERTREDINGEN EN HUN STRAFSANCTIE

HOOFDSTUK 1

Ten laste van schepen die onder Belgische vlag varen

Art. 71

Wordt gestraft met een geldboete van 50 tot 500 euro de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de kapitein of zijn vertegenwoordiger die aan boord van het schip geen exemplaar van de MLC 2006 op een gemakkelijke en rechtstreeks toegankelijke plaats ter beschikking houdt voor de zeevarenden, de aangewezen ambtenaren en de erkende organisaties.

Art. 72

Wordt gestraft met een geldboete van 100 tot 1000 euro de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de kapitein of zijn vertegenwoordiger die:

1° aan boord van het schip, onderworpen aan de verplichting inzake certificatie, het (voorlopig) maritiem arbeidscertificaat en/of de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid niet bewaart of bijhoudt;

2° geen kopie van het maritiem arbeidscertificaat en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid meedeelt aan de zeevarenden, de ambtenaren, de vertegenwoordigers van de zeevarenden en de reders, die hiertoe een aanvraag doen;

3° geen kopie van het maritiem arbeidscertificaat en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid goed zichtbaar heeft aangeplakt op een plaats die toegankelijk is voor de zeevarenden;

4° het document bedoeld in artikel 38 niet aan boord van het schip bijhoudt;

5° geen kopie van het inspectieverslag op het aanplakbord heeft aangeplakt overeenkomstig de verplichting bedoeld in artikel 51, alinea 2.

Art. 73

Wordt gestraft met een geldboete van 600 tot 6000 euro, de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de kapitein of zijn vertegenwoordiger die:

1° de procedure niet naleeft, die aan de zeevarenden de mogelijkheid biedt om klacht in te dienen aan boord van het schip aangaande elk probleem dat volgens hen een inbreuk vormt op de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006, met inbegrip van de zeevarenden;

2° aan de zeevarenden aan boord van het schip niet het document overhandigt bedoeld in artikel 66 of een onvolledig document overhandigt of een document opgesteld in een andere taal dan deze opgelegd door artikel 66.

CHAPITRE 2

A charge des navires battant pavillon étranger

Art. 74

Est puni d'une amende de 600 à 6 000 euros, l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le capitaine ou son représentant qui fait obstacle, de quelque façon que ce soit, au droit des gens de mer se trouvant à bord d'un navire battant pavillon étranger et faisant escale dans un port situé sur le territoire belge de porter plainte à terre ou de faire état auprès du fonctionnaire désigné d'un manquement à la MLC 2006, y compris les droits des gens de mer.

CHAPITRE 3

A charge des navires quel que soit l'État de leur pavillon

Art. 75

Est puni d'une amende de 600 à 6 000 euros, l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le capitaine ou son représentant qui fait naviguer un navire au mépris de l'interdiction de quitter le port décidée par le fonctionnaire désigné en vertu de la présente loi.

Art. 76

Sans préjudice des articles 269 à 274 du Code pénal et des articles 22 et 28 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, est puni d'une amende de 600 à 6 000 euros, toute personne qui met obstacle à la surveillance organisée en vertu de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

CHAPITRE 4

Règles applicables aux sanctions pénales

Art. 77

Les peines prévues à la présente loi, à l'égard du capitaine, peuvent être réduites à un quart de celles auxquelles l'armateur peut être condamné, s'il est prouvé que le capitaine a reçu l'ordre écrit ou verbal de cet armateur d'agir en infraction à la présente loi ou ses arrêtés d'exécution.

Art. 78

En cas de récidive dans l'année qui suit une condamnation pour une infraction aux dispositions de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution, la peine peut être portée au double du maximum.

HOOFDSTUK 2

Ten laste van schepen die onder vreemde vlag varen

Art. 74

Wordt gestraft met een geldboete van 600 tot 6 000 euro, de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de kapitein of zijn vertegenwoordiger die op om het even welke wijze het recht verhindert van de zeevarenden, die zich aan boord van een schip bevinden dat onder vreemde vlag vaart en dat een haven gelegen op het Belgisch grondgebied aandoet, om aan wal klacht in te dienen of bij de aangewezen ambtenaar een overtreding van de MLC 2006, met inbegrip van de rechten van de zeevarenden, te melden.

HOOFDSTUK 3

Ten laste van schepen ongeacht de Staat van hun vlag

Art. 75

Wordt gestraft met een geldboete van 600 tot 6 000 euro, de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de kapitein of zijn vertegenwoordiger die een schip laat varen niettegenstaande het verbod om de haven te verlaten zoals beslist door de aangewezen ambtenaar krachtens deze wet.

Art. 76

Zonder afbreuk te doen aan de artikelen 269 tot 274 van het Strafwetboek en van de artikelen 22 en 28 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de schepen, wordt gestraft een geldboete van 600 tot 6 000, elke persoon die het toezicht, georganiseerd krachtens deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, verhindert.

HOOFDSTUK 4

Regels van toepassing op de strafsancities

Art. 77

De straffen bepaald bij deze wet ten aanzien van de kapitein kunnen worden verminderd tot een vierde van deze waartoe de reder kan worden veroordeeld, indien bewezen is dat de kapitein het schriftelijk of mondeling bevel van die reder heeft ontvangen om in strijd met deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan te handelen.

Art. 78

Bij herhaling binnen het jaar volgend op een veroordeling voor een inbreuk op de bepalingen van deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan, kan de straf op het dubbele van het maximum worden gebracht.

Le chapitre V du Livre 1er, du Code pénal n'est pas applicable aux infractions reprises au présent Titre.

Art. 79

Le chapitre VII du Livre 1er du Code pénal est applicable aux infractions reprises au présent Titre.

Art. 80

S'il existe des circonstances atténuantes, l'amende peut être réduite en dessous du montant minimum porté par la loi, sans qu'elle puisse toutefois être inférieure à 40 pour cent du montant minimum prescrit.

TITRE 8

RÉTRIBUTIONS ET FRAIS DE VOYAGE

Art. 81

Le Roi détermine les rétributions qui peuvent être perçues du chef de la visite d'un navire, ainsi que de toute intervention faite par le fonctionnaire désigné dans le cadre des fonctions qui lui sont imposées par la loi ou les arrêtés d'exécution de cette loi.

Art. 82

Quand une inspection hors de Belgique se révèle nécessaire, les frais de voyage et de séjour des fonctionnaires désignés qui y procèdent sont à charge de l'armateur.

TITRE 9

DISPOSITIONS MODIFICATIVES

Art. 83

§ 1^{er}. Dans l'article 11, § 1^{er}, alinéa 2 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires les mots "au travail maritime," sont insérés entre les mots "Il veille au respect des conventions internationales relatives" et les mots "à la sauvegarde de la vie humaine".

§ 2. Dans l'article 29 de la même loi, les mots "ou à la Convention du Travail Maritime" sont insérés entre les mots "la convention concernant les lignes de charge" et les mots "la loi du pays".

Art. 84

Dans la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail, il est inséré un article 28/1 rédigé comme suit:

Hoofdstuk V van Boek 1 van het Strafwetboek is niet van toepassing op de inbreuken opgenomen in deze Titel.

Art. 79

Hoofdstuk VII van Boek 1 van het Strafwetboek is van toepassing op de inbreuken opgenomen in deze Titel.

Art. 80

Indien er verzachtende omstandigheden zijn, kan de geldboete worden verminderd tot beneden het minimumbedrag vermeld door de wet, zonder dat zij evenwel lager mag zijn dan 40 procent van het voorgeschreven minimumbedrag.

TITEL 8

VERGOEDINGEN EN REISKOSTEN

Art. 81

De Koning bepaalt de vergoedingen die kunnen worden geïnd uit hoofde van het bezoek van een schip, alsmede van elke tussenkomst, uitgevoerd door de aangewezen ambtenaar in het kader van de functies die hem door deze wet of uitvoeringsbesluiten ervan zijn opgelegd.

Art. 82

Indien een inspectie buiten België noodzakelijk blijkt te zijn, komen de reis- en verblijfkosten van de aangewezen ambtenaren die deze uitvoeren, ten laste van de reder.

TITEL 9

WIJZIGENDE BEPALINGEN

Art. 83

§ 1. In artikel 11, § 1, lid 2 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, zijn de woorden "de maritieme arbeid," ingevoegd tussen de woorden "Hij ziet toe dat de door België afgesloten internationale verdragen betreffende" en de woorden "de beveiliging van mensenlevens".

§ 2. In artikel 29 van dezelfde wet zijn de woorden "of bij het Verdrag betreffende maritieme arbeid" ingevoegd tussen de woorden "bij het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen" en de woorden "de wet van het land".

Art. 84

In de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen wordt een artikel 28/1 ingevoegd, dat als volgt luidt:

“§ 1. Le Roi peut fixer, après consultation de la commission paritaire concernée, les catégories de personnes qui ne sont pas des gens de mer, en tenant compte des critères suivants:

- a) la durée du séjour à bord des personnes concernées;
- b) la fréquence des périodes de travail accomplies à bord;
- c) le lieu de travail principal;
- d) la raison d'être du travail à bord;

e) la protection normalement accordée à ces personnes en ce qui concerne les conditions de travail et en matière sociale; il faut veiller à ce qu'elle soit comparable à celle dont elles jouissent au titre de la convention.

§ 2. En cas de doute relatif à l'appartenance d'une catégorie de personnes aux gens de mer, la question est tranchée par la Direction Générale Transport maritime après consultation de la commission paritaire concernée. Les critères visés au § 1^{er} sont pris en considération à l'occasion de l'examen de la question.

§ 3. Tout arrêté pris en exécution du § 1 est communiqué au Directeur général du Bureau international du travail.”

Art. 85

§ 1^{er}. Dans l'article 34, § 2, de la même loi les modifications suivantes sont apportées:

- a) au 3°, les mots “, date de naissance ou âge, lieu de naissance “sont insérés entre le mot “prénoms” et les mots “et domicile”;
- b) est inséré le 7°/1, rédigé comme suit:

“7°/1 le congé payé annuel ou la formule utilisée pour le calculer;”;

- c) le 8° est complété par les mots: “et les conditions de sa cessation, notamment la date d'expiration;”;

§ 2. Ce même article est complété par les 9° et 10°, rédigés comme suit:

“9° les prestations en matière de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur;

10° la référence aux conventions collectives de travail qui font partie du contrat d'engagement maritime.”

“§ 1. De Koning kan, na raadpleging van het betrokken paritaire comité, de categorieën van personen bepalen, die geen zeevarenden zijn, rekening houdende met de volgende criteria:

- a) de duur van het verblijf aan boord van de betrokken personen;
- b) de frequentie van de arbeidsperiodes uitgevoerd aan boord;
- c) de voornaamste arbeidsplaats;
- d) de reden van de aanwezigheid aan boord;

e) de bescherming, die normaal aan die personen inzake arbeidsomstandigheden en sociale zaken wordt verleend; men moet erop toezien deze vergelijkbaar is met die waarvan zij in de zin van het verdrag genieten.

§ 2. Indien twijfel bestaat of een categorie van personen tot de zeevarenden behoort, wordt over het probleem beslist door het Directoraat-generaal Maritiem Transport na raadpleging van het betrokken paritair comité. De criteria bedoeld in § 1 worden bij het onderzoek van het probleem in overweging genomen.

§ 3. Elk besluit genomen in uitvoering van § 1 wordt aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau meegedeeld.”

Art. 85

§ 1. In artikel 34, § 2, van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- a) in de bepaling onder 3° worden de woorden “, geboorte datum of leeftijd, geboorteplaats” ingevoegd tussen het woord “voornamen” en de woorden “en woonplaats”;
- b) wordt de bepaling onder 7°/1 ingevoegd, luidende:

“7°/1 het jaarlijks betaald verlof of de formule ter berekening ervan;”;

- c) de bepaling onder 8° wordt aangevuld met de woorden: “en de voorwaarden voor de beëindiging ervan, namelijk de einddatum;”;

§ 2. Ditzelfde artikel wordt aangevuld met de bepalingen onder 9° en 10°, luidende:

“9° de door de reder aan de zeeman te verstekken prestaties inzake gezondheidsbescherming en sociale zekerheid;

10° de verwijzing naar de collectieve arbeidsovereenkomsten die deel uitmaken van het arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst.”

Art. 86

L'article 34 de la même loi est complété par un paragraphe 3 rédigé comme suit:

“§ 3. Le marin doit avoir la possibilité d'examiner le contrat d'engagement maritime et demander conseil à ce sujet avant de la signer, et disposer de toutes autres facilités qui sont nécessaires pour garantir qu'il contracte librement, en ayant une compréhension suffisante de ses droits et de ses obligations.”

Art. 87

Dans le titre VI, chapitre II, de la même loi, il est inséré une section 3 intitulée “Accès aux informations”.

Art. 88

Dans la section 3 insérée par l'article 87, il est inséré un article 43/1 rédigé comme suit:

“Art. 43/1. Les mesures nécessaires sont prises pour assurer que des informations précises relatives aux conditions d'emploi puissent être aisément obtenues à bord par les marins, y compris le capitaine du navire, et pour que ces informations, y compris la copie du contrat d'engagement maritime, soient aussi accessibles pour vérification aux fonctionnaires habilités à cet effet, y compris ceux de l'autorité des ports où le navire fait escale.”

Art. 89

Dans la même section 3, il est inséré un article 43/2 rédigé comme suit:

“Art. 43/2. Lorsque le contrat d'engagement maritime est partiellement constitué par une ou plusieurs conventions collectives de travail, une copie de ces conventions doit être tenue à disposition à bord.

Lorsque le contrat d'engagement maritime et/ou les conventions collectives de travail applicables ne sont pas rédigés en anglais, les documents suivants sont tenus à disposition, en anglais:

a) Un exemplaire d'un contrat d'engagement maritime type;

b) Les parties des conventions collectives de travail dont l'application est sujette à inspection par l'État du port en vertu de la Convention du travail maritime 2006 adoptée le 23 février 2006 par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail et de la loi du.....d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime.”

Art. 86

Artikel 34 van dezelfde wet wordt aangevuld met een paragraaf 3, luidende:

“§ 3. De zeeman moet de gelegenheid hebben de overeenkomst wegens scheepsdienst te bestuderen en hieromtrent advies in te winnen alvorens tot ondertekening over te gaan, en toegang krijgen tot alle andere middelen die noodzakelijk zijn om te verzekeren dat hij zich vrijwillig verbond met voldoende begrip van zijn rechten en zijn verplichtingen.”

Art. 87

In titel VI, hoofdstuk II, van dezelfde wet, wordt een afdeling 3 ingevoegd, luidende “Toegang tot informatie”.

Art. 88

In afdeling 3, ingevoegd bij artikel 87, wordt een artikel 43/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 43/1. De nodige maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat duidelijke informatie omtrent hun arbeidsvoorwaarden kan aan boord op eenvoudige wijze verkregen worden door de zeelieden, met inbegrip van de kapitein van het schip, en dat deze informatie, met inbegrip van een afschrift van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, eveneens toegankelijk is voor de toetsing voor de daartoe aangewezen ambtenaren, met inbegrip deze van de autoriteiten van de havens aangedaan door het schip.”

Art. 89

In dezelfde afdeling 3 wordt een artikel 43/2 ingevoegd luidende:

“Art. 43/2. Wanneer de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst gedeeltelijk samengesteld is uit één of meerdere collectieve arbeidsovereenkomsten, moet een afschrift van deze overeenkomsten aan boord ter beschikking gehouden worden.

Wanneer de arbeidsovereenkomst en/of de toepasselijke collectieve arbeidsovereenkomsten niet in het Engels opgesteld zijn, worden de volgende documenten in het Engels ter beschikking gehouden:

a) een exemplaar van een standaardarbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst;

b) de delen van de collectieve arbeidsovereenkomsten waarvan de toepassing onderwerp is aan inspectie door de havenstaat krachtens het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 goedgekeurd door de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie op 23 februari 2006 en de wet van.....tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006.”

TITRE 10

ENTRÉE EN VIGUEUR

Art. 90

La présente loi entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur en Belgique de la Convention du travail maritime 2006.

TITEL 10

INWERKINGTREDING

Art. 90

Deze wet treedt in werking op de datum van de inwerkingtreding in België van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 53.620/1
du 8 octobre 2013

Le 27 juin 2013, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la ministre de l'Emploi à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, prorogé jusqu'au 30 septembre 2013, sur un avant-projet de loi "d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006".

Le projet a été examiné par la première chambre le 19 septembre 2013. La chambre était composée de Marnix VAN DAMME, président de chambre, Wilfried VAN VAERENBERGH et Wouter PAS, conseillers d'État, Marc RIGAUX et Michel TISON, assesseurs, et Marleen VERSCHRAEGHEN, greffier assumé.

Le rapport a été présenté par Wendy DEPESTER, auditeur adjoint.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Wouter PAS, conseiller d'État.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 8 octobre 2013.

1. En application de l'article 84, § 3, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation a fait porter son examen essentiellement sur la compétence de l'auteur de l'acte, le fondement juridique¹ et l'accomplissement des formalités prescrites.

Portée de l'avant-projet

2. L'avant-projet de loi soumis pour avis a pour objet de donner exécution au titre 5 de la Convention du travail maritime 2006, adoptée le 23 février 2006 par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail (ci-après "la Convention").

Cette convention vise à garantir aux gens de mer des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires. Le titre 5 de la Convention contient les règles relatives à la responsabilité de toute partie à la Convention, tant en sa qualité d'État du pavillon qu'en sa qualité d'État du port, en ce qui concerne le plein respect et l'application des principes, droits et obligations définis dans la Convention.

Le projet de loi prévoit donc un régime d'inspections (titre 3 du projet), axé sur l'octroi du certificat de travail maritime et la déclaration de conformité en ce qui concerne les navires battant pavillon belge (titre 2).

¹ S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par "fondement juridique" la conformité aux normes supérieures.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 53.620/1
van 8 oktober 2013

Op 27 juni 2013 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de minister van Werk verzocht binnen een termijn van dertig dagen, verlengd tot 30 september 2013, een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet "tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006".

Het ontwerp is door de eerste kamer onderzocht op 19 september 2013. De kamer was samengesteld uit Marnix VAN DAMME, kamervoorzitter, Wilfried VAN VAERENBERGH en Wouter PAS, staatsraden, Marc RIGAUX en Michel TISON, assessoren, en Marleen Verschraeghen, toegevoegd griffier.

Het verslag is uitgebracht door Wendy DEPESTER, adjunct-auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Wouter PAS, staatsraad.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 8 oktober 2013.

