

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

23 december 2016

WETSONTWERP

**tot wijziging van de wet van
3 juni 2007 betreffende diverse
arbeidsbepalingen en de wet van
13 juni 2014 tot uitvoering en controle van
de toepassing van het Verdrag betreffende
maritieme arbeid 2006**

Blz.

INHOUD

Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	15
Impactanalyse	25
Advies van de Raad van State	35
Wetsontwerp	38
Concordantietabel	52

**DE SPOEDBEHANDELING WORDT DOOR DE REGERING GEVRAAGD
OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 51 VAN HET REGLEMENT.**

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

23 décembre 2016

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du 3 juin 2007 portant des
dispositions diverses relatives au travail et la
loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle
de l'application de la Convention du travail
maritime 2006**

Pages

SOMMAIRE

Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	15
Analyse d'impact	30
Avis du Conseil d'État	35
Projet de loi	38
Table de concordance	52

**LE GOUVERNEMENT DEMANDE L'URGENCE CONFORMÉMENT À
L'ARTICLE 51 DU RÈGLEMENT.**

5510

De regering heeft dit wetsontwerp op 23 december 2016 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 23 décembre 2016.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 23 december 2016 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 23 décembre 2016.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^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 toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^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)

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: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd 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

SAMENVATTING

In april 2014 werden twee amendementen aan het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 (hierna MLC 2006) besproken in het Bijzonder Tripartiete Comité. Het Bijzonder Tripartiete Comité bestaat uit vertegenwoordigers van zowel de overheid, de zeelieden en de reders. Deze amendementen werden vervolgens aangenomen op 14 april 2014. Op 11 juni 2014 werden deze amendementen goedgekeurd door de 103de sessie van de Internationale Arbeidsconferentie te Genève. Er werden twee amendementen aan MLC 2006 aangenomen: het eerste amendement wijzigt norm A2.5 over repatriëring, het tweede amendement wijzigt norm A4.2 betreffende de aansprakelijkheid van de reder.

Het voorliggende wetsontwerp wijzigt de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen en de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006. Het bovenvermelde wetsontwerp heeft als doel de bovenvermelde amendementen om te zetten in Belgische wetgeving.

De amendementen aan MLC 2006 schrijven voor dat elk schip onder Belgische vlag een certificaat moet hebben om te bewijzen dat het voldoet aan de nieuwe bepalingen betreffende repatriëring en aan de nieuwe bepalingen betreffende de aansprakelijkheid van de reder. Het opstellen van deze twee certificaten voor elk schip onder Belgische vlag zal een bijkomende werklast met zich meebrengen. Deze bijkomende werklast kan niet langer worden opgevangen met de huidige middelen waardoor er een budgettaire impact is voor de Belgische staat. Deze budgettaire impact wordt geschat op 0,548 VTE. Op 4 februari 2016 gaf de Inspecteur van Financiën zijn advies, de minister van Begroting heeft op 24 maart 2016 haar akkoord gegeven voor 0,548 VTE extra op voorwaarde dat de kosten gedekt zijn door de inkomsten, in casu de twee nieuwe certificaten van verzekering.

RÉSUMÉ

Deux amendements à la Convention du travail maritime 2006 (ci-après MLC 2006) ont été discutés au sein de la Commission tripartite spéciale en avril 2014. La Commission tripartite spéciale est constituée de représentants non seulement de l'administration, mais aussi des gens de mer et des armateurs. Ces amendements ont par la suite été adoptés le 14 avril 2014. Le 11 juin 2014, ces amendements ont été adoptés par la 103^e session de la Conférence internationale du Travail à Genève. Deux amendements à la MLC 2006 ont été adoptés: le premier amendement modifie la norme A2.5 concernant le rapatriement, tandis que le deuxième amendement modifie la norme A4.2 concernant la responsabilité de l'armateur.

Le présent projet de loi modifie la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail et la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006. Le projet de loi susvisé vise à transposer les amendements susmentionnés dans la législation belge.

Les amendements à la MLC 2006 prescrivent que chaque navire battant pavillon belge doit disposer de certificats pour prouver qu'il satisfait aux nouvelles dispositions relatives au rapatriement, d'une part, et à la responsabilité de l'armateur, d'autre part. L'établissement de ces deux certificats pour chaque navire battant pavillon belge entraînera une charge de travail supplémentaire qui ne peut plus être supportée avec les moyens actuels. Par conséquent, il y a un impact budgétaire pour l'État belge. Cet impact budgétaire est estimé à 0,548 ETP. L'Inspecteur des Finances a donné son avis le 4 février 2016. Le 24 mars 2016, la ministre du Budget a donné son accord pour 0,548 ETP supplémentaire à condition que les coûts soient couverts par les recettes, en l'espèce les deux nouveaux certificats d'assurance.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. Algemene bespreking

Voorliggend wetsontwerp tot wijziging van de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen en de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 heeft als doel de amendementen aan het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006, die werden goedgekeurd op de 103de sessie van de Internationale Arbeidsconferentie te Genève op 11 juni 2014.

Op 11 juni 2014 werden twee amendementen aan het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 (MLC 2006) goedgekeurd. Beide amendementen voorzien een toevoeging van een verplichting tot het stellen van een financiële zekerheid.

Elke reder zal in de toekomst verplicht zijn om een verzekering af te sluiten om de kosten van de repatriëring van een zeevarende te dekken.

Het tweede amendement schrijft voor dat de reder ook voldoende financiële zekerheid moet voorzien in het geval van overlijden of langdurige ongeschiktheid van zeevarenden als gevolg van een arbeidsongeval, beroepsziekte of bedrijfsrisico. De reder kan dit doen door zich te verzekeren (bijvoorbeeld bij zeevarenden die niet gevestigd zijn in een lidstaat van de Europese Unie) of hij kan zich beroepen op het sociale zekerheidsstelsel (via verplichte bijdragen).

2. Het Verdrag betreffende maritieme arbeid, 2006

Het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 werd op 23 februari 2006 goedgekeurd met 314 stemmen vóór, geen enkele stem tegen en 4 onthoudingen tijdens de 94^e (maritieme) zitting van de Internationale Arbeidsconferentie gehouden te Genève.

Het doel van het MLC 2006 is voornamelijk, via de bevordering van behoorlijke levens- en arbeidsomstandigheden voor zeelieden en rechtvaardigere mededingingsvoorwaarden op internationaal niveau, billijke spelregels in de maritieme sector invoeren en handhaven. MLC 2006 is het resultaat van een tripartiete tussen overheden, reders en zeelieden en legt voor de hele maritieme sector internationale minimumnormen vast.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. Discussion générale

Le présent projet de loi modifiant la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail et la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 a pour objectif de transposer les amendements à la Convention du travail maritime 2006, qui ont été adoptés par la 103^e session de la Conférence internationale du Travail à Genève le 11 juin 2014.

Le 11 juin 2014, deux amendements à la Convention du travail maritime 2006 (MLC 2006) ont été adoptés. Les deux amendements prévoient l'adjonction d'une obligation de constitution d'une garantie financière.

Chaque armateur sera à l'avenir obligé de souscrire une assurance en vue de couvrir les frais de rapatriement du marin.

Le second amendement prescrit l'obligation pour l'armateur de prévoir une garantie financière suffisante en cas de décès ou d'invalidité de longue durée des marins résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel. L'armateur peut satisfaire à cette obligation en s'assurant (par exemple pour les marins qui ne résident pas dans un État membre de l'Union européenne) ou en faisant recours au système de sécurité sociale (par le biais de cotisations obligatoires).

2. La Convention du travail maritime, 2006

La Convention du travail maritime 2006 a été adoptée le 23 février 2006 par 314 voix pour, aucune voix contre et 4 abstentions lors de la 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail organisée à Genève.

L'objectif de la MLC 2006 est principalement d'introduire et d'appliquer des règles de jeu équitables dans le secteur maritime grâce à la promotion de conditions de vie et de travail décentes pour les gens de mer et de conditions de concurrence plus loyales au niveau international. La MLC 2006 est le résultat d'une commission tripartite entre autorités, armateurs et gens de mer et définit des normes minimales internationales pour tout le secteur maritime.

MLC 2006 werd ontworpen om de “vierde pijler” te vormen van de internationale maritieme reglementering, ter aanvulling van de fundamentele verdragen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), namelijk het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, zoals gewijzigd (SOLAS), het internationaal Verdrag voor zeevarenden van 1978 inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, zoals gewijzigd (STCW) en het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL 73/78).

MLC 2006 omvat alle normen op mondiaal vlak die gebaseerd zijn op de normen uit 68 verdragen en aanbevelingen betreffende maritieme arbeid die de ILO sedert 1920 heeft aangenomen. Zowat al die instrumenten met betrekking tot maritieme arbeid zijn nu opgenomen in één tekst met een nieuwe structuur die het toepasselijk recht consolideert.

MLC 2006 legt de respectieve verplichtingen vast van de reder, de Vlaggenstaat, de Havenstaat en de Staat die werknemers levert. De tenuitvoerlegging van MLC 2006 vereist van de Vlaggenstaten dat ze een doeltreffend systeem invoeren voor de uitvoering op basis van een mechanisme van certificaten en periodieke inspecties.

MLC 2006 bestaat uit drie aparte delen die onderling met elkaar verbonden zijn: de artikelen, de voorschriften en de code.

De artikelen en de voorschriften omvatten de rechten en fundamentele beginselen, de rechten inzake werkgelegenheid en de sociale rechten van de zeevarenden alsook de essentiële verplichtingen van de leden die het Verdrag bekrachtigen. De Internationale Arbeidsconferentie is er als enige toe gemachtigd deze te wijzigen krachtens artikel 19 van de Grondwet van de Internationale Arbeidsorganisatie (zie artikel XIV van het verdrag).

De code bepaalt de technische voorwaarden van de uitvoering van de regels. In de code maakt men een onderscheid tussen het deel A en het deel B. Het deel A, de “norm” genaamd, komt overeen met het dwingende deel en het deel B, “richtlijnen” genaamd, komt overeen met een niet-dwingend deel. De code die het deel van het Verdrag vormt dat ongetwijfeld periodiek moet worden bijgewerkt, kan worden geamendeerd krachtens bovengenoemd artikel 19 of door de vereenvoudigde en versnelde procedure die is opgenomen in artikel XV van het verdrag. Evenwel, mogen de amendementen waarvan de code het voorwerp zouden uitmaken, niet van die aard zijn dat ze de algemene draagwijdte van de artikelen en de regels beperken.

La MLC 2006 a été conçue pour devenir le “quatrième pilier” de la réglementation internationale du secteur maritime, en complément des conventions fondamentales de l’Organisation maritime internationale (OMI), à savoir la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (SOLAS), la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW), et la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78).

La MLC 2006 comporte toutes les normes, au niveau mondial qui sont basées sur les normes de 68 conventions et recommandations concernant le travail maritime que l’OIT a adoptées depuis 1920. À peu près tous ces instruments en rapport avec le travail maritime sont désormais repris dans un seul texte, avec une nouvelle structure, qui consolide le droit applicable.

La MLC 2006 fixe les obligations respectives des armateurs, de l’État du pavillon, de l’État du port et de l’État qui fournit des travailleurs. La mise en application de la MLC 2006 exige des États du pavillon qu’ils introduisent un système efficace d’exécution sur la base d’un mécanisme de certificats et d’inspections périodiques.

La MLC 2006 se compose de trois parties distinctes mais reliées entre elles: les articles, les règles et le code.

Les articles et les règles énoncent les droits et principes fondamentaux, les droits en matière d’emploi et les droits sociaux des gens de mer ainsi que les obligations essentielles des membres qui ratifient la Convention. Seule la Conférence internationale du Travail est habilitée à les modifier en vertu de l’article 19 de la Constitution de l’Organisation internationale du Travail (voir article XIV de la convention).

Le code précise les modalités techniques de la mise en œuvre des règles. Dans le code, on distingue la partie A et la partie B. La partie A, appelée “norme”, correspond à la partie contraignante et la partie B, appelée “principe directeur” à une partie non contraignante. Le code qui constitue la partie de la Convention qu’il faudra sans doute actualiser périodiquement peut être amendé en vertu de l’article 19 précité ou par la procédure simplifiée et accélérée indiquée à l’article XV de la Convention. Toutefois, les amendements dont il pourrait faire l’objet ne doivent pas être de nature à restreindre la portée générale des articles et des règles.

De bepalingen van de voorschriften en van de code leggen de minimumvoorschriften vast inzake de werkomstandigheden aan boord van de schepen die worden ondergebracht in vijf verschillende titels:

1. Titel 1: Vereiste minimumvoorwaarden voor het werk van zeelieden aan boord van een schip. Deze titel omvat de minimumleeftijd, het medisch getuigschrift, de opleiding, de kwalificatie en de aanwerving.

2. Titel 2: Arbeidsvoorwaarden. Deze titel bepaalt de inhoud van de arbeidsovereenkomst, de werkuren, de bescherming van de lonen, het recht op verlof, op repatriëring en schadevergoeding in geval van verlies van het schip, het personeel en de ontwikkeling van de loopbanen en de beroepsvaardigheden en de mogelijkheden inzake werkgelegenheid van de zeevarenden.

3. Titel 3: Huisvesting, ontspanningsvoorzieningen, voeding en catering.

4. Titel 4: Bescherming van de gezondheid, geneeskundige verzorging, welzijn en bescherming inzake sociale zekerheid.

5. Titel 5: Conformiteit en tenuitvoerlegging van de bepalingen. Deze titel bepaalt de verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat, de havenstaat en de staat die arbeidskrachten levert binnen de toepassing van het Verdrag. De bijlagen bij het verdrag betreffende deze titel bevatten modelformulieren die moeten worden gebruikt in het voorziene systeem om de naleving en de toepassing te waarborgen van de bepalingen van het verdrag en illustreren hoe deze formulieren moeten worden ingevuld door de Leden en de reders.

Twee normen uit de code, namelijk norm A2.5 en norm A4.2 worden door de bovenvermelde amendementen aan MLC 2006 gewijzigd.

3. Amendementen van 2014 aan MLC 2006

In april 2014 werden twee amendementen besproken in het Bijzonder Tripartiete Comité (overeenkomstig artikel XIII van de MLC 2006). Het Bijzonder Tripartiete Comité bestaat uit vertegenwoordigers van zowel de overheid, de zeevarenden en de reders. Deze amendementen werden vervolgens aangenomen op 14 april 2014.

Op 11 juni 2014 werden deze amendementen goedgekeurd door de 103^e sessie van de Internationale Arbeidsconferentie te Genève.

Les dispositions des règles et du code fixent des prescriptions minimales en matière de conditions de travail à bord des navires qui sont regroupés sous cinq titres différents:

1. Titre 1: Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire. Ce titre englobe l'âge minimum, le certificat médical, la formation, la qualification, le recrutement et le placement.

2. Titre 2: Conditions d'emploi. Ce titre fixe le contenu du contrat d'engagement maritime, les horaires de travail, la protection de la rémunération, le droit au congé, au rapatriement et aux indemnités en cas de perte du navire, les effectifs et le développement des carrières et des aptitudes professionnelles et les possibilités d'emploi des gens de mer.

3. Titre 3: Logement, loisirs, alimentation et service de table.

4. Titre 4: Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale.

5. Titre 5: Respect et mise en application des dispositions. Ce titre définit les responsabilités de l'État du pavillon, de l'État du port et du fournisseur de main d'œuvre dans l'application de la Convention. Les annexes à la Convention relatives à ce titre contiennent des modèles de formulaires à utiliser dans le système prévu pour assurer le respect et l'application des dispositions de la Convention et illustrent comment ces formulaires doivent être remplis par les Membres et les armateurs.

Deux normes issues du code, en l'occurrence la norme A2.5 et la norme A4.2, sont modifiées par les amendements susmentionnés à la MLC 2006.

3. Amendements de 2014 à la MLC 2006

En avril 2014, deux amendements ont été discutés au sein de la Commission tripartite spéciale (conformément à l'article XIII de la MLC 2006). La Commission tripartite spéciale est constituée de représentants non seulement de l'administration, mais aussi des gens de mer et des armateurs. Ces amendements ont été par la suite adoptés le 14 avril 2014.

Le 11 juin 2014, ces amendements ont été adoptés par la 103^e session de la Conférence internationale du Travail à Genève.

Artikel XV van MLC 2006 voorziet in de vereenvoudigde procedure om de Code van de MLC 2006 te wijzigen. Overeenkomstig paragraaf 6 van dit artikel werden deze amendementen na de goedkeuring door de Internationale Arbeidsconferentie, genotificeerd aan alle lidstaten van de MLC 2006. België, als lidstaat van MLC 2006 sinds 20 augustus 2013 heeft eveneens zulke notificatie gekregen op 18 juli 2014. De amendementen worden geacht te zijn aanvaard tenzij meer dan 40 percent van de lidstaten die MLC 2006 hebben geratificeerd en die minstens 40 percent van het wereldbrutotonnage vertegenwoordigen formeel aangeven dat zij niet akkoord zijn met deze amendementen bij de directeur-generaal van de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) binnen de twee jaar nadat zij de hierboven vermelde notificatie hebben ontvangen. Geen enkele lidstaat heeft tot nu toe zulke verklaring gedaan of aangegeven zulke verklaring in de toekomst te zullen afleggen. De uiterste datum voor zulke verklaring is 16 juli 2016.

Overeenkomstig paragraaf 8 van artikel XV van MLC 2006 treedt een amendement in werking 6 maanden na de periode van twee jaar zoals bepaald in paragraaf 7. De voorliggende amendementen zullen dus op 18 januari 2017 in werking treden. De amendementen moeten bijgevolg vóór die datum omgezet worden in Belgische wetgeving.

Het eerste amendement wijzigt norm A2.5 over repatriëring. Het tweede amendement wijzigt norm A4.2 betreffende de aansprakelijkheid van de reder.

Het eerste amendement in verband met repatriëring voegt aan norm A2.5 enkele paragrafen toe. In deze paragrafen wordt de verplichting voor het hebben van een financiële zekerheid en een documentair bewijs hiervan toegevoegd. Voor elk schip zal dus een certificaat worden uitgereikt door het Directoraat-generaal Scheepvaart (DGS) van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer waarin wordt gecertificeerd dat de reder van het schip aan de nieuwe verplichtingen van MLC 2006 voldoet.

Het tweede amendement splitst de huidige norm A4.2 op in twee delen, waarvan de huidige bepalingen norm A4.2.1 "Aansprakelijkheid van de reder" zullen uitmaken en de nieuwe bepalingen norm A4.2.2 "Behandeling van contractuele eisen". Ook hier wordt de verplichting ingevoerd om over een financiële zekerheid voor de aansprakelijkheid van de reder te beschikken en een bijhorend certificaat waarin dit bevestigd wordt door de bevoegde overheid, in casu het DGMV.

L'article XV de la MLC prévoit une procédure simplifiée pour modifier le code de la MLC 2006. Conformément au paragraphe 6 de cet article, ces amendements ont été notifiés à tous les États membres de la MLC 2006 après l'approbation par la Conférence internationale du Travail. La Belgique, en tant qu'État membre de la MLC 2006 depuis le 20 août 2013, a également reçu une telle notification en date du 18 juillet 2014. Les amendements sont réputés avoir été acceptés sauf si, avant la fin du délai prescrit, plus de 40 pour cent des Membres ayant ratifié la MLC 2006 et représentant 40 pour cent au moins de la jauge brute de la flotte marchande mondiale expriment formellement leur désaccord auprès du Directeur général de l'Organisation internationale du Travail (O.I.T.) dans les deux ans à compter de la réception de la notification susmentionnée. Aucun État membre, jusqu'à présent, n'a fait une telle déclaration, ni indiqué d'avoir l'intention de faire une telle déclaration à l'avenir. La date limite pour une telle déclaration est le 16 juillet 2016.

Conformément au paragraphe 8 de l'article XV de la MLC 2006, un amendement entre en vigueur 6 mois après la période de deux ans telle que définie au paragraphe 7. Les présents amendements entreront donc en vigueur le 18 janvier 2017. Ces amendements doivent par conséquent être transposés en droit belge avant cette date.

Le premier amendement modifie la norme A2.5 concernant le rapatriement. Le deuxième amendement modifie la norme A4.2 concernant la responsabilité des armateurs.

Le premier amendement en rapport avec le rapatriement ajoute quelques paragraphes à la norme A2.5. Ces deux paragraphes ajoutent l'obligation de disposer d'une garantie financière et d'une preuve documentaire de cette garantie. Pour chaque navire, un certificat sera donc délivré par la Direction générale Navigation (DGN) du Service public fédéral Mobilité et Transport, qui attestera que l'armateur du navire satisfait aux nouvelles obligations de la MLC 2006.

Le deuxième amendement subdivise la norme A4.2 actuelle en deux parties, reprenant d'une part les dispositions actuelles sous la norme A4.2.1 "Responsabilité des armateurs" et d'autre part les nouvelles dispositions sous la norme A4.2.2 "Traitement des créances contractuelles". Ici aussi, il s'agit de l'introduction de l'obligation d'une garantie financière dans le cadre de la responsabilité des armateurs et d'un certificat correspondant, où l'autorité compétente, in casu la DGTM, atteste cette garantie.

4. Artikelsgewijze commentaar

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Artikelen 2 tot 6

In deze artikelen worden de woorden “zeeman” en het meervoud ervan, “zeelieden” in de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen vervangen door “zeevarende”, respectievelijk “zeevarenden”. Deze laatste term is in tegenstelling tot zeeman, genderneutraal.

Artikel 7

In dit artikel wordt de naamswijziging van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer naar het Directoraat-generaal Scheepvaart opgenomen in de wet.

Artikel 8

In dit artikel wordt een nieuw hoofdstuk V/1 ingevoegd in de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen met de bepaling die het tweede amendement, namelijk de wijzigingen aan norm A4.2 van MLC 2006 omzet.

Artikel 9

In dit artikel wordt een nieuw artikel 67/1 onder het nieuwe hoofdstuk V/1 ingevoegd.

In paragraaf 1 wordt de verplichting opgelegd aan de reder om een financiële zekerheid te stellen voor schadevergoeding bij een arbeidsongeval, beroepsziekte of bedrijfsrisico zoals bepaald in de nationale wetgeving ter uitvoering van MLC 2006, de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst of collectieve arbeidsovereenkomst (cao). Met de “nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006” worden alle wetgeving bedoeld die werd aangenomen ter omzetting van de MLC 2006 of de wetgeving die reeds was aangenomen voor de inwerkingtreding van MLC 2006 en die overeenkomt met de bepalingen van de MLC 2006.

De amendementen van MLC 2006 vereisen dat een vorm van de financiële zekerheid wordt gekozen. In paragraaf 1 wordt gekozen voor de vorm van een

4. Commentaire article par article

Article 1^{er}

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Articles 2 à 6

Ces articles remplacent le mot “zeeman” et son pluriel “zeelieden” par, respectivement, “zeevarende” et “zeevarenden” dans le texte néerlandais de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail. Ce terme est, contrairement à “zeeman”, plus neutre sur le plan du genre.

Article 7

Dans cet article, le changement de nom du Directeur-général Transport maritime au Directeur-général Navigation est inclus dans la loi.

Article 8

Cet article insère un nouveau chapitre V/1 dans la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail sous lequel figure la disposition transposant le deuxième amendement, en l'occurrence les modifications apportées à la norme A4.2 de la MLC 2006.

Article 9

Cet article insère un nouvel article 67/1 sous le nouveau chapitre V/1.

Le paragraphe 1^{er} impose à l'armateur l'obligation d'assurer une garantie financière en vue d'une indemnisation en cas d'accident de travail, de maladie professionnelle ou de risque professionnel comme prévu par la législation nationale donnant effet à la MLC 2006, par le contrat d'engagement maritime ou par une convention collective du travail (CCT). Par “dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006”, on entend toute législation adoptée en vue de la transposition de la MLC 2006 ou toute législation déjà adoptée avant l'entrée en vigueur de la MLC 2006 et correspondant aux dispositions de la MLC 2006.

Les amendements de la MLC 2006 exigent qu'une forme de garantie financière soit choisie. Le paragraphe 1^{er} préconise une forme d'assurance ou de régime de

verzekering of een sociale zekerheidssysteem in overeenstemming met de Belgische wetgeving.

Deze vorm komt overeen met de gangbare praktijk binnen de Belgische scheepvaart. De zeelieden die niet tot de *Pool* behoren, worden nu reeds beschermd door een verzekering afgesloten door de reder, in overeenstemming met de collectieve arbeidsovereenkomst van 3 augustus 2012, algemeen bindend verklaard bij koninklijk besluit van 23 mei 2013, gesloten in het Paritair Comité voor de koopvaardij, betreffende de arbeidsvoorwaarden voor zeelieden die niet ingeschreven zijn op de poollijst zoals bedoeld in artikel 1*bis*, 1° van de besluitwet van 7 februari 1945, en die tewerkgesteld worden aan boord van koopvaardij schepen die de Belgische vlag voeren.

De zeevarenden die ingeschreven zijn bij de Belgische Pool der Zeelieden, zijn verplicht verzekerd bij de Hulp- en Voorzorgskas voor Zeevarenden (HVKZ). Er moet in het bijzonder financiële zekerheid worden gesteld in het geval van overlijden of langdurige ongeschiktheid van zeevarenden als gevolg van een arbeidsongeval, beroepsziekte of bedrijfsrisico. Al deze omstandigheden zijn in België gedekt door het sociale zekerheidstelsel. De Arbeidsongevallenwet, de Beroepsziektenwet, de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, gecoördineerd op 14 juli 1994 en de Besluitwet van 7 februari 1945 zijn hier allen van toepassing voor zeevarenden die hun woon- of verblijfplaats hebben in een Europese lidstaat of in een verdragsstaat¹.

Zeevarenden die niet hun woon- of verblijfplaats hebben in een Europese lidstaat of in een verdragsstaat werden in artikel 1 van het koninklijk besluit van 15 mei 2003 tot uitvoering van artikel 2 van de besluitwet van 7 februari 1945 betreffende de maatschappelijke veiligheid van de zeelieden ter koopvaardij uitgesloten van het toepassingsgebied van de Besluitwet indien zij “voor de sociale risico’s verzekerd zijn in het land van herkomst, krachtens de wetgeving van dat land, of indien de reder voor hen een verzekeringsovereenkomst heeft aangegaan die voldoet aan de standaarden bedoeld in de conventies nummer 55 en 56 van de Internationale Arbeidsorganisatie”. Dit koninklijk besluit moet samen worden gelezen met het huidig wetsontwerp. Een verzekering voor de sociale risico’s in het land van herkomst moet eveneens voldoen aan de vereisten zoals voorgeschreven in MLC 2006. Een verzekering voor de sociale risico’s in een land van herkomst dat geen lid is van MLC

¹ https://www.socialsecurity.be/CMS/nl/leaving_belgium/content/leaving_belgium/themas/spfssfodsz/FODSZ_Convention.xml.

sécurité sociale qui soit en accord avec la législation belge en vigueur.

Cette forme correspond aux pratiques actuelles au sein de la navigation maritime belge. Les gens de mer qui n’appartiennent pas au *Pool* des marins de la marine marchande sont aujourd’hui déjà protégés par une assurance conclue par l’armateur, conformément à la convention collective de travail du 3 août 2012, rendue obligatoire par l’arrêté royal du 23 mai 2013, conclue au sein de la commission paritaire pour la Marine marchande, concernant les gens de mer qui ne sont pas enregistrés au Pool visé à l’article 1*bis*, 1° de l’arrêté-loi du 7 février 1945 et qui sont engagés sur des navires marchands qui battent pavillon belge.