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten van de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

Strekking van het voorontwerp

2. Het om advies voorgelegde voorontwerp van wet strekt ertoe uitvoering te geven aan titel 5 van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006, aangenomen op 23 februari 2006 door de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie (hierna "het Verdrag").

Dit verdrag heeft tot doel behoorlijke arbeids- en leefomstandigheden voor zeevarenden aan boord van schepen te waarborgen. Titel 5 van het Verdrag bevat de regels aangaande de verantwoordelijkheid van elke verdragspartij, zowel in haar hoedanigheid van vlaggenstaat als in haar hoedanigheid van havenstaat, wat betreft de volledige naleving en toepassing van de beginselen, rechten en verplichtingen vastgelegd in het Verdrag.

Het ontwerp van wet bevat aldus een stelsel van inspecties (titel 3 van het ontwerp), gericht op de toekenning van het maritiem arbeidscertificaat en de conformiteitsverklaring voor de schepen die onder Belgische vlag varen (titel 2).

¹ Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder "rechtsgrond" de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

En vue d'assurer le respect de la Convention, le projet de loi prévoit des mesures en cas de constat de manquement (titre 4), des procédures de plainte des gens de mer (titre 6) et des sanctions pénales (titre 7).

Compétence

3. Le projet prévoit une inspection et un contrôle des “dispositions nationales donnant effet à l'ensemble des prescriptions de la MLC 2006”, à l'égard des navires battant pavillon belge (article 31 du projet).

L'article 3, 6°, du projet de loi définit le fonctionnaire désigné comme étant “le fonctionnaire, désigné par le Roi, chargé de la surveillance du respect de la loi, de ses arrêtés d'exécution et de la MLC 2006”. Il se déduit des articles 8, 9, 11, 25, 31, 35, 37 et 46 du projet, lus en combinaison avec l'article 3, 10°, que le fonctionnaire désigné pour les navires battant pavillon belge est chargé de la surveillance des dispositions nationales, c'est-à-dire des dispositions belges et internationales qui sont en vigueur en Belgique.

4. La Convention “MLC 2006” est un traité mixte, qui relève des compétences de l'autorité fédérale, des communautés et des régions ².

Ainsi, la Convention relève notamment de la compétence des régions en matière de politique de l'emploi (article 6, § 1^{er}, IX, de la loi spéciale du 8 août 1980 “de réformes institutionnelles”), plus précisément de placement des travailleurs.

Dans son avis 49.642/1 du 24 mai 2011 sur un avant-projet devenu le décret du 4 mai 2012 “portant assentiment à la Convention du travail maritime, 2006, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Convention (lire: conférence) internationale du Travail, en sa nonante-quatrième session”, le Conseil d'État, section de législation, a constaté ce qui suit:

“Luidens artikel 1 van het ontwerp van decreet wordt een gewestaangelegenheid geregeld. Het verdrag waarmee instemming wordt verleend betreft evenwel ook aspecten die veeleer aan een gemeenschapsbevoegdheid refereren.

² Voir à cet égard l'assentiment à la Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence internationale du Travail au cours de sa nonante-quatrième session (maritime), par l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 juillet 2013 (MB, 3 septembre 2013); par le décret de la Région wallonne du 10 juillet 2013 (MB, 31 juillet 2013) et le décret du 10 juillet 2013, pour les compétences dont l'exercice a été transféré par la Communauté française à la Région wallonne (MB, 1^{er} août 2013); par le décret de la Communauté française du 4 juillet 2013 (MB, 17 juillet 2013); par le décret de la Communauté germanophone du 25 février 2013 (MB, 20 mars 2013); par le décret flamand du 4 mai 2012 (MB, 29 mai 2012). Voir le projet de loi “portant assentiment à la Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence internationale du Travail à sa 94^e session”, Doc. parl., Chambre, 2012-13, n° 53-2945/3 et Doc. parl., Sénat, 2012-13, n° 5-2188/1.

Met het oog op de naleving voorziet het ontwerp van wet in maatregelen ingeval van vaststelling van overtreding (titel 4), in klachtenprocedures voor de zeevarenden (titel 6) en in strafsancities (titel 7).

Bevoegdheid

3. Het ontwerp voorziet in een inspectie en controle van de “nationale bepalingen tot uitvoering van het geheel der bepalingen van de MLC 2006”, ten aanzien van schepen die onder Belgische vlag varen (artikel 31 van het ontwerp).

Artikel 3, 6°, van het ontwerp van wet definieert de aangewezen ambtenaar als “de ambtenaar, aangewezen door de Koning, belast met het toezicht [van] de naleving van de wet, de uitvoeringsbesluiten ervan en van de MLC 2006”. Uit de artikelen 8, 9, 11, 25, 31, 35, 37 en 46 van het ontwerp, gelezen in samenhang met artikel 3, 10°, moet worden afgeleid dat de aangewezen ambtenaar ten aanzien van schepen die onder de Belgische vlag varen belast is met het toezicht op de nationale bepalingen, zijnde de Belgische en internationale bepalingen die in België van kracht zijn.

4. Het Verdrag “MLC 2006” is een gemengd verdrag, dat betrekking heeft op de bevoegdheden van de federale overheid, de gemeenschappen en de gewesten².

Zo heeft het Verdrag onder meer betrekking op de bevoegdheid van de gewesten inzake het tewerkstellingsbeleid (artikel 6, § 1, IX, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 “tot hervorming der instellingen”), en meer bepaald de arbeidsbemiddeling.

In zijn advies 49.642/1 van 24 mei 2011 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 4 mei 2012 “houdende instemming met het Verdrag betreffende maritieme arbeid, 2006, aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie in haar vierennegentigste zitting in Genève op 23 februari 2006”, stelde de Raad van State, afdeling Wetgeving, het volgende vast:

“Luidens artikel 1 van het ontwerp van decreet wordt een gewestaangelegenheid geregeld. Het verdrag waarmee instemming wordt verleend betreft evenwel ook aspecten die veeleer aan een gemeenschapsbevoegdheid refereren.

² Zie in dit verband de instemming met het Verdrag betreffende Maritieme Arbeid, goedgekeurd te Genève op 23 februari 2006 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar vierennegentigste (maritieme) zitting, bij de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest van 26 juli 2013 (BS, 3 september 2013); bij het decreet van het Waalse Gewest van 10 juli 2013 (BS, 31 juli 2013) en het decreet van 10 juli 2013, wat betreft de materies waarvan de uitoefening door de Franse Gemeenschap aan het Waalse Gewest is overgedragen, (BS, 1 augustus 2013); bij het decreet van de Franse Gemeenschap van 4 juli 2013 (BS, 17 juli 2013); bij het decreet van de Duitstalige Gemeenschap van 25 februari 2013 (BS, 20 maart 2013); bij het Vlaams decreet van 4 mei 2012 (BS, 29 mei 2012). Zie het ontwerp van wet “houdende instemming met het Verdrag betreffende maritieme arbeid, aangenomen te Genève op 23 februari 2006 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar 94^e zitting”, Parl. St. Kamer, 2012-13, nr. 53-2945/3 en Parl. St. Senaat, 2012-13, nr. 5-2188/1.

Zo heeft bijvoorbeeld regel 4.4 van het verdrag betrekking op de toegang tot welzijnsinstallaties (welfare facilities) aan wal. Uit de omschrijving van sommige onderdelen van de norm B4.4³ blijkt dat die welzijnsinstallaties verband houden met sport, onderwijs, maatschappelijk welzijn en andere persoonsgebonden aangelegenheden, waarvoor niet de gewestoverheden, doch wel de gemeenschappen bevoegd zijn⁴.

Het verdrag waarmee het om advies voorgelegde ontwerp instemming beoogt te verlenen zou, rekening houdend met wat voorafgaat, ook door de bevoegde gemeenschapswetgevers moeten worden goedgekeurd⁵”.

5. L'autorité compétente pour une matière déterminée dispose en principe de la pleine compétence législative, d'exécution, de financement et de contrôle, sauf disposition contraire de la Constitution ou du législateur spécial.

Le projet viole les règles répartitrices de compétences en ce sens que le législateur fédéral charge unilatéralement des inspecteurs fédéraux de contrôler le respect de règles qui relèvent de la compétence des régions ou des communautés.

Ainsi, il ressort de l'article 11 du projet que le fonctionnaire désigné délivre le certificat de travail maritime lorsque, à l'issue d'une inspection, il a établi que le navire respecte les dispositions nationales, notamment en ce qui concerne "5. le recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé".

6. Limiter la compétence des inspecteurs fédéraux au contrôle des dispositions fédérales prises en exécution de la Convention n'est pas suffisant. Si les inspecteurs pouvaient délivrer un "certificat de travail maritime" à la suite de ce contrôle, la loi serait contraire à la Convention, dès lors qu'il découle de cette dernière que la délivrance d'un tel certificat est uniquement possible après avoir vérifié que toutes les dispositions nationales (c'est-à-dire, en l'espèce, toutes les dispositions fédérales, communautaires et régionales) adoptées en exécution de la Convention ont été respectées.

7. Il est par conséquent nécessaire que l'autorité fédérale, les régions et les communautés coopèrent afin de mettre en œuvre le titre 5 de la Convention. Eu égard au fait que le respect des normes tant fédérales, que communautaires et régionales doit aboutir à la délivrance d'un certificat unique, le contrôle de ce respect peut uniquement être exercé dans le cadre d'une coopération. Il est recommandé à cet effet de conclure un accord de coopération.

³ *Note 1 de l'avis cité:* Zie de onderdelen B4.4.1.3 (vrij verkeer van films, boeken en kranten), B4.4.2.3 (b) (sport), B4.4.2.3 (c) (pedagogische infrastructuur), B4.4.2.3 (d) (individuele adviesbegeleiding) en B4.4.1.4 (d) (organisatie van seminars betreffende welzijn).

⁴ *Note 2 de l'avis cité:* Zie artikel 127 van de Grondwet en de artikelen 4 en 5 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

⁵ *Note 3 de l'avis cité:* Het gegeven dat de verdragsbepalingen die refereren aan een gemeenschapsbevoegdheid niet bindend zijn, maar slechts declaratoir of intentioneel, doet geen afbreuk aan die conclusie.

Zo heeft bijvoorbeeld regel 4.4 van het verdrag betrekking op de toegang tot welzijnsinstallaties (welfare facilities) aan wal. Uit de omschrijving van sommige onderdelen van de norm B4.4³ blijkt dat die welzijnsinstallaties verband houden met sport, onderwijs, maatschappelijk welzijn en andere persoonsgebonden aangelegenheden, waarvoor niet de gewestoverheden, doch wel de gemeenschappen bevoegd zijn⁴.

Het verdrag waarmee het om advies voorgelegde ontwerp instemming beoogt te verlenen zou, rekening houdend met wat voorafgaat, ook door de bevoegde gemeenschapswetgevers moeten worden goedgekeurd.⁵

5. De overheid die bevoegd is ten aanzien van een bepaalde bevoegdheidsmaterie beschikt in beginsel over de volledige wetgevings-, uitvoerings-, financierings- en controlebevoegdheid, tenzij de Grondwet of de bijzondere wetgever er anders over hebben beslist.

Het ontwerp schendt de bevoegdheidsverdelende regels in die zin dat de federale wetgever eenzijdig federale inspecteurs belast met de controle van de naleving van regels die tot de bevoegdheid van de gewesten of de gemeenschappen behoren.

Zo blijkt uit artikel 11 van het ontwerp dat de aangewezen ambtenaar het maritiem arbeidscertificaat aflevert wanneer hij, na inspectie, vastgesteld heeft dat het schip de nationale bepalingen naleeft, onder meer op het vlak van "5. het beroep op elke particulier aanwervings- of arbeidsbemiddelingsdienst die onder licentie werkt of erkend is of gereguleerd is".

6. Het volstaat niet om de bevoegdheid van de federale inspecteurs te beperken tot de controle van de federale bepalingen ter uitvoering van het Verdrag. Indien de inspecteurs op basis van deze controle een "maritiem arbeidscertificaat" zouden kunnen afleveren, zou de wet in strijd zijn met het Verdrag, aangezien uit het Verdrag volgt dat de afgifte van een dergelijk certificaat enkel mogelijk is dan nadat gecontroleerd werd dat alle nationale (d.i. *in casu* alle federale, gemeenschaps- en gewest-) bepalingen ter uitvoering van het Verdrag werden nageleefd.

7. Het is bijgevolg noodzakelijk dat de federale overheid, de gewesten en de gemeenschappen samenwerken om titel 5 van het Verdrag uit te voeren. Gelet op het feit dat de naleving van zowel federale, gemeenschaps- als gewestnormen dient te resulteren in de afgifte van één enkel certificaat, kan de controle op deze naleving enkel in onderlinge samenwerking worden uitgeoefend. Het sluiten van een samenwerkingsakkoord is hiervoor aangewezen.

³ *Voetnoot 1 van het geciteerde advies:* Zie de onderdelen B4.4.1.3 (vrij verkeer van films, boeken en kranten), B4.4.2.3 (b) (sport), B4.4.2.3 (c) (pedagogische infrastructuur), B4.4.2.3 (d) (individuele adviesbegeleiding) en B4.4.1.4 (d) (organisatie van seminars betreffende welzijn).

⁴ *Voetnoot 2 van het geciteerde advies:* Zie artikel 127 van de Grondwet en de artikelen 4 en 5 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

⁵ *Voetnoot 3 van het geciteerde advies:* Het gegeven dat de verdragsbepalingen die refereren aan een gemeenschapsbevoegdheid niet bindend zijn, maar slechts declaratoir of intentioneel, doet geen afbreuk aan die conclusie.

Examen du texte

Observation générale

8. Le projet présente des manquements sur le plan de la correction du langage juridique. Les auteurs du projet doivent adapter le texte, en particulier sa version néerlandaise, afin de répondre aux exigences relatives à un usage correct et cohérent de la langue ⁶.

Article 3

9. Au point 1° de l'article 3 du projet, on supprimera les mots “, dans sa version actualisée”. En principe, une référence est en effet dynamique, c'est-à-dire que l'acte auquel il est fait référence s'applique en tenant compte de ses modifications éventuelles ⁷.

Article 7

10. L'article 7, alinéa 1^{er}, du projet est obscur. Afin d'être en conformité avec la règle 5.1.3 de la Convention, il convient d'adapter l'article 7, alinéa 1^{er}, comme suit:

“Tout navire battant pavillon belge, ayant une jauge brute égale ou supérieure à 500 et effectuant un voyage international ou opérant à partir d'un port ou entre ports d'un autre pays conserve à son bord et tient à jour un certificat de travail maritime et une déclaration de conformité du travail maritime”.

L'article 7, alinéa 2, donne à l'armateur la possibilité de demander au fonctionnaire désigné de certifier tout autre navire battant pavillon belge. Cet autre navire, pour lequel la certification est demandée, relèverait, selon le texte de cet article, uniquement du champ d'application du titre 2 du projet. Les auteurs du projet doivent préciser qu'en l'espèce non seulement le titre 2, mais aussi les titres 1^{er}, 3 (à l'exception du chapitre 2 et du chapitre 5, section 2), 6 (limité au

⁶ Ainsi, par exemple, il convient de traduire les mots français “les conditions de vie” par le mot “*leefomstandigheden*” en néerlandais, au lieu du mot “*levensomstandigheden*” (dans tout le texte); “analogue” par “*soortgelijke*” au lieu de “*analoge*” (article 4, § 2, 1°); “continue” par “*voortdurende*” au lieu de “*continue*” (article 8); “une durée n'excédant pas six mois” par “*een maximale duur van zes maanden*” au lieu de “*een duur, die zes maanden niet overschrijdt*” (article 18); “sur demande” par “*op verzoek*” au lieu de “*op vraag*” (article 30); “qui correspondent” par “*die overeenkomen*” au lieu de “*die overeenstemmen*” (article 35); “défauts importants” par “*ernstige tekortkomingen*” au lieu de “*belangrijke gebreken*” (article 38); “autorisation expresse” par “*uitdrukkelijke toestemming*” au lieu de “*uitdrukkelijke machtiging*” (article 59); “les droits des gens de mer” par “*de rechten van de zeevarenden*” au lieu de “*van de zeevarenden*” (article 73, 1°). Il y a lieu d'utiliser systématiquement les notions de “*zeevarenden*” et “*gens de mer*” au lieu, respectivement, des notions “*zeeman*” et “*marin*”. À l'article 89 du projet, on remplacera, au point b), le mot “*onderwerp*” par les mots “*onderworpen aan*”.

⁷ Principes de technique législative. Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, Conseil d'État, 2008, recommandation n° 74, p. 61, à consulter sur le site Internet du Conseil d'État www.conseildetat.be.

Onderzoek van de tekst

Algemene opmerking

8. Het ontwerp vertoont tekortkomingen op het vlak van correct juridisch taalgebruik. De stellers van het ontwerp dienen de tekst, in het bijzonder de Nederlandse versie ervan, aan te passen aan de vereisten van een correct en coherent taalgebruik⁶.

Artikel 3

9. In punt 1° van artikel 3 van het ontwerp dienen de woorden “, in de geactualiseerde versie” te worden weggelaten. In beginsel wordt immers dynamisch verwezen, hetgeen inhoudt dat de tekst waarnaar verwezen wordt, van toepassing is, rekening houdend met de eventuele wijzigingen ervan.⁷

Artikel 7

10. Artikel 7, eerste lid, van het ontwerp is onduidelijk. Ten einde in overeenstemming te zijn met voorschrift 5.1.3 van het Verdrag, dient artikel 7, eerste lid, als volgt te worden aangepast:

“Elk schip dat onder Belgische vlag vaart met een bruto tonnenmaat gelijk aan of hoger dan 500 en een internationale reis maakt of opereert vanuit een haven of tussen havens van een ander land, bewaart aan boord een maritiem arbeidscertificaat en een conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en houdt die bij.”

Artikel 7, tweede lid, geeft de reder de mogelijkheid aan de aangewezen ambtenaar te vragen om een om het even welk ander schip dat onder de Belgische vlag vaart te certificeren. Dit andere schip, waarvoor de certificering wordt gevraagd, zou, volgens de tekst van dit artikel, enkel onder het toepassingsgebied van titel 2 van ontwerp vallen. De stellers van het ontwerp moeten verduidelijken dat in dat geval niet enkel titel 2, maar ook de titels 1, 3 (met uitzondering van hoofdstuk 2

⁶ Zo, bij wijze van voorbeeld, dienen de Franse woorden “*les conditions de vie*” naar het Nederlands te worden vertaald door het woord “*leefomstandigheden*” i.p.v. “*levensomstandigheden*” (doorheen de volledige tekst); “*analogue*” door “*soortgelijke*” i.p.v. “*analoge*” (artikel 4, § 2, 1°); “*continue*” door “*voortdurende*” i.p.v. “*continue*” (artikel 8); “*une durée n'excédant pas six mois*” door “*een maximale duur van zes maanden*” i.p.v. “*een duur, die zes maanden niet overschrijdt*” (artikel 18); “*sur demande*” door “*op verzoek*” i.p.v. “*op vraag*” (artikel 30); “*qui correspondent*” door “*die overeenkomen*” i.p.v. “*die overeenstemmen*” (artikel 35); “*défauts importants*” door “*ernstige tekortkomingen*” i.p.v. “*belangrijke gebreken*” (artikel 38); “*autorisation expresse*” door “*uitdrukkelijke toestemming*” i.p.v. “*uitdrukkelijke machtiging*” (artikel 59); “*les droits des gens de mer*” door “*de rechten van de zeevarenden*” i.p.v. “*van de zeevarenden*” (artikel 73, 1°). De begrippen “*zeevarenden*” respectievelijk “*gens de mer*” dienen stelselmatig te worden gebruikt i.p.v. de begrippen “*zeeman*” respectievelijk “*marin*”. In artikel 89 van het ontwerp moet onder b) “*onderwerp*” vervangen worden door “*onderworpen aan*”.

⁷ Beginselen van de wetgevingstechniek. Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, Raad van State, 2008, aanbeveling nr. 74, 61, te raadplegen op de internetsite van de Raad van State www.raadvanstate.be.

chapitre 1^{er}) et 8 s'appliquent. La question se pose de savoir si ces navires tombent aussi dans le champ d'application des titres 4 (limité au chapitre 1^{er}), 5 et 7 du projet. Ainsi, on n'aperçoit par exemple pas si l'armateur d'un navire qui n'est pas obligé d'obtenir une certification, mais fait tout de même certifier le navire, peut faire l'objet d'une sanction pénale s'il ne conserve pas de certificat de travail maritime à bord du navire ou ne transmet pas de copie de ce certificat aux gens de mer qui le demandent.

Article 21

11. Afin d'éviter toute confusion et pour qu'il apparaisse clairement que les dispositions figurant à l'article 21 du projet concernent le certificat de travail maritime tant ordinaire que provisoire (conformément à la norme A5.1.3, point 14, de la Convention), on écrira, dans le texte néerlandais: "Het maritieme arbeidscertificaat, zelfs indien het ten voorlopige titel werd afgeleverd, verliest zijn geldigheid in de volgende gevallen:".

En outre, le projet demeure en défaut de donner exécution à la norme A5.1.3, point 15, de la Convention. Il convient d'y remédier.

Article 23

12. Il est recommandé de compléter l'article 23 du projet comme suit:

"Lorsqu'il envisage un retrait de certificat, le fonctionnaire désigné tient compte de la gravité et/ou de la fréquence des manquements et doit entendre l'armateur à ce sujet".

Lorsque l'administré a obtenu un avantage de l'autorité (comme, en l'espèce, le certificat de travail maritime), cette dernière peut, lorsque l'intéressé ne respecte pas les conditions liées à l'octroi de cet avantage, supprimer celui-ci pour l'avenir. Dès lors que la situation juridique de l'intéressé est alors modifiée à son désavantage en raison d'un élément qui lui est imputé à faute, il doit d'abord être entendu ⁸.

Article 38

13. L'article 38 du projet détermine la langue du document comportant, entre autres, le résultat de toutes les inspections (belges) du navire battant pavillon belge. Ce document est annexé à la déclaration de conformité du travail maritime, accompagné d'une traduction en anglais s'il n'a pas été établi dans cette langue.

Il paraît dès lors recommandé d'établir ce document dans la langue choisie par l'armateur conformément à l'article 28 du

⁸ I. Opdebeek, "Hoofdstuk 5. De hoorplicht", dans I. Opdebeek et M. Van Damme (éd.), *Beginnselen van behoorlijk bestuur*, dans *Administratieve Rechtsbibliotheek*, Bruges, Die Keure, 2006, 260, n° 343.

en hoofdstuk 5, afdeling 2), 6 (beperkt tot hoofdstuk 1) en 8 van toepassing zijn. De vraag rijst of deze schepen ook onder titels 4 (beperkt tot hoofdstuk 1), 5 en 7 van het ontwerp vallen. Zo is het bijvoorbeeld onduidelijk of een reder van een schip dat niet verplicht is tot certificatie, maar die het schip toch laat certificeren, strafrechtelijk gesanctioneerd kan worden wanneer hij aan boord van het schip geen maritiem arbeidscertificaat bewaart of geen kopie van dit certificaat meedeelt aan de zeevarenden, die hierom verzoeken.

Artikel 21

11. Om verwarring te vermijden en duidelijk te maken dat de regeling van artikel 21 van het ontwerp zowel betrekking heeft op het gewone als op het voorlopige maritiem arbeidscertificaat (in overeenstemming met de norm A5.1.3, punt 14, van het Verdrag), schrijve men: "Het maritieme arbeidscertificaat, zelfs indien het ten voorlopige titel werd afgeleverd, verliest zijn geldigheid in de volgende gevallen:".

Daarnaast blijft het ontwerp van wet in gebreke om uitvoering te geven aan norm A5.1.3, punt 15, van het Verdrag. Dit dient alsnog te gebeuren.

Artikel 23

12. Het is aangewezen artikel 23 van het ontwerp als volgt aan te vullen:

"Wanneer de aangewezen ambtenaar de intrekking van een certificaat overweegt, moet hij rekening houden met de ernst en/of de frequentie van de tekortkomingen en dient hij de reder hierover te horen."

Wanneer de bestuurde van de overheid een voordeel heeft gekregen (zoals *in casu* het maritiem arbeidscertificaat), kan de overheid, wanneer de betrokkene de voorwaarden verbonden aan het verlenen van dit voordeel niet naleeft, het voordeel opheffen voor de toekomst. Daar de rechtstoestand van de betrokkene dan ongunstig wordt gewijzigd wegens een gegeven dat hem als een tekortkoming wordt aangerekend, moet hij eerst worden gehoord⁸.

Artikel 38

13. Artikel 38 van het ontwerp regelt de taal van het document met daarin onder meer het resultaat van alle (Belgische) inspecties van het schip dat onder Belgische vlag vaart. Dit document wordt als bijlage bij de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid gevoegd, samen met een vertaling ervan in het Engels, indien het niet in deze taal werd opgesteld.

Het lijkt dan ook aangewezen dat dit document wordt opgesteld in de taal, die conform artikel 28 van het ontwerp werd

⁸ I. Opdebeek, "Hoofdstuk 5. De hoorplicht", in I. Opdebeek en M. Van Damme (eds.), *Beginnselen van behoorlijk bestuur*, in *Administratieve Rechtsbibliotheek*, Brugge, Die Keure, 2006, 260, nr. 343.

projet. En d'autres termes, le document visé à l'article 38 est établi en français ou en néerlandais, conformément au choix opéré sur la base de l'article 28, et une traduction anglaise est en outre jointe.

Article 45

14. Dans le texte néerlandais, il y a lieu de remplacer le mot "*samenwerkingsakkoord*" par le mot "*protocolakkoord*". La notion de "*samenwerkingsakkoord*" prête à confusion en ce qu'elle donne à penser qu'il s'agirait d'un accord de coopération au sens de l'article 92*bis* de la loi spéciale du 8 août 1980.

Article 51

15. L'article 51 du projet dispose qu'une copie du rapport, en langue anglaise, est remise au capitaine du navire inspecté. Le rapport visé est le rapport d'inspection, établi conformément à l'article 50 du projet.

Il n'apparaît pas avec certitude du texte en projet de l'article 51 que le rapport est établi (uniquement) en anglais ou que, au contraire, une traduction en anglais du rapport est remise au capitaine. Il convient de préciser la portée de la disposition.

Les auteurs du projet devront à cet égard justifier éventuellement pourquoi le rapport remis au capitaine d'un navire battant pavillon belge devrait exclusivement être établi en anglais et pourquoi il ne peut pas l'être également dans l'une des langues nationales⁹.

Article 55

16. On complétera la version néerlandaise du texte de l'article 55, a), par les mots "*in kennis stellen*".

Article 65

17. Conformément à l'article 65, § 2, du projet, la procédure de plainte pour les gens de mer est fixée par une convention collective, conclue au sein de la commission paritaire compétente, qui est rendue obligatoire par arrêté royal. À défaut de convention collective de travail sectorielle, le Roi détermine la procédure de plainte (article 65, § 4).

En vertu des articles 37 et 108 de la constitution, le Roi est seul compétent pour exécuter les lois. Une convention collective de travail rendue obligatoire par le Roi ne peut être considérée comme un règlement ou un arrêté au sens de la disposition constitutionnelle citée en dernier.

⁹ La norme A5.1.4, point 12, de la Convention dispose qu'une copie du rapport d'inspection, en langue anglaise ou dans la langue de travail du navire, est remise au capitaine.

gekozen door de reder. Dit betekent dat het document bedoeld in artikel 38 wordt opgemaakt in het Frans of het Nederlands, overeenkomstig de keuze gemaakt op grond van artikel 28, en dat daarnaast een Engelse vertaling wordt toegevoegd.

Artikel 45

14. In de Nederlandse tekst dient het woord "*samenwerkingsakkoord*" te worden vervangen door het woord "*protocolakkoord*". Het begrip "*samenwerkingsakkoord*" schept verwarring doordat het laat uitschijnen dat het om een samenwerkingsakkoord in de zin van artikel 92*bis* van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 zou gaan.

Artikel 51

15. Artikel 51 van het ontwerp bepaalt dat aan de kapitein van het geïnspecteerde schip een kopie van het verslag in het Engels wordt overhandigd. Het bedoelde verslag is het inspectieverslag, opgesteld overeenkomstig artikel 50 van het ontwerp.

Uit de ontworpen tekst van artikel 51 blijkt niet met zekerheid of het verslag (enkel) in het Engels wordt opgesteld, of dat daarentegen aan de kapitein een vertaling van het verslag in het Engels wordt overhandigd. De draagwijdte van de bepaling moet worden verduidelijkt.

De stellers van het ontwerp zullen daarbij eventueel moeten verantwoorden waarom het verslag dat aan de kapitein van een schip dat onder Belgische vlag vaart, uitsluitend in het Engels zou moeten worden opgesteld, en waarom dit ook niet in één van de landstalen kan gebeuren⁹.

Artikel 55

16. De Nederlandstalige versie van de tekst van artikel 55, a), dient te worden aangevuld met de woorden "*in kennis stellen*".

Artikel 65

17. Overeenkomstig artikel 65, § 2, van het ontwerp wordt de klachtenprocedure voor de zeevarenden vastgelegd bij een collectieve arbeidsovereenkomst, gesloten in het bevoegde paritaire comité, die algemeen verbindend verklaard wordt bij koninklijk besluit. Bij ontstentenis van een sectorale collectieve arbeidsovereenkomst bepaalt de Koning de klachtenprocedure (artikel 65, § 4).

Op grond van de artikelen 37 en 108 van de Grondwet is uitsluitend de Koning bevoegd om de wetten uit te voeren. Een door de Koning algemeen verbindend verklaarde collectieve arbeidsovereenkomst kan niet als een verordening of een besluit in de zin van laatstgenoemde grondwetsbepaling worden beschouwd.

⁹ De norm A5.1.4, punt 12 van het Verdrag bepaalt dat van het inspectierapport een afschrift in het Engels of in de werktal van het schip aan de kapitein overhandigd wordt.

Le législateur ne peut par conséquent pas confier la fixation de la procédure de plainte, en exécution de l'article 65 du projet, à une convention collective de travail rendue obligatoire par le Roi.

Article 72

18. À l'article 72, 2°, du projet, il convient de remplacer le mot "*fonctionnaires*" par les mots "*fonctionnaires désignés*" et, dans le texte néerlandais, les mots "*die hiertoe een aanvraag doen*" par les mots "*die hierom verzoeken*".

Article 81

19. Le texte de l'article 81 du projet ne précise pas qui doit payer les rétributions qui peuvent être perçues. Cet élément doit être précisé sur le modèle de l'article 82.

Article 84

20. L'article 84 du projet de loi soumis pour avis insère, dans la loi du 3 juin 2007 "portant des dispositions diverses relatives au travail", un article 28/1. L'article 28/1, § 1^{er}, en projet, fait mention de "la convention". Le texte du projet doit préciser la convention qui est visée en l'occurrence.

Article 89

21. L'article 89, alinéa 2, du projet dispose qu'un exemplaire du contrat d'engagement maritime type, ainsi que les parties pertinentes des conventions collectives de travail doivent être tenus à disposition en anglais lorsque ces conventions n'ont pas été rédigées en anglais.

Cette obligation donne exécution à la norme A2.1, point 2, de la Convention. Toutefois, cette norme n'impose l'obligation visée qu'aux navires effectuant des voyages internationaux. L'article 89 du projet ne contient pas cette réserve. L'article 43/2, en projet, de la loi du 3 juin 2007 précitée s'applique donc à tous les navires de mer, c'est-à-dire également aux "paquebots exclusivement destinés à naviguer en mer intérieure" (article 28, 1°, alinéa 2, de la loi du 3 juin 2007). Il y a lieu d'adapter le texte de l'article 89 sur ce point.

Le greffier,

Marleen VERSCHRAEGHEN

Le président,

Marnix VAN DAMME

Het vastleggen van de klachtenprocedure, in uitvoering van artikel 65 van het ontwerp, kan bijgevolg door de wetgever niet aan een door de Koning algemeen verbindend verklaarde collectieve arbeidsovereenkomst worden opgedragen.

Artikel 72

18. In artikel 72, 2°, van het ontwerp dienen de woorden "de ambtenaren" te worden vervangen door de woorden "de aangewezen ambtenaren" en de woorden "die hiertoe een aanvraag doen" door de woorden "dx".

Artikel 81

19. De tekst van artikel 81 van het ontwerp verduidelijkt niet wie de vergoedingen die kunnen worden geïnd, dient te betalen. Naar het voorbeeld van artikel 82 moet dit worden toegevoegd.

Artikel 84

20. Artikel 84 van het om advies voorgelegd ontwerp van wet voegt in de wet van 3 juni 2007 "houdende diverse arbeidsbepalingen" een artikel 28/1 in. In het ontworpen artikel 28/1, § 1, wordt gewag gemaakt van "het verdrag". De tekst van het ontwerp moet verduidelijken welk verdrag hiermee bedoeld wordt.

Artikel 89

21. Artikel 89, tweede lid, van het ontwerp bepaalt dat een exemplaar van de standaardarbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, alsook de relevante delen van de collectieve arbeidsovereenkomsten, in het Engels ter beschikking moeten worden gehouden, wanneer deze overeenkomsten niet in het Engels zijn opgesteld.

Deze verplichting geeft uitvoering aan norm A2.1, punt 2 van het Verdrag. Deze norm legt de vermelde verplichting evenwel enkel op voor schepen die internationale reizen maken. Artikel 89 van het ontwerp maakt dit voorbehoud niet. Het ontworpen artikel 43/2 van de voornoemde wet van 3 juni 2007 is aldus van toepassing op alle zeeschepen, zijnde eveneens "[p]assagiersschepen die bestemd zijn om uitsluitend te worden gebruikt voor binnenlandse zeereizen" (artikel 28, 1°, tweede lid, van de wet van 3 juni 2007). De tekst van artikel 89 moet op dit punt worden aangepast.

De griffier,

Marleen VERSCHRAEGHEN

De voorzitter,

Marnix VAN DAMME

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition du ministre de la Mer du Nord, de la ministre de la Justice, de la ministre des Affaires sociales, et de la ministre de l'Emploi,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre de la Mer du Nord, la ministre de la Justice, la ministre des Affaires sociales et la ministre de l'Emploi sont chargés de présenter en notre nom aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

TITRE 1^{ER}*Dispositions générales***CHAPITRE 1^{ER}****Dispositions introductives****Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

La présente loi a pour objectif de créer un système propre à, conformément aux règles 5.1. et 5.2. de la Convention du travail maritime 2006, assurer le respect des prescriptions de la Convention du travail maritime 2006 et des dispositions légales, réglementaires et conventionnelles leur donnant effet dans l'ordre juridique interne, notamment par des inspections régulières, par l'introduction d'un système de certification et de déclaration de conformité, par la rédaction de rapports, par des mesures de suivi et par un système efficace de sanctions.

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op voordracht van de minister van Noordzee, de minister van Justitie, de minister van Sociale Zaken, en de minister van Werk,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Noordzee, de minister van Justitie, de minister van Sociale Zaken en de minister van Werk zijn ermee belast het wetsontwerp, waarvan de tekst hierna volgt, in onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

TITEL 1*Algemene bepalingen***HOOFDSTUK 1****Inleidende bepalingen****Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Deze wet heeft tot doel een systeem te creëren om overeenkomstig voorschrift 5.1. en 5.2. van het Verdrag betreffende maritiem arbeid 2006 de naleving te waarborgen van de bepalingen van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 en van de wettelijke, reglementaire en conventionele bepalingen tot uitvoering ervan in het interne rechtsbestel, meer bepaald door regelmatige inspecties, door de invoering van een systeem van certificatie en van een conformiteitsverklaring, door de opstelling van verslagen, door opvolgingsmaatregelen en door een doeltreffend sanctiesysteem.