Les gens de mer qui sont enregistrés au Pool belge des Marins sont obligatoirement assurés auprès de la Caisse de Secours et de Prévoyance en faveur des Marins (CSPM). De manière plus spécifique, l’armateur doit prévoir une garantie financière en vue d’une indemnisation liée au décès ou à l’invalidité des gens de mer résultant d’un accident de travail, d’une maladie professionnelle ou d’un risque professionnel. Toutes ces situations sont couvertes en Belgique par le système de sécurité sociale. La réglementation en matière d’accidents de travail et de maladie professionnelle, la loi relative à l’assurance obligatoire soins de santé et indemnités, coordonnée le 14 juillet 1994 et l’arrêté-loi du 7 février 1945 concernant la sécurité sociale des marins de la marine marchande s’appliquent en l’espèce pour les gens de mer qui ont leur résidence ou le lieu de résidence dans un État membre de l’UE ou un État contractant (existence d’une convention bilatérale)¹.

L’article 1^{er} de l’arrêté royal du 15 mai 2003 pris en exécution de l’article 2 de l’arrêté-loi du 7 février 1945 concernant la sécurité sociale des marins de la marine marchande exclut du champ d’application de l’arrêté-loi les gens de mer qui ne possèdent pas leur domicile ou leur résidence dans un État membre de l’Union européenne ou dans un État contractant “s’ils sont assurés contre les risques sociaux dans le pays d’origine, en vertu de la législation de ce pays, ou si l’armateur a conclu pour eux un contrat d’assurance qui satisfait aux standards visés dans les conventions numéros 55 et 56 de l’International Labour Organisation”. Cet arrêté royal doit être lu en parallèle avec le projet de loi actuel. Une assurance pour les risques sociaux dans le pays d’origine doit également satisfaire aux exigences prescrites dans la MLC 2006. Une assurance pour les risques sociaux dans le pays d’origine qui n’est pas membre à la MLC 2006 et qui ne répond pas aux

¹ https://www.socialsecurity.be/CMS/fr/leaving_belgium/content/leaving_belgium/themas/spfssfodsz/FODSZ_Convention.xml.

2006 en niet voldoet aan de bepalingen van MLC 2006 kan bijgevolg niet worden aanvaard. Overeenkomstig artikel V.7 van MLC 2006 mag een schip dat niet valt onder het toepassingsgebied van MLC 2006 geen gunstigere behandeling krijgen dan een schip dat wel valt onder het toepassingsgebied van MLC d.m.v. de ratificerende staat (*principe van no more favourable treatment*). Tenslotte moeten de “conventies nummer 55 en 56 van de Internationale Arbeidsorganisatie” worden gelezen als “MLC 2006”, aangezien deze conventies werden opgenomen in MLC 2006.

De vorm van de financiële zekerheid werd vastgelegd in samenspraak met de organisaties van reders en zeelieden, in casu het Paritair Comité Koopvaardij, zoals voorgeschreven door norm A4.2.2.2 van de amendementen van de MLC 2006.

In paragraaf 2 van artikel 67/1 worden de bepalingen van amendement aan norm A4.2.1.8 overgenomen. Hierin staan de minimumvoorwaarden beschreven waaraan de financiële zekerheid moet voldoen. Zo mag er geen druk liggen op een zeeman om een betaling te aanvaarden die lager is dan het bedrag dat contractueel vastligt. Ook indien het moeilijk is om het totale bedrag van de vergoeding meteen vast te stellen, zullen al voorschotten worden betaald aan de zeeman zodat deze geen nadeel ondervindt hiervan.

In de paragrafen 3 tot en met 6 worden de bepalingen van norm A4.2.1.9, A4.2.1.10, A4.2.1.12 en A4.2.1.13 omgezet in Belgische wetgeving. Deze bepalingen schrijven enkele extra waarborgen voor. Zo moet de reder de zeelieden tijdig op de hoogte brengen indien de financiële zekerheid wordt geannuleerd of beëindigd (§ 3). De verstrekker van de financiële zekerheid moet de bevoegde overheid, namelijk het DGMV, op de hoogte brengen wanneer de financiële zekerheid stopt (§ 4). Ook worden er voorwaarden opgelegd waaronder de financiële zekerheid mag worden beëindigd (§ 5). Tenslotte wordt gepreciseerd voor welke schuldvoorwaarden de financiële zekerheid geldt (§ 6).

Artikel 10

Artikel 10 vervangt het huidige artikel 68 van de wet van 3 juni 2007. Hierin wordt beschreven wanneer zeelieden recht hebben op repatriëring (§ 1 en § 2). In § 3 wordt uitdrukkelijk een verbod gelegd aan de reder om vooruitbetaling te eisen van een zeeman voor de kosten van de repatriëring of deze kosten te verhalen op het loon of andere aanspraken van de zeeman. Hier bestaan twee uitzonderingen op die nadrukkelijk zijn beschreven in de wet, namelijk wanneer een zeeman om tuchtrekenen moet worden gerepatriëerd of wanneer

exigences de la MLC 2006 ne pourra par conséquent pas être acceptée. Conformément à l'article V.7 de la MLC 2006, un navire qui ne relève pas du champ d'application de la MLC 2006, ne peut bénéficier d'aucun traitement plus favorable qu'un navire relevant du champ d'application parce que son État de pavillon a ratifié la MLC 2006 (principe du “no more favourable treatment”). Enfin, “les conventions numéros 55 et 56 de l'International Labour Organisation” doivent être lues comme “la MLC 2006” étant donné que ces conventions ont été incluses dans la MLC 2006.

La forme de la garantie financière est définie en concertation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer, en l'espèce la commission paritaire pour la Marine marchande, tel que prescrit par la norme A4.2.2.2 des amendements de la MLC 2006.

Le paragraphe 2 de l'article 67/1 reprend les dispositions de l'amendement à la norme A4.2.1.8. Il s'agit de la description des exigences minimales auxquelles doit satisfaire la garantie financière. Ainsi, il ne peut exister aucune pression exercée sur un marin en vue de lui faire accepter le paiement d'un montant inférieur au montant fixé contractuellement. Même s'il n'est pas facile d'établir le montant total de l'indemnité, des avances seront déjà versées au marin afin qu'il n'en subisse aucun désavantage.

Les paragraphes 3 à 6 transposent en droit belge les dispositions des normes A4.2.1.9, A4.2.1.10, A4.2.1.12 et A4.2.1.13. Ces dispositions prescrivent quelques garanties complémentaires. Ainsi, l'armateur doit informer à temps les gens de la mer si la garantie financière est annulée ou prend fin (§ 3). Le prestataire de la garantie financière doit aviser l'autorité compétente, en l'occurrence la DGTM, si la garantie financière prend fin (§ 4). En outre, la fin d'une garantie financière est soumise à certaines conditions (§ 5). Enfin, il est précisé à quelles créances la garantie financière s'applique (§ 6).

Article 10

L'article 10 remplace l'actuel article 68 de la loi du 3 juin 2007. Il comporte la description des situations où les gens de mer ont droit au rapatriement (§ 1^{er} et § 2). Le § 3 reprend expressément l'interdiction imposée à l'armateur d'exiger du marin une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement ou de recouvrer auprès du marin les frais de rapatriement sur sa rémunération ou ses autres droits. Ici, il existe deux exceptions qui sont décrites de façon explicite dans la loi, en l'occurrence lorsqu'un marin doit être rapatrié pour des raisons

een zeeman wordt gerepatrieerd omwille van ziekte of ongeval die enkel te wijten is aan een zware fout van de zeeman.

Artikel 11

In dit artikel wordt de vorm en voorwaarden waaraan de financiële zekerheid moet voldoen. Ook wordt gespecificeerd wat onder “verlating” (§ 5) en “noodzakelijke onderhoudsmiddelen” (§ 6) wordt verstaan. Ook dit artikel neemt de bepalingen van de amendementen van de MLC 2006 over.

Artikelen 12 tot 14

In deze artikelen worden de woorden “zeeman” en het meervoud ervan, “zeelieden” in de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 vervangen door “zeevarende”, respectievelijk “zeevarenden. Deze laatste term is in tegenstelling tot zeeman, genderneutraal.

Artikel 15

In dit artikel wordt de naamswijziging van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer naar het Directoraat-generaal Scheepvaart opgenomen in de wet.

Artikel 16

In dit artikel wordt een definitie gegeven van “Certificaten van verzekering onder MLC 2006”.

Artikelen 17 en 18

De tekst wordt uitgebreid zodat ook certificaten van verzekering onder MLC 2006 eronder vallen.

Artikelen 19 en 20

In beide amendementen van MLC 2006 staat voorgeschreven dat er een certificaat moet worden uitgereikt om te bewijzen dat de reder een financiële zekerheid heeft gesteld. In deze artikelen wordt het certificaat overeenkomstig beide amendementen ingeschreven in de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006.

disciplinaires ou si le rapatriement a lieu en raison d’une maladie ou d’un accident qui est uniquement imputable à une faute grave de la part du marin.

Article 11

Cet article définit la forme et les prescriptions auxquelles doit satisfaire la garantie financière. Il y est également spécifié ce que l’on entend par “abandon” (§ 5) et par “entretien nécessaire” (§ 6). De même, cet article reprend les dispositions des amendements de la MLC 2006.

Articles 12 à 14

Ces articles remplacent le mot “zeeman” et son pluriel “zeelieden” par, respectivement, “zeevarende” et “zeevarenden” dans le texte néerlandais de la loi 13 juin 2014 d’exécution et de contrôle de l’application de la Convention du travail maritime 2006. Ce terme est, contrairement à “zeeman”, plus neutre sur le plan du genre.

Article 15

Dans cet article, le changement de nom du Directeur-général Transport maritime au Directeur-général Navigation est inclus dans la loi.

Article 16

Cet article donne une définition des “Certificats d’assurance sous MLC 2006”.

Articles 17 et 18

Le texte est élargi de telle manière qu’il reprend aussi les certificats d’assurance sous MLC 2006.

Articles 19 et 20

Les deux amendements de la MLC 2006 prescrivent la délivrance d’un certificat qui permet de prouver que l’armateur a bel et bien délivré une garantie financière. Les articles inscrivent le certificat dans la loi du 13 juin 2014 d’exécution et de contrôle de l’application de la Convention du travail maritime 2006 conformément aux deux amendements.

Artikel 21

De opsomming van artikel 11 van de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 wordt – overeenkomstig de amendementen – uitgebreid met een 15° en 16° punt. Er zal enkel een conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid worden afgeleverd indien de reder ook over de twee certificaten zoals ingevoegd door de amendementen beschikt.

Artikel 22

Met dit artikel wordt een apart hoofdstuk ingevoegd specifiek voor de certificaten van verzekering onder MLC 2006. Dit hoofdstuk bestaat uit twee artikels waarin bepaald wordt dat het model van de certificaten wordt opgesteld door de Koning (art. 27/1), dat de Koning de voorwaarden bepaald voor de uitgifte van deze certificaten (art. 27/2).

Artikel 23

In dit artikel wordt een nieuw artikel 27/1 onder het nieuwe hoofdstuk ingevoegd bij artikel 22.

Het nieuw artikel 27/1 bepaalt dat het model van de certificaten van verzekering onder MLC 2006 wordt opgesteld door de Koning.

Artikel 24

In dit artikel wordt een nieuw artikel 27/2 onder het nieuwe hoofdstuk ingevoegd bij artikel 16.

Het nieuwe artikel 27/2 bepaalt dat de Koning de voorwaarden bepaalt voor de uitgifte van deze certificaten van verzekering onder MLC 2006.

Artikelen 25 en 26

Zie artikel 17 en 18.

Artikel 27

Aangezien er in artikel 11 van de wet van 13 juni 2014 twee nieuwe punten worden toegevoegd en het dus 16 in plaats van 14 punten worden, wordt het woord “14” opgeheven.

Article 21

L'énumération reprise à l'article 11 de la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 est complétée par un point 15° et un point 16° conformément aux amendements. Seule une déclaration de conformité du travail maritime sera délivrée si l'armateur dispose aussi des deux certificats tels qu'ils ont été introduits par les amendements.

Article 22

Cet article insère un chapitre distinct, spécifique aux certificats d'assurance sous MLC. Ce chapitre comporte deux articles, précisant que le modèle des certificats est fixé par le Roi (art. 27/1) et que le Roi fixe les conditions de délivrance de ces certificats (art. 27/2).

Article 23

Cet article insère un nouvel article 27/1 sous le nouveau chapitre inséré par l'article 22.

Le nouvel article 27/1 précise que le modèle des certificats d'assurance sous MLC est fixé par le Roi.

Article 24

Cet article insère un nouvel article 27/2 sous le nouveau chapitre inséré par l'article 16.

Le nouvel article 27/2 précise que le Roi fixe les conditions de délivrance des certificats d'assurance sous MLC.

Articles 25 et 26

Voir article 17 et 18.

Article 27

Vu que deux nouveaux points ont été ajoutés à l'article 11 de la loi du 13 juin 2014, qui comporte désormais 16 points au lieu de 14, le mot “14” est abrogé.

Artikel 28

In standaard A5.1.3.11 van MLC 2006 wordt de mogelijkheid gegeven om de verplichte registratie van de uitkomsten van alle volgende inspecties of andere verificaties die met betrekking tot het desbetreffende schip worden uitgevoerd alsmede alle zwaarwegende tekortkomingen die tijdens een dergelijke verificatie worden aangetroffen, bij te schrijven of toe te voegen aan de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid of op een of andere wijze beschikbaar te stellen aan zeevarenden, inspecteurs van de vlaggenstaat, bevoegde officieren in havenstaten en vertegenwoordigers van de reders en zeevarenden. In de wet van 13 juni 2014 is enkel de mogelijkheid tot het bijschrijven of toevoegen aan de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid voorzien. Deze wordt nu uitgebreid naar alle opties voorzien in MLC 2006.

Artikel 29

Dit artikel voegt een artikel 61/1 in de wet van 13 juni 2014 dat een trapsgewijze verantwoordelijkheid inbouwt voor de repatriëring zodat de zeevarenden aan boord van Belgische schepen steeds gewaarborgd is. Indien de Belgische staat moet tussenkomen, kan deze de kosten die zij gemaakt heeft verhalen op de reder en, indien nodig het schip aanhouden totdat de kosten werden vergoed.

De Belgische staat is overeenkomstig het MLC 2006 (norm A2.5.7) verplicht om de repatriëring van zeevarenden en hun vervanging aan boord te faciliteren en de Belgische staat kan zich niet beroepen op de financiële situatie van de reder of op diens onwil om de zeevarende te vervangen om de repatriëring te weigeren (norm A2.5.8 van MLC 2006).

Aan boord van Belgische schepen is de Belgische staat nog nooit moeten tussenkomen voor een repatriëring. De Belgische reders zijn steeds hun verplichtingen op dit vlak nagekomen.

Artikel 30

Dit artikel voegt een artikel 63/1 in de wet van 13 juni 2014 dat eenzelfde systeem van trapsgewijze verantwoordelijkheid bepaalt als voorzien in artikel 29, maar dan voor schepen onder vreemde vlag. Ook hier wordt een bepaling toegevoegd dat de Belgische staat de kosten kan verhalen op de reder en indien nodig het schip kan aanhouden totdat de kosten werden terugbetaald.

Article 28

La norme A5.1.3.11 de la MLC 2006 donne la possibilité de procéder à la consignation obligatoire du résultat de toutes les inspections ou autres vérifications effectuées sur le navire et de tous les défauts importants relevés au cours de ces vérifications, soit en les transcrivant sur la déclaration de conformité du travail maritime, soit en les annexant à ce document, soit en les mettant d'une façon ou d'une autre à la disposition des gens de mer, des inspecteurs de l'État du pavillon, des fonctionnaires autorisés de l'État du port et des représentants des armateurs et des gens de mer. La loi du 13 juin 2014 ne prévoit que la possibilité de transcrire ou d'annexer le résultat en question à la déclaration de conformité du travail maritime. Elle est à présent étendue à toutes les options prévues par la MLC 2006.

Article 29

Cet article insère un article 61/1 dans la loi du 13 juin 2014 qui définit une responsabilité par palier en matière de rapatriement afin que les gens de mer à bord de navires belges soient toujours protégés. Si l'État belge doit intervenir, il peut en réclamer les frais auprès de l'armateur et, si nécessaire, immobiliser le navire jusqu'à ce que les frais soient remboursés.

L'État belge est, conformément à la MLC 2006 (norme A2.5.7) obligé de faciliter le rapatriement des gens de mer et de pourvoir à leur remplacement à bord. L'État belge ne peut refuser à un marin le droit d'être rapatrié du fait de la situation financière de l'armateur ou au motif que celui-ci est dans l'impossibilité ou refuse de remplacer le marin (norme A2.5.8 de la MLC 2006).

Jusqu'à présent, l'État belge n'a jamais dû intervenir pour le rapatriement de marins occupés à bord de navires belges. Les armateurs belges ont toujours satisfait à leurs obligations en la matière.

Article 30

Cet article insère un article 63/1 dans la loi du 13 juin 2014 fixant le même système de responsabilité par palier que celui visé à l'article 29, mais cette fois-ci pour des navires battant un pavillon étranger. Ici aussi, il est ajoutée une disposition, précisant que l'État belge peut réclamer les frais auprès de l'armateur et, si nécessaire, immobiliser le navire jusqu'à ce que le remboursement soit effectué.

Ook hier gelden dezelfde verplichtingen zoals bepaald in artikel 61/1, § 4 en § 5.

De kans dat de Belgische staat zal moeten tussenkomen, is bijzonder klein. Volgens onze statistieken is het zo dat schepen die Belgische havens aandoen en gecontroleerd worden in het kader van de havenstaatcontrole zeer zelden niet over de nodige certificaten van verzekering beschikken. De huidige certificaten van verzekering, zoals bijvoorbeeld een CLC-certificaat voor aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, is bijvoorbeeld een veel duurdere verzekering dan een verzekering voor de repatriëring van een zeevarende. Tenslotte gaat het hier om een cascade-aansprakelijkheid. De Belgische staat zal dus enkel moeten tussenkomen indien 1) de reder, 2) de verzekeraar van de reder, 3) de vlagstaat van het schip en 4) de staat van de nationaliteit van de zeevarende niet tussenkomen. Met deze laatste staat de Belgische staat op gelijke hoogte. Bij een havenstaatcontrole in België is het eveneens nog nooit voorgevallen dat de Belgische staat is moeten tussenkomen voor een repatriëring van een zeevarende aan boord van schip dat een Belgische haven aandoet. De kans dat dit in de toekomst zou voorvallen, wordt nog kleiner door de verplichting om een verzekering (en een certificaat van verzekering) te hebben hiervoor.

Artikel 31

Het ontbreken van een certificaat van verzekering onder MLC 2006 wordt ook opgenomen in de strafbepalingen.

Artikel 32

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

De minister van Werk,

Kris PEETERS

*De minister van Sociale Zaken
en Volksgezondheid,*

Maggie DE BLOCK

De staatssecretaris voor Noordzee,

Philippe DE BACKER

Ici aussi s'appliquent les mêmes obligations que celles fixées à l'article 61/1, § 4 et 5.

Le risque pour l'État belge de devoir intervenir pour le rapatriement de marins occupés à bord de navires étrangers est minime. Selon les statistiques à disposition de la direction générale Transport maritime du SPF Mobilité et Transport, il est très rare que les navires faisant escale dans un port belge et contrôlés dans le cadre d'un contrôle par l'État du port ne soient pas en possession des certificats d'assurance indispensables. Les certificats actuels, tels que par exemple le certificat CLC pour la responsabilité en cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures porte sur une assurance bien plus onéreuse qu'une assurance pour le rapatriement. Enfin, il est question ici d'une responsabilité en cascade. L'État belge ne devra intervenir que si 1) l'armateur, 2) l'assureur de l'armateur, 3) l'État du pavillon du navire et 4) l'État dont le marin est ressortissant n'interviennent pas. L'État belge se situe en fait à un même niveau de responsabilité que l'État dont le marin est ressortissant. Lors d'un contrôle d'État du port en Belgique, il est également apparu que l'État belge n'a jamais dû intervenir pour le rapatriement d'un marin à bord d'un navire qui a fait escale dans un port belge. La probabilité que cela se produise dans le futur sera réduite par l'obligation d'avoir une assurance (et un certificat d'assurance) pour cela.

Article 31

L'absence d'un certificat d'assurance sous MLC 2006 est également reprise dans les dispositions pénales.

Article 32

Cet article n'appelle aucun commentaire particulier.

Le ministre de l'Emploi,

Kris PEETERS

*La ministre des Affaires sociales
et de la Santé publique,*

Maggie DE BLOCK

Le secrétaire d'État à la Mer du Nord,

Philippe DE BACKER

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen en de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

HOOFDSTUK 1

Wijziging van de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen

Art. 2

In de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen, wordt het woord “zeeman”, telkenmale vervangen door het woord “zeevarende”.

Art. 3

In dezelfde wet wordt het woord “zeelieden”, telkenmale vervangen door het woord “zeevarenden”.

Art. 4

In dezelfde wet worden de woorden “Maritiem Vervoer”, telkenmale vervangen door het woord “Scheepvaart”.

Art. 5

In titel VI, van de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen, wordt een HOOFDSTUK V/1 ingevoegd, luidende:

“HOOFDSTUK V/I. Financiële zekerheid

Art. 6

In hoofdstuk V/1, ingevoegd bij artikel 5, wordt een artikel 67/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 67/1. § 1. De reder moet financiële zekerheid stellen ten behoeve van schadevergoeding van alle schuldvorderingen gelinkt aan overlijden of invaliditeit van zeevarenden als gevolg van een arbeidsongeval, beroepsziekte of bedrijfsrisico, overeenkomstig de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006, de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst of collectieve arbeidsovereenkomst. Deze financiële zekerheid wordt gesteld in de vorm van een

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l’avis du Conseil d’État

Avant-projet de loi modifiant la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail et la loi du 13 juin 2014 d’exécution et de contrôle de l’application de la Convention du travail maritime 2006

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l’article 74 de la Constitution.

CHAPITRE 1^{ER}

Modification de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail

Art. 2

Dans le texte néerlandais de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail, le mot “zeeman” est chaque fois remplacé par le mot “zeevarende”.

Art. 3

Dans le texte néerlandais de la même loi, le mot “zeelieden” est chaque fois remplacé par le mot “zeevarenden”.

Art. 4

Dans la même loi, les mots “Transport maritime” sont chaque fois remplacés par le mot “Navigation”.

Art. 5

Dans le titre VI, de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail, il est inséré un chapitre V/1, rédigé comme suit:

“CHAPITRE V/I. Garantie financière

Art. 6

Dans le chapitre V/1, inséré par l’article 5, il est inséré un article 67/1 rédigé comme suit:

“Art. 67/1. § 1^{er} L’armateur doit établir une garantie financière pour couvrir toutes réclamations en vue d’une indemnisation liée au décès ou à l’invalidité des gens de mer résultant d’un accident du travail, d’une maladie professionnelle ou d’un risque professionnel, tel que prévu par la législation nationale donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006, par le contrat d’engagement maritime ou par une convention collective. Cette garantie financière est établie sous la forme

verzekering die voldoet aan de eisen van dit artikel en de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 of van een sociale zekerheidssysteem in overstemming met de vigerende Belgische wetgeving.

§ 2. Deze financiële zekerheid moet tenminste voldoen aan:

1° de schadevergoeding, indien bepaald in de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst en onverminderd punt c) van deze paragraaf, zal volledig en onverwijld betaald worden;

2° er zal geen druk worden uitgevoerd om een betaling die lager is dan het bedrag dat contractueel werd vastgelegd te aanvaarden;

3° wanneer het door de aard van de invaliditeit van een zeevarende moeilijk is om de volledige vergoeding waar de zeevarende recht op heeft, vast te stellen, zal een betaling of betalingen van een voorschot worden gemaakt om onbillijke gevolgen voor de zeevarende te vermijden;

4° de zeevarende zal betalingen ontvangen, onverminderd andere wettelijke rechten. Deze betaling kan echter door de reder in mindering worden gebracht van enige andere schadevergoeding die voortvloeit uit enige andere schuldvordering vanwege de zeevarende tegen de reder en die voortvloeit uit hetzelfde incident;

5° de schuldvordering voor schadevergoeding mag rechtstreeks door de betrokken zeevarende, of zijn aanverwanten, of door een vertegenwoordiger van de zeevarende of een aangeduide begunstigde worden ingediend.

§ 3. Zeevarenden zullen voorafgaande kennisgeving van minstens gelijk aan de opzegtermijn van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst ontvangen vanwege de reder indien de financiële zekerheid van de reder zal worden geannuleerd of beëindigd.

§ 4. De verstrekker van een financiële zekerheid zal het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer in kennis stellen indien de financiële zekerheid van de reder wordt geannuleerd of beëindigd overeenkomstig paragraaf 5.

§ 5. De financiële zekerheid kan slechts geannuleerd of beëindigd worden voor het einde van de geldigheidsperiode van de financiële zekerheid, tenzij de verstrekker van de financiële zekerheid een voorafgaande notificatie van minstens dertig dagen heeft gegeven aan het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

§ 6. De financiële zekerheid zal de betaling voorzien voor alle schuldvorderingen die eronder vallen en die ontstaan tijdens de geldigheidsperiode van het document.”.

Art. 7

Artikel 68 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

d'une assurance qui répond aux prescriptions du présent article et aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 ou d'un régime de sécurité sociale en accord avec la législation belge en vigueur.

§ 2. Cette garantie financière doit satisfaire aux exigences minimales suivantes:

1° l'indemnisation, lorsqu'elle est prévue dans le contrat d'engagement maritime et sans préjudice du point c) du présent paragraphe, est versée dans sa totalité et sans retard;

2° aucune pression n'est exercée en vue de faire accepter le paiement d'un montant inférieur au montant fixé contractuellement;

3° si l'invalidité d'un marin est de nature telle qu'elle ne permet d'établir facilement le montant total de l'indemnité à laquelle le marin peut prétendre, un ou plusieurs paiements provisoires sont effectués en sa faveur pour lui éviter des conséquences injustes;

4° le marin reçoit ces paiements sans préjudice d'autres droits garantis par la loi. L'armateur peut toutefois déduire ce paiement de toute indemnité résultant de toute autre réclamation formulée par le marin à son encontre et découlant du même incident;

5° la réclamation en vue d'une indemnisation peut être présentée directement par le marin concerné, ses plus proches parents, un représentant du marin ou le bénéficiaire désigné.

§ 3. Les gens de mer reçoivent de la part de l'armateur un préavis dans un délai au moins égal au délai de préavis stipulé dans leur contrat d'engagement maritime si la garantie financière de l'armateur va être annulée ou prendre fin.

§ 4. Le prestataire de la garantie financière avisera la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports du fait que la garantie financière de l'armateur va être annulée ou prendre fin conformément au paragraphe 5.

§ 5. La garantie financière ne peut être annulée ou prendre fin avant l'expiration de la période de validité, à moins que le prestataire de la garantie financière n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports.

§ 6. La garantie financière prévoit le paiement de toutes créances couvertes et qui se présentent durant la période de validité du document.”.

Art. 7

L'article 68 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 68. § 1. Zeevarenden op schepen die de Belgische vlag voeren hebben recht op repatriëring onder de volgende omstandigheden:

1° indien hun arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst verloopt terwijl zij zich in het buitenland bevinden;

2° wanneer hun arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst wordt beëindigd:

a) door de reder; of

b) door de zeevarende op grond van geldige redenen;

3° wanneer de zeevarenden niet langer in staat zijn hun taken uit hoofde van hun arbeidsovereenkomst te verrichten of van hen niet kan worden geëist dat zij deze onder de desbetreffende omstandigheden verrichten.

§ 2. 1° De omstandigheden waaronder zeevarenden recht hebben op repatriëring in overeenstemming met paragraaf 1, 2° en 3° zijn als volgt:

a) in geval van ziekte of ongeval of om een andere reden van medische aard die repatriëring vereist, wanneer is vastgesteld dat de zeevarende medisch gezien in staat is te reizen;

b) in geval van schipbreuk;

c) ingeval de reder niet in staat is de wettelijke of contractuele verplichtingen als werkgever van de zeevarenden na te komen, wegens insolventie, verkoop van het schip, verandering in de registratie van het schip of in verband met een andere soortgelijke reden;

d) ingeval het schip koers zet naar een oorlogsgebied, zoals omschreven in de nationale wet- of regelgeving of arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst, terwijl de zeevarende er niet mee instemt naar dat gebied te gaan; en

e) in het geval van beëindiging of onderbreking van het dienstverband van de zeevarende overeenkomstig een arbitraire uitspraak of een collectieve arbeidsovereenkomst of beëindiging van het dienstverband om een andere soortgelijke reden.

2° de maximumduur van tijdvakken van dienst aan boord waarna een zeevarende recht heeft op repatriëring bedraagt ten hoogste 12 maanden;

3° tijdens de repatriëring draagt de reder de kosten van vervoer, logies en voeding van de zeevarende;

4° de zeevarende wordt gerepatriëerd naar een van de volgende plaatsen, zoals bepaald in de arbeidsovereenkomst:

a) de plaats waar de zeevarende instemde met de overeenkomst;

b) de plaats die in de collectieve arbeidsovereenkomst is bepaald;

“Art. 68. § 1^{er}. Les gens de mer à bord de navires battant pavillon belge ont droit au rapatriement dans les cas suivants:

1° lorsque le contrat d’engagement maritime expire alors que les intéressés se trouvent à l’étranger;

2° lorsque le contrat d’engagement maritime est dénoncé:

a) par l’armateur; ou

b) par le marin pour des raisons justifiées; et

3° lorsque le marin n’est plus en mesure d’exercer les fonctions prévues par le contrat d’engagement maritime ou qu’il n’est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières.

§ 2. 1° Les cas dans lesquels les gens de mer ont droit au rapatriement conformément au paragraphe 1, 2° et 3° sont les suivants:

a) en cas de maladie ou d’accident ou pour une autre raison d’ordre médical qui exige le rapatriement du marin quand il est reconnu médicalement en état de voyager;

b) en cas de naufrage;

c) quand l’armateur n’est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d’employeur vis-à-vis du marin pour cause d’insolvabilité, de vente du navire, de changement d’immatriculation du navire, ou pour toute autre raison analogue;

d) quand un navire fait route vers une zone de guerre, telle que définie par la législation nationale ou le contrat d’engagement maritime, où le marin n’accepte pas de se rendre; et

e) en cas de cessation ou de suspension de l’emploi du marin conformément à une sentence arbitrale ou à une convention collective, ou en cas de cessation de l’emploi pour toute autre raison similaire.

2° la durée maximale des périodes d’embarquement au terme desquelles les gens de mer ont droit au rapatriement doit être inférieure à douze mois;

3° pendant le rapatriement, l’armateur prend en charge les frais de transport, d’hébergement et de nourriture du marin;

4° le marin est rapatrié vers l’un des lieux suivants, comme stipulé dans le contrat de travail:

a) le lieu où le marin a accepté de s’engager;

b) le lieu stipulé par convention collective;

c) het land waarin de zeevarende zijn domicilie heeft; of

d) iedere andere plaats die gezamenlijk is overeengekomen in de arbeidsovereenkomst.

5° de repatriëring dient via aangepast vervoer te gebeuren en zo kort mogelijk in duurtijd te zijn.

§ 3. Het is aan reders verboden vooruitbetaling te eisen van zeevarenden voor de kosten van repatriëring bij aanvang van hun tewerkstelling, en de kosten van repatriëring te verhalen op de lonen of andere aanspraken van de zeevarenden, tenzij de repatriëring om tuchttredenen diende te gebeuren of in het geval bedoeld in artikel 67.”

Art. 8

In dezelfde wet wordt een artikel 68/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 68/1. § 1. De reder voorziet een financiële zekerheid in de vorm van een verzekering die voldoet aan de vereisten van dit artikel en artikel 68.

§ 2. Bijstand voorzien door de financiële zekerheid zal onmiddellijk verstrekt worden op verzoek van de zeevarende of een door de zeevarende aangeduide vertegenwoordiger en wordt onderbouwd met de nodige verantwoording van de rechten in overeenstemming met paragraaf 5 van dit artikel.

§ 3. Bijstand verleend door de financiële zekerheid moet voldoende zijn om het volgende te dekken:

1° niet-betaalde lonen en andere rechten die de reder verschuldigd is aan de zeevarende overeenkomstig de arbeidsovereenkomst, de relevante cao's of de geldende wetgeving, beperkt tot vier maanden van zulke niet-betaalde lonen en vier maanden van enig ander recht.

2° alle redelijke kosten gemaakt door de zeevarende, inclusief de kosten voor repatriëring zoals bedoeld in paragraaf 4;

3° de essentiële noden van de zeevarende, inclusief zaken zoals: adequaat voedsel, kleding waar nodig, accommodatie, drinkwatervoorziening, noodzakelijke brandstof voor overleving aan boord en de nodige medische voorzieningen en enige andere redelijke kosten of uitgaven gemaakt vanaf de handeling of het nalaten die de verlating uitmaakt totdat de zeevarende is aangekomen op de plaats zoals bepaald in artikel 68, paragraaf 2, 4°.

§ 4. De kosten van repatriëring moeten de reis dekken via aangepast vervoer en zo kort mogelijk in duurtijd en omvatten voorzieningen voor voedsel en accommodatie voor de zeevarende van het moment dat hij het schip verlaat totdat de zeevarende is aangekomen op de plaats zoals bepaald in artikel 68, paragraaf 2, 4°, noodzakelijke medische voorzieningen, transport van enige persoonlijke bezittingen en elke andere redelijke kosten die voortvloeien uit de verlating.

c) le pays de résidence du marin; ou

d) tout autre lieu convenu entre les parties dans le contrat de travail.

5° le rapatriement doit avoir lieu par un transport approprié et être le plus rapide.

§ 3. Il est interdit aux armateurs d'exiger du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement et également de recouvrer auprès du marin les frais de rapatriement sur son salaire ou ses autres droits, sauf si le rapatriement doit avoir lieu pour des raisons disciplinaires ou dans le cas visé à l'article 67.”

Art. 8

Dans la même loi, il est inséré un article 68/1 rédigé comme suit:

“Art. 68/1. § 1^{er}. L'armateur prévoit une garantie financière sous la forme d'une assurance qui satisfait aux prescriptions du présent article et de l'article 68.

§ 2. L'assistance fournie par la garantie financière sera accordée sans retard à la demande du marin ou de son représentant désigné, et dûment justifiée conformément au paragraphe 5 de l'article présent.

§ 3. L'assistance fournie par la garantie financière doit être suffisante pour couvrir:

1° les salaires en suspens et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu dans le contrat de travail, la convention collective pertinente ou la législation en vigueur, le montant dû ne devant pas excéder quatre mois de salaire et quatre pour les autres prestations en suspens;

2° toutes les dépenses raisonnables engagées par le marin, y compris les frais de rapatriement visés au paragraphe 4;

3° les besoins essentiels du marin, y compris des choses telles que: une nourriture convenable, des vêtements lorsque nécessaire, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire, les soins médicaux nécessaires et la prise en charge de tous autres frais ou dépenses raisonnables à partir de l'acte ou de l'omission constitutif de l'abandon jusqu'à l'arrivée du marin au lieu tel que prévu à l'article 68, paragrafe 2, 4°.

§ 4. Les frais de rapatriement couvrent le voyage par des moyens appropriés et rapides et comprennent la fourniture de nourriture et de logement au marin depuis son départ du navire jusqu'à son arrivée au lieu prévu à l'article 68, paragrafe 2 4°, ainsi que les soins médicaux nécessaires, le transport des effets personnels et tous autres frais raisonnables résultant de l'abandon.

§ 5. Een zeevarende wordt geacht te zijn verlaten wanneer, in overtreding van de bepalingen van deze wet, of de voorwaarden in de arbeidsovereenkomst, de reder:

1° de kosten voor de repatriëring niet dekt;

2° de zeevarende zonder de noodzakelijke onderhoudsmiddelen en ondersteuning heeft achtergelaten; of

3° op enige andere manier een eenzijdige verbreking veroorzaakt van de verbintenis met de zeevarende, inclusief het niet-betalen van de contractueel vastgelegde lonen van ten minste twee maanden.

§ 6. Met noodzakelijke onderhoudsmiddelen en ondersteuning, zoals bepaald in paragraaf 5, 2°, wordt bedoeld: behoorlijk voedsel, huisvesting, drinkwatervoorziening, noodzakelijke brandstof voor overleving aan boord en de nodige medische voorzieningen.

§ 7. De financiële zekerheid kan slechts geannuleerd of beëindigd worden voor het einde van de geldigheidsperiode van de financiële zekerheid, tenzij de verstrekker van de financiële zekerheid een voorafgaande notificatie van minstens dertig dagen heeft gegeven aan het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

§ 8. Indien de verstrekker van de financiële zekerheid enige betaling heeft uitgevoerd aan een zeevarende in overeenstemming met dit artikel, zal de verstrekker – tot op het bedrag dat betaald werd door hem en in overeenstemming met de relevante wetgeving – via subrogatie, toewijzing of andere manier de rechten die de zeevarende zou hebben genoten, verkrijgen.”

HOOFDSTUK 2

Wijziging van de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006

Art. 9

In de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006, wordt het woord “zeeman”, telkenmale vervangen door het woord “zeevarende”.

Art. 10

In dezelfde wet wordt het woord “zeelieden”, telkenmale vervangen door het woord “zeevarenden”.

Art. 11

In dezelfde wet worden de woorden “Maritiem Vervoer”, telkenmale vervangen door het woord “Scheepvaart”.

§ 5. Un marin est considéré comme ayant été abandonné lorsque, en violation des prescriptions de la présente loi, ou des termes du contrat de travail, l’armateur:

1° ne prend pas en charge les frais de rapatriement;

2° a laissé le marin sans l’entretien et le soutien nécessaires; ou

3° a d’une manière ou d’une autre provoqué une rupture unilatérale des liens avec le marin, notamment n’a pas versé les salaires contractuels durant une période d’au moins deux mois.

§ 6. Par entretien et assistance nécessaires, comme prévu au paragraphe 5, 2°, on vise: une nourriture convenable, un logement, l’approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire et les soins médicaux nécessaires.

§ 7. La garantie financière ne peut être annulée ou prendre fin avant l’expiration de la période de validité, à moins que le prestataire de la garantie financière n’ait donné un préavis d’au moins trente jours à la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports.

§ 8. Si le prestataire de la garantie financière a effectué un paiement quel qu’il soit à un marin conformément au présent article, ce prestataire acquiert – à concurrence de la somme versée, et conformément à la législation applicable – par subrogation, transfert ou d’une autre manière, les droits dont aurait bénéficié ledit marin.”

CHAPITRE 2

Modification de la loi du 13 juin 2014 d’exécution et de contrôle de l’application de la Convention du travail maritime 2006

Art. 9

Dans le texte néerlandais de la loi du 13 juin 2014 d’exécution et de contrôle de l’application de la Convention du travail maritime 2006, le mot “zeeman” est chaque fois remplacé par le mot “zeevarende”.

Art. 10

Dans le texte néerlandais de la même loi, le mot “zeelieden” est chaque fois remplacé par le mot “zeevarenden”.

Art. 11

Dans la même loi, les mots “Transport maritime” sont chaque fois remplacés par le mot “Navigation”.

Art. 12

Artikel 3 van dezelfde wet, wordt aangevuld met de bepaling onder 11°, luidende:

“11° “Certificaten van verzekering onder MLC 2006”: het certificaat van verzekering voor repatriëring en het certificaat van verzekering of andere financiële zekerheid voor de aansprakelijkheid van de reder.”

Art. 13

Titel 2 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“TITEL 2. – Het maritiem arbeidscertificaat, de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en de certificaten van verzekering onder MLC 2006 voor de schepen die onder Belgische vlag varen”.

Art. 14

In artikel 7 van dezelfde wet worden de woorden “en een conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid” vervangen door de woorden “, een conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en de certificaten van verzekering onder MLC 2006”.

Art. 15

In dezelfde wet wordt een artikel 9/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 9/1. Het certificaat van verzekering voor repatriëring vormt het bewijs dat de reder voldoet aan de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 betreffende repatriëring.”.

Art. 16

In dezelfde wet wordt een artikel 9/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 9/2. Het certificaat van verzekering of andere financiële zekerheid voor de aansprakelijkheid van de reder vormt het bewijs dat de reder voldoet aan de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 betreffende aansprakelijkheid van de reder.”.

Art. 17

In artikel 11 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid wordt het woord “14” opgeheven;

2° het artikel wordt aangevuld met de bepalingen onder 15° en 16°:

Art. 12

L'article 3 de la même loi est complété par le 11° rédigé comme suit:

“11° “Certificats d'assurance sous MLC 2006”: le certificat d'assurance pour le rapatriement et le certificat d'assurance ou toute autre garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur.”

Art. 13

Le titre 2 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“TITRE 2 – Le certificat de travail maritime, la déclaration de conformité du travail maritime et les certificats d'assurance sous MLC 2006 en ce qui concerne les navires battant pavillon belge”.

Art. 14

Dans l'article 7 de la même loi, les mots “et une déclaration de conformité du travail maritime” sont remplacés par les mots “, une déclaration de conformité du travail maritime et les certificats d'assurance sous MLC 2006.”

Art. 15

Dans la même loi, il est inséré un article 9/1 rédigé comme suit:

“Art. 9/1. Le certificat d'assurance pour le rapatriement constitue la preuve que l'armateur satisfait aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 relatives au rapatriement.”.

Art. 16

Dans la même loi, il est inséré un article 9/2 rédigé comme suit:

“Art. 9/2. Le certificat d'assurance ou toute autre garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur constitue la preuve que l'armateur satisfait aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 relatives à la responsabilité de l'armateur.”.

Art. 17

À l'article 11 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'alinéa 1^{er} le mot “14” est abrogé;

2° l'article est complété par les 15° à 16° rédigés comme suit:

“15° financiële zekerheid voor repatriëring;

16° financiële zekerheid voor de aansprakelijkheid van de reder.”.

Art. 18

In titel 2, van dezelfde wet, wordt een HOOFDSTUK 3/1 ingevoegd, luidende:

“HOOFDSTUK 3/1. – Certificaten van verzekering onder MLC 2006”.

Art. 19

In hoofdstuk 3/1, ingevoegd bij artikel 18, wordt een artikel 27/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 27/1. De certificaten van verzekering onder MLC 2006 worden opgesteld overeenkomstig het model bepaald door de Koning.”.

Art. 20

In hoofdstuk 3/1, ingevoegd bij artikel 18, wordt een artikel 27/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 27/2. Onder voorbehoud van de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 kan de Koning de voorwaarden voor de uitgifte van de certificaten van verzekering onder MLC 2006 vaststellen alsmede alle regels betreffende de uitgifte en de geldigheid van de certificaten.”.

Art. 21

In artikel 28 van dezelfde wet worden de woorden “en de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid” vervangen door de woorden “, de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en de certificaten van verzekering onder MLC 2006”.

Art. 22

In artikel 29 van dezelfde wet worden de woorden “en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid” vervangen door de woorden “, van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en van de certificaten van verzekering onder MLC 2006”.

Art. 23

In artikel 34 van dezelfde wet wordt het woord “14” opgeheven.

“15° la garantie financière pour le rapatriement;

16° la garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur.”.

Art. 18

Dans le titre 2, de la même loi, il est inséré un chapitre 3/1, rédigé comme suit:

“CHAPITRE 3/1. – Certificats d'assurance sous MLC 2006”.

Art. 19

Dans le chapitre 3/1, inséré par l'article 18, il est inséré un article 27/1 rédigé comme suit:

“Art. 27/1. Les certificats d'assurance sous MLC 2006 sont établis conformément au modèle fixé par le Roi.”.

Art. 20

Dans le chapitre 3/1, inséré par l'article 18, il est inséré un article 27/2 rédigé comme suit:

“Art. 27/2. Sous réserve des dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006, le Roi peut fixer les conditions de délivrance des certificats d'assurance sous MLC 2006 ainsi que les règles relatives à la délivrance et la validité des certificats.”.

Art. 21

À l'article 28 de la même loi, les mots “et la déclaration de conformité du travail maritime” sont remplacés par les mots “, la déclaration de conformité du travail maritime et les certificats d'assurance sous MLC 2006”.

Art. 22

À l'article 29 de la même loi, les mots “et de la déclaration de conformité du travail maritime” sont remplacés par les mots “, de la déclaration de conformité du travail maritime et des certificats d'assurance sous MLC 2006”.

Art. 23

Dans l'article 34, de la même loi, le mot “14” est abrogé.

Art. 24

In artikel 38 van dezelfde wet wordt de laatste zin aangevuld met de woorden “of op een of andere wijze beschikbaar worden gesteld aan zeevarenden, inspecteurs van de vlaggenstaat, bevoegde officieren in havenstaten en vertegenwoordigers van de reders en zeevarenden, in overeenstemming met de nationale wetgeving.”

Art. 25

In dezelfde wet wordt een artikel 61/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 61/1. § 1. Ingeval de repatriëring van de zeevarenden niet wordt voorzien door de reder of de verstrekker van de financiële zekerheid ingevolge de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen, draagt de Belgische staat de kosten van repatriëring.

§ 2. Met inachtneming van de van toepassing zijnde internationale instrumenten, kan de Belgische staat indien deze de kosten van repatriëring ingevolge paragraaf 1 heeft betaald, de kosten terugvorderen van de reder en, indien nodig, de schepen van de desbetreffende reder aanhouden, of verzoeken om aanhouding hiervan, totdat de vergoeding heeft plaatsgevonden.

§ 3. De kosten van repatriëring komen in geen geval ten laste van een zeevarende, behalve in het geval als voorzien in paragraaf 3 van artikel 68 van de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen.

§ 4. De Belgische staat zal de repatriëring van zeevarenden die werken aan boord van schepen die een Belgische haven aandoen of door de Belgische territoriale wateren of binnenwateren varen, faciliteren, alsook hun vervanging aan boord.

§ 5. Het recht op repatriëring kan niet geweigerd worden aan de zeevarende omwille van de financiële omstandigheden van de reder of omwille van het onvermogen of onwil van de reder om de zeevarende te vervangen.”

Art. 26

In dezelfde wet wordt een artikel 63/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 63/1. § 1. Ingeval de repatriëring van de zeevarenden niet wordt voorzien door de reder, door de vlagstaat van het schip of door het land waarvan de zeevarenden de nationaliteit dragen, draagt de Belgische staat indien het schip zich in een Belgische haven bevindt, de kosten van repatriëring.

§ 2. Met inachtneming van de van toepassing zijnde internationale instrumenten, kan de Belgische staat indien deze de kosten van repatriëring ingevolge paragraaf 1 heeft betaald, de kosten terugvorderen van de reder en, indien

Art. 24

Dans l'article 38, de la même loi, la dernière phrase est complétée par les mots “ou est tenu à la disposition des gens de mer, des inspecteurs de l'État du pavillon, des fonctionnaires autorisés de l'État du port et des représentants des armateurs et des gens de mer par d'autres moyens, conformément à la législation nationale”.

Art. 25

Dans la même loi, il est inséré un article 61/1, rédigé comme suit:

“Art. 61/1. § 1^{er}. Si le rapatriement des gens de mer n'est pas assuré par l'armateur ou le prestataire de la garantie financière conformément à la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail, l'État belge prend en charge les frais de rapatriement.

§ 2. En tenant compte des instruments internationaux applicables, l'État belge peut, s'il a payé les frais de rapatriement conformément au paragraphe 1^{er}, réclamer ceux-ci auprès de l'armateur et, si nécessaire, immobiliser les navires de l'armateur concerné, ou demander leur immobilisation, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué.

§ 3. Les frais de rapatriement ne doivent en aucun cas être à la charge du marin sauf dans le cas prévu au paragraphe 3 de l'article 68 de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail.

§ 4. L'État belge facilite le rapatriement des gens de mer qui servent sur des navires faisant escale dans les ports belges ou traversant les eaux belges territoriales ou intérieures ainsi que leur remplacement à bord.

§ 5. Le droit d'être rapatrié ne peut pas être refusé à un marin du fait de la situation financière d'un armateur ou au motif que celui-ci est dans l'impossibilité ou refuse de remplacer l'intéressé.”

Art. 26

Dans la même loi, il est inséré un article 63/1, rédigé comme suit:

“Art. 63/1. § 1^{er}. Si l'armateur, l'État du pavillon du navire ou l'État dont les gens de mer sont ressortissants ne prévoit pas le rapatriement des gens de mer, l'État belge prend en charge les frais de rapatriement si le navire se trouve dans un port belge.

§ 2. En tenant compte des instruments internationaux applicables, l'État belge peut, s'il a payé les frais de rapatriement conformément au paragraphe 1^{er}, réclamer ceux-ci auprès de l'armateur et, si nécessaire, immobiliser les navires

nodig, de schepen van de desbetreffende reder aanhouden, of verzoeken om aanhouding hiervan, totdat de vergoeding heeft plaatsgevonden.

§ 3. De kosten van repatriëring komen in geen geval ten laste van een zeevarende, behalve in het geval als voorzien in paragraaf 3 van artikel 68 van de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen.

§ 4. De Belgische staat zal de repatriëring van zeevarenden die werken aan boord van schepen die een Belgische haven aandoen of door de Belgische territoriale wateren of binnenwateren varen, faciliteren, alsook hun vervanging aan boord.

§ 5. Het recht op repatriëring kan niet geweigerd worden aan de zeevarende omwille van de financiële omstandigheden van de reder of omwille van het onvermogen of onwil van de reder om de zeevarende te vervangen.”.

Art. 27

In artikel 72 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° onder 1° worden de woorden “en/of de certificaten van verzekering onder MLC 2006” ingevoegd tussen de woorden “conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid” en de woorden “niet bewaart of bijhoudt”;

2° onder 2° worden de woorden “en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid” vervangen door een de woorden “, de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en/of de certificaten van verzekering onder MLC 2006”;

3° onder 3° worden de woorden “en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid” vervangen door een de woorden “, de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en/of de certificaten van verzekering onder MLC 2006”;

HOOFDSTUK 3

Inwerkingtreding

Art. 28

Deze wet treedt in werking op 18 januari 2017.

de l’armateur concerné, ou demander leur immobilisation, jusqu’à ce que le remboursement soit effectué.

§ 3. Les frais de rapatriement ne doivent en aucun cas être à la charge du marin, sauf dans le cas prévu au paragraphe 3 de l’article 68 de la loi du 3 juin 2007 portant dispositions diverses relatives au travail.

§ 4. L’État belge facilite le rapatriement des gens de mer qui servent sur des navires faisant escale dans les ports belges ou traversant les eaux belges territoriales ou intérieures ainsi que leur remplacement à bord.

§ 5. Le droit d’être rapatrié ne peut pas être refusé à un marin du fait de la situation financière d’un armateur ou au motif que celui-ci est dans l’impossibilité ou refuse de remplacer l’intéressé.”.

Art. 27

À l’article 72 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° le 1° est complété par les mots “et/ou les certificats d’assurance sous MLC 2006”;

2° au 2°, les mots “et de la déclaration de conformité du travail maritime” sont remplacés par les mots “, de la déclaration de conformité du travail maritime et/ou les certificats d’assurance sous MLC 2006”;

3° au 3°, les mots “et de la déclaration de conformité du travail maritime” sont remplacés par les mots “, de la déclaration de conformité du travail maritime et/ou les certificats d’assurance sous MLC 2006”;

CHAPITRE 3

Entrée en vigueur

Art. 28

La présente loi entre en vigueur le 18 janvier 2017.

Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen en de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 - (v5) - 02/06/2016 16:11

Geïntegreerde impactanalyse

Beschrijvende fiche

A. Auteur

Bevoegd regeringslid

Philippe DE BACKER

Contactpersoon beleidscel

Naam : Romina VANHOOREN

E-mail : Romina.Vanhooren@DeBacker.fed.be

Tel. Nr. : 0472906238

Overheidsdienst

FOD Mobiliteit en Vervoer, FOD Sociale Zekerheid, FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg

Contactpersoon overheidsdienst

Naam : Anyès Nauwelaerts

E-mail : anyes.nauwelaerts@mobiliteit.fgov.be

Tel. Nr. : 022773509

B. Ontwerp

Titel van de regelgeving

Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen en de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006

Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, ...), de beoogde doelen van uitvoering.

Het voorliggende voorontwerp van wet wijzigt de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen en de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006. Het bovenvermelde voorontwerp van wet (bijlage 1) heeft als doel de amendementen van 2014 aan het Verdrag betreffende maritieme arbeid, 2006, om te zetten in Belgische wetgeving (http://www.ilo.org/ilc/ILCSessions/103/reports/WCMS_248905/lang--en/index.htm).

Impactanalyses reeds uitgevoerd:

☐ Ja ☒ Nee

C. Raadpleging over het ontwerp van regelgeving

Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen

Gewesten, Raad van State, Paritair comité voor de Koopvaardij nr. 316

D. Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en referentiepersonen

overleg met stakeholders

Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen en de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 - (v5) - 02/06/2016 16:11

Welke impact heeft het ontwerp van regelgeving op deze 21 thema's?

1. Kansarmoedebestrijding

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

2. Gelijke kansen en sociale cohesie

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

3. Gelijkheid van vrouwen en mannen

1. Op welke personen heeft het ontwerp (rechtstreeks of onrechtstreeks) een impact en wat is de naar geslacht uitgesplitste samenstelling van deze groep(en) van personen?

☒ Er zijn personen betrokken. | ☐ Personen zijn niet betrokken.

Beschrijf en meld de % vrouwen-mannen aan:

België:

Aantal vrouwen met een Belgisch vaarbevoegdheidsbewijs: 122

Aantal mannen met een Belgisch vaarbevoegdheidsbewijs: 3729

3,17% vrouwen

Aantal vrouwen met een buitenlands vaarbevoegdheidsbewijs, erkend door België: 148

Aantal mannen met een buitenlands vaarbevoegdheidsbewijs, erkend door België: 6648

2,18% vrouwen

EU:

Aantal vrouwen ingeschreven in de Pool der Zeelieden: 47

Aantal mannen ingeschreven in de Pool der Zeelieden: 980

4,57% vrouwen

De Pool der Zeelieden bestaat enkel uit EU zeevarenden. EU zeevarenden maken slechts 25% uit van de bemanning aan boord van schepen die de Belgische vlag voeren.