CHAPITRE 2

Définitions

Art. 3

Pour l'application de la présente loi, il y a lieu d'entendre par:

1° "MLC 2006": la Convention du travail maritime 2006 adoptée le 23 février 2006 par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail;

2° "navire": tout bâtiment ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire;

3° "navire battant pavillon belge": un navire enregistré en Belgique et battant pavillon belge conformément à la législation belge;

4° "voyage international": voyage d'un pays à un port d'un autre pays;

5° "jauge brute": capacité en fonction des dimensions hors tout d'un navire;

6° "le fonctionnaire désigné": le fonctionnaire, désigné par le Roi, chargé de la surveillance du respect de la loi, de ses arrêtés d'exécution et de la MLC 2006;

7° "organisme agréé": organisme agréé au sens de l'arrêté royal du 13 mars 2011 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes;

8° "armateur": propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affrèteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente loi, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités;

9° "Direction générale Transport maritime": Direction générale Transport maritime du Service public fédéral Mobilité et Transports;

HOOFDSTUK 2

Definities

Art. 3

Voor de toepassing van deze wet verstaat men onder:

1° "MLC 2006": het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 goedgekeurd door de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie op 23 februari 2006;

2° "schip": elk vaartuig dat niet uitsluitend vaart op de binnenwateren of op wateren gelegen in het binnenland of in de nabijheid van beschutte wateren of gebieden waar een havenreglementering van toepassing is;

3° "schip dat onder Belgische vlag vaart": een schip dat in België geregistreerd is en dat onder Belgische vlag vaart overeenkomstig de Belgische wetgeving;

4° "internationale reis": reis van één land naar een haven van een ander land;

5° "bruto tonnenmaat": de inhoud afhankelijk van de buitenafmetingen van een schip;

6° "de aangewezen ambtenaar": de ambtenaar, aangewezen door de Koning, belast met het toezicht van de naleving op de wet, de uitvoeringsbesluiten ervan en van de MLC 2006;

7° "erkende organisatie": organisatie erkend in de zin van het koninklijk besluit van 13 maart 2011 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor de met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties;

8° "reder": eigenaar van het schip of elke andere instelling of persoon, zoals de scheepsuitbater, de agent of de rompbevrachter, aan wie de eigenaar de verantwoordelijkheid voor de uitbating van het schip heeft toevertrouwd en die, bij het opnemen van die verantwoordelijkheid, aanvaard heeft om de taken en verplichtingen die krachtens deze wet aan de reders zijn opgelegd, op zich te nemen, los van het feit dat andere instellingen of personen zich in zijn naam van sommige van die taken of verantwoordelijkheden kwijten;

9° "Directoraat-generaal Maritiem Vervoer": Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

10° “Dispositions nationales”: les dispositions belges et internationales en vigueur en Belgique pour autant que l’inspection sur le respect de celles-ci par le navire est couverte par les règles 5.1. et 5.2. de la MLC 2006.

CHAPITRE 3

Champ d’application

Art. 4

§ 1^{er} Sauf pour les exceptions qu’elle prévoit, la présente loi s’applique à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales et aux marins se trouvant à bord.

§ 2. La présente loi ne s’applique pas:

1° aux navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et aux navires de construction traditionnelle et aux marins se trouvant à bord;

2° aux navires de guerre et aux navires de guerre auxiliaires et aux marins se trouvant à bord.

§ 3. En cas de doute relatif à l’applicabilité de la présente loi et de ses arrêtés d’exécution à un navire battant pavillon belge ou à une catégorie de navires battant pavillon belge, la question est tranchée par la Direction Générale Transport maritime après consultation de la commission paritaire concernée.

§ 4. Toute décision prise par la Direction Générale Transport maritime en application du § 3 est communiquée au Directeur général du Bureau international du travail.

§ 5. Le navire battant le pavillon d’un État étranger qui n’a pas ratifié la MLC 2006 ne peut bénéficier d’un traitement plus favorable que le navire battant le pavillon d’un État ayant ratifié la MLC 2006.

Art. 5

§ 1^{er}. Pour ce qui concerne les navires battant pavillon belge, la présente loi s’applique uniquement aux marins ou marins tels que visés dans la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail et de ses arrêtés d’exécution et aux marins travaillant sous un autre statut que celui de salarié.

10° “Nationale bepalingen”: de Belgische en in België van kracht zijnde internationale bepalingen voor zover de inspectie op de naleving ervan door het schip valt onder voorschrift 5.1. en 5.2. van het MLC 2006.

HOOFDSTUK 3

Toepassingsgebied

Art. 4

§ 1. Behalve voor de uitzonderingen waarin deze wet voorziet, is zij van toepassing op alle schepen, die aan openbare of privé-instellingen toebehoren, en die normaal bestemd zijn voor commerciële activiteiten en op de zeelieden die zich aan boord bevinden.

§ 2. Deze wet is niet van toepassing op:

1° schepen die bestemd zijn voor de visserij of een analoge activiteit en op traditioneel gebouwde schepen en op de zeelieden die zich aan boord bevinden;

2° de oorlogsschepen en de hulpoorlogsschepen en de zeelieden die zich aan boord bevinden.

§ 3. Ingeval van twijfel over de toepasbaarheid van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan op een schip dat onder Belgische vlag vaart of een categorie van schepen die onder Belgische vlag varen, wordt de beslissing genomen door het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer na raadpleging van het betrokken paritair comité.

§ 4. Elke beslissing van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer in toepassing van § 3 wordt aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau meegedeeld.

§ 5. Het schip dat de vlag voert van een vreemde Staat die de MLC 2006 niet heeft geratificeerd, kan niet rekenen op een gunstiger behandeling dan het schip dat de vlag voert van een Staat die de MLC 2006 wel heeft geratificeerd.

Art. 5

§ 1. Voor de schepen die onder Belgische vlag varen is deze wet enkel van toepassing ten aanzien van de zeelieden zoals bedoeld in de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen en haar uitvoeringsbesluiten en de zeelieden werkende onder een ander statuut dan deze van loontrekkende.

L'armateur doit garantir que les marins travaillant sous un autre statut que celui de salarié bénéficient des conditions de travail et de vie décentes équivalentes à celles garanties aux marins salariés par les dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006.

§ 2. En ce qui concerne les navires battant pavillon d'un État étranger, doivent être considérées comme marins, les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente loi s'applique. L'autorité compétente dont le navire bat le pavillon peut exclure certaines catégories de personnes des marins conformément aux conditions prescrites par la Convention du travail maritime 2006. Il ne peut être tenu compte de cette exclusion que s'il en est fait mention dans la déclaration de conformité du travail maritime, ou bien dans un autre document délivré par l'État du pavillon concerné.

CHAPITRE 4

Obligation à charge des navires battant pavillon belge de tenir à bord un exemplaire de la Convention du travail maritime 2006

Art. 6

Tout navire battant pavillon belge et tombant sous le champ d'application de la loi tient à disposition à son bord un exemplaire de la MLC 2006 dans un endroit facilement et directement accessible par les marins, les fonctionnaires désignés et les organismes agréés.

TITRE 2

Le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime en ce qui concerne les navires battant pavillon belge

CHAPITRE 1^{ER}

Champ d'application

Art. 7

Tout navire battant pavillon belge, ayant une jauge brute égale ou supérieure à 500 et effectuant un voyage international ou opérant à partir d'un port ou entre ports d'un autre pays conserve à son bord et tient à jour un certificat de travail maritime et une déclaration de conformité du travail maritime.

De reder moet garanderen dat de zeelieden werkende onder een ander statuut dan deze van loontrekkende genieten van gelijkwaardige arbeids- en leefomstandigheden aan deze door de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 aan de loontrekkende zeelieden verzekerd.

§ 2. Voor de schepen die onder vreemde vlag varen, dienen als zeelieden te worden beschouwd, de personen die in dienst of tewerkgesteld zijn of die in welke hoedanigheid dan ook werken aan boord van een schip waarop deze wet van toepassing is. De bevoegde autoriteit van de vlag waaronder het schip vaart, kan sommige categorieën van personen van de zeelieden uitsluiten overeenkomstig de voorwaarden bepaald door het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006. Met deze uitsluiting kan enkel rekening worden gehouden als hiervan melding wordt gemaakt in de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid, dan wel in een ander document afgeleverd door de betrokken vlaggenstaat.

HOOFDSTUK 4

Verplichting voor de schepen die onder Belgische vlag varen om een exemplaar van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 aan boord bij te houden

Art. 6

Elk schip dat onder Belgische vlag vaart en onder het toepassingsgebied van de wet valt, houdt aan boord een exemplaar van de MLC 2006 ter beschikking op een gemakkelijke en rechtstreeks toegankelijke plaats voor de zeelieden, de aangewezen ambtenaren en de erkende organisaties.

TITEL 2

Het maritiem arbeidscertificaat en de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid voor de schepen die onder Belgische vlag varen

HOOFDSTUK 1

Toepassingsgebied

Art. 7

Elk schip dat onder Belgische vlag vaart met een bruto tonnenmaat gelijk aan of hoger dan 500 en een internationale reis maakt of opereert vanuit een haven of tussen havens van een ander land, bewaart aan boord een maritiem arbeidscertificaat en een conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en houdt die bij.

Le présent titre s'applique également à tout autre navire battant pavillon belge sur demande de l'armateur au fonctionnaire désigné.

Ces navires tombent également sous le champ d'application du titre 1, du titre 3, chapitres 1^{er}, 3, 4, 5, section 1^{ère} et 6, du titre 4, chapitre 1^{er}, du titre 5, du titre 6, chapitre 1^{er}, du titre 7, article 71, article 73, articles 75 à 80 inclus et du titre 8 de la présente loi.

Art. 8

Le certificat de travail maritime atteste que les conditions de travail et de vie des marins, y compris les mesures adoptées visant à assurer la conformité continue aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006, qui doivent être mentionnées dans la déclaration de conformité du travail maritime dont il est question au chapitre 3 du présent titre ont fait l'objet d'une inspection telle que visée par les règles 5.1. et 5.2. de la MLC 2006 et répondent à ces dispositions nationales.

Art. 9

La déclaration de conformité du travail maritime mentionne les dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 en ce qui concerne les conditions de travail et de vie des marins et énonce les mesures adoptées par l'armateur pour assurer le respect de ces dispositions nationales sur le navire concerné.

CHAPITRE 2

Le certificat de travail maritime

Art. 10

Le certificat de travail maritime est établi conformément au modèle défini par le Roi.

Art. 11

Le certificat de travail maritime doit être délivré ou renouvelé par le fonctionnaire désigné lorsque, suite à une inspection visée au chapitre 1^{er} du titre 3, il est établi que le navire respecte ou continue de respecter les dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 dans les 14 domaines suivants:

Op verzoek van de reder aan de aangewezen ambtenaar is deze titel ook van toepassing op om het even welk ander schip dat onder Belgische vlag vaart.

Deze schepen vallen ook onder het toepassingsgebied van titel 1, titel 3, hoofdstukken 1, 3, 4, 5, afdeling 1, en 6, titel 4, hoofdstuk 1, titel 5, titel 6, hoofdstuk 1, titel 7, artikel 71, artikel 73, artikel 75 tot en met artikel 80 en titel 8 van deze wet.

Art. 8

Het maritiem arbeidscertificaat staat dat de arbeids- en leefomstandigheden van de zeelieden, met inbegrip van de maatregelen genomen met het oog op de continue conformiteit met de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 die in de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid waarvan sprake in hoofdstuk 3 van deze titel moeten worden vermeld, het voorwerp hebben uitgemaakt van een inspectie zoals bedoeld door voorschrift 5.1. en 5.2. van de MLC 2006 en beantwoorden aan deze nationale bepalingen.

Art. 9

De conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid vermeldt de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 wat betreft de arbeids- en leefomstandigheden van de zeelieden en vermeldt de maatregelen die door de reder werden genomen om de naleving van deze nationale bepalingen op het betrokken schip te waarborgen.

HOOFDSTUK 2

Het maritiem arbeidscertificaat

Art. 10

. Het maritiem arbeidscertificaat wordt opgesteld overeenkomstig het model bepaald door de Koning.

Art. 11

Het maritiem arbeidscertificaat moet door de aangewezen ambtenaar worden afgeleverd of vernieuwd wanneer ingevolge een inspectie bedoeld in hoofdstuk 1 van titel 3, wordt vastgesteld dat het schip de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 in de volgende 14 gebieden naleeft of blijft naleven:

1. l'âge minimum des personnes employées ou engagées ou travaillant à bord du navire;

2. la certification médicale;

3. les qualifications des marins;

4. les contrats d'engagement maritime;

5. le recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé;

6. la durée de travail et de repos;

7. les effectifs du navire;

8. le logement;

9. les installations de loisirs à bord;

10. l'alimentation et le service de table;

11. la santé et la sécurité et la prévention des accidents;

12. les soins médicaux à bord;

13. les procédures de plainte à bord;

14. la rémunération.

Art. 12

A l'issue d'une inspection intermédiaire favorable visée aux articles 35 et 36, le fonctionnaire désigné ou l'organisme agréé appose son visa sur le certificat de travail maritime.

Art. 13

Sans préjudice de l'exception visée à l'article 14, la durée de validité du certificat de travail maritime ne peut excéder cinq ans.

Art. 14

Lorsque l'inspection effectuée aux fins du renouvellement du certificat de travail maritime a lieu dans les trois mois précédant l'échéance du certificat en cours, le nouveau certificat de travail maritime est valide à partir de la date à laquelle l'inspection en question a

1. de minimumleeftijd van de personen tewerkgesteld of in dienst genomen of werkend aan boord van het schip;

2. het medisch getuigschrift;

3. de kwalificaties van de zeelieden;

4. de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst;

5. het beroep op elke particuliere aanwervings- of arbeidsbemiddelingsdienst die onder licentie werkt of erkend is of gereglementeerd is;

6. de arbeidsduur en de rusttijd;

7. de bemanning van het schip;

8. de huisvesting;

9. de ontspanningsvoorzieningen aan boord;

10. de voeding en de catering;

11. de gezondheid en de veiligheid en de ongevallenpreventie;

12. de medische zorgen aan boord;

13. de klachtenprocedures aan boord;

14. het loon.

Art. 12

Na een gunstige tussentijdse inspectie bedoeld in de artikelen 35 en 36 bekrachtigd de aangewezen ambtenaar of de erkende organisatie het maritiem arbeidscertificaat.

Art. 13

Onverminderd de uitzondering bedoeld in artikel 14 mag de geldigheidsduur van het maritiem arbeidscertificaat een periode van vijf jaar niet overschrijden.

Art. 14

Wanneer de inspectie uitgevoerd met het oog op de vernieuwing van het maritiem arbeidscertificaat plaats heeft binnen de drie maanden voorafgaand aan de vervaldatum van het lopende certificaat, is het nieuwe maritiem arbeidscertificaat geldig vanaf de datum waarop

été effectuée, pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'échéance du certificat en cours.

Art. 15

Lorsque l'inspection effectuée aux fins du renouvellement du certificat de travail maritime a eu lieu plus de trois mois avant la date d'échéance du certificat en cours, le nouveau certificat de travail maritime est valide pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date à laquelle l'inspection en question a eu lieu.

Art. 16

Un certificat de travail maritime peut être délivré à titre provisoire dans trois cas:

- aux nouveaux navires, à la livraison;
- lorsqu'un navire change de pavillon vers le pavillon belge;
- lorsqu'un armateur prend à son compte l'exploitation d'un navire qui est nouveau pour cet armateur.

Art. 17

Le certificat de travail maritime délivré à titre provisoire est établi conformément au modèle défini par le Roi.

Art. 18

Le certificat de travail maritime ne peut être délivré à titre provisoire que pour une durée n'excédant pas six mois.

Art. 19

Le certificat de travail maritime ne peut être délivré à titre provisoire que s'il a été établi que les conditions cumulatives suivantes sont réunies:

1° le navire a été inspecté, dans la mesure où cela est raisonnablement possible, au regard des dispositions nationales correspondant aux domaines énumérés à l'article 11, en tenant compte de la vérification des éléments visés aux points 2° à 4° du présent article;

deze inspectie werd uitgevoerd voor een periode die vijf jaar niet overschrijdt te rekenen vanaf de vervaldatum van het lopende certificaat.

Art. 15

Wanneer de inspectie uitgevoerd met het oog op de vernieuwing van het maritiem arbeidscertificaat plaats heeft meer dan drie maanden vóór de vervaldatum van het lopende certificaat, is het nieuwe maritiem arbeidscertificaat geldig voor een periode die vijf jaar niet overschrijdt te rekenen vanaf de datum waarop deze inspectie heeft plaatsgehad.

Art. 16

Een maritiem arbeidscertificaat kan ten voorlopige titel in drie gevallen worden verstrekt:

- aan de nieuwe schepen, bij de levering ervan;
- wanneer een schip omvlagt naar de Belgische vlag;
- wanneer een reder de exploitatie van een schip, dat voor hem nieuw is, voor zijn rekening neemt.

Art. 17

Het maritiem arbeidscertificaat dat ten voorlopige titel wordt afgeleverd, wordt opgesteld overeenkomstig het model bepaald door de Koning.

Art. 18

Het maritiem arbeidscertificaat mag ten voorlopige titel slechts worden afgeleverd voor een duur, die zes maanden niet overschrijdt.

Art. 19

Het maritiem arbeidscertificaat mag ten voorlopige titel slechts worden afgeleverd, indien werd vastgesteld dat de volgende cumulatieve voorwaarden vervuld zijn:

1° het schip werd geïnspecteerd, voor zover dit redelijkerwijze mogelijk is, voor wat betreft de nationale bepalingen die betrekking hebben op de gebieden opgesomd in artikel 11, rekening houdend met de controle van de elementen bedoeld in de punten 2° tot 4° van onderhavig artikel;

2° l'armateur a démontré que des procédures adéquates sont mises en œuvre à bord en vue d'assurer le respect des dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006;

3° le capitaine connaît les prescriptions de la MLC 2006 et les obligations en matière de mise en œuvre; et

4° les informations requises ont été présentées au fonctionnaire désigné ou à l'organisme agréé en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail maritime.

Art. 20

La délivrance d'un certificat de travail maritime d'une durée de validité de cinq ans est subordonnée à la réalisation, avant la date d'échéance du certificat délivré à titre provisoire, d'une inspection complète telle que prévue au chapitre 1^{er} du titre 3 de la présente loi.

Aucun nouveau certificat de travail maritime ne sera délivré à titre provisoire après la période initiale de six mois mentionnée à l'article 18.

Art. 21

Le certificat de travail maritime, même lorsqu'il est délivré à titre provisoire, perd sa validité dans les cas suivants:

1. l'inspection intermédiaire visée au chapitre 1^{er} du titre 3 n'a pas été réalisée dans les délais fixés;

2. le certificat de travail maritime n'est pas visé à l'issue d'une inspection intermédiaire favorable conformément à l'article 12;

3. il y a eu changement de pavillon du navire;

4. l'armateur cesse d'assumer la responsabilité de l'exploitation du navire;

5. des modifications importantes ont été apportées à la structure ou aux équipements visés au titre 3 de la MLC 2006.

6. Dans l'hypothèse où le certificat perd sa validité en raison du cas mentionné au point 3, point 4 ou point 5, le nouveau certificat ne sera délivré que si le fonctionnaire désigné qui le délivre est pleinement convaincu que le navire est conforme aux dispositions mentionnées à l'article 11.