Internationaal:

Voor de overige 75% van zeevarenden aan boord van schepen die de Belgische vlag voeren, gelden de internationale cijfers: volgens de International Transport Workers' Federation gaat het wereldwijd om 1 à 2 % vrouwelijke zeevarenden.

MLC 2006 is niet enkel van toepassing op zeevarenden in de strikte betekenis (personen die in het bezit zijn van een vaarbevoegdheidsbewijs), maar is van toepassing op alle personen die tewerkgesteld zijn aan boord van een schip. Hieronder vallen dus bijvoorbeeld ook de pianist(e) op een cruiseschip, een kapper of kapster, etc. Het is zeer waarschijnlijk dat het aantal vrouwen in deze groep hoger ligt dan de groep van zeevarenden met een vaarbevoegdheidsbewijs.

2. Identificeer de eventuele verschillen in de respectieve situatie van vrouwen en mannen binnen de materie waarop het ontwerp van regelgeving betrekking heeft.

De verwijzing naar het beroep zal genderneutraal worden door de invoering van de term "zeevarende" ter vervanging van de term "zeeman" in de Nederlandse tekst.

☐ Vink dit aan indien er verschillen zijn.

4. Gezondheid

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen en de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 - (v5) - 02/06/2016 16:11

Leg uit

De zeevarende zal zeker zijn dat de werkgever een verzekering heeft afgesloten voor alle schuldvorderingen gelinkt aan overlijden of invaliditeit van zeevarenden als gevolg van een arbeidsongeval, beroepsziekte of bedrijfsrisico, overeenkomstig de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006, de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst of collectieve arbeidsovereenkomst

5. Werkgelegenheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

6. Consumptie- en productiepatronen

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

7. Economische ontwikkeling

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

8. Investerings

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

9. Onderzoek en ontwikkeling

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

10. Kmo's

1. Welke ondernemingen zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken?

☒ Er zijn ondernemingen (inclusief kmo's) betrokken. | ☐ Ondernemingen zijn niet betrokken.

Beschrijf de sector(en), het aantal ondernemingen, het % kmo's (

Maritiem vervoer

Er zijn ongeveer 34 reders met schepen onder Belgische vlag. De (grote) meerderheid van deze ondernemingen zijn KMO's.

2. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de kmo's.

N.B. de impact op de administratieve lasten moet bij het punt 11 gedetailleerd worden

De onderneming zal een verzekering moeten voorzien voor de zeevarenden die aan boord van hun schepen werken en een verzekering voor repatriëring.

☒ Er is een negatieve impact.

3. Is deze impact verhoudingsgewijs zwaarder voor de kmo's dan voor de grote ondernemingen?

Ja/nee > leg uit

Neen, in praktijk sluiten de ondernemingen deze verzekeringen reeds af.

4. Staat deze impact in verhouding tot het beoogde doel?

Ja/nee > leg uit

Ja, alle zeevarenden die aan boord van Belgische schepen werken, genieten van deze verzekeringen (level playing field).

5. Welke maatregelen worden genomen om deze negatieve impact te verlichten/te compenseren?

3/5

Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen en de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 - (v5) - 02/06/2016 16:11

Verplichte verzekeringen sluiten zo dicht mogelijk aan bij huidige praktijk.

11. Administratieve lasten

☒ Ondernemingen of burgers zijn betrokken. ☐ Ondernemingen of burgers zijn niet betrokken.

1. Identificeer, per betrokken doelgroep, de nodige formaliteiten en verplichtingen voor de toepassing van de regelgeving.

Huidige regelgeving

geen verplicht certificaat

Ontwerp van regelgeving

verplicht certificaat

☐ Vink dit aan indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in de huidige regelgeving.

☒ Vink dit aan indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in het ontwerp van regelgeving.

2. Welke documenten en informatie moet elke betrokken doelgroep verschaffen?

Ontwerp van regelgeving

bewijs van verzekering of andere financiële zekerheid

3. Hoe worden deze documenten en informatie, per betrokken doelgroep, ingezameld?

Ontwerp van regelgeving

per mail

4. Welke is de periodiciteit van de formaliteiten en verplichtingen, per betrokken doelgroep?

Ontwerp van regelgeving

jaarlijks

5. Welke maatregelen worden genomen om de eventuele negatieve impact te verlichten / te compenseren?

Verplichte verzekeringen sluiten zo dicht mogelijk aan bij huidige praktijk.

12. Energie

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

13. Mobiliteit

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

14. Voeding

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

15. Klimaatverandering

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

16. Natuurlijke hulpbronnen

4/5

Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen en de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 - (v5) -
02/06/2016 16:11

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

17. Buiten- en binnenlucht

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

18. Biodiversiteit

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

19. Hinder

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

20. Overheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

21. Beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling

1. Identificeer de eventuele rechtstreekse of onrechtstreekse impact van het ontwerp op de ontwikkelingslanden op het vlak van: voedselveiligheid, gezondheid en toegang tot geneesmiddelen, waardig werk, lokale en internationale handel, inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie), mobiliteit van personen, leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling), vrede en veiligheid.

☒ Impact op ontwikkelingslanden. | ☐ Geen impact op ontwikkelingslanden.

2. Verduidelijk de impact per regionale groepen of economische categorieën (eventueel landen oplijsten)

Sommige zeevarenden die aan boord van Belgische schepen werken, zijn afkomstig uit ontwikkelingslanden (bv. de Filippijnen). Door dit wetsontwerp zijn zij beter beschermd ingeval van faling van hun werkgever (repatriëring) of in geval van een overlijden of invaliditeit van zeevarenden als gevolg van een arbeidsongeval, beroepsziekte of bedrijfsrisico

☐ Er is een negatieve impact.

Avant-projet de loi modifiant la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail et la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 - (v5) - 02/06/2016 16:11

Analyse d'impact intégrée

Fiche signalétique

A. Auteur

Membre du Gouvernement compétent

Philippe DE BACKER

Contact cellule stratégique

Nom : **Romina VANHOOREN**

E-mail : **Romina.Vanhooren@DeBacker.fed.be**

Téléphone : **0472906238**

Administration

SPF Mobilité et Transports, SPF Sécurité Sociale, SPF Emploi, Travail et Concertation Sociale

Contact administration

Nom : **Anyès Nauwelaerts**

E-mail : **anyes.nauwelaerts@mobiliteit.fgov.be**

Téléphone : **022773509**

B. Projet

Titre de la réglementation

Avant-projet de loi modifiant la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail et la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006

Description succincte du projet de réglementation en mentionnant l'origine réglementaire (traités, directive, accord de coopération, actualité, ...), les objectifs poursuivis et la mise en œuvre.

Le présent avant-projet de loi modifie la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail et la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006. L'objectif du présent avant-projet de loi (annexe 1) est de transposer les amendements de 2014 à la Convention du travail maritime de 2006 en droit belge (http://www.ilo.org/ilc/ILCSessions/103/reports/WCMS_248905/lang--en/index.htm).

Analyses d'impact déjà réalisées :

☐ Oui ☒ Non

C. Consultations sur le projet de réglementation

Consultation obligatoire, facultative ou informelle

Régions, Conseil d'état, Commission paritaire pour la Marine marchande

D. Sources utilisées pour effectuer l'analyse d'impact

Statistiques, documents, institutions et personnes de référence

consultation avec les stakeholders

Avant-projet de loi modifiant la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail et la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 - (v5) - 02/06/2016 16:11

Quel est l'impact du projet de réglementation sur ces 21 thèmes ?

1. Lutte contre la pauvreté

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

2. Égalité des chances et cohésion sociale

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

3. Égalité des femmes et des hommes

1. Quelles personnes sont (directement et indirectement) concernées par le projet et quelle est la composition sexuée de ce(s) groupe(s) de personnes ?

☒ Des personnes sont concernées. | ☐ Aucune personne n'est concernée.

Décrivez et indiquez le % femmes-hommes :

Belgique:

Nombre de femmes ayant un brevet d'aptitude belge: 122

Nombre d'hommes ayant un brevet d'aptitude belge: 3729

3,17% de femmes

Nombre de femmes ayant un brevet d'aptitude étranger, reconnu par Belgique: 148

Nombre d'hommes ayant un brevet d'aptitude étranger, reconnu par Belgique: 6648

2,18% de femmes

EU:

Nombre de femmes inscrites dans le Pool des marins: 47

Nombre d'hommes inscrits dans le Pool des marins: 980

4,57% de femmes

Le Pool des marins se compose uniquement de marins de l'UE. Les marins de l'UE ne représentent que 25% de l'équipage à bord des navires battant pavillon belge.

International:

Pour les 75% de marins à bord des navires battant pavillon belge, les données internationales s'appliquent: selon la International Transport Workers' Federation, il s'agit de 1 à 2% de femmes.

MLC 2006 ne s'applique pas seulement aux marins au sens strict (personnes qui sont en possession d'un brevet d'aptitude), mais s'applique à toutes les personnes employées à bord un navire. Par exemple, le/la pianiste sur un bateau de croisière, un coiffeur ou une coiffeuse, etc. sont aussi y compris.

Il est très probable que le nombre de femmes de ce groupe est plus élevé que le groupe des gens de mer avec un brevet d'aptitude.

2. Identifiez les éventuelles différences entre la situation respective des femmes et des hommes dans la matière relative au projet de réglementation.

Le mot "zeeman" dans le texte néerlandais est remplacé par le mot "zeevarende", qui est neutre entre les sexes

☐ S'il existe des différences, cochez cette case.

4. Santé

☒ Impact positif ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

2/5

Avant-projet de loi modifiant la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail et la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 - (v5) - 02/06/2016 16:11

Expliquez

Le marin est sûr que son employeur a souscrit une assurance pour couvrir toutes réclamations en vue d'une indemnisation liée au décès ou à l'invalidité des gens de mer résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, tel que prévu par la législation nationale donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006, par le contrat d'engagement maritime ou par une convention collective

5. Emploi

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

6. Modes de consommation et production

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

7. Développement économique

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

8. Investissements

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

9. Recherche et développement

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

10. PME

1. Quelles entreprises sont directement et indirectement concernées ?

☒ Des entreprises (dont des PME) sont concernées. | ☐ Aucune entreprise n'est concernée.

Détaillez le(s) secteur(s), le nombre d'entreprises, le % de PME (

Transport maritime

Il y a environ 34 armateurs avec des navires battant pavillon belge. La (grande) majorité de ces entreprises sont des PME.

2. Identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur les PME.

N.B. les impacts sur les charges administratives doivent être détaillés au thème 11

L'entreprise doit souscrire une assurance pour tous les marins qui travaillent à bord de ses navires et une assurance pour la rapatriement.

☒ Il y a des impacts négatifs.

3. Ces impacts sont-ils proportionnellement plus lourds sur les PME que sur les grandes entreprises ?

Oui/non > expliquez

Non, en pratique, les entreprises souscrivent déjà ces assurances.

4. Ces impacts sont-ils proportionnels à l'objectif poursuivi ?

Oui/non > expliquez

Oui, tous les marins qui travaillent à bord d'un navire belge, bénéficieront de ces assurances.

5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les impacts négatifs ?

3/5

Avant-projet de loi modifiant la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail et la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 - (v5) - 02/06/2016 16:11

Les assurances obligatoires sont conformes à la pratique actuelle.

11. Charges administratives

☒ Des entreprises/citoyens sont concernés. ☐ Les entreprises/citoyens ne sont pas concernés.

1. Identifiez, par groupe concerné, les formalités et les obligations nécessaires à l'application de la réglementation.

Réglementation actuelle

aucun certificat obligatoire

Réglementation en projet

certificat obligatoire

☐ S'il y a des formalités et/ou des obligations dans la réglementation actuelle, cochez cette case.

☒ S'il y a des formalités et/ou des obligations pour la réglementation en projet, cochez cette case.

2. Quels documents et informations chaque groupe concerné doit-il fournir ?

Réglementation en projet

preuve d'assurance ou d'autre garantie financière

3. Comment s'effectue la récolte des informations et des documents, par groupe concerné ?

Réglementation en projet

par courrier électronique

4. Quelles est la périodicité des formalités et des obligations, par groupe concerné ?

Réglementation en projet

annuel

5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les éventuels impacts négatifs ?

Les assurances obligatoires sont conformes à la pratique actuelle.

12. Énergie

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

13. Mobilité

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

14. Alimentation

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

15. Changements climatiques

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

16. Ressources naturelles

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

4/5

Avant-projet de loi modifiant la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail et la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 - (v5) - 02/06/2016 16:11

17. Air intérieur et extérieur

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

18. Biodiversité

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

19. Nuisances

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

20. Autorités publiques

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

21. Cohérence des politiques en faveur du développement

1. Identifiez les éventuels impacts directs et indirects du projet sur les pays en développement dans les domaines suivants : sécurité alimentaire, santé et accès aux médicaments, travail décent, commerce local et international, revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation), mobilité des personnes, environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre), paix et sécurité.

☒ Impact sur les pays en développement. | ☐ Pas d'impact sur les pays en développement.

2. Précisez les impacts par groupement régional ou économique (lister éventuellement les pays).

Certains marins travaillant à bord des navires belges sont par exemple des Philippins. L'avant-projet de loi envisage une meilleure protection en cas de faillite de leur employeur (rapatriement) ou en cas de décès ou d'invalidité des gens de mer résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel

☐ Il y a des impacts négatifs.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE NR. 60.275/1 VAN 21 NOVEMBER 2016

Op 19 oktober 2016 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de staatssecretaris voor Noordzee verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet “tot wijziging van de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen en de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006”.

Het voorontwerp is door de eerste kamer onderzocht op 10 november 2016. De kamer was samengesteld uit Marnix Van Damme, kamervoorzitter, Wilfried Van Vaerenbergh en Wouter Pas, staatsraden, Marc Rigaux en Michel Tison, assessoren, en Wim Geurts, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Jonas Riemsлагh, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Wilfried Van Vaerenbergh, staatsraad.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 21 november 2016.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op 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

2.1. Het om advies voorgelegde voorontwerp van wet strekt ertoe de wet van 3 juni 2007 “houdende diverse arbeidsbepalingen” en de wet van 13 juni 2014 “tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006” te wijzigen.

De ontworpen wijzigingen beogen hoofdzakelijk de zogenaamde “Amendementen van 2014” bij het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 om te zetten in de interne regelgeving. Die amendementen hebben betrekking op de repatriëring van de zeevarende en de aansprakelijkheid van de reder. In beide gevallen wordt aan de reder een stelsel van financiële zekerheidstelling opgelegd en wordt voorzien in het uitreiken van een certificaat waaruit blijkt dat de reder aan de ter zake geldende voorwaarden voldoet.

2.2. Artikel 1 van het ontwerp bepaalt dat de ontworpen wet een aangelegenheid regelt als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

¹ Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT N° 60.275/1 DU 21 NOVEMBRE 2016

Le 19 octobre 2016, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le secrétaire d'État à la Mer du Nord à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi “modifiant la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail et la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006”.

L'avant-projet a été examiné par la première chambre le 10 novembre 2016. 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 Wim Geurts, greffier.

Le rapport a été présenté par Jonas Riemsлагh, auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Wilfried Van Vaerenbergh, conseiller d'État.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 21 novembre 2016.

*

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

2.1. L'avant-projet de loi soumis pour avis vise à modifier la loi du 3 juin 2007 “portant des dispositions diverses relatives au travail” et la loi du 13 juin 2014 “d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006”.

Les modifications en projet ont principalement pour objet de transposer dans la législation interne les “amendements de 2014” à la Convention du travail maritime 2006. Ces amendements concernent le rapatriement du marin et la responsabilité de l'armateur. Dans les deux cas, un régime de garantie financière est imposé à l'armateur et il est prévu de délivrer un certificat dont il ressort que l'armateur remplit les conditions en vigueur en la matière.

2.2. L'article 1^{er} du projet dispose que la loi en projet règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

¹ S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par “fondement juridique” la conformité avec les normes supérieures.

De artikelen 2 tot 8 brengen wijzigingen aan in de wet van 3 juni 2007. De artikelen 2 tot 4 bevatten terminologische wijzigingen. De artikelen 5 tot 8 strekken tot de omzetting van de voornoemde Amendementen van 2014 in de wet van 3 juni 2007.

De artikelen 9 tot 27 bevatten wijzigingen aan de wet van 13 juni 2014. De artikelen 9 tot 11 bevatten terminologische wijzigingen. De artikelen 12 tot 27 wijzigen de wet van 13 juni 2014 met het oog op de omzetting van de Amendementen van 2014.

Artikel 28 bepaalt dat de aan te nemen wet in werking treedt op 18 januari 2017.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

ALGEMENE OPMERKINGEN

3. Het ontwerp bevat diverse wetgevingstechnische en redactionele onvolkomenheden. Het is raadzaam om het ontwerp op dit vlak aan een bijkomend onderzoek te onderwerpen. Bij wijze van voorbeeld kan op het volgende worden gewezen:

— wanneer een tekst wordt ingedeeld in hoofdstukken, mag geen enkel artikel buiten die indeling worden gelaten. Artikel 1 van het ontwerp dient dan ook te worden ondergebracht in een nieuw hoofdstuk met als opschrift “Inleidende bepaling”. De overige hoofdstukken dienen dan te worden vernummerd;

— ook al rijst er geen bezwaar om met één wijzigingsbepaling dezelfde term te vervangen in verschillende artikelen van een wet, dienen niettemin de te wijzigen artikelen uitdrukkelijk te worden opgesomd in het wijzigingsartikel (artikelen 2 tot 4 en 9 tot 11 van het ontwerp);

— in diverse bepalingen worden overbodige woorden gehanteerd zoals “moeten” (bijv. het ontworpen artikel 67/1, § 1 en 2, van de wet van 3 juni 2007 – artikel 6 van het ontwerp) of “zullen” (bijv. het ontworpen artikel 67/1, § 3, 4 en 6, van dezelfde wet – artikel 6 van het ontwerp). Die woorden dienen dan ook te worden weggelaten;

— in het ontworpen artikel 68, § 2, van de wet van 3 juni 2007 (artikel 7 van het ontwerp) is elk lid genummerd, waardoor de indruk ontstaat dat de paragraaf een opsomming bevat. Deze werkwijze stemt niet overeen met de gebruikelijke wijze van indeling van een artikel. Indien het wel degelijk de bedoeling is om de verschillende onderdelen deel te laten uitmaken van een opsomming, dient daartoe een inleidende zin te worden toegevoegd, zo niet dient de nummering van de leden te worden weggelaten;

— sommige bepalingen zijn dermate gebrekkig geredigeerd dat de leesbaarheid in het gedrang dreigt te komen (zie bijv. het ontworpen artikel 67/1, § 3, van de wet van 3 juni 2007 – artikel 6 van het ontwerp).

4. Tevens lijkt het raadzaam om het ontwerp – in het bijzonder de Nederlandse versie ervan – aan een bijkomend

Les articles 2 à 8 modifient la loi du 3 juin 2007. Les articles 2 à 4 apportent des modifications terminologiques. Les articles 5 à 8 visent à transposer les amendements de 2014 précités dans la loi du 3 juin 2007.

Les articles 9 à 27 modifient la loi du 13 juin 2014. Les articles 9 à 11 apportent des modifications terminologiques. Les articles 12 à 27 modifient la loi du 13 juin 2014 en vue de transposer les amendements de 2014.

L'article 28 dispose que la loi dont l'adoption est envisagée entre en vigueur le 18 janvier 2017.

EXAMEN DU TEXTE

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

3. Le projet comporte diverses imperfections du point de vue rédactionnel et de la technique législative. Il est recommandé de réexaminer le projet à cet égard. À titre d'exemple, il peut être relevé ce qui suit:

— lorsqu'un texte est divisé en chapitres, aucun article ne peut être exclu de cette division. L'article 1^{er} du projet sera dès lors intégré dans un nouveau chapitre intitulé “Disposition introductive”. Les chapitres suivants seront alors renumérotés;

— même s'il n'y a pas d'objection à prévoir dans une seule et même disposition modificative le remplacement d'un même terme qui apparaît dans plusieurs articles d'une loi, les articles à modifier doivent néanmoins être énumérés explicitement dans l'article modificatif (articles 2 à 4 et 9 à 11 du projet);

— dans diverses dispositions, des mots superflus sont utilisés, tels que “doit” (par exemple, dans l'article 67/1, § 1^{er} et 2, en projet, de la loi du 3 juin 2007 – article 6 du projet) ou la forme du futur “va” ou “-ra” (par exemple, dans l'article 67/1, § 3 et 4, en projet, de la même loi – article 6 du projet). Par conséquent, il y a lieu de supprimer ces mots;

— à l'article 68, § 2, en projet, de la loi du 3 juin 2007 (article 7 du projet), chaque alinéa est numéroté, ce qui donne à penser que le paragraphe comporte une énumération. Ce procédé n'est pas conforme au mode de division habituel d'un article. S'il s'agit bel et bien que les différentes divisions fassent partie d'une énumération, il convient d'ajouter à cet effet une phrase introductive, et si tel n'est pas le cas, il faut supprimer la numérotation des alinéas;

— la rédaction de certaines dispositions est à ce point malencontreuse qu'elle risque d'en compromettre la lisibilité (voir, par exemple, l'article 67/1, § 3, en projet, de la loi du 3 juin 2007 – article 6 du projet).

4. Par ailleurs, il paraît recommandé de soumettre le projet – et en particulier sa version néerlandaise – à un

taalkundig nazicht te onderwerpen. In sommige gevallen is er geen overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst van het ontwerp of tussen de ontworpen bepalingen en de overeenstemmende bepalingen van het geamendeerde Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006. Bij wijze van voorbeeld kan op het volgende worden gewezen:

— in de Nederlandse versie van het ontworpen artikel 67/1, § 2, van de wet van 3 juni 2007 (artikel 6 van het ontwerp) dient de inleidende zin te worden aangevuld met “de volgende minimumeisen”;

— in de Nederlandse versie van het ontworpen artikel 67/1, § 5, van de wet van 3 juni 2007 (artikel 6 van het ontwerp) schrijve men “De financiële zekerheid kan niet geannuleerd of beëindigd worden (...)” in de plaats van “De financiële zekerheid kan slechts geannuleerd of beëindigd worden (...)”;²

— in de Nederlandse versie van het ontworpen artikel 68/1, § 7, van de wet van 3 juni 2007 (artikel 8 van het ontwerp) schrijve men eveneens “De financiële zekerheid kan niet geannuleerd of beëindigd worden (...)” in de plaats van “De financiële zekerheid kan slechts geannuleerd of beëindigd worden (...)”;³

— in de Nederlandse versie van de bij artikel 24 van het ontwerp ontworpen bepaling schrijve men “of wordt op een andere wijze beschikbaar gesteld” in de plaats van “of op ene of andere wijze beschikbaar worden gesteld”. Aldus geredigeerd, wordt de toegevoegde bepaling ook grammaticaal beter inpasbaar in de bestaande zin.

Artikel 13

5. In de inleidende zin van artikel 13 van het ontwerp dient te worden geschreven “Het opschrift van titel 2 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt.”.

Artikel 20

6. In het ontworpen artikel 27/2 van de wet van 13 juni 2014 is het niet duidelijk hoe de machtiging aan de Koning, om de voorwaarden vast te stellen voor de uitgifte van de certificaten van verzekering alsmede alle regels te bepalen betreffende de uitgifte en de geldigheid van de certificaten, moet worden begrepen in het licht van het voorbehoud dat dienaangaande wordt gemaakt met betrekking tot “de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006”. Het verdient aanbeveling om dit te verduidelijken in de memorie van toelichting.

De griffier,

Wim GEURTS

De voorzitter,

Marnix VAN DAMME

² Vgl. de geamendeerde norm A4.2.1.12 van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006.

³ Vgl. de geamendeerde norm A2.5.2.11 van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006.

examen supplémentaire du point de vue linguistique. Dans certains cas, il y a une discordance entre les textes français et néerlandais du projet ou entre les dispositions en projet et les dispositions correspondantes de la Convention du travail maritime 2006, amendée. Citons, à titre d'exemple, ce qui suit:

— dans le texte néerlandais de l'article 67/1, § 2, en projet, de la loi du 3 juin 2007 (article 6 du projet), la phrase introductive devra être complétée par “*de volgende minimumeisen*”;

— dans le texte néerlandais de l'article 67/1, § 5, en projet, de la loi du 3 juin 2007 (article 6 du projet), on écrira “*De financiële zekerheid kan niet geannuleerd of beëindigd worden (...)*” au lieu de “*De financiële zekerheid kan slechts geannuleerd of beëindigd worden (...)*”;²

— dans le texte néerlandais de l'article 68/1, § 7, en projet, de la loi du 3 juin 2007 (article 8 du projet), on écrira de même “*De financiële zekerheid kan niet geannuleerd of beëindigd worden (...)*” au lieu de “*De financiële zekerheid kan slechts geannuleerd of beëindigd worden (...)*”;³

— dans le texte néerlandais de la disposition en projet à l'article 24 du projet, on écrira “*of wordt op een andere wijze beschikbaar gesteld*” au lieu de “*of op ene of andere wijze beschikbaar worden gesteld*”. Rédigée de cette façon, la disposition ajoutée s'intégrera mieux également dans la phrase existante du point de vue grammatical.

Article 13

5. Dans la phrase liminaire de l'article 13 du projet, il y a lieu d'écrire “L'intitulé du titre 2 de la même loi est remplacé par ce qui suit.”.

Article 20

6. Dans l'article 27/2, en projet, de la loi du 13 juin 2014, il n'apparaît pas clairement comment l'habilitation permettant au Roi de fixer les conditions de délivrance des certificats d'assurance ainsi que les règles relatives à la délivrance et à la validité des certificats, doit s'interpréter au regard de la réserve émise à cet égard en ce qui concerne “les dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006”. Il est recommandé de préciser ce point dans l'exposé des motifs.

Le greffier,

Wim GEURTS

Le président,

Marnix VAN DAMME

² Cf. la norme amendée A4.2.1.12 de la Convention du travail maritime 2006.

³ Cf. la norme amendée A2.5.2.11 de la Convention du travail maritime 2006.

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

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

Op voordracht van de minister van Werk, de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en de staatssecretaris voor Noordzee,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Werk, de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid en de staatssecretaris voor Noordzee zijn ermee belast in onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

HOOFDSTUK 1**Inleidende bepaling****Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

HOOFDSTUK 2**Wijziging van de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen****Art. 2**

In de artikelen 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 64, 65, 66, 67, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75 en 76 van de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen, wordt het woord “zeeman”, telkenmale vervangen door het woord “zeevarende”.

Art. 3

In het opschrift van titel VI, hoofdstuk III, Afdeling 2 van dezelfde wet wordt het woord “zeeman” vervangen door het woord “zeevarende”.

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition du ministre de l'Emploi, de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique et du secrétaire d'État à la Mer du Nord,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre de l'Emploi, la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique et le secrétaire d'État à la Mer du Nord sont chargés de présenter en notre nom à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

CHAPITRE 1^{ER}**Dispositions introductives****Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

CHAPITRE 2**Modification de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail****Art. 2**

Dans les articles 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 64, 65, 66, 67, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75 et 76 du texte néerlandais de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail, le mot “zeeman” est chaque fois remplacé par le mot “zeevarende”.

Art. 3

Dans l'intitulé du titre VI, chapitre III, Section 2 du texte néerlandais de la même loi, le mot “zeeman” est remplacé par le mot “zeevarende”.