2° de reder heeft aangetoond dat aan boord passende procedures worden toegepast om de naleving van de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 te waarborgen;

3° de kapitein de bepalingen van de MLC 2006 en de verplichtingen inzake de uitvoering ervan kent; en

4° de vereiste informatie aan de aangewezen ambtenaar of aan de erkende organisatie werd voorgelegd met het oog op het opstellen van een conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid.

Art. 20

De aflevering van een maritiem arbeidscertificaat met een geldigheidsduur van vijf jaar is afhankelijk van de uitvoering van een volledige inspectie, zoals voorzien in hoofdstuk 1 van titel 3 van deze wet, vóór de vervaldatum van het certificaat afgeleverd ten voorlopige titel.

Er wordt geen enkel nieuw maritiem arbeidscertificaat ten voorlopige titel afgeleverd na de eerste periode van zes maanden vermeld in artikel 18.

Art. 21

Het maritiem arbeidscertificaat, zelfs indien het ten voorlopige titel werd afgeleverd, verliest zijn geldigheid in de volgende gevallen:

1. de tussentijdse inspectie bedoeld in hoofdstuk 1 van titel 3 werd niet binnen de vastgestelde termijnen uitgevoerd;

2. het maritiem arbeidscertificaat werd na een gunstige tussentijdse inspectie niet geïnspecteerd overeenkomstig artikel 12;

3. bij omvlagging van het schip;

4. de reder houdt op om de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip op zich te nemen;

5. belangrijke wijzigingen werden aan de structuur of de uitrusting bedoeld in titel 3 van de MLC 2006 aangebracht.

6. In het geval het certificaat zijn geldigheid verliest omwille van het in punt 3, punt 4 of punt 5 vermelde geval, wordt het nieuwe certificaat slechts afgegeven wanneer de aangewezen ambtenaar die het afgeeft, er volledig van overtuigd is dat het schip conform is met de voorschriften vermeld in artikel 11.

Art. 22

Le fonctionnaire désigné peut retirer le certificat de travail maritime s'il s'avère que le navire ne respecte pas les dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 et qu'il n'a pas été remédié de manière satisfaisante aux manquements constatés par le fonctionnaire désigné ou l'organisme agréé qui a procédé à l'inspection.

Art. 23

Lorsqu'il envisage un retrait de certificat, le fonctionnaire désigné tient compte de la gravité et/ou de la fréquence des manquements et doit entendre l'armateur ou son délégué à ce sujet.

CHAPITRE 3

La déclaration de conformité du travail maritime

Art. 24

La déclaration de conformité du travail maritime est établie conformément au modèle défini par le Roi.

Art. 25

La déclaration de conformité du travail maritime comprend deux parties.

a) La partie I de la déclaration de conformité du travail maritime est établie par le fonctionnaire désigné et reprend les éléments suivants:

1° la liste des domaines qui doivent être inspectés en vue de la délivrance du certificat de travail maritime;

2° les dispositions nationales donnant effet aux prescriptions pertinentes de la MLC 2006 et, si nécessaire, des explications concises quant à la teneur de ces dispositions nationales;

3° les dispositions belges relatives à certaines catégories de navires;

4° les dispositions équivalentes dans l'ensemble adoptées conformément aux paragraphes 3 et 4 de l'article VI de la MLC 2006 ou la mention de l'absence de telles dispositions équivalentes dans l'ensemble;

Art. 22

De aangewezen ambtenaar kan het maritiem arbeidscertificaat intrekken, indien blijkt dat het schip de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 niet naleeft en dat de tekortkomingen vastgesteld door de aangewezen ambtenaar of de erkende organisatie die de inspectie heeft uitgevoerd, niet op bevredigende wijze werden verholpen.

Art. 23

Wanneer de aangewezen ambtenaar de intrekking van een certificaat overweegt, moet hij rekening houden met de ernst en/of de frequentie van de tekortkomingen en dient hij de reder of zijn afgevaardigde hierover te horen.

HOOFDSTUK 3

De conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid

Art. 24

De conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid wordt opgesteld overeenkomstig het model bepaald door de Koning.

Art. 25

De conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid omvat twee delen.

a) Deel I van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid wordt door de aangewezen ambtenaar opgesteld en neemt de volgende elementen over:

1° de lijst van de gebieden die moeten worden geïnspecteerd met het oog op de aflevering van het maritiem arbeidscertificaat;

2° de nationale bepalingen tot uitvoering van de relevante bepalingen van de MLC 2006 en, indien nodig, een beknopte uitleg betreffende de exacte inhoud van deze nationale bepalingen;

3° de Belgische bepalingen betreffende bepaalde categorieën van schepen;

4° de bepalingen die over het geheel genomen vergelijkbaar zijn en werden goedgekeurd overeenkomstig de paragrafen 3 en 4 van artikel VI van de MLC 2006 of de vermelding van het gebrek aan dergelijke over het geheel genomen vergelijkbare bepalingen.

5° les dérogations octroyées en vertu du Titre III de la MLC 2006 ou la mention de l'absence de dérogation.

b) La partie II de la déclaration de conformité du travail maritime est établie par l'armateur et énonce les mesures qu'il a adoptées pour assurer une conformité continue avec les dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 entre deux inspections ainsi que les mesures proposées pour assurer une amélioration continue.

Art. 26

Le fonctionnaire désigné délivre la déclaration de conformité du travail maritime après en avoir certifié la partie II établie par l'armateur.

Art. 27

La déclaration de conformité du travail maritime est annexée au certificat de travail maritime.

La délivrance d'une déclaration de conformité du travail maritime n'est toutefois pas requise pendant la durée de validité du certificat de travail maritime délivré à titre provisoire.

CHAPITRE 4

Langue de rédaction des documents de certification

Art. 28

Le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime sont rédigés en français ou en néerlandais, au choix de l'armateur, et en anglais.

CHAPITRE 5

Mesures de publicité

Art. 29

Une copie du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime est affichée bien en vue dans un endroit accessible aux marins.

5° de afwijkingen toegekend krachtens Titel III van de MLC 2006 of de vermelding van het gebrek aan deze afwijking.

b) Deel II van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid wordt door de reder opgesteld en vermeldt de maatregelen die hij heeft genomen om een voortdurende conformiteit met de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 tussen twee inspecties te waarborgen alsook de maatregelen voorgesteld om een voortdurende verbetering te waarborgen.

Art. 26

De aangewezen ambtenaar levert de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid af nadat hij deel II, opgesteld door de reder, heeft goedgekeurd.

Art. 27

De conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid wordt aan het maritiem arbeidscertificaat gehecht.

De aflevering van een conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid is evenwel niet vereist tijdens de geldigheidsduur van het maritiem arbeidscertificaat dat ten voorlopige titel werd afgeleverd.

HOOFDSTUK 4

Taal voor het opstellen van de documenten voor de certificatie

Art. 28

Het maritiem arbeidscertificaat en de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid worden in het Frans of het Nederlands, naar keuze van de reder, en in het Engels opgesteld.

HOOFDSTUK 5

Maatregelen voor de bekendmaking

Art. 29

Een kopie van het maritiem arbeidscertificaat en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid wordt goed zichtbaar aangeplakt op een plaats die toegankelijk is voor de zeelieden;

Art. 30

L'armateur communique une copie du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité de travail maritime, y compris de leurs annexes éventuelles, sur demande des marins, des fonctionnaires désignés, des fonctionnaires autorisés de l'État du port et des représentants des marins et des armateurs.

TITRE 3

*Inspections*CHAPITRE 1^{ER}**Inspections des navires battant pavillon belge**

Art. 31

Tous les navires battant pavillon belge, tenus ou non à l'obligation de certification, sont soumis à des inspections périodiques pour garantir que les conditions de travail et de vie des marins à bord des navires battant le pavillon belge, satisfont et continuent à satisfaire aux prescriptions de la MLC 2006.

Art. 32

Lors de la première immatriculation du navire battant pavillon belge ou lors d'une nouvelle immatriculation ou en cas de modification substantielle du logement des marins à bord du navire battant pavillon belge, le fonctionnaire désigné doit aussi inspecter les domaines concernant le logement et les installations de loisirs.

Art. 33

Pour les navires construits avant l'entrée en vigueur de la MLC 2006 en Belgique, les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans la Convention n° 92 de l'Organisation internationale du Travail concernant le logement de l'équipage à bord (révisée, 1949) continuent à s'appliquer.

Art. 34

L'inspection des navires tenus à l'obligation de certification doit être complète et préalable à la délivrance du certificat de travail maritime et de la déclaration de

Art. 30

Op verzoek van de zeelieden, de aangewezen ambtenaren, de bevoegde ambtenaren van de havenstaat en de vertegenwoordigers van de zeelieden en van de reders bezorgt de reder een kopie van het maritiem arbeidscertificaat en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid, met inbegrip van de eventuele bijlagen.

TITEL 3

Inspecties

HOOFDSTUK 1

Inspecties van de schepen die onder Belgische vlag varen

Art. 31

Alle schepen die onder Belgische vlag varen, die al dan niet gehouden zijn tot certificatie, zijn onderworpen aan periodieke inspecties om te garanderen dat de arbeids- en leefomstandigheden van zeelieden aan boord van schepen die de Belgische vlag voeren, voldoen aan de bepalingen van de MLC 2006 en hieraan blijven voldoen.

Art. 32

Bij de eerste inschrijving van het schip dat onder Belgische vlag vaart of bij een nieuwe inschrijving in geval van een aanzienlijke wijziging van de huisvesting van de zeelieden aan boord van het schip dat onder Belgische vlag vaart, moet de aangewezen ambtenaar ook de gebieden inzake de huisvesting en de ontspanningsruimtes inspecteren.

Art. 33

Voor de schepen die vóór de inwerkingtreding van de MLC 2006 in België werden gebouwd, blijven de bepalingen van toepassing betreffende de bouw en de uitrusting van de schepen zoals opgesomd in het Verdrag nr. 92 van de Internationale Arbeidsorganisatie betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord (herzien, 1949).

Art. 34

De inspectie van de schepen die gehouden zijn tot certificatie, moet volledig zijn en voorafgaan aan de aflevering van het maritiem arbeidscertificaat en van de

conformité du travail maritime visés au titre 2 et porter sur les 14 domaines énumérés à l'article 11 de la présente loi.

Art. 35

Au moins une inspection intermédiaire doit être réalisée en vue de vérifier si les dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 sont toujours respectées.

Si une seule inspection intermédiaire est effectuée, elle doit avoir lieu entre le deuxième et le troisième anniversaire de la date d'établissement du certificat de travail maritime.

La date d'anniversaire s'entend du jour et du mois de chaque année qui correspondent à la date d'expiration du certificat de travail maritime.

Art. 36

L'inspection intermédiaire est aussi étendue et approfondie que les inspections effectuées en vue du renouvellement du certificat de travail maritime.

Art. 37

L'inspection aux fins de renouvellement du certificat de travail maritime porte sur les dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 qui font l'objet de l'inspection préalable à la délivrance d'un premier certificat de travail maritime.

Art. 38

Le résultat de toutes les inspections ou autres vérifications effectuées ultérieurement sur le navire et tous défauts importants relevés au cours de ces vérifications de même que la date du constat qu'il a été remédié aux défauts sont consignés dans un document que l'armateur doit tenir à bord du navire. Ce document, qui est rédigé en anglais, est annexé à la déclaration de conformité du travail maritime visée au chapitre 3 du titre 2.

conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid bedoeld in titel 2 en moet betrekking hebben op de 14 gebieden die in artikel 11 van deze wet zijn opgesomd.

Art. 35

Er moet minstens een tussentijdse inspectie worden uitgevoerd om na te gaan of de nationale bepalingen tot uitvoering van bepalingen van de MLC 2006 nog steeds worden nageleefd.

Indien één enkele tussentijdse inspectie wordt uitgevoerd, moet deze plaatshebben tussen de tweede en de derde verjaardag van de datum waarop het maritiem arbeidscertificaat werd opgesteld.

Onder de verjaardag verstaat men de dag en de maand van elk jaar die overeenkomen met de vervaldatum van het maritiem arbeidscertificaat.

Art. 36

De tussentijdse inspectie is even uitgebreid en grondig als de inspecties die worden uitgevoerd met het oog op de vernieuwing van het maritiem arbeidscertificaat.

Art. 37

De inspectie met het oog op de vernieuwing van het maritiem arbeidscertificaat heeft betrekking op de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 die het voorwerp zijn van de inspectie voorafgaand aan de aflevering van een eerste maritiem arbeidscertificaat.

Art. 38

Het resultaat van alle inspecties of andere controles die later op het schip werden uitgevoerd en alle ernstige tekortkomingen die tijdens deze controles werden vastgesteld alsook de datum van de vaststelling dat de tekortkomingen werden verholpen, worden opgenomen in een document dat de reder aan boord van het schip moet bijhouden. Dit document dat in het Engels is opgesteld, wordt bij de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid bedoeld in hoofdstuk 3 van titel 2 gevoegd.

CHAPITRE 2

Inspection des navires battant pavillon étranger

Art. 39

Chaque navire, battant le pavillon d'un État étranger ayant ou non ratifié la MLC 2006, qui fait escale dans un port belge, dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, peut être inspecté dans ce port aux fins de vérifier la conformité aux prescriptions de la MLC 2006 relatives aux conditions de travail et de vie des marins à bord du navire, y compris les droits des marins.

Art. 40

Sans préjudice des cas définis à l'article 41 et des compétences prévues par les dispositions belges et internationales relatives au contrôle par l'État du port, l'inspection des navires battant le pavillon d'un État étranger ayant ratifié la MLC 2006 est limitée à un contrôle du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime.

L'inspection est effectuée par le fonctionnaire désigné, après être monté à bord du navire.

Art. 41

§ 1^{er}. Le fonctionnaire désigné peut procéder à une inspection détaillée afin de vérifier que les conditions de travail et de vie à bord du navire sont respectées si, à l'occasion d'une inspection visée à l'article 40, s'étant présenté à bord du navire et ayant demandé, le cas échéant, le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité de travail maritime, il constate que:

1° les documents requis ne sont pas présentés ou ne sont pas tenus à jour, ou ont été établis de manière mensongère, ou que les documents ne contiennent pas les informations exigées par la MLC 2006 ou ne sont pas valables pour une autre raison; ou

2° il existe de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la MLC 2006; ou

HOOFDSTUK 2

Inspecties van de schepen die onder vreemde vlag varen

Art. 39

Elk schip, dat de vlag voert van een vreemde Staat die de MLC 2006 al dan niet heeft geratificeerd, dat een Belgische haven aandoet tijdens zijn gewone activiteit of om een reden inherent aan de exploitatie, kan in deze haven worden geïnspecteerd om te controleren of het voldoet aan de bepalingen van de MLC 2006 betreffende de arbeids- en leefomstandigheden van de zeelieden aan boord van het schip, met inbegrip van de rechten van de zeelieden.

Art. 40

Zonder afbreuk te doen aan de gevallen gedefinieerd in artikel 41 en aan de bevoegdheden voorzien door de Belgische en internationale bepalingen inzake de controle door de havenstaat, wordt de inspectie van de schepen die de vlag voeren van een vreemde Staat die de MLC 2006 heeft geratificeerd, beperkt tot een controle van het maritiem arbeidscertificaat en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid.

De inspectie wordt uitgevoerd door de aangewezen ambtenaar, nadat deze aan boord van het schip is gegaan.

Art. 41

§ 1. De aangewezen ambtenaar kan tot een meer gedetailleerde inspectie overgaan om te controleren of de arbeids- en leefomstandigheden aan boord van het schip worden nageleefd, wanneer hij bij een inspectie bedoeld in artikel 40, waarbij hij aan boord van het schip is gegaan en, in voorkomend geval, het maritiem arbeidscertificaat en de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid heeft gevraagd, vaststelt dat:

1° de vereiste documenten niet worden voorgelegd of niet bijgehouden zijn of bedrieglijk werden opgesteld of dat de documenten niet de informatie bevatten die wordt vereist door de MLC 2006 of om een andere reden niet geldig zijn; of

2° er gegronde redenen bestaan om aan te nemen dat de arbeids- en leefomstandigheden aan boord van het schip niet conform de bepalingen van de MLC 2006 zijn; of

3° il existe des motifs raisonnables de penser que le navire a changé de pavillon dans le but d'échapper à l'obligation de se conformer aux dispositions de la MLC 2006; ou

4° il y a une plainte selon laquelle les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la MLC 2006.

§ 2. Le fonctionnaire désigné doit procéder à une inspection détaillée s'il est constaté que les conditions de travail et de vie dont il est jugé ou allégué qu'elles ne sont pas conformes aux prescriptions de la MLC 2006, risquent de constituer un danger réel pour la sécurité, la santé ou la sûreté des marins, ou lorsqu'il y a des raisons de croire que tout manquement constitue une infraction grave aux prescriptions de la MLC 2006, y compris les droits des marins.

Art. 42

Lorsqu'il existe une plainte conformément à l'article 41, § 1^{er}, 4°, l'inspection doit se limiter à l'objet de la plainte, à moins que la plainte ou son examen fournisse de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la MLC 2006.

Dans ce cas, il est procédé à une inspection détaillée.

Art. 43

L'inspection détaillée dans les cas visés aux articles 41 et 42 porte sur les domaines énumérés à l'annexe A5-III de la MLC 2006.

Art. 44

Par plainte visée à l'article 41, § 1^{er}, 4°, il convient d'entendre toute information soumise par un marin, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou de manière générale par toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, y compris sous l'aspect des risques pour la sécurité ou la santé des marins à bord.

3° er redelijke motieven bestaan om te denken dat het schip heeft omgevlagd teneinde te ontsnappen aan de verplichting om zich te schikken naar de bepalingen van de MLC 2006; of

4° er een klacht is dat de arbeids- en leefomstandigheden aan boord van het schip niet conform de bepalingen van de MLC 2006 zijn.

§ 2. De aangewezen ambtenaar moet overgaan tot een meer gedetailleerde inspectie, indien wordt vastgesteld dat de arbeids- en leefomstandigheden waarvan geoordeeld of aangevoerd wordt dat deze niet conform de bepalingen van de MLC 2006 zijn, een reëel gevaar kunnen betekenen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de zeelieden of wanneer er redenen zijn om aan te nemen dat elke tekortkoming een ernstige inbreuk is op de bepalingen van de MLC 2006, met inbegrip van de rechten van de zeelieden.

Art. 42

Wanneer er een klacht is conform artikel 41, § 1, 4°, moet de inspectie worden beperkt tot het voorwerp van de klacht, tenzij de klacht of het onderzoek ervan gegronde redenen oplevert om aan te nemen dat de arbeids- en leefomstandigheden aan boord van het schip niet overeenstemmen met de bepalingen van de MLC 2006.