Art. 4

In het opschrift van titel VI, hoofdstuk IV van dezelfde wet wordt het woord “zeeman” vervangen door het woord “zeevarende”.

Art. 5

In de artikelen 30, 40, 42, 43/1, 46, 50, 54 en 69/1 van dezelfde wet wordt het woord “zeelieden”, telkenmale vervangen door het woord “zeevarenden”.

Art. 6

In het opschrift van titel VI, hoofdstuk II, Afdeling 2 van dezelfde wet wordt het woord “zeelieden” vervangen door het woord “zeevarenden”.

Art. 7

In de artikel 28/1 en 40 van dezelfde wet worden de woorden “Maritiem Vervoer”, telkenmale vervangen door het woord “Scheepvaart”.

Art. 8

In titel VI, van de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen, wordt een HOOFDSTUK V/1 ingevoegd, luidende:

“HOOFDSTUK V/I. Financiële zekerheid

Art. 9

In hoofdstuk V/1, ingevoegd bij artikel 5, wordt een artikel 67/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 67/1. § 1. De reder stelt een financiële zekerheid om alle schuldvorderingen gelinkt aan overlijden of invaliditeit van zeevarenden als gevolg van een arbeidsongeval, beroepsziekte of bedrijfsrisico, overeenkomstig de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006, de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst of collectieve arbeidsovereenkomst te voorzien van schadevergoeding.

Deze financiële zekerheid wordt gesteld in de vorm van een verzekering die voldoet aan de eisen van dit artikel en de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 of van een sociale zekerheidssysteem in overstemming met de vigerende Belgische wetgeving.

Art. 4

Dans l’intitulé du titre VI, chapitre IV du texte néerlandais de la même loi, le mot “zeeman” est remplacé par le mot “zeevarende”.

Art. 5

Dans les articles 30, 40, 42, 43/1, 46, 50, 54 et 69/1 du texte néerlandais de la même loi, le mot “zeelieden” est chaque fois remplacé par le mot “zeevarenden”.

Art. 6

Dans l’intitulé du titre VI, chapitre II, Section 2 du texte néerlandais de la même loi, le mot “zeelieden” est remplacé par le mot “zeevarenden”.

Art. 7

Dans les articles 28/1 et 40 de la même loi, les mots “Transport maritime” sont chaque fois remplacés par le mot “Navigation”.

Art. 8

Dans le titre VI, de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail, il est inséré un chapitre V/1, rédigé comme suit:

“CHAPITRE V/I. Garantie financière

Art. 9

Dans le chapitre V/1, inséré par l’article 5, il est inséré un article 67/1 rédigé comme suit:

“Art. 67/1. § 1^{er} L’armateur établit une garantie financière pour couvrir toutes réclamations en vue d’une indemnisation liée au décès ou à l’invalidité des gens de mer résultant d’un accident du travail, d’une maladie professionnelle ou d’un risque professionnel, tel que prévu par la législation nationale donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006, par le contrat d’engagement maritime ou par une convention collective.

Cette garantie financière est établie sous la forme d’une assurance qui répond aux prescriptions du présent article et aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 ou d’un régime de sécurité sociale en accord avec la législation belge en vigueur.

§ 2. Deze financiële zekerheid voldoet tenminste aan de volgende minimumeisen:

1° de schadevergoeding, indien deze voorzien is in de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst en onverminderd punt 3° van deze paragraaf, wordt volledig en onverwijld betaald;

2° er wordt geen enkele druk uitgeoefend om een betaling die lager is dan het bedrag dat contractueel werd vastgelegd te aanvaarden;

3° als de invaliditeit van een zeevarende van zulke aard is dat het moeilijk is om de volledige schadevergoeding waar de zeevarende recht op heeft, vast te stellen, wordt een voorlopige betaling of worden voorlopige betalingen gemaakt aan de zeevarende om onbillijke gevolgen voor de zeevarende te vermijden;

4° de zeevarende ontvangt betalingen, onverminderd andere wettelijke rechten. De reder kan deze betaling echter aftrekken van enige andere schadevergoeding die voortvloeit uit enige andere schuldvordering vanwege de zeevarende tegen de reder en die voortvloeit uit hetzelfde incident;

5° de schuldvordering voor schadevergoeding mag rechtstreeks door de betrokken zeevarende, zijn aanverwanten, door een vertegenwoordiger van de zeevarende of een aangeduide begunstigde worden ingediend.

§ 3. Zeevarenden ontvangen van de reder voorafgaande kennisgeving die minstens gelijk is aan de opzegtermijn bepaald in de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, indien de financiële zekerheid van de reder wordt geannuleerd of beëindigd.

§ 4. De verstrekker van een financiële zekerheid stelt het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer in kennis van het feit dat de financiële zekerheid van de reder wordt geannuleerd of beëindigd overeenkomstig paragraaf 5.

§ 5. De financiële zekerheid kan niet geannuleerd of beëindigd worden voor het einde van de geldigheidsperiode, tenzij de verstrekker van de financiële zekerheid een voorafgaande notificatie van minstens dertig dagen heeft gegeven aan het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

§ 6. De financiële zekerheid voorziet de betaling voor alle schuldvorderingen die eronder vallen en die ontstaan tijdens de geldigheidsperiode van het document.”.

§ 2. Cette garantie financière satisfait aux exigences minimales suivantes:

1° l'indemnisation, lorsqu'elle est prévue dans le contrat d'engagement maritime et sans préjudice du point 3° du présent paragraphe, est versée dans sa totalité et sans retard;

2° aucune pression n'est exercée en vue de faire accepter le paiement d'un montant inférieur au montant fixé contractuellement;

3° si l'invalidité d'un marin est de nature telle qu'elle ne permet d'établir facilement le montant total de l'indemnité à laquelle le marin peut prétendre, un ou plusieurs paiements provisoires sont effectués en sa faveur pour lui éviter des conséquences injustes;

4° le marin reçoit ces paiements sans préjudice d'autres droits garantis par la loi. L'armateur peut toutefois déduire ce paiement de toute indemnité résultant de toute autre réclamation formulée par le marin à son encontre et découlant du même incident;

5° la réclamation en vue d'une indemnisation peut être présentée directement par le marin concerné, ses plus proches parents, un représentant du marin ou le bénéficiaire désigné.

§ 3. Les gens de mer reçoivent de la part de l'armateur un préavis dans un délai au moins égal au délai de préavis stipulé dans leur contrat d'engagement maritime si la garantie financière de l'armateur va être annulée ou prendre fin.

§ 4. Le prestataire de la garantie financière avisera la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports du fait que la garantie financière de l'armateur va être annulée ou prendre fin conformément au paragraphe 5.

§ 5. La garantie financière ne peut être annulée ou prendre fin avant l'expiration de la période de validité, à moins que le prestataire de la garantie financière n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports.

§ 6. La garantie financière prévoit le paiement de toutes créances couvertes et qui se présentent durant la période de validité du document.”.

Art. 10

Artikel 68 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 68. § 1. Zeevarenden op schepen die de Belgische vlag voeren hebben recht op repatriëring onder de volgende omstandigheden:

1° indien hun arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst verloopt terwijl zij zich in het buitenland bevinden;

2° indien hun arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst wordt beëindigd:

a) door de reder; of

b) door de zeevarende op grond van geldige redenen;

3° indien de zeevarende niet langer in staat is zijn taken uit hoofde van zijn arbeidsovereenkomst te verrichten of van indien het niet mogelijk is om van hem te eisen dat hij deze onder de desbetreffende omstandigheden verricht.

§ 2. De omstandigheden waaronder zeevarenden recht hebben op repatriëring in overeenstemming met paragraaf 1, 2° en 3° zijn als volgt:

a) in geval van ziekte of ongeval of om een andere reden van medische aard die de repatriëring van de zeevarende vereist, wanneer is vastgesteld dat de zeevarende medisch gezien in staat is te reizen;

b) in geval van schipbreuk;

c) wanneer de reder niet in staat is de wettelijke of contractuele verplichtingen als werkgever na te komen ten opzichte van de zeevarende, wegens insolventie, verkoop van het schip, verandering in de registratie van het schip of in verband met een andere soortgelijke reden;

d) wanneer een schip koers zet naar een oorlogsgebied, zoals omschreven in de nationale wet- of regelgeving of arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, waar de zeevarende er niet mee instemt zich naar dat gebied te begeven; en

e) in het geval van beëindiging of onderbreking van het dienstverband van de zeevarende overeenkomstig een arbitrale uitspraak of een collectieve arbeidsovereenkomst of in het geval van beëindiging van het dienstverband om een andere soortgelijke reden.

Art. 10

L'article 68 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 68. § 1^{er}. Les gens de mer à bord de navires battant pavillon belge ont droit au rapatriement dans les cas suivants:

1° lorsque le contrat d'engagement maritime expire alors que les intéressés se trouvent à l'étranger;

2° lorsque le contrat d'engagement maritime est dénoncé:

a) par l'armateur; ou

b) par le marin pour des raisons justifiées; et

3° lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières.

§ 2. Les cas dans lesquels les gens de mer ont droit au rapatriement conformément au paragraphe 1, 2° et 3° sont les suivants:

a) en cas de maladie ou d'accident ou pour une autre raison d'ordre médical qui exige le rapatriement du marin quand il est reconnu médicalement en état de voyager;

b) en cas de naufrage;

c) quand l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur vis-à-vis du marin pour cause d'insolvabilité, de vente du navire, de changement d'immatriculation du navire, ou pour toute autre raison analogue;

d) quand un navire fait route vers une zone de guerre, telle que définie par la législation nationale ou le contrat d'engagement maritime, où le marin n'accepte pas de se rendre; et

e) en cas de cessation ou de suspension de l'emploi du marin conformément à une sentence arbitrale ou à une convention collective, ou en cas de cessation de l'emploi pour toute autre raison similaire.

De maximumduur van tijdvakken van dienst aan boord waarna zeevarenden recht hebben op repatriëring is minder dan 12 maanden;

Tijdens de repatriëring draagt de reder de kosten van vervoer, logies en voeding van de zeevarende;

De zeevarende wordt gerepatrieerd naar een van de volgende plaatsen, zoals bepaald in de arbeidsovereenkomst:

- a) de plaats waar de zeevarende instemde met de overeenkomst;
- b) de plaats die in de collectieve arbeidsovereenkomst is bepaald;
- c) het land waarin de zeevarende zijn domicilie heeft; of
- d) iedere andere plaats die gezamenlijk is overeengekomen in de arbeidsovereenkomst.

De repatriëring dient via aangepast vervoer te gebeuren en zo kort mogelijk in duurtijd te zijn.

§ 3. Het is aan reders verboden vooruitbetaling te eisen van zeevarenden bij aanvang van hun tewerkstelling voor de kosten van repatriëring, en eveneens om de kosten van repatriëring te verhalen op de lonen of andere aanspraken van de zeevarenden, tenzij de repatriëring om tuchttredenen diende te gebeuren of in het geval bedoeld in artikel 67.”

Art. 11

In dezelfde wet wordt een artikel 68/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 68/1. § 1. De reder voorziet een financiële zekerheid in de vorm van een verzekering die voldoet aan de vereisten van dit artikel en artikel 68.

§ 2. Bijstand voorzien door de financiële zekerheid wordt zonder vertraging verstrekt op verzoek van de zeevarende of een door de zeevarende aangeduide vertegenwoordiger en wordt onderbouwd met de nodige verantwoording in overeenstemming met paragraaf 5 van dit artikel.

§ 3. Bijstand verleend door de financiële zekerheid is voldoende om het volgende te dekken:

La durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles les gens de mer ont droit au rapatriement est inférieure à douze mois;

Pendant le rapatriement, l'armateur prend en charge les frais de transport, d'hébergement et de nourriture du marin;

Le marin est rapatrié vers l'un des lieux suivants, comme stipulé dans le contrat de travail:

- a) le lieu où le marin a accepté de s'engager;
- b) le lieu stipulé par convention collective;
- c) le pays de résidence du marin; ou
- d) tout autre lieu convenu entre les parties dans le contrat de travail.

Le rapatriement doit avoir lieu par un transport approprié et être le plus rapide.

§ 3. Il est interdit aux armateurs d'exiger du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement et également de recouvrer auprès du marin les frais de rapatriement sur son salaire ou ses autres droits, sauf si le rapatriement doit avoir lieu pour des raisons disciplinaires ou dans le cas visé à l'article 67.”

Art. 11

Dans la même loi, il est inséré un article 68/1 rédigé comme suit:

“Art. 68/1. § 1^{er}. L'armateur prévoit une garantie financière sous la forme d'une assurance qui satisfait aux prescriptions du présent article et de l'article 68.

§ 2. L'assistance fournie par la garantie financière sera accordée sans retard à la demande du marin ou de son représentant désigné, et dûment justifiée conformément au paragraphe 5 de l'article présent.

§ 3. L'assistance fournie par la garantie financière doit être suffisante pour couvrir:

1° niet-betaalde lonen en andere rechten die de reder verschuldigd is aan de zeevarende overeenkomstig de arbeidsovereenkomst, de relevante cao's of de geldende wetgeving, beperkt tot vier maanden van zulke niet-betaalde lonen en vier maanden van enig ander recht.

2° alle redelijke kosten gemaakt door de zeevarende, inclusief de kosten voor repatriëring zoals bedoeld in paragraaf 4;

3° de essentiële noden van de zeevarende, inclusief zaken zoals: adequaat voedsel, kleding waar nodig, accommodatie, drinkwatervoorziening, noodzakelijke brandstof voor overleving aan boord en de nodige medische voorzieningen en enige andere redelijke kosten of uitgaven gemaakt vanaf de handeling of het nalaten die de verlating uitmaakt totdat de zeevarende is aangekomen op de plaats zoals bepaald in artikel 68, paragraaf 2, 4°.

§ 4. De kosten van repatriëring dekken de reis via aangepast en snel vervoer en omvatten voorzieningen voor voedsel en logies voor de zeevarende vanaf dat hij het schip verlaat totdat de zeevarende is aangekomen op de plaats zoals bepaald in artikel 68, paragraaf 2, 4°, de kosten dekken eveneens de noodzakelijke medische voorzieningen, transport van enige persoonlijke bezittingen en elke andere redelijke kosten die voortvloeien uit de verlating.

§ 5. Een zeevarende wordt geacht te zijn verlaten indien, in overtreding van de bepalingen van deze wet, of de voorwaarden in de arbeidsovereenkomst, de reder:

1° de kosten voor de repatriëring niet dekt;

2° de zeevarende zonder de noodzakelijke onderhoudsmiddelen en ondersteuning heeft achtergelaten; of

3° op enige andere manier een eenzijdige verbreking veroorzaakt heeft van de verbintenis met de zeevarende, met name het niet-betalen van de contractueel vastgelegde lonen gedurende ten minste twee maanden.

§ 6. Met noodzakelijke onderhoudsmiddelen en ondersteuning, zoals bepaald in paragraaf 5, 2°, wordt bedoeld: behoorlijk voedsel, logies, drinkwatervoorziening, noodzakelijke brandstof voor overleving aan boord en de noodzakelijke medische voorzieningen.

§ 7. De financiële zekerheid kan niet geannuleerd of beëindigd worden voor het einde van de geldigheidsperiode, tenzij de verstrekker van de financiële zekerheid een voorafgaande notificatie van minstens dertig

1° les salaires en suspens et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu dans le contrat de travail, la convention collective pertinente ou la législation en vigueur, le montant dû ne devant pas excéder quatre mois de salaire et quatre pour les autres prestations en suspens;

2° toutes les dépenses raisonnables engagées par le marin, y compris les frais de rapatriement visés au paragraphe 4;

3° les besoins essentiels du marin, y compris des choses telles que: une nourriture convenable, des vêtements lorsque nécessaire, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire, les soins médicaux nécessaires et la prise en charge de tous autres frais ou dépenses raisonnables à partir de l'acte ou de l'omission constitutif de l'abandon jusqu'à l'arrivée du marin au lieu tel que prévu à l'article 68, paragraphe 2, 4°.

§ 4. Les frais de rapatriement couvrent le voyage par des moyens appropriés et rapides et comprennent la fourniture de nourriture et de logement au marin depuis son départ du navire jusqu'à son arrivée au lieu prévu à l'article 68, paragraphe 2, 4°, ainsi que les soins médicaux nécessaires, le transport des effets personnels et tous autres frais raisonnables résultant de l'abandon.

§ 5. Un marin est considéré comme ayant été abandonné lorsque, en violation des prescriptions de la présente loi, ou des termes du contrat de travail, l'armateur:

1° ne prend pas en charge les frais de rapatriement;

2° a laissé le marin sans l'entretien et le soutien nécessaires; ou

3° a d'une manière ou d'une autre provoqué une rupture unilatérale des liens avec le marin, notamment n'a pas versé les salaires contractuels durant une période d'au moins deux mois.

§ 6. Par entretien et assistance nécessaires, comme prévu au paragraphe 5, 2°, on vise: une nourriture convenable, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire et les soins médicaux nécessaires.

§ 7. La garantie financière ne peut être annulée ou prendre fin avant l'expiration de la période de validité, à moins que le prestataire de la garantie financière n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à la Direction

dagen heeft gegeven aan het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

§ 8. Indien de verstrekker van de financiële zekerheid enige betaling heeft uitgevoerd aan een zeevarende in overeenstemming met dit artikel, verkrijgt de verstrekker – tot op het bedrag dat betaald werd en in overeenstemming met de relevante wetgeving – via subrogatie, toewijzing of andere manier de rechten die de zeevarende zou hebben genoten.”

HOOFDSTUK 3

Wijziging van de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006

Art. 12

In de artikelen 44, 65, 66, 67 en 68 van de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006, wordt het woord “zeeman”, telkenmale vervangen door het woord “zeevarende”.

Art. 13

In de artikelen 4, 5, 6, 8, 9, 11, 29, 30, 31, 32, 38, 39, 41, 44, 47, 48, 51, 52, 54, 55, 57, 59, 60, 62, 63, 65, 66, 67, 68, 71, 72, 73 en 74 van dezelfde wet wordt het woord “zeelieden”, telkenmale vervangen door het woord “zeevarenden”.

Art. 14

In het opschrift van Titel 6 van dezelfde wet wordt het woord “zeelieden” vervangen door het woord “zeevarenden”.

Art. 15

In de artikelen 3, 4, 45, 49, 50, 53, 54, 56, 57 en 66 van dezelfde wet worden de woorden “Maritiem Vervoer”, telkenmale vervangen door het woord “Scheepvaart”.

Art. 16

Artikel 3 van dezelfde wet, wordt aangevuld met de bepaling onder 11°, luidende:

générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports.

§ 8. Si le prestataire de la garantie financière a effectué un paiement quel qu’il soit à un marin conformément au présent article, ce prestataire acquiert – à concurrence de la somme versée, et conformément à la législation applicable – par subrogation, transfert ou d’une autre manière, les droits dont aurait bénéficié ledit marin.”

CHAPITRE 3

Modification de la loi du 13 juin 2014 d’exécution et de contrôle de l’application de la Convention du travail maritime 2006

Art. 12

Dans les articles 44, 65, 66, 67 et 68 du texte néerlandais de la loi du 13 juin 2014 d’exécution et de contrôle de l’application de la Convention du travail maritime 2006, le mot “zeeman” est chaque fois remplacé par le mot “zeevarende”.

Art. 13

Dans les articles 4, 5, 6, 8, 9, 11, 29, 30, 31, 32, 38, 39, 41, 44, 47, 48, 51, 52, 54, 55, 57, 59, 60, 62, 63, 65, 66, 67, 68, 71, 72, 73 et 74 du texte néerlandais de la même loi, le mot “zeelieden” est chaque fois remplacé par le mot “zeevarenden”.

Art. 14

Dans l’intitulé du titre 6 du texte néerlandais de la même loi, le mot “zeelieden” est chaque fois remplacé par le mot “zeevarenden”.

Art. 15

Dans les articles 3, 4, 45, 49, 50, 53, 54, 56, 57 et 66 de la même loi, les mots “Transport maritime” sont chaque fois remplacés par le mot “Navigation”.

Art. 16

L’article 3 de la même loi est complété par le 11° rédigé comme suit:

“11° “Certificaten van verzekering onder MLC 2006”: het certificaat van verzekering voor repatriëring en het certificaat van verzekering of andere financiële zekerheid voor de aansprakelijkheid van de reder.”

Art. 17

Het opschrift van titel 2 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“TITEL 2. – Het maritiem arbeidscertificaat, de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en de certificaten van verzekering onder MLC 2006 voor de schepen die onder Belgische vlag varen”

Art. 18

In artikel 7 van dezelfde wet worden de woorden “en een conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid” vervangen door de woorden “, een conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en de certificaten van verzekering onder MLC 2006”.

Art. 19

In dezelfde wet wordt een artikel 9/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 9/1. Het certificaat van verzekering voor repatriëring vormt het bewijs dat de reder voldoet aan de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 betreffende repatriëring.”

Art. 20

In dezelfde wet wordt een artikel 9/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 9/2. Het certificaat van verzekering of andere financiële zekerheid voor de aansprakelijkheid van de reder vormt het bewijs dat de reder voldoet aan de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 betreffende aansprakelijkheid van de reder.”

Art. 21

In artikel 11 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid wordt het woord “14” opgeheven;

“11° “Certificats d’assurance sous MLC 2006”: le certificat d’assurance pour le rapatriement et le certificat d’assurance ou toute autre garantie financière relative à la responsabilité de l’armateur.”

Art. 17

L’intitulé du titre 2 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“TITRE 2 – Le certificat de travail maritime, la déclaration de conformité du travail maritime et les certificats d’assurance sous MLC 2006 en ce qui concerne les navires battant pavillon belge”

Art. 18

Dans l’article 7 de la même loi, les mots “et une déclaration de conformité du travail maritime” sont remplacés par les mots “, une déclaration de conformité du travail maritime et les certificats d’assurance sous MLC 2006.”

Art. 19

Dans la même loi, il est inséré un article 9/1 rédigé comme suit:

“Art. 9/1. Le certificat d’assurance pour le rapatriement constitue la preuve que l’armateur satisfait aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 relatives au rapatriement.”

Art. 20

Dans la même loi, il est inséré un article 9/2 rédigé comme suit:

“Art. 9/2. Le certificat d’assurance ou toute autre garantie financière relative à la responsabilité de l’armateur constitue la preuve que l’armateur satisfait aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 relatives à la responsabilité de l’armateur.”

Art. 21

À l’article 11 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l’alinéa 1^{er} le mot “14” est abrogé;

2° het artikel wordt aangevuld met de bepalingen onder 15° en 16°:

“15° financiële zekerheid voor repatriëring;

16° financiële zekerheid voor de aansprakelijkheid van de reder.”.

Art. 22

In titel 2, van dezelfde wet, wordt een HOOFDSTUK 3/1 ingevoegd, luidende:

“HOOFDSTUK 3/1. – Certificaten van verzekering onder MLC 2006”.

Art. 23

In hoofdstuk 3/1, ingevoegd bij artikel 18, wordt een artikel 27/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 27/1. De certificaten van verzekering onder MLC 2006 worden opgesteld overeenkomstig het model bepaald door de Koning.”.

Art. 24

In hoofdstuk 3/1, ingevoegd bij artikel 18, wordt een artikel 27/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 27/2. De Koning bepaalt de voorwaarden voor de uitgifte van de certificaten van verzekering onder MLC 2006 alsmede alle regels betreffende de uitgifte en de geldigheid van de certificaten.”.

Art. 25

In artikel 28 van dezelfde wet worden de woorden “en de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid” vervangen door de woorden “, de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en de certificaten van verzekering onder MLC 2006”.

Art. 26

In artikel 29 van dezelfde wet worden de woorden “en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid” vervangen door de woorden “, van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en van de certificaten van verzekering onder MLC 2006”.

2° l'article est complété par les 15° à 16° rédigés comme suit:

“15° la garantie financière pour le rapatriement;

16° la garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur.”.

Art. 22

Dans le titre 2, de la même loi, il est inséré un chapitre 3/1, rédigé comme suit:

“CHAPITRE 3/1. – Certificats d'assurance sous MLC 2006”.

Art. 23

Dans le chapitre 3/1, inséré par l'article 18, il est inséré un article 27/1 rédigé comme suit:

“Art. 27/1. Les certificats d'assurance sous MLC 2006 sont établis conformément au modèle fixé par le Roi.”.

Art. 24

Dans le chapitre 3/1, inséré par l'article 18, il est inséré un article 27/2 rédigé comme suit:

“Art. 27/2. Le Roi fixe les conditions de délivrance des certificats d'assurance sous MLC 2006 ainsi que les règles relatives à la délivrance et la validité des certificats.”.

Art. 25

À l'article 28 de la même loi, les mots “et la déclaration de conformité du travail maritime” sont remplacés par les mots “, la déclaration de conformité du travail maritime et les certificats d'assurance sous MLC 2006”.

Art. 26

À l'article 29 de la même loi, les mots “et de la déclaration de conformité du travail maritime” sont remplacés par les mots “, de la déclaration de conformité du travail maritime et des certificats d'assurance sous MLC 2006”.

Art. 27

In artikel 34 van dezelfde wet wordt het woord “14” opgeheven.

Art. 28

In artikel 38 van dezelfde wet wordt de laatste zin aangevuld met de woorden “of wordt op een andere wijze beschikbaar gesteld aan zeevarenden, inspecteurs van de vlaggenstaat, bevoegde officieren in havenstaten en vertegenwoordigers van de reders en zeevarenden, in overeenstemming met de nationale wetgeving.”

Art. 29

In dezelfde wet wordt een artikel 61/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 61/1. § 1. Als de repatriëring van de zeevarenden niet wordt voorzien door de reder of de verstrekker van de financiële zekerheid overeenkomstig de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen, draagt de Belgische staat de kosten van repatriëring.

§ 2. Met inachtneming van de van toepassing zijnde internationale instrumenten, kan de Belgische staat indien deze de kosten van repatriëring ingevolge paragraaf 1 heeft betaald, deze kosten terugvorderen van de reder en, indien nodig, de schepen van de desbetreffende reder aanhouden, of verzoeken om aanhouding hiervan, totdat de vergoeding heeft plaatsgevonden.

§ 3. De kosten van repatriëring komen in geen geval ten laste van een zeevarende, behalve in het geval voorzien in paragraaf 3 van artikel 68 van de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen.

§ 4. De Belgische staat faciliteert de repatriëring van zeevarenden die werken aan boord van schepen die een Belgische haven aandoen of door de Belgische territoriale wateren of binnenwateren varen, alsook hun vervanging aan boord.

§ 5. Het recht op repatriëring kan niet geweigerd worden aan de zeevarende omwille van de financiële omstandigheden van de reder of omwille van het onvermogen of onwil van de reder om de betrokkene te vervangen.”

Art. 27

Dans l'article 34, de la même loi, le mot “14” est abrogé.

Art. 28

Dans l'article 38, de la même loi, la dernière phrase est complétée par les mots “ou est tenu à la disposition des gens de mer, des inspecteurs de l'État du pavillon, des fonctionnaires autorisés de l'État du port et des représentants des armateurs et des gens de mer par d'autres moyens, conformément à la législation nationale”.

Art. 29

Dans la même loi, il est inséré un article 61/1, rédigé comme suit:

“Art. 61/1. § 1^{er}. Si le rapatriement des gens de mer n'est pas assuré par l'armateur ou le prestataire de la garantie financière conformément à la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail, l'État belge prend en charge les frais de rapatriement.

§ 2. En tenant compte des instruments internationaux applicables, l'État belge peut, s'il a payé les frais de rapatriement conformément au paragraphe 1^{er}, réclamer ceux-ci auprès de l'armateur et, si nécessaire, immobiliser les navires de l'armateur concerné, ou demander leur immobilisation, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué.

§ 3. Les frais de rapatriement ne peuvent en aucun cas être à la charge du marin sauf dans le cas prévu au paragraphe 3 de l'article 68 de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail.

§ 4. L'État belge facilite le rapatriement des gens de mer qui servent sur des navires faisant escale dans les ports belges ou traversant les eaux belges territoriales ou intérieures ainsi que leur remplacement à bord.

§ 5. Le droit d'être rapatrié ne peut pas être refusé à un marin du fait de la situation financière d'un armateur ou au motif que celui-ci est dans l'impossibilité ou refuse de remplacer l'intéressé.”

Art. 30

In dezelfde wet wordt een artikel 63/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 63/1. § 1. Als de reder, de vlagstaat van het schip of het land waarvan de zeevarenden de nationaliteit dragen de repatriëring van de zeevarenden niet voorzien, draagt de Belgische staat de kosten van repatriëring indien het schip zich in een Belgische haven bevindt.

§ 2. Met inachtneming van de van toepassing zijnde internationale instrumenten, kan de Belgische staat indien deze de kosten van repatriëring ingevolge paragraaf 1 heeft betaald, deze kosten terugvorderen van de reder en, indien nodig, de schepen van de desbetreffende reder aanhouden, of verzoeken om aanhouding hiervan, totdat de vergoeding heeft plaatsgevonden.

§ 3. De kosten van repatriëring komen in geen geval ten laste van een zeevarende, behalve in het geval voorzien in paragraaf 3 van artikel 68 van de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen.

§ 4. De Belgische staat faciliteert de repatriëring van zeevarenden die werken aan boord van schepen die een Belgische haven aandoen of door de Belgische territoriale wateren of binnenwateren varen, alsook hun vervanging aan boord.

§ 5. Het recht op repatriëring kan niet geweigerd worden aan de zeevarende omwille van de financiële omstandigheden van de reder of omwille van het onvermogen of onwil van de reder om de betrokkene te vervangen.”

Art. 31

In artikel 72 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° onder 1° worden de woorden “en/of de certificaten van verzekering onder MLC 2006” ingevoegd tussen de woorden “conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid” en de woorden “niet bewaart of bijhoudt”;

2° onder 2° worden de woorden “en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid” vervangen door een de woorden “, de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en/of de certificaten van verzekering onder MLC 2006”;

Art. 30

Dans la même loi, il est inséré un article 63/1, rédigé comme suit:

“Art. 63/1. § 1^{er}. Si l’armateur, l’État du pavillon du navire ou l’État dont les gens de mer sont ressortissants ne prévoit pas le rapatriement des gens de mer, l’État belge prend en charge les frais de rapatriement si le navire se trouve dans un port belge.

§ 2. En tenant compte des instruments internationaux applicables, l’État belge peut, s’il a payé les frais de rapatriement conformément au paragraphe 1^{er}, réclamer ceux-ci auprès de l’armateur et, si nécessaire, immobiliser les navires de l’armateur concerné, ou demander leur immobilisation, jusqu’à ce que le remboursement soit effectué.

§ 3. Les frais de rapatriement ne peuvent en aucun cas être à la charge du marin, sauf dans le cas prévu au paragraphe 3 de l’article 68 de la loi du 3 juin 2007 portant dispositions diverses relatives au travail.

§ 4. L’État belge facilite le rapatriement des gens de mer qui servent sur des navires faisant escale dans les ports belges ou traversant les eaux belges territoriales ou intérieures ainsi que leur remplacement à bord.

§ 5. Le droit d’être rapatrié ne peut pas être refusé à un marin du fait de la situation financière d’un armateur ou au motif que celui-ci est dans l’impossibilité ou refuse de remplacer l’intéressé.”

Art. 31

À l’article 72 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° le 1° est complété par les mots “et/ou les certificats d’assurance sous MLC 2006”;

2° au 2°, les mots “et de la déclaration de conformité du travail maritime” sont remplacés par les mots “, de la déclaration de conformité du travail maritime et/ou les certificats d’assurance sous MLC 2006”;

HOOFDSTUK 4**Inwerkingtreding**

Art. 32

Deze wet treedt in werking op 18 januari 2017.

Brussel, 18 december 2016

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Werk,

Kris PEETERS

*De minister van Sociale Zaken
en Volksgezondheid,*

Maggie DE BLOCK

De staatssecretaris voor Noordzee,

Philippe DE BACKER

CHAPITRE 4**Entrée en vigueur**

Art. 32

La présente loi entre en vigueur le 18 janvier 2017.

Bruxelles, le 18 décembre 2016

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre de l'Emploi,

Kris PEETERS

*La ministre des Affaires sociales
et de la Santé publique,*

Maggie DE BLOCK

Le secrétaire d'État à la Mer du Nord,

Philippe DE BACKER

BIJLAGE

ANNEXE

VOORONTWERP VAN WET TOT WIJZIGING VAN DE WET VAN 3 JUNI 2007 BETREFFENDE DIVERSE ARBEIDSBEPALINGEN EN DE WET VAN 13 JUNI 2014 TOT UITVOERING EN CONTROLE VAN DE TOEPASSING VAN HET VERDRAG BETREFFENDE MARITIEME ARBEID 2006	AVANT-PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DU 3 JUIN 2007 PORTANT DES DISPOSITIONS DIVERSES RELATIVES AU TRAVAIL ET LA LOI DU 13 JUIN 2014 D'EXÉCUTION ET DE CONTRÔLE DE L'APPLICATION DE LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME 2006
BASISTEKST VAN DE WET VAN 3 JUNI 2007 BETREFFENDE DIVERSE ARBEIDSBEPALINGEN	AAN HET VOORONTWERP AANGEPASTE TEKST
TITEL VI. - Arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen.	TITEL VI. - Arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen.
HOOFDSTUK I. - Algemene bepalingen.	HOOFDSTUK I. - Algemene bepalingen.
Art. 28. Voor de toepassing van deze titel wordt verstaan onder : 1° " zeeschip " : elk schip bestemd voor winstgevende verrichtingen in het vervoer van goederen of personen in het internationaal verkeer over zee, inbegrepen schepen, met zeebrief, voor het verrichten van sleepvaart, voor het uitvoeren van baggerwerken, voor het verrichten van hulpverlening en van andere werkzaamheden op zee die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren, met uitsluiting van vissersschepen; Passagiersschepen die bestemd zijn om uitsluitend te worden gebruikt voor binnenlandse zeereizen worden tevens als zeeschepen aanzien; 2° " IMO-nummer van het zeeschip " : het nummer dat aan het zeeschip is toegekend overeenkomstig de bepalingen van resolutie A.600(15) van de Internationale Maritieme Organisatie, aangenomen op 19 november 1987, en dat op de zeebrief van het betrokken zeeschip voorkomt; 3° "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 het Verdrag betreffende maritieme arbeid 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; 4° " kapitein " : elke persoon aan wie door de reder het bevel over het zeeschip werd toevertrouwd of diegene die feitelijk dit bevel voert; 5° " zeeman " : elke persoon die aangenomen is voor de dienst op een zeeschip en die daartoe met de reder of zijn gemachtigde een	Art. 28. Voor de toepassing van deze titel wordt verstaan onder : 1° " zeeschip " : elk schip bestemd voor winstgevende verrichtingen in het vervoer van goederen of personen in het internationaal verkeer over zee, inbegrepen schepen, met zeebrief, voor het verrichten van sleepvaart, voor het uitvoeren van baggerwerken, voor het verrichten van hulpverlening en van andere werkzaamheden op zee die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren, met uitsluiting van vissersschepen; Passagiersschepen die bestemd zijn om uitsluitend te worden gebruikt voor binnenlandse zeereizen worden tevens als zeeschepen aanzien; 2° " IMO-nummer van het zeeschip " : het nummer dat aan het zeeschip is toegekend overeenkomstig de bepalingen van resolutie A.600(15) van de Internationale Maritieme Organisatie, aangenomen op 19 november 1987, en dat op de zeebrief van het betrokken zeeschip voorkomt; 3° "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 het Verdrag betreffende maritieme arbeid 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; 4° " kapitein " : elke persoon aan wie door de reder het bevel over het zeeschip werd toevertrouwd of diegene die feitelijk dit bevel voert; 5° " zeeman zeevarende " : elke persoon die aangenomen is voor de dienst op een zeeschip en die daartoe met de reder of zijn gemachtigde een

arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen heeft afgesloten. 6° "werkgever" : de onderneming of de persoon die het loon betaalt; 7° "het Verdrag betreffende maritieme arbeid" : het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006, goedgekeurd door de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie op 23 februari 2006.	een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen heeft afgesloten. 6° "werkgever" : de onderneming of de persoon die het loon betaalt; 7° "het Verdrag betreffende maritieme arbeid" : het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006, goedgekeurd door de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie op 23 februari 2006.
Art. 28/1. § 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 : 1° de duur van het verblijf aan boord van de betrokken personen; 2° de frequentie van de arbeidsperiodes uitgevoerd aan boord; 3° de voornaamste arbeidsplaats; 4° de reden van de aanwezigheid aan boord; 5° 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 paragraaf 1 worden bij het onderzoek van het probleem in overweging genomen. § 3. Elk besluit genomen in uitvoering van paragraaf 1 wordt aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau meegedeeld.	Art. 28/1. § 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 : 1° de duur van het verblijf aan boord van de betrokken personen; 2° de frequentie van de arbeidsperiodes uitgevoerd aan boord; 3° de voornaamste arbeidsplaats; 4° de reden van de aanwezigheid aan boord; 5° 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 Scheepvaart na raadpleging van het betrokken paritair comité. De criteria bedoeld in paragraaf 1 worden bij het onderzoek van het probleem in overweging genomen. § 3. Elk besluit genomen in uitvoering van paragraaf 1 wordt aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau meegedeeld.
HOOFDSTUK II. - Aanwerving van zeelieden.	HOOFDSTUK II. - Aanwerving van zeelieden zeevarenden .
Afdeling 1. - De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen.	Afdeling 1. - De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen.
Art. 29. Elke overeenkomst, krachtens welke een zeeman zich tegenover de werkgever de reder, zijn gemachtigde of de kapitein verbindt om aan boord van een zeeschip te varen en arbeid te verrichten, is een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen, welke door de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten wordt geregeld. Het bestaan van deze overeenkomst wordt afdoende bewezen door de bepalingen opgenomen in de individuele overeenkomst samen met de toepasbare collectieve	Art. 29. Elke overeenkomst, krachtens welke een zeeman zeevarende zich tegenover de werkgever de reder, zijn gemachtigde of de kapitein verbindt om aan boord van een zeeschip te varen en arbeid te verrichten, is een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen, welke door de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten wordt geregeld. Het bestaan van deze overeenkomst wordt afdoende bewezen door de bepalingen opgenomen in de individuele overeenkomst samen met de toepasbare collectieve

arbeidsovereenkomsten.	arbeidsovereenkomsten.
Art. 30. § 1. De bepalingen van deze wet en van haar uitvoeringsbesluiten zijn van toepassing op de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst aan boord van Belgische zeeschepen, ongeacht de plaats van het afsluiten van de arbeidsovereenkomst en ongeacht de nationaliteit van de werkgever, de reder of de zeeman. § 2. De bepalingen van deze wet en van haar uitvoeringsbesluiten zijn eveneens van toepassing op de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst gesloten tussen een Belgische werkgever of een Belgische reder en een zeeman die zijn hoofdverblijfplaats in België heeft, aan boord van schepen die een andere vlag voeren dan de Belgische vlag. § 3. Door het afsluiten van een arbeidsovereenkomst op grond van deze wet wordt, voor de zeelieden waarvan de reder of de werkgever ressorteert onder het paritair comité voor de koopvaardij, het Belgisch sociale zekerheidsstelsel, zoals vastgesteld bij de besluitwet van 7 februari 1945 betreffende de maatschappelijke veiligheid van de zeelieden ter koopvaardij van rechtswege, van toepassing. Onder voorbehoud van Verordening (EG) nr. 883/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels, door het afsluiten van een arbeidsovereenkomst op grond van deze wet wordt, voor de zeelieden in dienst op schepen waarvan de reder of de werkgever ressorteert onder het paritair comité van het bouwbedrijf, het Belgisch socialezekerheidsstelsel zoals ingesteld door de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders van rechtswege van toepassing.	Art. 30. § 1. De bepalingen van deze wet en van haar uitvoeringsbesluiten zijn van toepassing op de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst aan boord van Belgische zeeschepen, ongeacht de plaats van het afsluiten van de arbeidsovereenkomst en ongeacht de nationaliteit van de werkgever, de reder of de zeeman zeevarende. § 2. De bepalingen van deze wet en van haar uitvoeringsbesluiten zijn eveneens van toepassing op de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst gesloten tussen een Belgische werkgever of een Belgische reder en een zeeman zeevarende die zijn hoofdverblijfplaats in België heeft, aan boord van schepen die een andere vlag voeren dan de Belgische vlag. § 3. Door het afsluiten van een arbeidsovereenkomst op grond van deze wet wordt, voor de zeelieden zeevarenden waarvan de reder of de werkgever ressorteert onder het paritair comité voor de koopvaardij, het Belgisch sociale zekerheidsstelsel, zoals vastgesteld bij de besluitwet van 7 februari 1945 betreffende de maatschappelijke veiligheid van de zeelieden ter koopvaardij van rechtswege, van toepassing. Onder voorbehoud van Verordening (EG) nr. 883/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels, door het afsluiten van een arbeidsovereenkomst op grond van deze wet wordt, voor de zeelieden zeevarenden in dienst op schepen waarvan de reder of de werkgever ressorteert onder het paritair comité van het bouwbedrijf, het Belgisch socialezekerheidsstelsel zoals ingesteld door de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders van rechtswege van toepassing.
Art. 31. Een zeeman kan slechts een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen afsluiten, indien hij vrij is van elke andere overeenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen. De zeeman dient zich te onderwerpen aan de voorschriften inzake het geneeskundig onderzoek, zoals bepaald in de desbetreffende reglementeringen, en moet over de nodige vaartbevoegdheidsbewijzen beschikken, zo dit voor de overeengekomen functie vereist wordt.	Art. 31. Een zeeman zeevarende kan slechts een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen afsluiten, indien hij vrij is van elke andere overeenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen. De zeeman zeevarende dient zich te onderwerpen aan de voorschriften inzake het geneeskundig onderzoek, zoals bepaald in de desbetreffende reglementeringen, en moet over de nodige vaartbevoegdheidsbewijzen beschikken, zo dit voor de overeengekomen functie vereist wordt.
Art. 32. § 1. De zeeman wordt aangeworven door de werkgever, de reder of zijn gemachtigde of door de kapitein van het betrokken zeeschip. In de twee laatste gevallen moet de	Art. 32. § 1. De zeeman zeevarende wordt aangeworven door de werkgever, de reder of zijn gemachtigde of door de kapitein van het betrokken zeeschip. In de twee laatste gevallen

gemachtigde of de kapitein in de arbeidsovereenkomst duidelijk melding maken van deze hoedanigheid. § 2. De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen kan alleen door de zeeman zelf gesloten worden. Zij is niet geldig wanneer zij door een tussenpersoon namens de zeeman wordt aangegaan. De zeeman en de werkgever, de reder of zijn gemachtigde dienen persoonlijk de arbeidsovereenkomst te ondertekenen.	moet de gemachtigde of de kapitein in de arbeidsovereenkomst duidelijk melding maken van deze hoedanigheid. § 2. De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen kan alleen door de zeeman zeevarende zelf gesloten worden. Zij is niet geldig wanneer zij door een tussenpersoon namens de zeeman zeevarende wordt aangegaan. De zeeman zeevarende en de werkgever, de reder of zijn gemachtigde dienen persoonlijk de arbeidsovereenkomst te ondertekenen.
Art. 34. § 1. De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen moet schriftelijk en in klare bewoordingen worden vastgesteld uiterlijk op het tijdstip waarop de zeeman in dienst treedt. § 2. De in voorgaande paragraaf bedoelde schriftelijke arbeidsovereenkomst dient tenminste te vermelden : 1° de plaats en datum van het sluiten van de overeenkomst; 2° de naam, voornaam en woonplaats van de reder of zijn gemachtigde; indien de reder een rechtspersoon is : de maatschappelijke naam en de maatschappelijke zetel en, in voorkomend geval, de benaming waaronder de reder zich tot het publiek richt; Indien de reder niet de werkgever is : de naam, voornaam en woonplaats van de werkgever; indien de werkgever een rechtspersoon is, de maatschappelijke naam en de maatschappelijke zetel; 3° de naam, voornamen, geboorte datum of leeftijd, geboorteplaats en de woonplaats van de zeeman; 4° de naam, de thuishaven en het IMO-nummer van het zeeschip waarop de functie moet worden uitgeoefend; 5° de plaats en datum van de inscheping; 6° de functie waarin de zeeman wordt aangesteld; 7° het overeengekomen loon of de eventuele formule ter berekening ervan; 7°/1 het jaarlijks betaald verlof of de formule ter berekening ervan; 8° de duur van de arbeidsovereenkomst en de voorwaarden voor de beëindiging ervan, namelijk de einddatum; indien de overeenkomst voor onbepaalde tijd is gesloten, de voorwaarden waaronder elke partij bevoegd is de overeenkomst te beëindigen, alsmede de vereiste opzegtermijn, die voor de werkgever en de reder niet korter mag zijn dan voor de zeeman; 9° het recht op repatriëring. 9° de door de reder aan de zeeman te verstekken prestaties inzake	Art. 34. § 1. De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen moet schriftelijk en in klare bewoordingen worden vastgesteld uiterlijk op het tijdstip waarop de zeeman zeevarende in dienst treedt. § 2. De in voorgaande paragraaf bedoelde schriftelijke arbeidsovereenkomst dient tenminste te vermelden : 1° de plaats en datum van het sluiten van de overeenkomst; 2° de naam, voornaam en woonplaats van de reder of zijn gemachtigde; indien de reder een rechtspersoon is : de maatschappelijke naam en de maatschappelijke zetel en, in voorkomend geval, de benaming waaronder de reder zich tot het publiek richt; Indien de reder niet de werkgever is : de naam, voornaam en woonplaats van de werkgever; indien de werkgever een rechtspersoon is, de maatschappelijke naam en de maatschappelijke zetel; 3° de naam, voornamen, geboorte datum of leeftijd, geboorteplaats en de woonplaats van de zeeman zeevarende; 4° de naam, de thuishaven en het IMO-nummer van het zeeschip waarop de functie moet worden uitgeoefend; 5° de plaats en datum van de inscheping; 6° de functie waarin de zeeman zeevarende wordt aangesteld; 7° het overeengekomen loon of de eventuele formule ter berekening ervan; 7°/1 het jaarlijks betaald verlof of de formule ter berekening ervan; 8° de duur van de arbeidsovereenkomst en de voorwaarden voor de beëindiging ervan, namelijk de einddatum; indien de overeenkomst voor onbepaalde tijd is gesloten, de voorwaarden waaronder elke partij bevoegd is de overeenkomst te beëindigen, alsmede de vereiste opzegtermijn, die voor de werkgever en de reder niet korter mag zijn dan voor de zeeman zeevarende; 9° het recht op repatriëring. 9° de door de reder aan de zeeman zeevarende te verstekken prestaties inzake

gezondheidsbescherming en sociale zekerheid; 10° de verwijzing naar de collectieve arbeidsovereenkomsten die deel uitmaken van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst. § 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.	gezondheidsbescherming en sociale zekerheid; 10° de verwijzing naar de collectieve arbeidsovereenkomsten die deel uitmaken van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst. § 3. De zeeman zeevarende 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. 35. De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen ondertekend met behulp van de elektronische handtekening die wordt gecreëerd door de elektronische identiteitskaart of door middel van een elektronische handtekening die voldoet aan dezelfde veiligheidswaarborgen als de elektronische handtekening die door de elektronische identiteitskaart wordt gecreëerd, wordt gelijkgesteld met een papieren arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen ondertekend door middel van een handgeschreven handtekening. De Koning kan bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad en na advies van de Nationale Arbeidsraad bepalen aan welke veiligheidswaarborgen andere systemen van elektronische handtekening dan de elektronische handtekening die door de elektronische identiteitskaart wordt gecreëerd dienen te voldoen. Alle aanbieders van een systeem voor het gebruik van de elektronische handtekening kunnen door het Beheerscomité van de Kruispuntbank voor Sociale Zekerheid laten vaststellen dat hun systeem beantwoordt aan de voorwaarden gesteld door het in het vorige lid genoemd koninklijk besluit. Een lijst van aanbieders van een systeem voor het gebruik van de elektronische handtekening die hun vrijwillige aangifte voor een opname op deze lijst hebben gedaan en wier aangifte aanvaard is wordt door het Beheerscomité van de Kruispuntbank voor Sociale Zekerheid opgemaakt en ter bekrachtiging doorgestuurd naar de minister die Werk onder zijn bevoegdheid heeft. Indien de minister die Werk onder zijn bevoegdheid heeft, geen opmerkingen formuleert binnen een termijn van vijftien dagen te rekenen vanaf de datum van het versturen van de lijst, wordt ze als bekrachtigd beschouwd. De lijst wordt bekendgemaakt op de website van de Kruispuntbank voor Sociale Zekerheid. Voor de toepassing van deze paragraaf worden verstaan onder :	Art. 35. De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen ondertekend met behulp van de elektronische handtekening die wordt gecreëerd door de elektronische identiteitskaart of door middel van een elektronische handtekening die voldoet aan dezelfde veiligheidswaarborgen als de elektronische handtekening die door de elektronische identiteitskaart wordt gecreëerd, wordt gelijkgesteld met een papieren arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen ondertekend door middel van een handgeschreven handtekening. De Koning kan bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad en na advies van de Nationale Arbeidsraad bepalen aan welke veiligheidswaarborgen andere systemen van elektronische handtekening dan de elektronische handtekening die door de elektronische identiteitskaart wordt gecreëerd dienen te voldoen. Alle aanbieders van een systeem voor het gebruik van de elektronische handtekening kunnen door het Beheerscomité van de Kruispuntbank voor Sociale Zekerheid laten vaststellen dat hun systeem beantwoordt aan de voorwaarden gesteld door het in het vorige lid genoemd koninklijk besluit. Een lijst van aanbieders van een systeem voor het gebruik van de elektronische handtekening die hun vrijwillige aangifte voor een opname op deze lijst hebben gedaan en wier aangifte aanvaard is wordt door het Beheerscomité van de Kruispuntbank voor Sociale Zekerheid opgemaakt en ter bekrachtiging doorgestuurd naar de minister die Werk onder zijn bevoegdheid heeft. Indien de minister die Werk onder zijn bevoegdheid heeft, geen opmerkingen formuleert binnen een termijn van vijftien dagen te rekenen vanaf de datum van het versturen van de lijst, wordt ze als bekrachtigd beschouwd. De lijst wordt bekendgemaakt op de website van de Kruispuntbank voor Sociale Zekerheid. Voor de toepassing van deze paragraaf worden verstaan onder :