In dat geval wordt tot een meer gedetailleerde inspectie overgegaan.

Art. 43

De meer gedetailleerde inspectie in de gevallen bedoeld in de artikelen 41 en 42 heeft betrekking op de gebieden die in bijlage A5-III van de MLC 2006 zijn opgesomd.

Art. 44

Onder klacht zoals bedoeld in artikel 41, § 1, 4°, moet elke informatie worden verstaan verstrekt door een zeeman, een beroepsorganisatie, een vereniging, een vakbond of meer algemeen elke persoon die belang heeft bij de veiligheid van het schip, met inbegrip van de risico's voor de veiligheid of de gezondheid van de zeelieden aan boord.

CHAPITRE 3

Les fonctionnaires désignés

Art. 45

Un protocole d'accord doit être conclu entre les fonctionnaires désignés, y compris la Direction générale Transport Maritime et la Division des études juridiques, de la documentation et du contentieux du Service Public Fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale.

Ce protocole d'accord porte notamment sur l'organisation et la coordination des inspections dont la répartition des tâches d'inspection ainsi que la préparation et le déroulement des inspections.

Art. 46

Sans préjudice des attributions des officiers de police judiciaire, les fonctionnaires désignés surveillent:

— en ce qui concerne les navires battant pavillon belge, le respect des dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 ainsi que le respect de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution;

— en ce qui concerne les navires battant pavillon étranger, le respect de la MLC 2006.

Art. 47

§ 1^{er}. Les fonctionnaires désignés exercent leurs missions conformément aux lois et arrêtés d'exécution fixant les modalités d'exercice de leurs compétences, leurs droits et leurs devoirs.

§ 2. Les fonctionnaires désignés sont autorisés, dans l'exercice de leurs missions, à toute heure du jour et de la nuit, sans avertissement préalable, à monter à bord des navires et pénétrer librement dans tous les espaces, locaux et installations des navires, y compris les espaces de logement et les cabines destinés aux marins.

En ce qui concerne les navires battant pavillon étranger, les fonctionnaires désignés sont autorisés, dans l'exercice de leur mission, à monter à bord des navires et à pénétrer librement à toute heure du jour et de la nuit, sans avertissement préalable, dans tous les espaces, locaux et installations des navires, y compris les

HOOFDSTUK 3

De aangewezen ambtenaren

Art. 45

Er dient een protocolakkoord tussen de aangewezen ambtenaren, met inbegrip van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer en de Afdeling van de juridische studiën, documentatie en geschillen van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, afgesloten te worden.

Dit protocolakkoord betreft met name de organisatie en de coördinatie van de inspecties waaronder de verdeling van de inspectietaken evenals de voorbereiding en het verloop van de inspecties.

Art. 46

Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, houden de aangewezen ambtenaren toezicht op:

— de naleving van de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 evenals de naleving van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan voor wat betreft de schepen die onder Belgische vlag varen;

— de naleving van de MLC 2006 voor wat betreft de schepen die onder vreemde vlag varen.

Art. 47

§ 1. De aangewezen ambtenaren voeren hun opdrachten uit overeenkomstig de wetten en uitvoeringsbesluiten die de modaliteiten bepalen voor de uitoefening van hun bevoegdheden, hun rechten en hun plichten.

§ 2. De aangewezen ambtenaren zijn gemachtigd om, bij de uitvoering van hun opdrachten, op elk uur van de dag of van de nacht, zonder voorafgaande verwittiging, aan boord van de schepen te gaan en alle ruimtes, lokalen en installaties van de schepen vrij te betreden, met inbegrip van de huisvestingsruimtes en de kajuiten die bestemd zijn voor de zeelieden.

Wat betreft de schepen die onder vreemde vlag varen, zijn de aangewezen ambtenaren enkel in de gevallen bedoeld in de artikelen 41 en 42 gemachtigd om, bij de uitvoering van hun opdracht, op elk uur van de dag of van de nacht zonder voorafgaande verwittiging aan boord van de schepen te gaan en alle ruimtes, lokalen en

espaces de logement et les cabines destinés aux marins travaillant ou résidant à bord des navires uniquement dans les cas visés aux articles 41 et 42.

§ 3. Lorsqu'ils l'estiment nécessaire, les fonctionnaires désignés communiquent les renseignements qu'ils recueillent au cours de l'exercice des missions qui leur sont dévolues en vertu de la présente loi, aux autres fonctionnaires relevant d'autres services d'inspection et aux institutions compétentes, belges et de l'État dont le navire inspecté porte le pavillon, dans la mesure où ces renseignements peuvent les intéresser en raison des législations qu'ils sont chargés de surveiller ou d'appliquer.

La communication de renseignements se réalise sans frais et implique également la production, pour en prendre connaissance, de tous les supports d'information et la fourniture de copies sous n'importe quelle forme.

Il y a obligation de communiquer ces renseignements lorsque les fonctionnaires désignés d'un autre service d'inspection le demandent.

Toutefois, les renseignements recueillis à l'occasion de l'exécution de devoirs prescrits par l'autorité judiciaire ne peuvent être communiqués qu'avec l'autorisation expresse de celle-ci.

Les renseignements concernant des données médicales à caractère personnel ne peuvent être communiqués ou utilisés que dans le respect du secret médical.

Les fonctionnaires désignés peuvent utiliser les renseignements ainsi obtenus pour l'exercice de toutes les missions qui leur sont dévolues en vertu de la présente loi.

CHAPITRE 4

Habilitation des organismes agréés

Art. 48

§ 1^{er}. Aux fins de veiller au respect par les navires battant pavillon belge des dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 et de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, le Roi peut prévoir l'habilitation d'organismes agréés.

installaties van de schepen vrij te betreden, met inbegrip van de huisvestingsruimtes en de kajuiten bestemd voor de zeelieden die aan boord van de schepen werken of verblijf houden.

§ 3. Wanneer zij het nodig achten, delen de aangewezen ambtenaren de inlichtingen, die ze inwinnen tijdens de uitoefening van de opdrachten die hun krachtens deze wet zijn toevertrouwd, mee aan de andere ambtenaren behorende tot andere inspectiediensten en aan de bevoegde instellingen, de Belgische en die van de Staat waarvan het geïnspecteerde schip de vlag voert, voor zover deze inlichtingen hen van nut kunnen zijn uit hoofde van de wetgevingen waarvoor ze belast zijn met het toezicht of de toepassing.

De mededeling van de inlichtingen gebeurt kosteloos en impliceert eveneens de voorlegging, ter kennisgeving, van alle informatiedragers en de aflevering van kopieën onder om het even welke vorm.

Deze inlichtingen moeten verplicht worden meegegeeld wanneer de aangewezen ambtenaren van een andere inspectiedienst erom verzoeken.

Evenwel mogen de inlichtingen die werden ingewonnen tijdens de uitvoering van de opdrachten voorgeschreven door de gerechtelijke overheid slechts worden meegedeeld mits uitdrukkelijke toestemming van deze laatste.

De inlichtingen betreffende de medische gegevens van persoonlijke aard mogen slechts worden meegedeeld of gebruikt mits naleving van het medisch beroepsgeheim.

De aangewezen ambtenaren mogen de aldus verkregen inlichtingen gebruiken voor de uitvoering van alle opdrachten die hen krachtens deze wet worden toevertrouwd.

HOOFDSTUK 4

Machtiging van de erkende organisaties

Art. 48

§ 1. De Koning kan voorzien in de machtiging van erkende organisaties teneinde er op toe te zien dat de schepen die onder Belgische vlag varen, de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 en van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan naleven.

§ 2. L'habilitation précise l'étendue des attributions de l'organisme agréé.

Nonobstant l'application de l'article 60, cette habilitation permet au moins d'exiger la correction des manquements constatés en ce qui concerne les conditions de travail et de vie des marins et d'effectuer des inspections dans ce domaine si un État du port le demande.

Art. 49

La Direction générale Transport Maritime tient à jour et fournit au Bureau international du Travail une liste des organismes agréés habilités à agir. Cette liste doit indiquer les fonctions que les organismes agréés sont habilités à assumer.

CHAPITRE 5

Devoir de rapportage et d'information

Section 1^{er}

Dispositions applicables aux inspections des navires battant pavillon belge

Art. 50

Pour toute inspection effectuée sur les navires battant pavillon belge, un rapport d'inspection est dressé et transmis à la Direction générale Transport maritime. Ce rapport est rédigé en anglais.

En cas d'enquête faisant suite à un incident majeur, le rapport est transmis à la Direction générale précitée au plus tard un mois après la clôture de l'enquête.

Le Roi détermine ce qu'on entend par un incident majeur.

Art. 51

Une copie du rapport est remise au capitaine du navire inspecté.

Le capitaine du navire inspecté affiche une autre copie sur le tableau d'affichage du navire pour l'information des marins.

§ 2. De machtiging bepaalt de omvang van de bevoegdheden van de erkende organisatie.

Ondanks de toepassing van artikel 60 laat deze machtiging toe om minstens de verbetering te eisen van de tekortkomingen vastgesteld inzake de arbeids- en leefomstandigheden van de zeelieden en op dit gebied inspecties uit te voeren, indien een havenstaat hierom verzoekt.

Art. 49

Het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer houdt een lijst bij van de erkende organisaties, gemachtigd om op te treden en overhandigt die aan het Internationaal Arbeidsbureau. Deze lijst moet de functies aanwijzen waarvoor de erkende organisaties gemachtigd zijn om die te vervullen.

HOOFDSTUK 5

Rapportering- en informatieplicht

Afdeling 1

Bepalingen van toepassing op de inspecties van schepen die onder Belgische vlag varen

Art. 50

Voor iedere inspectie uitgevoerd op schepen die onder Belgische vlag varen, wordt een inspectieverslag opgesteld en aan het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer gezonden. Dit verslag wordt in het Engels opgesteld.

Bij een onderzoek naar aanleiding van een ernstig incident, wordt het verslag uiterlijk één maand na het afsluiten van het onderzoek aan voormeld Directoraat-generaal gezonden.

De Koning bepaalt wat onder een ernstig incident wordt verstaan.

Art. 51

Aan de kapitein van het geïnspecteerde schip wordt een kopie van het verslag overhandigd.

De kapitein van het geïnspecteerde schip plakt een andere kopie aan op het aanplakbord van het schip om de zeelieden in te lichten.

Art. 52

Le fonctionnaire désigné communique une copie du rapport aux représentants des marins qui en font la demande.

Art. 53

La Direction générale Transport maritime tient un registre des inspections.

Un rapport annuel portant sur les activités d'inspection des navires battant pavillon belge est publié dans un délai raisonnable ne dépassant pas six mois à partir de la fin de l'année.

Section 2

Dispositions applicables aux inspections des navires battant pavillon étranger

Art. 54

Le fonctionnaire désigné qui, à l'occasion d'une inspection détaillée d'un navire battant pavillon étranger faisant escale dans un port belge, constate que les conditions de travail et de vie des marins à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la MLC 2006, doit, à tout le moins:

a) porter immédiatement à la connaissance, par écrit, du capitaine du navire les manquements constatés et les délais dans lesquels il doit y être remédié et;

b) dresser et transmettre un rapport d'inspection à la Direction générale Transport maritime.

Art. 55

Au cas où il considère que les manquements visés à l'article 54 sont importants, ou si ces manquements ont un rapport avec une plainte déposée en vertu de l'article 42, le fonctionnaire désigné les porte à la connaissance des organisations d'armateurs et de marins présentes sur le territoire belge, et il peut:

a) informer un représentant de l'administration de l'État du pavillon;

b) communiquer les informations pertinentes aux autorités compétentes du port d'escale suivant.

Art. 52

De aangewezen ambtenaar bezorgt een kopie van het verslag aan de vertegenwoordigers van de zeelieden die hierom verzoeken.

Art. 53

Het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer houdt een register bij van de inspecties.

Een jaarlijks verslag betreffende de inspecties van de schepen die onder Belgische vlag varen wordt gepubliceerd binnen een redelijke termijn die zes maanden, te rekenen vanaf het einde van het jaar, niet mag overschrijden.

Afdeling 2

Bepalingen van toepassing op de inspecties van schepen die onder vreemde vlag varen

Art. 54

De aangewezen ambtenaar die, bij een meer gedetailleerde inspectie van een schip dat onder vreemde vlag vaart en een Belgische haven aandoet, vaststelt dat de arbeids- en leefomstandigheden van de zeelieden aan boord van het schip niet overeenstemmen met de voorschriften van de MLC 2006, moet minstens:

a) onmiddellijk de kapitein van het schip schriftelijk in kennis stellen van de vastgestelde tekortkomingen en van de termijnen waarin zij moeten worden verholpen en;

b) een inspectieverslag opstellen en naar het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer zenden.

Art. 55

Ingeval hij meent dat de tekortkomingen bedoeld in artikel 54 belangrijk zijn, of indien deze tekortkomingen verband houden met een klacht ingediend krachtens artikel 42, brengt de aangewezen ambtenaar deze ter kennis van de organisaties van reders en van zeelieden die op het Belgisch grondgebied bestaan, en kan hij:

a) een vertegenwoordiger van de administratie van de Vlaggenstaat in kennis stellen;

b) de relevante informatie meedelen aan de bevoegde overheden van de volgende aanleghaven.

Art. 56

Si elle l'estime nécessaire, la Direction générale Transport maritime soumet au Directeur général du Bureau international du Travail, une copie du rapport d'inspection ainsi que la réponse communiquée par l'administration de l'État du pavillon dans le délai prescrit par le fonctionnaire désigné.

Art. 57

§ 1^{er}. Lorsqu'une plainte visée au chapitre 2 du titre 6 déposée auprès du fonctionnaire désigné au port où le navire a fait escale n'a pas été réglée au niveau de l'administration de l'État du pavillon, et qu'il n'est pas démontré que cet État est en mesure de traiter la plainte, la Direction générale Transport maritime doit communiquer une copie du rapport d'inspection au Directeur général du Bureau international du travail, accompagné de toute réponse de l'administration de l'État du pavillon, communiquée dans le délai prescrit par le fonctionnaire désigné.

§ 2. La Direction générale Transport Maritime informe les organisations d'armateurs et de marins appropriées sur le territoire belge du fait qu'une plainte qu'un fonctionnaire désigné a reçue à terre n'a pas été réglée au niveau de l'administration de l'État du pavillon et qu'il n'a pas été démontré que cet État était en mesure de traiter la plainte conformément aux procédures prescrites par la MLC 2006.

§ 3. La Direction générale Transport maritime tient des statistiques et des informations concernant les plaintes visées au chapitre 2 du titre 6 qui ont été réglées. Ces statistiques et informations sont communiquées à intervalles réguliers au Directeur général du Bureau International du travail.

CHAPITRE 6

Devoirs de confidentialité et de discrétion

Art. 58

Les fonctionnaires désignés et les organismes agréés doivent prendre les mesures nécessaires afin de garantir le caractère confidentiel des données sociales à caractère personnel dont ils ont obtenu connaissance dans l'exercice de leur mission et afin de garantir l'usage de ces données aux seules fins requises pour l'exercice de leur mission de surveillance.

Art. 56

Indien hij het nodig acht, legt het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau binnen de door de aangewezen ambtenaar voorgeschreven termijn een kopie van het inspectieverslag voor alsook het antwoord meegedeeld door de administratie van de Vlaggenstaat.

Art. 57

§ 1. Wanneer een klacht, bedoeld in hoofdstuk 2 van titel 6, die werd ingediend bij de aangewezen ambtenaar in de haven die het schip heeft aangedaan, door de administratie van de Vlaggenstaat niet werd opgelost, en er niet werd aangetoond dat deze Staat bij machte is de klacht te behandelen, moet het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer een kopie van het inspectieverslag aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau meedelen, samen met elk antwoord van de administratie van de Vlaggenstaat, dat binnen de door de aangewezen ambtenaar voorgeschreven termijn werd meegedeeld.

§ 2. Het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer informeert de betrokken organisaties van reders en zeelieden op het Belgisch grondgebied over het feit dat een klacht, die een aangewezen ambtenaar aan de wal heeft ontvangen, door de administratie van de Vlaggenstaat niet werd opgelost en dat niet werd aangetoond dat deze Staat bij machte was de klacht te behandelen conform de procedures bepaald door de MLC 2006.

§ 3. Het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer houdt statistieken en informatie bij betreffende de klachten bedoeld in hoofdstuk 2 van titel 6 die werden opgelost. Deze statistieken en informatie worden met regelmatige tussenpozen aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau meegedeeld.

HOOFDSTUK 6

Plichten tot vertrouwelijkheid en geheimhouding

Art. 58

De aangewezen ambtenaren en de erkende organisaties moeten de nodige maatregelen nemen om het vertrouwelijk karakter te waarborgen van de sociale gegevens van persoonlijke aard waarvan ze kennis hebben gekregen in de uitoefening van hun opdracht en om te waarborgen dat deze gegevens uitsluitend worden aangewend voor de uitoefening van hun opdracht tot toezicht.

Art. 59

Sauf autorisation expresse de l'auteur d'une plainte ou d'une dénonciation relative à un manquement à bord d'un navire battant pavillon belge aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 ou relative à un manquement à bord d'un navire battant pavillon étranger aux prescriptions de la MLC 2006, et pour les deux types de navires, un manquement aux droits des marins, à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, les fonctionnaires désignés et les organismes agréés ne peuvent révéler en aucun cas, même devant les tribunaux, le nom de l'auteur de cette plainte ou de cette dénonciation.

Il leur est également interdit de révéler à l'armateur ou représentant ou au capitaine qu'il a été procédé à une enquête à la suite d'une plainte ou d'une dénonciation.

TITRE 4

Mesures pouvant être prescrites en cas de constat de manquement

CHAPITRE 1^{ER}**A l'égard des navires battant pavillon belge**

Art. 60

Sans préjudice du pouvoir de dresser procès-verbal en cas de constatation d'infraction aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006, à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, le fonctionnaire désigné est autorisé à exiger qu'il soit remédié à tout manquement et à interdire à un navire de quitter le port où il se trouve au moment de l'inspection jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises lorsqu'il a des raisons de croire que les manquements constituent une infraction grave aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006, ou représentent un grave danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des marins.

Lorsqu'il a des raisons de croire que les manquements qu'il constate constituent une infraction grave aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 ou représentent un grave danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des marins, l'organisme agréé les porte immédiatement à la connaissance du fonctionnaire désigné.

Art. 59

Behoudens uitdrukkelijke toestemming van de indiener van een klacht of van een aangifte betreffende een overtreding aan boord van een schip dat onder Belgische vlag vaart van de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006, of betreffende een overtreding aan boord van een schip dat onder vreemde vlag vaart van de bepalingen van de MLC 2006, en voor de twee soorten schepen, een overtreding aan de rechten van de zeelieden, aan deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, mogen de aangewezen ambtenaren en de erkende organisaties in geen enkel geval, zelfs niet voor de rechtbanken, de naam van de indiener van deze klacht of deze aangifte bekend maken.

Het is hun eveneens verboden om aan de reder of zijn vertegenwoordiger te onthullen dat ingevolge een klacht of een aangifte een onderzoek werd ingesteld.

TITEL 4

Maatregelen die kunnen worden voorgeschreven in geval van vaststelling van overtreding

HOOFDSTUK 1

Ten aanzien van schepen die onder Belgische vlag varen

Art. 60

Zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheid om proces-verbaal op te stellen bij vaststelling van een inbreuk op de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006, van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, is de aangewezen ambtenaar gemachtigd om te eisen dat elke tekortkoming wordt verholpen en om aan een schip te verbieden de haven te verlaten waar het zich op het ogenblik van de inspectie bevindt totdat de nodige maatregelen werden genomen, wanneer hij redenen heeft om aan te nemen dat de tekortkomingen een ernstige inbreuk vormen op de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006, of een ernstig gevaar vormen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de zeelieden.

Wanneer er redenen zijn om aan te nemen dat de tekortkomingen die zij vaststelt een ernstige inbreuk vormen op de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 of een ernstig gevaar vormen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de zeelieden, stelt de erkende organisatie de aangewezen ambtenaar hiervan onmiddellijk in kennis.

Art. 61

Sans préjudice des voies de recours ouvertes en application d'autres réglementations, l'armateur ou le capitaine qui estime que ses droits sont lésés par la décision prise par le fonctionnaire désigné en application de l'article 60 d'interdire le navire de quitter le port peut introduire un recours contre la décision dans les quinze jours qui suivent la notification de la décision conformément aux dispositions applicables.

Le recours est introduit par une requête adressée au Commissaire de l'État auprès du conseil d'enquête maritime et contenant les moyens invoqués, conformément à l'article 18 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation.

Le recours n'est pas suspensif.

CHAPITRE 2

A l'égard des navires battant pavillon étranger

Art. 62

Sans préjudice de la compétence de dresser procès-verbal en cas de constatation d'infraction aux prescriptions de la MLC 2006, à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, le fonctionnaire désigné qui, à l'occasion d'une inspection détaillée, constate que le navire n'est pas conforme aux prescriptions de la MLC 2006 et que:

a) les conditions de travail et de vie à bord présentent un danger évident pour la sécurité, la santé ou la sûreté des marins; ou

b) la non-conformité constitue une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la MLC 2006, y compris les droits des marins,

prend les mesures nécessaires pour assurer que le navire ne quitte pas le port tant que les non-conformités visées aux points a) et b) n'ont pas été rectifiées, ou tant qu'il n'a pas accepté un plan visant à les rectifier et n'est pas convaincu que ce plan sera mis en œuvre rapidement.

Art. 63

S'il interdit le navire de quitter le port, le fonctionnaire désigné communique sa décision sans

Art. 61

Zonder afbreuk te doen aan de mogelijke rechtsmiddelen overeenkomstig andere reglementeringen, kan de reder of de kapitein, die meent dat zijn rechten werden geschaad door de beslissing, genomen door de aangewezen ambtenaar overeenkomstig artikel 60 om het schip te verbieden de haven te verlaten, beroep aantekenen tegen de beslissing binnen de veertien dagen volgend op de kennisgeving van de beslissing overeenkomstig de toepasselijke bepalingen.

Het beroep wordt ingediend bij verzoekschrift gericht aan de Rijkscommissaris bij de onderzoeksraad voor de scheepvaart en houdende de ingeroepen middelen, overeenkomstig artikel 18 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen.

Het beroep is niet opschortend.

HOOFDSTUK 2

Ten aanzien van schepen die onder vreemde vlag varen

Art. 62

Zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheid om proces-verbaal op te stellen in geval een inbreuk wordt vastgesteld op de bepalingen van de MLC 2006, van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, neemt de aangewezen ambtenaar, die bij een meer gedetailleerde inspectie vaststelt dat het schip niet overeenstemt met de bepalingen van de MLC 2006 en dat:

a) de arbeids- en leefomstandigheden aan boord een duidelijk gevaar vormen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de zeelieden; of

b) de niet-conformiteit een ernstige of herhaalde inbreuk vormt op de bepalingen van de MLC 2006, met inbegrip van de rechten van de zeelieden,

de nodige maatregelen om te waarborgen dat het schip niet uitvaart zolang de gebreken aan conformiteit bedoeld in de punten a) en b) niet werden rechtgezet, of zolang hij geen plan heeft aanvaard om deze recht te zetten en hij niet overtuigd is dat dit plan snel zal worden uitgevoerd.

Art. 63

Indien hij het schip verbiedt uit te varen, deelt de aangewezen ambtenaar zijn beslissing onverwijld mede

délai à l'administration de l'État du pavillon. Il invite un représentant de cet État à être présent, si possible, et demande à l'État concerné une réponse dans un délai qu'il prescrit.

Il informe également sans délai, les organisations d'armateurs et des marins présentes sur le territoire belge.

TITRE 5

Devoir de diligence des fonctionnaires désignés et des organismes agréés

Art. 64

Tous les efforts raisonnables sont déployés afin d'éviter que les contrôles, les inspections, les mesures prescrites visant à remédier aux manquements constatés et/ ou les mesures de contrainte, n'entraînent indûment une immobilisation ou un retard du navire.

TITRE 6

Procédures de plainte des marins

CHAPITRE 1^{ER}

Procédure de plainte à bord des navires battant pavillon belge

Art. 65

§ 1^{er}. Les marins ont la faculté de déposer plainte à bord du navire battant pavillon belge où ils travaillent sur toute question constituant à leurs yeux une infraction aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006, y compris les droits des marins.

§ 2. La procédure de plainte est fixée par le Roi.

§ 3. La procédure de plainte doit à tout le moins prévoir:

— la possibilité pour le marin de déposer plainte directement auprès du capitaine et du fonctionnaire désigné;

— le droit pour le plaignant d'être accompagné ou représenté pendant la procédure de plainte à bord;

aan de administratie van de Vlaggenstaat. Hij nodigt een vertegenwoordiger van deze Staat uit om, indien mogelijk, aanwezig te zijn en vraagt aan de betrokken Staat een antwoord binnen een termijn die hij voorschrijft.

Hij informeert eveneens onverwijld de organisaties van reders en van de zeelieden die op het Belgisch grondgebied aanwezig zijn.

TITEL 5

Verplichting tot zorgvuldigheid van de aangewezen ambtenaren en van de erkende organisaties

Art. 64

Alle redelijke inspanningen worden gedaan om te voorkomen dat de controles, de inspecties, de voorgeschreven maatregelen om de vastgestelde tekortkomingen te verhelpen en/of de dwangmaatregelen, ten onrechte een aanhouding of een vertraging van het schip zouden veroorzaken.

TITEL 6

Klachtenprocedures van de zeelieden

HOOFDSTUK 1

Klachtenprocedure aan boord van schepen die onder Belgische vlag varen

Art. 65

§ 1. De zeelieden hebben de mogelijkheid om aan boord van het schip dat onder Belgische vlag vaart en waarop zij werken, klacht in te dienen over elk probleem dat in hun ogen een inbreuk vormt op de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006, met inbegrip van de rechten van de zeelieden.

§ 2. De klachtenprocedure wordt vastgelegd door de Koning.

§ 3. De klachtenprocedure moet minstens voorzien in:

— de mogelijkheid voor de zeeman om rechtstreeks bij de kapitein en de aangewezen ambtenaar klacht in te dienen;

— het recht voor de klager om tijdens de klachtenprocedure aan boord bijgestaan of vertegenwoordigd te worden;

— la désignation d'une ou de plusieurs personnes pouvant, à titre confidentiel, conseiller les marins sur les procédures auxquelles ils peuvent avoir recours et assister le plaignant à tout entretien ou audience se rapportant au motif du litige.

Art. 66

§ 1^{er}. Un document rédigé en anglais et dans la langue de travail du navire décrivant la procédure de plainte à bord applicable doit être remis à tous les marins. Ce document doit mentionner les coordonnées de la Direction générale Transport maritime et d'une personne se trouvant à bord du navire pouvant, à titre confidentiel, conseiller les marins de manière impartiale quant à leur plainte et les aider de toute autre manière à mettre en œuvre la procédure de plainte qui leur est ouverte tandis qu'ils sont à bord.

§ 2. Le document décrivant la procédure de plainte est accompagné d'au minimum un modèle de formulaire de plainte, qui est défini par le Roi.

§ 3. Lorsque le marin dépose plainte auprès du capitaine ou d'une autre personne désignée dans la procédure de plainte, il utilise de préférence le formulaire de plainte visé au § 2, qu'il complète, date, signe et remet contre accusé de réception.

Art. 67

§ 1^{er}. Lorsqu'une plainte est introduite par un marin en raison d'une infraction aux dispositions nationales donnant effet à la MLC 2006, y compris les droits des marins, aucune mesure préjudiciable ne peut être prise à l'encontre de cette personne, sauf pour des motifs qui sont étrangers à cette plainte.

§ 2. Au sens du présent article, une mesure préjudiciable s'entend notamment de la rupture de la relation de travail, de la modification unilatérale des conditions de travail ou tout autre acte malveillant, quel qu'en soit l'auteur, à l'encontre du marin qui a déposé plainte.

§ 3. Au sens du présent article, il y a lieu d'entendre par plainte:

— une plainte motivée introduite par le marin à bord du navire, conformément aux procédures en vigueur;

— de la aanwijzing van één of meer personen die de zeelieden vertrouwelijk kunnen adviseren betreffende de procedures die zij kunnen instellen, en de klager bij elk onderhoud of hoorzitting met betrekking tot de reden van het geschil kunnen bijstaan.

Art. 66

§ 1. Aan alle zeelieden moet een document worden overhandigd, opgesteld in het Engels en in de werktal van het schip waarin de toepasselijke klachtenprocedure aan boord wordt beschreven. Dit document moet de gegevens vermelden van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer en van een persoon die aan boord is en vertrouwelijk de zeelieden op een onpartijdige manier aangaande hun klacht kan adviseren en hen op elke andere manier kan helpen om de klachtenprocedure toe te passen, die zij kunnen instellen terwijl zij aan boord zijn.

§ 2. Het document waarin de klachtenprocedure is beschreven is vergezeld met tenminste één model van klachtenformulier, dat door de Koning bepaald is.

§ 3. Indien de zeeman klacht neerlegt bij de kapitein of een andere persoon aangeduid in het document waarin de klachtenprocedure beschreven is, gebruikt hij bij voorkeur het klachtenformulier bedoeld in § 2, dat hij vervolledigt, dateert, ondertekent en tegen ontvangstbewijs overhandigt.

Art. 67

§ 1. Wanneer door een zeeman een klacht wordt ingediend wegens een inbreuk op de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006, met inbegrip van de rechten van de zeelieden, kan geen enkele nadelige maatregel ten aanzien van deze persoon worden genomen, behalve om redenen die vreemd zijn aan die klacht.

§ 2. In de zin van dit artikel wordt onder nadelige maatregel ondermeer verstaan de verbreking van de arbeidsrelatie, de eenzijdige wijziging van de arbeidsvoorwaarden of elke andere kwaadwillige handeling, ongeacht de dader ervan, ten aanzien van de zeeman die klacht heeft ingediend.

§ 3. In de zin van dit artikel dient onder klacht verstaan te worden:

— een gemotiveerde klacht, ingediend door de zeeman aan boord van het schip, overeenkomstig de vigerende procedures;

— une plainte motivée introduite auprès du fonctionnaire désigné;

— une action en justice introduite par la personne concernée;

§ 4. Lorsqu'une mesure préjudiciable est adoptée à l'encontre du plaignant dans un délai de douze mois suivant l'introduction de la plainte, il appartient à celui ou celle contre qui la plainte est dirigée de prouver que la mesure préjudiciable a été adoptée pour des motifs qui sont étrangers à cette plainte.

Lorsqu'une action en justice a été introduite par le plaignant, le délai visé à l'alinéa 1^{er}, est prolongé jusqu'à échéance d'un délai de trois mois suivant le jour où la décision intervenue est passée en force de chose jugée.

§ 5. Lorsqu'en contravention au § 1^{er} une mesure préjudiciable est adoptée à l'encontre du plaignant, ce dernier peut demander sa réintégration à bord du navire, dans son précédent service ou de lui laisser exercer sa fonction aux conditions fixées antérieurement.

La demande est introduite auprès de l'armateur par une lettre recommandée ou remise contre accusé de réception dans les trente jours qui suivent la date de la notification du préavis, de la rupture sans préavis ou de la modification unilatérale des conditions de travail. L'armateur doit prendre position sur cette demande dans le délai de trente jours suivant sa notification.

En cas de réintégration à bord du navire, dans le précédent service ou la fonction exercée aux conditions fixées antérieurement, l'armateur est tenu de payer la rémunération perdue du fait du licenciement ou de la modification des conditions de travail et de verser les cotisations des employeurs et des travailleurs afférentes à cette rémunération.

Le présent paragraphe ne s'applique pas lorsque la mesure préjudiciable intervient après la cessation de la relation de travail.

CHAPITRE 2

Procédure de traitement à terre des plaintes concernant les navires battant pavillon étranger

Art. 68

Tout marin se trouvant à bord d'un navire faisant escale dans un port belge peut déposer une plainte

— een gemotiveerde klacht ingediend bij de aangewezen ambtenaar;

— een rechtsvordering ingediend door de betrokken persoon;

§ 4. Wanneer ten aanzien van de klager een nadelige maatregel werd genomen binnen een termijn van twaalf maanden volgend op het indienen van de klacht, dient hij of zij tegen wie de klacht is gericht te bewijzen dat de nadelige maatregel werd genomen om redenen, die vreemd zijn aan die klacht.

Wanneer door de klager een rechtsvordering werd ingesteld, wordt de termijn, bedoeld in de eerste alinea, verlengd tot het verstrijken van een termijn van drie maanden volgend op de dag waarop de tussengekomen beslissing in kracht van gewijsde is getreden.

§ 5. Wanneer in strijd met § 1 een nadelige maatregel werd genomen ten aanzien van de klager, kan deze laatste zijn reïntegratie vragen aan boord van het schip in zijn vorige dienst of vragen hem zijn functie te laten uitoefenen volgens de vroeger vastgelegde voorwaarden.

De vraag wordt bij de reder ingediend door een aangetekende brief of afgegeven tegen ontvangstmelding binnen de dertig dagen, volgend op de datum van de betekening van de opzeg, van de verbreking zonder opzeg of van de eenzijdige wijziging van de arbeidsvoorwaarden. Binnen een termijn van dertig dagen volgend op zijn betekening moet de reder een standpunt bepalen over deze vraag.

Ingeval van reïntegratie aan boord van het schip in de vorige dienst of de functie uitgeoefend volgens de vroeger vastgelegde voorwaarden, dient de reder het loon te betalen, dat verloren is ingevolge het ontslag of de wijziging van de arbeidsvoorwaarden en de bijdragen van de werkgevers en werknemers, samenhangend met dit loon, te storten.

Deze paragraaf is niet van toepassing wanneer de nadelige maatregel tussenkomt na de beëindiging van de arbeidsrelatie.

HOOFDSTUK 2

Behandelingsprocedure aan wal van de klachten betreffende schepen die onder vreemde vlag varen

Art. 68

Elke zeeman die zich aan boord van een schip bevindt dat een Belgische haven aandoet kan bij de aangewezen

auprès du fonctionnaire désigné du chef de manquement aux prescriptions de la MLC 2006, y compris les droits des marins.

Art. 69

§ 1^{er}. Le fonctionnaire désigné, saisi d'une plainte, vérifie dans un premier temps si la plainte porte sur les conditions de travail et de vie à bord du navire.

§ 2. Lorsqu'il le juge nécessaire et tenant compte de la nature de la plainte, le fonctionnaire désigné vérifie, dans le cadre d'une enquête initiale, si la procédure de plainte à bord a été envisagée et s'il y a lieu d'entreprendre une inspection détaillée conformément à la procédure décrite aux articles 42, 43, 44, 62 et 63.

§ 3. Lorsqu'il le juge nécessaire, le fonctionnaire désigné encourage de régler la plainte à bord du navire.

Art. 70

Lorsque, au cours de l'enquête initiale ou de l'inspection à bord menée suite au dépôt d'une plainte, aucune non-conformité visée à l'article 62 n'est constatée et que la plainte n'a pas été réglée à bord du navire, le fonctionnaire désigné en avise sans délai l'État du pavillon du navire concerné en cherchant à obtenir, dans un délai qu'il prescrit, des conseils et un plan de mesures correctives

TITRE 7

Les infractions et leur sanction pénale

CHAPITRE 1^{ER}

A charge des navires battant pavillon belge

Art. 71

Est puni d'une amende de 50 à 500 euros l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le capitaine ou son représentant qui ne tient pas à bord du navire à disposition dans un endroit facilement et directement accessible par les marins, les fonctionnaires désignés et les organismes agréés un exemplaire de la MLC 2006.

ambtenaar een klacht indienen wegens een overtreding van de bepalingen van de MLC 2006, met inbegrip van de rechten van de zeelieden.

Art. 69

§ 1. De aangewezen ambtenaar, bij wie een klacht wordt ingediend, gaat in eerste instantie na of de klacht betrekking heeft op de arbeids- en leefomstandigheden aan boord van het schip.

§ 2. Indien hij het nodig acht en rekening houdend met de aard van de klacht, gaat de aangewezen ambtenaar, in het kader van een initieel onderzoek, na of de klachtenprocedure aan boord werd overwogen en of een meer gedetailleerde inspectie moet uitgevoerd worden overeenkomstig de procedure omschreven in de artikelen 42, 43, 44, 62 en 63.

§ 3. Indien hij het nodig acht, spoort de aangewezen ambtenaar aan om de klacht aan boord van het schip te regelen.