1° " aanbieder van een systeem voor het gebruik van een elektronische handtekening " : elke natuurlijke of rechtspersoon die een systeem voor het gebruik van de elektronische handtekening aanbiedt, waarbij het gebruik van de elektronische handtekening een essentieel element vormt van de aangeboden dienst; 2° " systeem voor het gebruik van een elektronische handtekening " : het geheel van middelen, gegevens, processen en technieken aan de hand waarvan een elektronische handtekening kan worden aangemaakt en geverifieerd. De reder of diens vertegenwoordiger kan niet worden verplicht om het elektronisch afsluiten van arbeidsovereenkomsten aan boord van zeeschepen wegens scheepsdienst in te voeren. De zeeman kan niet worden verplicht om een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen door middel van een elektronische handtekening aan te gaan. Een exemplaar van de door middel van een elektronische handtekening aangegane arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen wordt eveneens bij een verlener van een elektronische archiveringsdienst opgeslagen. Deze elektronische opslag is kosteloos in hoofde van de zeeman en dient - zonder afbreuk te doen aan langere archiveringstermijnen die bepaald zijn bij wet, decreet of reglement - gewaarborgd te worden totdat een termijn van vijf jaar te rekenen vanaf het eindigen van de arbeidsovereenkomst is verstreken. De toegang van de zeeman tot het bewaarde exemplaar is te allen tijde gewaarborgd. Drie maanden voor het verstrijken van deze periode vraagt de verlener van de elektronische archiveringsdienst aan de zeeman, via aangetekende zending, wat er dient te gebeuren met het bij hem bewaarde exemplaar van de door middel van een elektronische handtekening aangegane arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen. Wanneer de zeeman dit wenst, maakt de verlener van de elektronische archiveringsdienst dit document, in een leesbare en gebruiksklare vorm, over aan de vzw SIGeDIS, opgericht overeenkomstig artikel 12 van het koninklijk besluit van 12 juni 2006 tot uitvoering van Titel III, hoofdstuk II, van de wet van 23 december 2005 betreffende het generatiepact, met het oog op een overname van de elektronische archiveringsdienst. Indien de door de Koning aangewezen ambtenaren erom verzoeken en de werkgever niet beschikt over een eigen elektronisch opgeslagen exemplaar van dezelfde	1° " aanbieder van een systeem voor het gebruik van een elektronische handtekening " : elke natuurlijke of rechtspersoon die een systeem voor het gebruik van de elektronische handtekening aanbiedt, waarbij het gebruik van de elektronische handtekening een essentieel element vormt van de aangeboden dienst; 2° " systeem voor het gebruik van een elektronische handtekening " : het geheel van middelen, gegevens, processen en technieken aan de hand waarvan een elektronische handtekening kan worden aangemaakt en geverifieerd. De reder of diens vertegenwoordiger kan niet worden verplicht om het elektronisch afsluiten van arbeidsovereenkomsten aan boord van zeeschepen wegens scheepsdienst in te voeren. De zeeman zeevarende kan niet worden verplicht om een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen door middel van een elektronische handtekening aan te gaan. Een exemplaar van de door middel van een elektronische handtekening aangegane arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen wordt eveneens bij een verlener van een elektronische archiveringsdienst opgeslagen. Deze elektronische opslag is kosteloos in hoofde van de zeeman zeevarende en dient - zonder afbreuk te doen aan langere archiveringstermijnen die bepaald zijn bij wet, decreet of reglement - gewaarborgd te worden totdat een termijn van vijf jaar te rekenen vanaf het eindigen van de arbeidsovereenkomst is verstreken. De toegang van de zeeman zeevarende tot het bewaarde exemplaar is te allen tijde gewaarborgd. Drie maanden voor het verstrijken van deze periode vraagt de verlener van de elektronische archiveringsdienst aan de zeeman zeevarende, via aangetekende zending, wat er dient te gebeuren met het bij hem bewaarde exemplaar van de door middel van een elektronische handtekening aangegane arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen. Wanneer de zeeman zeevarende dit wenst, maakt de verlener van de elektronische archiveringsdienst dit document, in een leesbare en gebruiksklare vorm, over aan de vzw SIGeDIS, opgericht overeenkomstig artikel 12 van het koninklijk besluit van 12 juni 2006 tot uitvoering van Titel III, hoofdstuk II, van de wet van 23 december 2005 betreffende het generatiepact, met het oog op een overname van de elektronische archiveringsdienst. Indien de door de Koning aangewezen ambtenaren erom verzoeken en de werkgever niet beschikt over een eigen elektronisch opgeslagen exemplaar van dezelfde
---	---

arbeidsovereenkomst dat onmiddellijk kan worden voorgelegd, dan moet de reder of diens gemachtigde onmiddellijk het exemplaar van de door middel van een elektronische handtekening aangegane arbeidsovereenkomst aan de door de Koning aangewezen ambtenaren kunnen voorleggen dat opgeslagen wordt bij de verlener van een elektronische archiveringsdienst die aangewezen is conform artikel 6, § 1, 17°, van de wet van 8 april 1965 tot instelling van de arbeidsreglementen. Voor de toepassing van deze paragraaf wordt onder " verlener van een elektronische archiveringsdienst " verstaan : elke natuurlijke of rechtspersoon die, op verzoek van de reder of diens gemachtigde, een dienst verleent in verband met het bewaren van elektronische gegevens, waarbij het bewaren van die elektronische gegevens een essentieel element uitmaakt van de aangeboden dienst. De verlener van een elektronische archiveringsdienst dient te voldoen aan de voorwaarden inzake het verlenen van diensten in verband met elektronische archivering die worden gesteld krachtens de wet van 15 mei 2007 tot vaststelling van een juridisch kader voor sommige verleners van vertrouwensdiensten.	arbeidsovereenkomst dat onmiddellijk kan worden voorgelegd, dan moet de reder of diens gemachtigde onmiddellijk het exemplaar van de door middel van een elektronische handtekening aangegane arbeidsovereenkomst aan de door de Koning aangewezen ambtenaren kunnen voorleggen dat opgeslagen wordt bij de verlener van een elektronische archiveringsdienst die aangewezen is conform artikel 6, § 1, 17°, van de wet van 8 april 1965 tot instelling van de arbeidsreglementen. Voor de toepassing van deze paragraaf wordt onder " verlener van een elektronische archiveringsdienst " verstaan : elke natuurlijke of rechtspersoon die, op verzoek van de reder of diens gemachtigde, een dienst verleent in verband met het bewaren van elektronische gegevens, waarbij het bewaren van die elektronische gegevens een essentieel element uitmaakt van de aangeboden dienst. De verlener van een elektronische archiveringsdienst dient te voldoen aan de voorwaarden inzake het verlenen van diensten in verband met elektronische archivering die worden gesteld krachtens de wet van 15 mei 2007 tot vaststelling van een juridisch kader voor sommige verleners van vertrouwensdiensten.
Art. 36. Alle met de bepalingen van deze titel en van zijn uitvoeringsbesluiten strijdige bedingen zijn nietig voor zover zij ertoe strekken de rechten van de zeeman in te korten of zijn verplichtingen te verzwaren.	Art. 36. Alle met de bepalingen van deze titel en van zijn uitvoeringsbesluiten strijdige bedingen zijn nietig voor zover zij ertoe strekken de rechten van de zeeman zeevarende in te korten of zijn verplichtingen te verzwaren.
Art. 37. Bij het sluiten van de arbeidsovereenkomst wordt een exemplaar ervan overhandigd aan de zeeman. Een ander exemplaar dient zich aan boord van het zeeschip te bevinden waar de zeeman het op elk ogenblik moet kunnen inkijken. Een derde exemplaar moet onverwijld worden overgezonden aan de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld van de thuishaven van het zeeschip.	Art. 37. Bij het sluiten van de arbeidsovereenkomst wordt een exemplaar ervan overhandigd aan de zeeman zeevarende. Een ander exemplaar dient zich aan boord van het zeeschip te bevinden waar de zeeman zeevarende het op elk ogenblik moet kunnen inkijken. Een derde exemplaar moet onverwijld worden overgezonden aan de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld van de thuishaven van het zeeschip.
Afdeling 2. - Register der zeelieden en zeemansboek.	Afdeling 2. - Register der zeelieden zeevarenden en zeemansboek.
Art. 40. § 1. Vooraleer een persoon voor de eerste maal in het kader van een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen wordt aangeworven, dient hij in het register der zeelieden te worden opgenomen door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld. Dit register wordt bijgehouden door het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer.	Art. 40. § 1. Vooraleer een persoon voor de eerste maal in het kader van een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen wordt aangeworven, dient hij in het register der zeelieden zeevarenden te worden opgenomen door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld. Dit register wordt bijgehouden door het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer.

§ 2. In afwijking van de vorige paragraaf geschiedt de inschrijving in het register der zeelieden binnen de vijftien werkdagen na het afsluiten van de eerste arbeidsovereenkomst, in geval deze overeenkomst in een buitenlandse haven wordt aangegaan.	Scheepvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer. § 2. In afwijking van de vorige paragraaf geschiedt de inschrijving in het register der zeelieden zeevarenden binnen de vijftien werkdagen na het afsluiten van de eerste arbeidsovereenkomst, in geval deze overeenkomst in een buitenlandse haven wordt aangegaan.
Art. 41. Binnen uiterlijk vijftien dagen na de inschrijving in het register maakt de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld een zeemansboek op voor de betrokken zeeman. Dit zeemansboek wordt aangetekend opgestuurd naar het adres van de werkgever die het bij ontvangst onverwijld aan de zeeman dient te bezorgen. Indien het zeemansboek niet onmiddellijk kan worden afgeleverd, wordt een voorlopig zeemansboek uitgereikt. Dit voorlopig zeemansboek is maximum zes maanden geldig.	Art. 41. Binnen uiterlijk vijftien dagen na de inschrijving in het register maakt de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld een zeemansboek op voor de betrokken zeeman zeevarende. Dit zeemansboek wordt aangetekend opgestuurd naar het adres van de werkgever die het bij ontvangst onverwijld aan de zeeman zeevarende dient te bezorgen. Indien het zeemansboek niet onmiddellijk kan worden afgeleverd, wordt een voorlopig zeemansboek uitgereikt. Dit voorlopig zeemansboek is maximum zes maanden geldig.
Art. 42. § 1. Het zeemansboek draagt het betrokken registratienummer van het register der zeelieden. § 2. Het zeemansboek bevat tevens de volgende gegevens : 1° de persoonsbeschrijving van de titularis, zijn naam en zijn voornamen, de datum en de plaats van zijn geboorte, zijn woonplaats, de hoedanigheid waarin hij volgens de arbeidsovereenkomst is aangenomen; 2° de datum van de eerste arbeidsovereenkomst, de duur ervan, de naam en het IMO-nummer van het zeeschip, de brutotonnenmaat ervan, het motorvermogen en de naam van de kapitein; 3° de datum en plaats van het beëindigen van de eerste arbeidsovereenkomst; 4° vervolgens de data en plaatsen van het sluiten van de volgende arbeidsovereenkomsten en de data en plaatsen van het beëindigen ervan, de naam en het IMO-nummer van het zeeschip, de brutotonnenmaat ervan, het motorvermogen en de naam van de kapitein. § 3. Elke nieuwe inschrijving in het zeemansboek dient de stempel van het zeeschip en de naam en de handtekening van de kapitein te bevatten. § 4. De Koning bepaalt voor het overige de vorm en de inhoud van het zeemansboek, de door de zeeman verschuldigde retributie en de wijze van betaling ervan.	Art. 42. § 1. Het zeemansboek draagt het betrokken registratienummer van het register der zeelieden zeevarenden. § 2. Het zeemansboek bevat tevens de volgende gegevens : 1° de persoonsbeschrijving van de titularis, zijn naam en zijn voornamen, de datum en de plaats van zijn geboorte, zijn woonplaats, de hoedanigheid waarin hij volgens de arbeidsovereenkomst is aangenomen; 2° de datum van de eerste arbeidsovereenkomst, de duur ervan, de naam en het IMO-nummer van het zeeschip, de brutotonnenmaat ervan, het motorvermogen en de naam van de kapitein; 3° de datum en plaats van het beëindigen van de eerste arbeidsovereenkomst; 4° vervolgens de data en plaatsen van het sluiten van de volgende arbeidsovereenkomsten en de data en plaatsen van het beëindigen ervan, de naam en het IMO-nummer van het zeeschip, de brutotonnenmaat ervan, het motorvermogen en de naam van de kapitein. § 3. Elke nieuwe inschrijving in het zeemansboek dient de stempel van het zeeschip en de naam en de handtekening van de kapitein te bevatten. § 4. De Koning bepaalt voor het overige de vorm en de inhoud van het zeemansboek, de door de zeeman zeevarende verschuldigde retributie en de wijze van betaling ervan.
Afdeling 3. - Toegang tot informatie.	Afdeling 3. - Toegang tot informatie.
43/1. De nodige maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat duidelijke informatie	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 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.	omtrent hun arbeidsvoorwaarden op eenvoudige wijze aan boord kan verkregen worden door de <u>zeelieden zeevarenden</u> , 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.
HOOFDSTUK III. - Rechten en plichten der partijen.	HOOFDSTUK III. - Rechten en plichten der partijen.
Afdeling 1. - Algemeen.	Afdeling 1. - Algemeen.
Art. 44. De werkgever, de reder en de zeeman zijn elkaar eerbied en achtting verschuldigd. Gedurende de uitvoering van de arbeidsovereenkomst moeten zij de welvoeglijkheid en de goede zeden in acht nemen en doen in acht nemen.	Art. 44. De werkgever, de reder en de <u>zeeman zeevarende</u> zijn elkaar eerbied en achtting verschuldigd. Gedurende de uitvoering van de arbeidsovereenkomst moeten zij de welvoeglijkheid en de goede zeden in acht nemen en doen in acht nemen.
Afdeling 2. - Rechten en plichten van de zeeman.	Afdeling 2. - Rechten en plichten van de <u>zeeman zeevarende</u> .
Art. 45. De zeeman is verplicht : 1° zijn werk zorgvuldig, eerlijk en nauwkeurig te verrichten op plaats, tijd en wijze zoals is overeengekomen en in de voorwaarden bepaald bij deze wet en de van kracht zijnde collectieve arbeidsovereenkomsten, reglementen en gebruiken; 2° te handelen volgens de bevelen en instructies van zijn hiërarchische meederen; 3° het hem toevertrouwde arbeidsgereedschap in goede staat terug aan de reder, zijn gemachtigde of de kapitein te geven.	Art. 45. De <u>zeeman zeevarende</u> is verplicht : 1° zijn werk zorgvuldig, eerlijk en nauwkeurig te verrichten op plaats, tijd en wijze zoals is overeengekomen en in de voorwaarden bepaald bij deze wet en de van kracht zijnde collectieve arbeidsovereenkomsten, reglementen en gebruiken; 2° te handelen volgens de bevelen en instructies van zijn hiërarchische meederen; 3° het hem toevertrouwde arbeidsgereedschap in goede staat terug aan de reder, zijn gemachtigde of de kapitein te geven.
Art. 46. De zeeman dient zich te onthouden van al wat schade kan berokkenen hetzij aan zijn eigen veiligheid, hetzij aan die van zijn medezeelieden, van de werkgever, de reder, zijn gemachtigde of de kapitein, of van derden.	Art. 46. De <u>zeeman zeevarende</u> dient zich te onthouden van al wat schade kan berokkenen hetzij aan zijn eigen veiligheid, hetzij aan die van zijn <u>medezeelieden medezeevarenden</u> , van de werkgever, de reder, zijn gemachtigde of de kapitein, of van derden.
Art. 47. § 1. De zeeman dient zich aan boord van het zeeschip te begeven op de plaats, datum en uur zoals hem voorafgaandelijk door de werkgever, de reder, zijn gemachtigde of de kapitein werd meegedeeld. § 2. Elke niet-gerechtigde vertraging van de zeeman, waardoor deze zijn dienst aan boord niet begint op het overeengekomen tijdstip, leidt van rechtswege tot de onmiddellijke beëindiging van de overeenkomst zonder dat de vergoeding bedoeld bij artikel 75 verschuldigd is, behoudens indien de werkgever of zijn gevolmachtigde er anders over beslist.	Art. 47. § 1. De <u>zeeman zeevarende</u> dient zich aan boord van het zeeschip te begeven op de plaats, datum en uur zoals hem voorafgaandelijk door de werkgever, de reder, zijn gemachtigde of de kapitein werd meegedeeld. § 2. Elke niet-gerechtigde vertraging van de <u>zeeman zeevarende</u> , waardoor deze zijn dienst aan boord niet begint op het overeengekomen tijdstip, leidt van rechtswege tot de onmiddellijke beëindiging van de overeenkomst zonder dat de vergoeding bedoeld bij artikel 75 verschuldigd is, behoudens indien de werkgever of zijn gevolmachtigde er anders over beslist.

§ 3. Tijdens de zeereis leidt elke afwezigheid van boord zonder toelating van de kapitein, zelfs in het buitenland, indien de zeeman niet aan boord is op het ogenblik van de afvaart van het zeeschip, van rechtswege tot de onmiddellijke beëindiging van de overeenkomst zonder dat de vergoeding bedoeld bij artikel 75 verschuldigd is, behoudens indien de werkgever of zijn gevolmachtigde er anders over beslist.	§ 3. Tijdens de zeereis leidt elke afwezigheid van boord zonder toelating van de kapitein, zelfs in het buitenland, indien de zeeman zeevarende niet aan boord is op het ogenblik van de afvaart van het zeeschip, van rechtswege tot de onmiddellijke beëindiging van de overeenkomst zonder dat de vergoeding bedoeld bij artikel 75 verschuldigd is, behoudens indien de werkgever of zijn gevolmachtigde er anders over beslist.
Art. 48. § 1. De zeeman is gehouden mee te werken aan het bergen van zijn eigen zeeschip, hetzij van een ander schip, hetzij van de verongelukte overblijfsels, goederen en ladingen, alsmede tot het verlenen van bijstand aan elk in gevaar verkerend vaartuig. § 2. De zeeman is niet gehouden een andere functie te verrichten dan die welke in de arbeidsovereenkomst is overeengekomen, buiten de gevallen van overmacht, waarover de kapitein oordeelt.	Art. 48. § 1. De zeeman zeevarende is gehouden mee te werken aan het bergen van zijn eigen zeeschip, hetzij van een ander schip, hetzij van de verongelukte overblijfsels, goederen en ladingen, alsmede tot het verlenen van bijstand aan elk in gevaar verkerend vaartuig. § 2. De zeeman zeevarende is niet gehouden een andere functie te verrichten dan die welke in de arbeidsovereenkomst is overeengekomen, buiten de gevallen van overmacht, waarover de kapitein oordeelt.
Art. 49. Ingeval de zeeman bij de uitvoering van zijn arbeidsovereenkomst de werkgever of derden schade berokkent, is hij enkel aansprakelijk voor zijn opzettelijke fout en zijn zware fout. Voor lichte fout is hij enkel aansprakelijk als die bij hem eerder gewoonlijk dan toevallig voorkomt. Er kan, op straffe van nietigheid, enkel worden afgeweken van de bij het eerste en het tweede lid vastgestelde aansprakelijkheid wat de aansprakelijkheid tegenover de werkgever betreft. Deze afwijking moet het voorwerp uitmaken van een collectieve arbeidsovereenkomst, door de Koning algemeen verbindend verklaard. De werkgever kan de vergoedingen en de schadeloosstellingen die hem krachtens dit artikel verschuldigd zijn en die na de feiten met de zeeman zijn overeengekomen of door de rechter zijn vastgesteld, op het loon inhouden onder de voorwaarden bepaald bij artikel 23 van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers.	Art. 49. Ingeval de zeeman zeevarende bij de uitvoering van zijn arbeidsovereenkomst de werkgever of derden schade berokkent, is hij enkel aansprakelijk voor zijn opzettelijke fout en zijn zware fout. Voor lichte fout is hij enkel aansprakelijk als die bij hem eerder gewoonlijk dan toevallig voorkomt. Er kan, op straffe van nietigheid, enkel worden afgeweken van de bij het eerste en het tweede lid vastgestelde aansprakelijkheid wat de aansprakelijkheid tegenover de werkgever betreft. Deze afwijking moet het voorwerp uitmaken van een collectieve arbeidsovereenkomst, door de Koning algemeen verbindend verklaard. De werkgever kan de vergoedingen en de schadeloosstellingen die hem krachtens dit artikel verschuldigd zijn en die na de feiten met de zeeman zeevarende zijn overeengekomen of door de rechter zijn vastgesteld, op het loon inhouden onder de voorwaarden bepaald bij artikel 23 van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers.
Afdeling 3. - Rechten en plichten van de werkgever/reder.	Afdeling 3. - Rechten en plichten van de werkgever/reder.
Art. 50. De werkgever/reder is verplicht : 1° de zeeman te doen arbeiden op de wijze, tijd en plaats zoals is overeengekomen en in de voorwaarden bepaald bij deze wet, haar uitvoeringsbesluiten en de van kracht zijnde collectieve arbeidsovereenkomsten, reglementen en gebruiken;	Art. 50. De werkgever/reder is verplicht : 1° de zeeman zeevarende te doen arbeiden op de wijze, tijd en plaats zoals is overeengekomen en in de voorwaarden bepaald bij deze wet, haar uitvoeringsbesluiten en de van kracht zijnde collectieve arbeidsovereenkomsten, reglementen en gebruiken;

2° zo de omstandigheden dit vereisen en behoudens strijdige bepaling, de voor de uitvoering van het werk nodige hulp, hulpmiddelen en materialen ter beschikking te stellen; 3° er als een goed huisvader voor te zorgen dat de arbeid wordt verricht in behoorlijke omstandigheden met betrekking tot de veiligheid en de gezondheid van de zeeman en dat deze bij een ongeval de eerste hulpmiddelen kunnen worden verstrekt; 4° het loon te betalen overeenkomstig de bepalingen van hoofdstuk IV; 5° de zeeman aan boord van het zeeschip een goed ingericht logies te bezorgen, dat ruimte biedt naar evenredigheid van het getal er in onder te brengen zeelieden en dat uitsluitend tot hun gebruik is bestemd. Tevens dient hij te zijnen laste te zorgen voor gezond en voldoende voedsel en een behoorlijke sanitaire uitrusting; 6° de nodige zorg en aandacht te wijden aan het onthaal van de zeelieden en van de jeugdige zeelieden in het bijzonder; 7° als een goed huisvader te zorgen voor het arbeidsgereedschap dat aan de zeeman toebehoort alsmede voor de persoonlijke voorwerpen welke door deze laatste in bewaring moeten worden gegeven; in geen geval mogen de reder, zijn gemachtigde of de kapitein dat arbeidsgereedschap of die persoonlijke voorwerpen weigeren terug te geven.	2° zo de omstandigheden dit vereisen en behoudens strijdige bepaling, de voor de uitvoering van het werk nodige hulp, hulpmiddelen en materialen ter beschikking te stellen; 3° er als een goed huisvader voor te zorgen dat de arbeid wordt verricht in behoorlijke omstandigheden met betrekking tot de veiligheid en de gezondheid van de zeeman zeevarende en dat deze bij een ongeval de eerste hulpmiddelen kunnen worden verstrekt; 4° het loon te betalen overeenkomstig de bepalingen van hoofdstuk IV; 5° de zeeman zeevarende aan boord van het zeeschip een goed ingericht logies te bezorgen, dat ruimte biedt naar evenredigheid van het getal er in onder te brengen zeelieden zeevarenden en dat uitsluitend tot hun gebruik is bestemd. Tevens dient hij te zijnen laste te zorgen voor gezond en voldoende voedsel en een behoorlijke sanitaire uitrusting; 6° de nodige zorg en aandacht te wijden aan het onthaal van de zeelieden zeevarenden en van de jeugdige zeelieden zeevarenden in het bijzonder; 7° als een goed huisvader te zorgen voor het arbeidsgereedschap dat aan de zeeman zeevarende toebehoort alsmede voor de persoonlijke voorwerpen welke door deze laatste in bewaring moeten worden gegeven; in geen geval mogen de reder, zijn gemachtigde of de kapitein dat arbeidsgereedschap of die persoonlijke voorwerpen weigeren terug te geven.
Art. 50/1. De reder kan zich van zijn verantwoordelijkheid niet bevrijden door de uitvoering van de taken en verplichtingen die op hem rusten krachtens het Verdrag betreffende maritieme arbeid geheel of gedeeltelijk toe te vertrouwen aan een derde natuurlijke persoon of rechtspersoon. In geval van tekortkoming van de werkgever neemt de reder zijn plaats in voor de uitvoering van alle voornoemde taken en verplichtingen.	Art. 50/1. De reder kan zich van zijn verantwoordelijkheid niet bevrijden door de uitvoering van de taken en verplichtingen die op hem rusten krachtens het Verdrag betreffende maritieme arbeid geheel of gedeeltelijk toe te vertrouwen aan een derde natuurlijke persoon of rechtspersoon. In geval van tekortkoming van de werkgever neemt de reder zijn plaats in voor de uitvoering van alle voornoemde taken en verplichtingen.
Art. 51. De kapitein mag slechts eisen dat de zeeman onmiddellijk wordt ontscheept indien dergelijke maatregel noodzakelijk is om een ernstige reden. Dit is onder meer het geval wanneer, door toedoen van de zeeman, de veiligheid van het zeeschip bedreigd wordt of de gerustheid van de bemanning verstoord wordt. De reden van de onmiddellijke ontscheeping dient in het logboek te worden ingeschreven.	Art. 51. De kapitein mag slechts eisen dat de zeeman zeevarende onmiddellijk wordt ontscheept indien dergelijke maatregel noodzakelijk is om een ernstige reden. Dit is onder meer het geval wanneer, door toedoen van de zeeman zeevarende, de veiligheid van het zeeschip bedreigd wordt of de gerustheid van de bemanning verstoord wordt. De reden van de onmiddellijke ontscheeping dient in het logboek te worden ingeschreven.
Art. 52. Bij het einde van de arbeidsovereenkomst is de werkgever verplicht de zeeman alle sociale bescheiden en een	Art. 52. Bij het einde van de arbeidsovereenkomst is de werkgever verplicht de zeeman zeevarende alle sociale bescheiden

getuigschrift te overhandigen waarop enkel de begin- en de einddatum van de overeenkomst en de aard van de verrichte arbeid worden vermeld. Dat getuigschrift mag geen enkel andere vermelding bevatten, tenzij op uitdrukkelijk verzoek van de zeeman.	en een getuigschrift te overhandigen waarop enkel de begin- en de einddatum van de overeenkomst en de aard van de verrichte arbeid worden vermeld. Dat getuigschrift mag geen enkel andere vermelding bevatten, tenzij op uitdrukkelijk verzoek van de zeeman zeevarende .
Art. 53. Het beding waarbij de werkgever zich het recht voorbehoudt om de voorwaarden van de arbeidsovereenkomst eenzijdig te wijzigen, is nietig.	Art. 53. Het beding waarbij de werkgever zich het recht voorbehoudt om de voorwaarden van de arbeidsovereenkomst eenzijdig te wijzigen, is nietig.
HOOFDSTUK IV. - Loon van de zeeman.	HOOFDSTUK IV. - Loon van de zeeman zeevarende .
Afdeling 1. - Algemeenheden.	Afdeling 1. - Algemeenheden.
Art. 54. § 1. De zeeman heeft recht op het in de arbeidsovereenkomst overeengekomen loon. § 2. Het minimumloon van de zeelieden wordt vastgesteld in een collectieve arbeidsovereenkomst, door de Koning algemeen verbindend verklaard. Daarbij kan een onderscheid worden gemaakt op grond van de volgende criteria : - de aard van het zeeschip; - de functie aan boord; - de vaartijd van de zeeman. § 3. De nadere regelen met betrekking tot de berekening van het effectief aan de zeeman verschuldigde loon worden vastgesteld in een collectieve arbeidsovereenkomst, door de Koning algemeen verbindend verklaard.	Art. 54. § 1. De zeeman zeevarende heeft recht op het in de arbeidsovereenkomst overeengekomen loon. § 2. Het minimumloon van de zeelieden zeevarenden wordt vastgesteld in een collectieve arbeidsovereenkomst, door de Koning algemeen verbindend verklaard. Daarbij kan een onderscheid worden gemaakt op grond van de volgende criteria : - de aard van het zeeschip; - de functie aan boord; - de vaartijd van de zeeman zeevarende . § 3. De nadere regelen met betrekking tot de berekening van het effectief aan de zeeman zeevarende verschuldigde loon worden vastgesteld in een collectieve arbeidsovereenkomst, door de Koning algemeen verbindend verklaard.
Art. 55. Indien het zeeschip wordt opgebracht, indien het onzeewaardig wordt verklaard of in geval van beslag onder derden, heeft de zeeman recht op loon zolang hij van de kapitein aan boord dient te blijven.	Art. 55. Indien het zeeschip wordt opgebracht, indien het onzeewaardig wordt verklaard of in geval van beslag onder derden, heeft de zeeman zeevarende recht op loon zolang hij van de kapitein aan boord dient te blijven.
Art. 56. Indien de zeeman tijdens de duur van de arbeidsovereenkomst overlijdt, zijn het loon en de vergoedingen waarop de zeeman tot op de dag van zijn overlijden recht had, verschuldigd aan zijn rechtverkrijgenden.	Art. 56. Indien de zeeman zeevarende tijdens de duur van de arbeidsovereenkomst overlijdt, zijn het loon en de vergoedingen waarop de zeeman zeevarende tot op de dag van zijn overlijden recht had, verschuldigd aan zijn rechtverkrijgenden.
Afdeling 2. - Verlies van het recht op loon.	Afdeling 2. - Verlies van het recht op loon.
Art. 57. Onverminderd het bepaalde in artikel 47, §§ 2 en 3, verliest de zeeman die op het ogenblik dat hij zijn dienst moet beginnen ongerechtvaardigd afwezig is of die zich tijdens de duur van de arbeidsovereenkomst, zonder toelating van de kapitein van boord verwijdt, het recht op loon voor de duur van die afwezigheid, onverminderd de	Art. 57. Onverminderd het bepaalde in artikel 47, §§ 2 en 3, verliest de zeeman zeevarende die op het ogenblik dat hij zijn dienst moet beginnen ongerechtvaardigd afwezig is of die zich tijdens de duur van de arbeidsovereenkomst, zonder toelating van de kapitein van boord verwijdt, het recht op loon voor de duur van die afwezigheid, onverminderd de