Art. 70

Wanneer in de loop van het initieel onderzoek of van de inspectie aan boord, uitgevoerd ingevolge het indienen van een klacht, geen enkele niet-conformiteit bedoeld in artikel 62 wordt vastgesteld en de klacht niet aan boord van het schip werd geregeld, verwittigt de aangewezen ambtenaar onverwijld de vlaggenstaat van het betrokken schip en tracht hij, binnen een termijn die hij voorschrijft, advies en een plan met corrigerende maatregelen te bekomen.

TITEL 7

De overtredingen en hun strafsancie

HOOFDSTUK 1

Ten laste van schepen die onder Belgische vlag varen

Art. 71

Wordt gestraft met een geldboete van 50 tot 500 euro de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de kapitein of zijn vertegenwoordiger die aan boord van het schip geen exemplaar van de MLC 2006 op een gemakkelijke en rechtstreeks toegankelijke plaats ter beschikking houdt voor de zeelieden, de aangewezen ambtenaren en de erkende organisaties.

Art. 72

Est puni d'une amende de 100 à 1 000 euros l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le capitaine ou son représentant qui:

1° ne conserve pas à bord du navire, soumis à l'obligation de certification, ou ne tient pas à jour le certificat de travail maritime (provisoire) et/ou la déclaration de conformité du travail maritime;

2° ne communique pas une copie du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime aux marins, fonctionnaires désignés, représentants des marins et des armateurs qui en font la demande;

3° n'a pas affiché une copie du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime bien en vue dans un endroit accessible aux marins;

4° ne tient pas à bord du navire le document visé à l'article 38;

5° n'a pas affiché une copie du rapport d'inspection sur le tableau d'affichage conformément à l'obligation visée à l'article 51, alinéa 2.

Art. 73

Est puni et d'une amende de 600 à 6 000 euros, l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le capitaine ou son représentant qui:

1° ne respecte pas la procédure permettant aux marins de porter plainte à bord du navire sur toute question constituant selon eux une infraction aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006, y compris les droits des marins;

2° ne remet pas à tous les marins à bord du navire le document visé à l'article 66 ou remet un document incomplet ou rédigé dans une autre langue que celles imposées par l'article 66.

Art. 72

Wordt gestraft met een geldboete van 100 tot 1 000 euro de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de kapitein of zijn vertegenwoordiger die:

1° aan boord van het schip, onderworpen aan de verplichting inzake certificatie, het (voorlopig) maritiem arbeidscertificaat en/of de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid niet bewaart of bijhoudt;

2° geen kopie van het maritiem arbeidscertificaat en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid meedeelt aan de zeelieden, de aangewezen ambtenaren, de vertegenwoordigers van de zeelieden en de reders, die hierom verzoeken;

3° geen kopie van het maritiem arbeidscertificaat en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid goed zichtbaar heeft aangeplakt op een plaats die toegankelijk is voor de zeelieden;

4° het document bedoeld in artikel 38 niet aan boord van het schip bijhoudt;

5° geen kopie van het inspectieverslag op het aanplakbord heeft aangeplakt overeenkomstig de verplichting bedoeld in artikel 51, alinea 2.

Art. 73

Wordt gestraft met een geldboete van 600 tot 6 000 euro, de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de kapitein of zijn vertegenwoordiger die:

1° de procedure niet naleeft, die aan de zeelieden de mogelijkheid biedt om klacht in te dienen aan boord van het schip aangaande elk probleem dat volgens hen een inbreuk vormt op de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006, met inbegrip van de zeelieden;

2° aan de zeelieden aan boord van het schip niet het document overhandigt bedoeld in artikel 66 of een onvolledig document overhandigt of een document opgesteld in een andere taal dan deze opgelegd door artikel 66.

CHAPITRE 2

A charge des navires battant pavillon étranger

Art.74

Est puni d'une amende de 600 à 6000 euros, l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le capitaine ou son représentant qui fait obstacle, de quelque façon que ce soit, au droit des marins se trouvant à bord d'un navire battant pavillon étranger et faisant escale dans un port situé sur le territoire belge de porter plainte à terre ou de faire état auprès du fonctionnaire désigné d'un manquement à la MLC 2006, y compris les droits des marins.

CHAPITRE 3

A charge des navires quel que soit l'État de leur pavillon

Art. 75

Est puni d'une amende de 600 à 6 000 euros, l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le capitaine ou son représentant qui fait naviguer un navire au mépris de l'interdiction de quitter le port décidée par le fonctionnaire désigné en vertu de la présente loi.

Art. 76

Sans préjudice des articles 269 à 274 du Code pénal et des articles 22 et 28 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, est puni d'une amende de 600 à 6 000 euros, toute personne qui met obstacle à la surveillance organisée en vertu de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

CHAPITRE 4

Règles applicables aux sanctions pénales

Art. 77

Les peines prévues à la présente loi, à l'égard du capitaine, peuvent être réduites à un quart de celles auxquelles l'armateur peut être condamné, s'il est prouvé que le capitaine a reçu l'ordre écrit ou verbal de cet armateur d'agir en infraction à la présente loi ou ses arrêtés d'exécution.

HOOFDSTUK 2

Ten laste van schepen die onder vreemde vlag varen

Art. 74

. Wordt gestraft met een geldboete van 600 tot 6000 euro, de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de kapitein of zijn vertegenwoordiger die op om het even welke wijze het recht verhindert van de zeelieden, die zich aan boord van een schip bevinden dat onder vreemde vlag vaart en dat een haven gelegen op het Belgisch grondgebied aandoet, om aan wal klacht in te dienen of bij de aangewezen ambtenaar een overtreding van de MLC 2006, met inbegrip van de rechten van de zeelieden, te melden.

HOOFDSTUK 3

Ten laste van schepen ongeacht de Staat van hun vlag

Art. 75

Wordt gestraft met een geldboete van 600 tot 6 000 euro, de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de kapitein of zijn vertegenwoordiger die een schip laat varen niettegenstaande het verbod om de haven te verlaten zoals beslist door de aangewezen ambtenaar krachtens deze wet.

Art. 76

Zonder afbreuk te doen aan de artikelen 269 tot 274 van het Strafwetboek en van de artikelen 22 en 28 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de schepen, wordt gestraft met een geldboete van 600 tot 6 000, elke persoon die het toezicht, georganiseerd krachtens deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, verhindert.

HOOFDSTUK 4

Regels van toepassing op de strafsancities

Art. 77

De straffen bepaald bij deze wet ten aanzien van de kapitein kunnen worden verminderd tot een vierde van deze waartoe de reder kan worden veroordeeld, indien bewezen is dat de kapitein het schriftelijk of mondeling bevel van die reder heeft ontvangen om in strijd met deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan te handelen.

Art. 78

En cas de récidive dans l'année qui suit une condamnation pour une infraction aux dispositions de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution, la peine peut être portée au double du maximum.

Le chapitre V du Livre 1^{er}, du Code pénal n'est pas applicable aux infractions reprises au présent Titre.

Art. 79

Le chapitre VII du Livre 1^{er} du Code pénal est applicable aux infractions reprises au présent Titre.

Art. 80

S'il existe des circonstances atténuantes, l'amende peut être réduite en dessous du montant minimum porté par la loi, sans qu'elle puisse toutefois être inférieure à 40 pour cent du montant minimum prescrit.

TITRE 8

Rétributions et frais de voyage

Art. 81

Le Roi détermine les rétributions qui peuvent être perçues du chef de la visite d'un navire, ainsi que de toute intervention faite par le fonctionnaire désigné dans le cadre des fonctions qui lui sont imposées par la loi ou les arrêtés d'exécution de cette loi. Celles-ci sont à charge de l'armateur.

Art. 82

Quand une inspection hors de Belgique se révèle nécessaire, les frais de voyage et de séjour des fonctionnaires désignés qui y procèdent sont à charge de l'armateur.

TITRE 9

Dispositions modificatives

Art. 83

§ 1^{er}. Dans l'article 11, § 1^{er}, alinéa 2 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires les mots "au travail maritime," sont insérés entre les mots "Il veille au

Art. 78

Bij herhaling binnen het jaar volgend op een veroordeling voor een inbreuk op de bepalingen van deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan, kan de straf op het dubbele van het maximum worden gebracht.

Hoofdstuk V van Boek 1 van het Strafwetboek is niet van toepassing op de inbreuken opgenomen in deze Titel.

Art. 79

Hoofdstuk VII van Boek 1 van het Strafwetboek is van toepassing op de inbreuken opgenomen in deze Titel.

Art. 80

Indien er verzachtende omstandigheden zijn, kan de geldboete worden verminderd tot beneden het minimumbedrag vermeld door de wet, zonder dat zij evenwel lager mag zijn dan 40 procent van het voorgeschreven minimumbedrag.

TITEL 8

Vergoedingen en reiskosten

Art. 81

De Koning bepaalt de vergoedingen die kunnen worden geïnd uit hoofde van het bezoek van een schip, alsmede van elke tussenkomst, uitgevoerd door de aangewezen ambtenaar in het kader van de functies die hem door deze wet of uitvoeringsbesluiten ervan zijn opgelegd. Deze komen ten laste van de reder.

Art. 82

Indien een inspectie buiten België noodzakelijk blijkt te zijn, komen de reis- en verblijfkosten van de aangewezen ambtenaren die deze uitvoeren, ten laste van de reder.

TITEL 9

Wijzigende bepalingen

Art. 83

§ 1. In artikel 11, § 1, lid 2 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, worden de woorden "de maritieme arbeid," ingevoegd tussen de woorden "Hij

respect des conventions internationales relatives” et les mots “à la sauvegarde de la vie humaine”.

§ 2. Dans l'article 29 de la même loi, les mots “ou à la Convention du Travail Maritime 2006” sont insérés entre les mots “la convention concernant les lignes de charge” et les mots “la loi du pays”

Art. 84

Dans la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail, il est inséré un article 28/1 rédigé comme suit:

“§ 1. Le Roi peut fixer, après consultation de la commission paritaire concernée, les catégories de personnes qui ne sont pas des marins, en tenant compte des critères suivants:

- a) la durée du séjour à bord des personnes concernées;
- b) la fréquence des périodes de travail accomplies à bord;
- c) le lieu de travail principal;
- d) la raison d'être du travail à bord;
- e) la protection normalement accordée à ces personnes en ce qui concerne les conditions de travail et en matière sociale; il faut veiller à ce qu'elle soit comparable à celle dont elles jouissent au titre de la Convention de travail maritime 2006.

§ 2. En cas de doute relatif à l'appartenance d'une catégorie de personnes aux marins, la question est tranchée par la Direction Générale Transport maritime après consultation de la commission paritaire concernée. Les critères visés au § 1^{er} sont pris en considération à l'occasion de l'examen de la question.

§ 3. Tout arrêté pris en exécution du § 1^{er} est communiqué au Directeur général du Bureau international du travail.”

Art. 85

§ 1^{er}. Dans l'article 34, § 2, de la même loi les modifications suivantes sont apportées:

ziet toe dat de door België afgesloten internationale verdragen betreffende” en de woorden “de beveiliging van mensenlevens”.

§ 2. In artikel 29 van dezelfde wet zijn de woorden “of bij het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006” ingevoegd tussen de woorden “bij het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen” en de woorden “de wet van het land”.

Art. 84

In de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen wordt een artikel 28/1 ingevoegd, dat als volgt luidt:

“§ 1. De Koning kan, na raadpleging van het betrokken paritaire comité, de categorieën van personen bepalen, die geen zeelieden zijn, rekening houdende met de volgende criteria:

- a) de duur van het verblijf aan boord van de betrokken personen;
- b) de frequentie van de arbeidsperiodes uitgevoerd aan boord;
- c) de voornaamste arbeidsplaats;
- d) de reden van de aanwezigheid aan boord;
- e) de bescherming, die normaal aan die personen inzake arbeidsomstandigheden en sociale zaken wordt verleend; men moet erop toezien dat deze vergelijkbaar is met die waarvan zij in de zin van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 genieten.

§ 2. Indien twijfel bestaat of een categorie van personen tot de zeelieden behoort, wordt over het probleem beslist door het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer na raadpleging van het betrokken paritair comité. De criteria bedoeld in § 1 worden bij het onderzoek van het probleem in overweging genomen.

§ 3. Elk besluit genomen in uitvoering van § 1 wordt aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau meegedeeld.”

Art. 85

§ 1. In artikel 34, § 2, van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) au 3°, les mots “, date de naissance ou âge, lieu de naissance “sont insérés entre le mot “prénoms” et les mots “et domicile”;

b) est inséré le 7°/1, rédigé comme suit:

“7°/1 le congé payé annuel ou la formule utilisée pour le calculer; “;

c) le 8° est complété par les mots: “et les conditions de sa cessation, notamment la date d’expiration; “;

§ 2. Ce même article est complété par les 9° et 10°, rédigés comme suit:

“9° les prestations en matière de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l’armateur;

10° la référence aux conventions collectives de travail qui font partie du contrat d’engagement maritime. “

Art. 86

L’article 34 de la même loi est complété par un paragraphe 3 rédigé comme suit:

“§ 3. Le marin doit avoir la possibilité d’examiner le contrat d’engagement maritime et demander conseil à ce sujet avant de la signer, et disposer de toutes autres facilités qui sont nécessaires pour garantir qu’il contracte librement, en ayant une compréhension suffisante de ses droits et de ses obligations.”

Art. 87

Dans le titre VI, chapitre II, de la même loi, il est inséré une section 3 intitulée “Accès aux informations”.

Art. 88

Dans la section 3 insérée par l’article 87, il est inséré un article 43/1 rédigé comme suit:

“Art. 43/1. Les mesures nécessaires sont prises pour assurer que des informations précises relatives aux conditions d’emploi puissent être aisément obtenues à bord par les marins, y compris le capitaine du navire, et pour que ces informations, y compris la copie du contrat

a) in de bepaling onder 3° worden de woorden “, geboorte datum of leeftijd, geboorteplaats” ingevoegd tussen het woord “voornamen” en de woorden “en woonplaats”;

b) wordt de bepaling onder 7°/1 ingevoegd, luidende:

“7°/1 het jaarlijks betaald verlof of de formule ter berekening ervan;”;

c) de bepaling onder 8° wordt aangevuld met de woorden: “en de voorwaarden voor de beëindiging ervan, namelijk de einddatum;”;

§ 2. Ditzelfde artikel wordt aangevuld met de bepalingen onder 9° en 10°, luidende:

“9° de door de reder aan de zeeman te verstekken prestaties inzake gezondheidsbescherming en sociale zekerheid;

10° de verwijzing naar de collectieve arbeidsovereenkomsten die deel uitmaken van het arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst.”

Art. 86

Artikel 34 van dezelfde wet wordt aangevuld met een paragraaf 3, luidende:

“§ 3. De zeeman moet de gelegenheid hebben de overeenkomst wegens scheepsdienst te bestuderen en hieromtrent advies in te winnen alvorens tot ondertekening over te gaan, en toegang krijgen tot alle andere middelen die noodzakelijk zijn om te verzekeren dat hij zich vrijwillig verbond met voldoende begrip van zijn rechten en zijn verplichtingen.”

Art. 87

In titel VI, hoofdstuk II, van dezelfde wet, wordt een afdeling 3 ingevoegd, luidende “Toegang tot informatie”.

Art. 88

In afdeling 3, ingevoegd bij artikel 87, wordt een artikel 43/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 43/1. De nodige maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat duidelijke informatie omtrent hun arbeidsvoorwaarden op eenvoudige wijze aan boord kan verkregen worden door de zeelieden, met inbegrip van de kapitein van het schip, en dat deze informatie, met

d'engagement maritime, soient aussi accessibles pour vérification aux fonctionnaires habilités à cet effet, y compris ceux de l'autorité des ports où le navire fait escale."

Art. 89

Dans la même section 3, il est inséré un article 43/2 rédigé comme suit:

"Art. 43/2. Lorsque le contrat d'engagement maritime est partiellement constitué par une ou plusieurs conventions collectives de travail, une copie de ces conventions doit être tenue à disposition à bord.

Lorsque le contrat d'engagement maritime et/ou les conventions collectives de travail applicables ne sont pas rédigés en anglais, les documents suivants sont tenus à disposition, en anglais:

a) Un exemplaire d'un contrat d'engagement maritime type;

b) Les parties des conventions collectives de travail dont l'application est sujette à inspection par l'État du port en vertu de la Convention du travail maritime 2006 adoptée le 23 février 2006 par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail et de la loi du.....d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime.

Il n'y a pas lieu à tenir une copie en anglais à disposition sur les paquebots exclusivement destinés à naviguer en mer intérieure à bord desquels la langue de travail est le néerlandais ou le français."

inbegrip van een afschrift van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, eveneens toegankelijk is voor de toetsing voor de daartoe aangewezen ambtenaren, met inbegrip deze van de autoriteiten van de havens aangedaan door het schip."

Art. 89

In dezelfde afdeling 3 wordt een artikel 43/2 ingevoegd luidende:

"Art. 43/2. Wanneer de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst gedeeltelijk samengesteld is uit één of meerdere collectieve arbeidsovereenkomsten, moet een afschrift van deze overeenkomsten aan boord ter beschikking gehouden worden.

Wanneer de arbeidsovereenkomst en/of de toepasselijke collectieve arbeidsovereenkomsten niet in het Engels opgesteld zijn, worden de volgende documenten in het Engels ter beschikking gehouden:

a) een exemplaar van een standaardarbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst;

b) de delen van de collectieve arbeidsovereenkomsten waarvan de toepassing onderworpen is aan inspectie door de havenstaat krachtens het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 goedgekeurd door de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie op 23 februari 2006 en de wet van.....tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006.

Er dient geen kopie in het Engels ter beschikking worden gehouden op passagiersschepen die bestemd zijn om uitsluitend te worden gebruikt voor binnenlandse zeereizen aan boord waarvan de werktal het Nederlands of het Frans is".

TITRE 10*Entrée en vigueur***Art. 90**

La présente loi entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur en Belgique de la Convention du travail maritime 2006.

Donné à Bruxelles, le 18 février 2014

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre de la Mer du Nord,

Johan VANDE LANOTTE

La ministre de la Justice,

Annemie TURTELBOOM

La ministre des Affaires sociales,

Laurette ONKELINX

La ministre de l'Emploi,

Monica DE CONINCK

TITEL 10*Inwerkingtreding***Art. 90**

Deze wet treedt in werking op de datum van de inwerkingtreding in België van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006.

Gegeven te Brussel, 18 februari 2014

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Noordzee,

Johan VANDE LANOTTE

De minister van Justitie,

Annemie TURTELBOOM

De minister van Sociale Zaken,

Laurette ONKELINX

De minister van Werk,

Monica DE CONINCK