schadeloosstelling welke door de werkgever, de reder of de andere bemanningsleden zou kunnen worden gevorderd.	schadeloosstelling welke door de werkgever, de reder of de andere bemanningsleden zou kunnen worden gevorderd.
Afdeling 3. - Vereffening en betaling van het loon.	Afdeling 3. - Vereffening en betaling van het loon.
Art. 58. In afwijking op artikel 4 van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers, moet het loon van de zeeman worden uitbetaald in munt die wettelijk gangbaar is in België, behoudens andersluidende overeenkomst tussen partijen. In de arbeidsovereenkomst mogen geen bepalingen voorkomen welke de werkgever toelaten voorwaarden op te leggen, waardoor de zeeman niet vrij over het loon zou kunnen beschikken.	Art. 58. In afwijking op artikel 4 van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers, moet het loon van de zeeman zeevarende worden uitbetaald in munt die wettelijk gangbaar is in België, behoudens andersluidende overeenkomst tussen partijen. In de arbeidsovereenkomst mogen geen bepalingen voorkomen welke de werkgever toelaten voorwaarden op te leggen, waardoor de zeeman zeevarende niet vrij over het loon zou kunnen beschikken.
Art. 59. In afwijking op artikel 9, eerste lid, van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers, dient het loon van de zeeman te worden uitbetaald binnen de vier werkdagen die volgen op de beëindiging van de arbeidsovereenkomst.	Art. 59. In afwijking op artikel 9, eerste lid, van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers, dient het loon van de zeeman zeevarende te worden uitbetaald binnen de vier werkdagen die volgen op de beëindiging van de arbeidsovereenkomst.
Afdeling 4. - Volmachten en voorschotten op het loon.	Afdeling 4. - Volmachten en voorschotten op het loon.
Art. 60. § 1. Bij het afsluiten van de arbeidsovereenkomst kan de zeeman zijn loon geheel of gedeeltelijk bij volmacht overdragen. Deze overdracht moet in een schriftelijke overeenkomst door de werkgever of zijn gevolmachtigde en de zeeman worden vastgesteld. De overeenkomst vermeldt de naam, het adres en het rekeningnummer van de rechtverkrijgende. § 2. Elke gegeven volmacht kan tijdens de duur van de arbeidsovereenkomst door de zeeman worden ingetrokken door een schriftelijke kennisgeving aan de werkgever. § 3. Tijdens de duur van de arbeidsovereenkomst kan de zeeman een volmacht opmaken. Deze wordt bij schriftelijke kennisgeving aan de werkgever bezorgd en dient de naam, het adres en het rekeningnummer van de rechtverkrijgende te vermelden.	Art. 60. § 1. Bij het afsluiten van de arbeidsovereenkomst kan de zeeman zeevarende zijn loon geheel of gedeeltelijk bij volmacht overdragen. Deze overdracht moet in een schriftelijke overeenkomst door de werkgever of zijn gevolmachtigde en de zeeman zeevarende worden vastgesteld. De overeenkomst vermeldt de naam, het adres en het rekeningnummer van de rechtverkrijgende. § 2. Elke gegeven volmacht kan tijdens de duur van de arbeidsovereenkomst door de zeeman zeevarende worden ingetrokken door een schriftelijke kennisgeving aan de werkgever. § 3. Tijdens de duur van de arbeidsovereenkomst kan de zeeman zeevarende een volmacht opmaken. Deze wordt bij schriftelijke kennisgeving aan de werkgever bezorgd en dient de naam, het adres en het rekeningnummer van de rechtverkrijgende te vermelden.
Art. 61. § 1. De reeds betaalde voorschotten en de reeds gestorte bedragen op basis van een volmacht kunnen van de zeeman niet worden teruggevorderd indien de arbeidsovereenkomst wordt verbroken door toedoen van de werkgever of door overmacht. § 2. In geval de arbeidsovereenkomst verbroken wordt door de zeeman, kunnen de reeds betaalde voorschotten en de reeds	Art. 61. § 1. De reeds betaalde voorschotten en de reeds gestorte bedragen op basis van een volmacht kunnen van de zeeman zeevarende niet worden teruggevorderd indien de arbeidsovereenkomst wordt verbroken door toedoen van de werkgever of door overmacht. § 2. In geval de arbeidsovereenkomst verbroken wordt door de zeeman zeevarende , kunnen de reeds betaalde voorschotten en de

gestorte bedragen op basis van een volmacht, door de werkgever worden teruggevorderd voor zover zij het loon overtreffen dat op het ogenblik van de verbreking aan de zeeman verschuldigd was.	reeds gestorte bedragen op basis van een volmacht, door de werkgever worden teruggevorderd voor zover zij het loon overtreffen dat op het ogenblik van de verbreking aan de zeeman zeevarende verschuldigd was.
HOOFDSTUK V. - Geneeskundige verzorgingen, verplaatsingskosten en loonwaarborg bij ziekte of ongeval.	HOOFDSTUK V. - Geneeskundige verzorgingen, verplaatsingskosten en loonwaarborg bij ziekte of ongeval.
Art. 62. Dit hoofdstuk regelt het recht op geneeskundige verzorging, verplaatsingskosten en behoud van het loon van de zeeman die tijdens de reis getroffen wordt door arbeidsongeschiktheid wegens ziekte of ongeval. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt onder ziekte of ongeval verstaan ziekte of ongeval van gemeen recht, een arbeidsongeval, een ongeval op de weg naar of van het werk of een beroepsziekte. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt de reis geacht begonnen te zijn vanaf het ogenblik waarop de zeeman zijn woonplaats verlaat om zich, langs het normale traject, naar het zeeschip te begeven en te zijn beëindigd op het ogenblik waarop de zeeman, via het normale traject, zijn woonplaats terug bereikt.	Art. 62. Dit hoofdstuk regelt het recht op geneeskundige verzorging, verplaatsingskosten en behoud van het loon van de zeeman zeevarende die tijdens de reis getroffen wordt door arbeidsongeschiktheid wegens ziekte of ongeval. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt onder ziekte of ongeval verstaan ziekte of ongeval van gemeen recht, een arbeidsongeval, een ongeval op de weg naar of van het werk of een beroepsziekte. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt de reis geacht begonnen te zijn vanaf het ogenblik waarop de zeeman zeevarende zijn woonplaats verlaat om zich, langs het normale traject, naar het zeeschip te begeven en te zijn beëindigd op het ogenblik waarop de zeeman zeevarende, via het normale traject, zijn woonplaats terug bereikt.
Art. 63. De bepalingen van dit hoofdstuk gelden onverminderd de toepassing van de afwijkende regelingen getroffen in uitvoering van artikel 2, § 2, tweede lid van de besluitwet van 7 februari 1945 betreffende de maatschappelijke veiligheid van de zeelieden ter koopvaardij.	Art. 63. De bepalingen van dit hoofdstuk gelden onverminderd de toepassing van de afwijkende regelingen getroffen in uitvoering van artikel 2, § 2, tweede lid van de besluitwet van 7 februari 1945 betreffende de maatschappelijke veiligheid van de zeelieden ter koopvaardij.
Art. 64. De bepalingen van dit hoofdstuk doen op geen enkele wijze afbreuk aan de rechten die voortspruiten uit de Arbeidsongevallenwet, de Beroepsziektenwet, de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, gecoördineerd op 14 juli 1994, of enige andere wetgeving op grond waarvan aanspraak kan worden gemaakt op gehele of gedeeltelijke vergoeding wegens dezelfde schade. De zeeman zal dan ook zijn rechten op grond van deze wetgeving dienen uit de putten alvorens de werkgever op grond van dit hoofdstuk te kunnen aanspreken. De werkgever die op grond van de bepalingen van dit hoofdstuk gewaarborgd loon betaalt of bijdraagt in kosten van geneeskundige verzorging of verplaatsingskosten, treedt van rechtswege in de rechten van de zeeman ten aanzien van de instellingen of personen, belast met de uitvoering van de bovengenoemde wetten, ongeacht de rechtsgrond waarop zij dezelfde schade geheel of gedeeltelijk moeten	Art. 64. De bepalingen van dit hoofdstuk doen op geen enkele wijze afbreuk aan de rechten die voortspruiten uit de Arbeidsongevallenwet, de Beroepsziektenwet, de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, gecoördineerd op 14 juli 1994, of enige andere wetgeving op grond waarvan aanspraak kan worden gemaakt op gehele of gedeeltelijke vergoeding wegens dezelfde schade. De zeeman zeevarende zal dan ook zijn rechten op grond van deze wetgeving dienen uit de putten alvorens de werkgever op grond van dit hoofdstuk te kunnen aanspreken. De werkgever die op grond van de bepalingen van dit hoofdstuk gewaarborgd loon betaalt of bijdraagt in kosten van geneeskundige verzorging of verplaatsingskosten, treedt van rechtswege in de rechten van de zeeman zeevarende ten aanzien van de instellingen of personen, belast met de uitvoering van de bovengenoemde wetten, ongeacht de rechtsgrond waarop zij dezelfde schade geheel

vergoeden.	of gedeeltelijk moeten vergoeden.
Art. 65. De zeeman heeft ten laste van de reder recht op de betaling van de geneeskundige, heelkundige, farmaceutische en verplegingskosten die nodig zijn in geval van ziekte of ongeval overkomen tijdens de zeereis. Hij heeft ten laste van de reder ook recht op de vergoeding van de verplaatsingskosten die voortvloeien uit ziekte of ongeval overkomen tijdens de zeereis. De verplichtingen van de reder eindigen in elk geval bij het einde van de reis of op het ogenblik waarop de zeeman, ten laste van de reder, vóór het einde van de reis naar zijn woonplaats of een verplegings- of verzorgingsinstelling aldaar werd teruggebracht. De reder draagt tevens de kosten voor het overbrengen van de tijdens de reis overleden zeeman naar de plaats waar de familie haar overledene wenst te laten begraven.	Art. 65. De <u>zeeman zeevarende</u> heeft ten laste van de reder recht op de betaling van de geneeskundige, heelkundige, farmaceutische en verplegingskosten die nodig zijn in geval van ziekte of ongeval overkomen tijdens de zeereis. Hij heeft ten laste van de reder ook recht op de vergoeding van de verplaatsingskosten die voortvloeien uit ziekte of ongeval overkomen tijdens de zeereis. De verplichtingen van de reder eindigen in elk geval bij het einde van de reis of op het ogenblik waarop de <u>zeeman zeevarende</u>, ten laste van de reder, vóór het einde van de reis naar zijn woonplaats of een verplegings- of verzorgingsinstelling aldaar werd teruggebracht. De reder draagt tevens de kosten voor het overbrengen van de tijdens de reis overleden <u>zeeman zeevarende</u> naar de plaats waar de familie haar overledene wenst te laten begraven.
Art. 66. De zeeman die tijdens de reis arbeidsongeschikt wordt, behoudt ten laste van de werkgever zijn recht op loon voor de volledige duur van de reis. Hij heeft in dit geval slechts recht op loon voor de dagen van gewone activiteit waarvoor hij aanspraak had kunnen maken op loon, indien hij niet in de onmogelijkheid had verkeerd om te werken. Indien de zeeman evenwel vóór het einde van de reis naar zijn woonplaats wordt teruggebracht, behoudt hij zijn recht op loon slechts tot op dat ogenblik.	Art. 66. De <u>zeeman zeevarende</u> die tijdens de reis arbeidsongeschikt wordt, behoudt ten laste van de werkgever zijn recht op loon voor de volledige duur van de reis. Hij heeft in dit geval slechts recht op loon voor de dagen van gewone activiteit waarvoor hij aanspraak had kunnen maken op loon, indien hij niet in de onmogelijkheid had verkeerd om te werken. Indien de <u>zeeman zeevarende</u> evenwel vóór het einde van de reis naar zijn woonplaats wordt teruggebracht, behoudt hij zijn recht op loon slechts tot op dat ogenblik.
Art. 67. De werkgever die op grond van de bepalingen van dit hoofdstuk gewaarborgd loon heeft betaald of heeft bijgedragen in kosten van geneeskundige verzorging of verplaatsingskosten, kan deze terugvorderen van de zeeman of zijn rechthebbenden, wanneer hij aantoonst dat de ziekte of het ongeval enkel te wijten is aan een zware fout van de zeeman.	Art. 67. De werkgever die op grond van de bepalingen van dit hoofdstuk gewaarborgd loon heeft betaald of heeft bijgedragen in kosten van geneeskundige verzorging of verplaatsingskosten, kan deze terugvorderen van de <u>zeeman zeevarende</u> of zijn rechthebbenden, wanneer hij aantoonst dat de ziekte of het ongeval enkel te wijten is aan een zware fout van de <u>zeeman zeevarende</u>.
	HOOFDSTUK V/I. Financiële zekerheid
	Art. 67/1. §1. De reder stelt een financiële zekerheid om alle schuldvorderingen gelinkt aan overlijden of invaliditeit van zeevarenden als gevolg van een arbeidsongeval, beroepsziekte of bedrijfsrisico, overeenkomstig de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006, de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst of collectieve arbeidsovereenkomst te voorzien van schadevergoeding. Deze financiële zekerheid wordt gesteld in de vorm van een verzekering die voldoet aan de eisen van dit artikel en de nationale bepalingen

	tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 of van een sociale zekerheidssysteem in overstemming met de vigerende Belgische wetgeving. §2. Deze financiële zekerheid voldoet tenminste aan de volgende minimumeisen: 1° de schadevergoeding, indien deze voorzien is in de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst en onverminderd punt c) van deze paragraaf, wordt volledig en onverwijld betaald; 2° er wordt geen enkele druk uitgeoefend om een betaling die lager is dan het bedrag dat contractueel werd vastgelegd te aanvaarden; 3° als de invaliditeit van een zeevarende van zulke aard is dat het moeilijk is om de volledige schadevergoeding waar de zeevarende recht op heeft, vast te stellen, wordt een voorlopige betaling of worden voorlopige betalingen gemaakt aan de zeevarende om onbillijke gevolgen voor de zeevarende te vermijden; 4° de zeevarende ontvangt betalingen, onverminderd andere wettelijke rechten. De reder kan deze betaling echter aftrekken van enige andere schadevergoeding die voortvloeit uit enige andere schuldvordering vanwege de zeevarende tegen de reder en die voortvloeit uit hetzelfde incident; 5° de schuldvordering voor schadevergoeding mag rechtstreeks door de betrokken zeevarende, zijn aanverwanten, door een vertegenwoordiger van de zeevarende of een aangeduide begunstigde worden ingediend. §3. Zeevarenden ontvangen van de reder voorafgaande kennisgeving die minstens gelijk is aan de opzegtermijn bepaald in de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, indien de financiële zekerheid van de reder wordt geannuleerd of beëindigd. §4. De verstrekker van een financiële zekerheid stelt het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer in kennis van het feit dat de financiële zekerheid van de reder wordt geannuleerd of beëindigd overeenkomstig paragraaf 5. §5. De financiële zekerheid kan niet geannuleerd of beëindigd worden voor het einde van de geldigheidsperiode, tenzij de verstrekker van de financiële zekerheid een voorafgaande notificatie van minstens dertig dagen heeft gegeven aan het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. §6. De financiële zekerheid voorziet de betaling voor alle schuldvorderingen die eronder vallen en die ontstaan tijdens de geldigheidsperiode van het document.
HOOFDSTUK VI. - Terugzending naar de plaats	HOOFDSTUK VI. - Terugzending naar de plaats

van aanwerving.	van aanwerving.
Art. 68. De in het buitenland ontscheepte zeeman heeft het recht om op kosten van de werkgever van het zeeschip naar de plaats van aanwerving te worden teruggebracht. Dit recht omvat de kosten van vervoer, logies en voeding. Deze kosten kunnen op de zeeman worden verhaald, indien de ontscheeping om tuchtrekenen diende te gebeuren of in het geval bedoeld in artikel 67.	Art. 68. De in het buitenland ontscheepte zeeman heeft het recht om op kosten van de werkgever van het zeeschip naar de plaats van aanwerving te worden teruggebracht. Dit recht omvat de kosten van vervoer, logies en voeding. Deze kosten kunnen op de zeeman worden verhaald, indien de ontscheeping om tuchtrekenen diende te gebeuren of in het geval bedoeld in artikel 67. §1. Zeevarenden op schepen die de Belgische vlag voeren hebben recht op repatriëring onder de volgende omstandigheden: 1° indien hun arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst verloopt terwijl zij zich in het buitenland bevinden; 2° indien hun arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst wordt beëindigd: a) door de reder; of b) door de zeevarende op grond van geldige redenen; 3° indien de zeevarende niet langer in staat is zijn taken uit hoofde van zijn arbeidsovereenkomst te verrichten of van indien het niet mogelijk is om van hem te eisen dat hij deze onder de desbetreffende omstandigheden verricht. §2. De omstandigheden waaronder zeevarenden recht hebben op repatriëring in overeenstemming met paragraaf 1, 2° en 3° zijn als volgt: a) in geval van ziekte of ongeval of om een andere reden van medische aard die de repatriëring van de zeevarende vereist, wanneer is vastgesteld dat de zeevarende medisch gezien in staat is te reizen; b) in geval van schipbreuk; c) wanneer de reder niet in staat is de wettelijke of contractuele verplichtingen als werkgever na te komen ten opzichte van de zeevarende, wegens insolventie, verkoop van het schip, verandering in de registratie van het schip of in verband met een andere soortgelijke reden; d) wanneer een schip koers zet naar een oorlogsgebied, zoals omschreven in de nationale wet- of regelgeving of arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, waar de zeevarende er niet mee instemt zich naar dat gebied te begeven; en e) in het geval van beëindiging of onderbreking van het dienstverband van de zeevarende overeenkomstig een arbitrale uitspraak of een collectieve arbeidsovereenkomst of in het geval van beëindiging van het dienstverband om een andere soortgelijke reden. De maximumduur van tijdvakken van dienst aan boord waarna zeevarenden recht hebben op repatriëring is minder dan 12 maanden;

	Tijdens de repatriëring draagt de reder de kosten van vervoer, logies en voeding van de zeevarende; De zeevarende wordt gerepatriëerd naar een van de volgende plaatsen, zoals bepaald in de arbeidsovereenkomst: a) de plaats waar de zeevarende instemde met de overeenkomst; b) de plaats die in de collectieve arbeidsovereenkomst is bepaald; c) het land waarin de zeevarende zijn domicilie heeft; of d) iedere andere plaats die gezamenlijk is overeengekomen in de arbeidsovereenkomst. De repatriëring dient via aangepast vervoer te gebeuren en zo kort mogelijk in duurtijd te zijn. §3. Het is aan reders verboden vooruitbetaling te eisen van zeevarenden bij aanvang van hun tewerkstelling voor de kosten van repatriëring, en eveneens om de kosten van repatriëring te verhalen op de lonen of andere aanspraken van de zeevarenden, tenzij de repatriëring om tuchtrechten diende te gebeuren of in het geval bedoeld in artikel 67.
	Art. 68/1. §1. De reder voorziet een financiële zekerheid in de vorm van een verzekering die voldoet aan de vereisten van dit artikel en artikel 68. §2. Bijstand voorzien door de financiële zekerheid wordt zonder vertraging verstrekt op verzoek van de zeevarende of een door de zeevarende aangeduide vertegenwoordiger en wordt onderbouwd met de nodige verantwoording in overeenstemming met paragraaf 5 van dit artikel. §3. Bijstand verleend door de financiële zekerheid is voldoende om het volgende te dekken: 1° niet-betaalde lonen en andere rechten die de reder verschuldigd is aan de zeevarende overeenkomstig de arbeidsovereenkomst, de relevante cao's of de geldende wetgeving, beperkt tot vier maanden van zulke niet-betaalde lonen en vier maanden van enig ander recht. 2° alle redelijke kosten gemaakt door de zeevarende, inclusief de kosten voor repatriëring zoals bedoeld in paragraaf 4; en 3° de essentiële noden van de zeevarende, inclusief zaken zoals: adequaat voedsel, kleding waar nodig, accommodatie, drinkwatervoorziening, noodzakelijke brandstof voor overleving aan boord en de nodige medische voorzieningen en enige andere redelijke kosten of uitgaven gemaakt vanaf de handeling of het nalaten die de verlating uitmaakt totdat de zeevarende is aangekomen op de plaats zoals bepaald in artikel 68, paragraaf 2, 4°.

	§4. De kosten van repatriëring dekken de reis via aangepast en snel vervoer en omvatten voorzieningen voor voedsel en logies voor de zeevarende vanaf dat hij het schip verlaat totdat de zeevarende is aangekomen op de plaats zoals bepaald in artikel 68, paragraaf 2, 4°, de kosten dekken eveneens de noodzakelijke medische voorzieningen, transport van enige persoonlijke bezittingen en elke andere redelijke kosten die voortvloeien uit de verlating. §5. Een zeevarende wordt geacht te zijn verlaten indien, in overtreding van de bepalingen van deze wet, of de voorwaarden in de arbeidsovereenkomst, de reder: 1° de kosten voor de repatriëring niet dekt; 2° de zeevarende zonder de noodzakelijke onderhoudsmiddelen en ondersteuning heeft achtergelaten; of 3° op enige andere manier een eenzijdige verbreking veroorzaakt heeft van de verbintenis met de zeevarende, met name het niet-betalen van de contractueel vastgelegde lonen gedurende ten minste twee maanden. §6. Met noodzakelijke onderhoudsmiddelen en ondersteuning, zoals bepaald in paragraaf 5, 2°, wordt bedoeld: behoorlijk voedsel, logies, drinkwatervoorziening, noodzakelijke brandstof voor overleving aan boord en de noodzakelijke medische voorzieningen. §7. De financiële zekerheid kan niet geannuleerd of beëindigd worden voor het einde van de geldigheidsperiode, tenzij de verstrekker van de financiële zekerheid een voorafgaande notificatie van minstens dertig dagen heeft gegeven aan het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. §8. Indien de verstrekker van de financiële zekerheid enige betaling heeft uitgevoerd aan een zeevarende in overeenstemming met dit artikel, verkrijgt de verstrekker – tot op het bedrag dat betaald werd en in overeenstemming met de relevante wetgeving – via subrogatie, toewijzing of andere manier de rechten die de zeevarende zou hebben genoten.
Art. 69. Het vorige artikel is niet van toepassing indien de zeeman in de haven van ontschepping een andere arbeidsovereenkomst heeft afgesloten.	Art. 69. Het vorige artikel is niet van toepassing indien de zeeman zeevarende in de haven van ontschepping een andere arbeidsovereenkomst heeft afgesloten.
Art. 69/1. Een kopie van alle bepalingen van toepassing op de repatriëring dient, in het Engels, aan boord van de schepen bijgehouden te worden en ter beschikking van de zeelieden gehouden te worden. Er dient geen kopie in het Engels ter beschikking te worden gehouden op passagiersschepen die bestemd zijn om uitsluitend te worden gebruikt voor binnenlandse	Art. 69/1. Een kopie van alle bepalingen van toepassing op de repatriëring dient, in het Engels, aan boord van de schepen bijgehouden te worden en ter beschikking van de zeelieden zeevarenden gehouden te worden. Er dient geen kopie in het Engels ter beschikking te worden gehouden op passagiersschepen die bestemd zijn om uitsluitend te worden gebruikt voor binnenlandse

zeereizen en waarvan de werktal aan boord het Nederlands of het Frans is.	zeereizen en waarvan de werktal aan boord het Nederlands of het Frans is.
HOOFDSTUK VII. - Waarborgen en voorrechten met betrekking tot het loon.	HOOFDSTUK VII. - Waarborgen en voorrechten met betrekking tot het loon.
Art. 70. De beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaars zoals voorzien in de artikelen 46 en volgende van Boek II, Titel II van het Wetboek van Koophandel, is niet van toepassing op de schuldvorderingen welke voor de zeeman voortvloeien uit de bepalingen van deze titel.	Art. 70. De beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaars zoals voorzien in de artikelen 46 en volgende van Boek II, Titel II van het Wetboek van Koophandel, is niet van toepassing op de schuldvorderingen welke voor de zeeman zeevarende voortvloeien uit de bepalingen van deze titel.
Art. 71. De schuldvorderingen van de zeeman die voortvloeien uit de arbeidsovereenkomst zijn op het zeeschip bevoorrecht onder de voorwaarden bepaald in artikel 23 van Boek II, Titel I van het Wetboek van Koophandel.	Art. 71. De schuldvorderingen van de zeeman zeevarende die voortvloeien uit de arbeidsovereenkomst zijn op het zeeschip bevoorrecht onder de voorwaarden bepaald in artikel 23 van Boek II, Titel I van het Wetboek van Koophandel.
HOOFDSTUK VIII. - Einde en verbreking van de arbeidsovereenkomst.	HOOFDSTUK VIII. - Einde en verbreking van de arbeidsovereenkomst.
Art. 72. Behoudens de algemene wijzen waarop de verbintenissen tenietgaan, nemen de verbintenissen voortspruitende uit de door deze wet geregelde arbeidsovereenkomsten een einde door : 1° de dood van de zeeman; 2° het vergaan of het opvorderen van het zeeschip door een bevoegde overheid; 3° het in hechtenis nemen van de zeeman als dader of als medeplichtige van een misdrijf; 4° het ontschepen van de zeeman wegens ziekte of verwonding; 5° afloop van de termijn waarvoor de arbeidsovereenkomst werd aangegaan; 6° de wil van één van de partijen, in geval van een dringende reden zoals bedoeld bij artikel 75; 7° toepassing van artikel 47, §§ 2 en 3, behoudens andersluidende beslissing van de werkgever; 8° overmacht, tenzij wanneer de door overmacht ontstane gebeurtenissen de uitvoering van de arbeidsovereenkomst slechts tijdelijk schorsen. 9° onderling akkoord; 10° voor de arbeidsovereenkomsten gesloten voor onbepaalde duur, door de wil van een der partijen, tegen een opzeg met een termijn die minstens zeven dagen bedraagt. De zeeman kan een kortere opzeg dan de minimale opzeg geven zonder bestraft te worden wanneer hij ertoe gebracht wordt omwille van humanitaire redenen, noodtoestand of andere omstandigheden die de Koning mag bepalen als grond voor een beëindiging van de arbeidsbetrekking met een kortere opzegtermijn	Art. 72. Behoudens de algemene wijzen waarop de verbintenissen tenietgaan, nemen de verbintenissen voortspruitende uit de door deze wet geregelde arbeidsovereenkomsten een einde door : 1° de dood van de zeeman zeevarende ; 2° het vergaan of het opvorderen van het zeeschip door een bevoegde overheid; 3° het in hechtenis nemen van de zeeman zeevarende als dader of als medeplichtige van een misdrijf; 4° het ontschepen van de zeeman zeevarende wegens ziekte of verwonding; 5° afloop van de termijn waarvoor de arbeidsovereenkomst werd aangegaan; 6° de wil van één van de partijen, in geval van een dringende reden zoals bedoeld bij artikel 75; 7° toepassing van artikel 47, §§ 2 en 3, behoudens andersluidende beslissing van de werkgever; 8° overmacht, tenzij wanneer de door overmacht ontstane gebeurtenissen de uitvoering van de arbeidsovereenkomst slechts tijdelijk schorsen. 9° onderling akkoord; 10° voor de arbeidsovereenkomsten gesloten voor onbepaalde duur, door de wil van een der partijen, tegen een opzeg met een termijn die minstens zeven dagen bedraagt. De zeeman zeevarende kan een kortere opzeg dan de minimale opzeg geven zonder bestraft te worden wanneer hij ertoe gebracht wordt omwille van humanitaire redenen, noodtoestand of andere omstandigheden die de Koning mag bepalen als grond voor een beëindiging van de arbeidsbetrekking met een kortere opzegtermijn

of zelfs zonder opzeg.	of zelfs zonder opzeg.
Art. 73. Elke partij kan de arbeidsovereenkomst vóór het verstrijken van de termijn beëindigen om een dringende reden die aan het oordeel van de rechter wordt overgelaten en onverminderd alle eventuele schadeloosstellingen. Onder dringende reden wordt verstaan de ernstige tekortkoming die elke professionele samenwerking tussen de werkgever, de reder of de kapitein, enerzijds, en de zeeman, anderzijds, onmiddellijk en definitief onmogelijk maakt. Ontslag om een dringende reden mag niet meer vóór het verstrijken van de termijn worden gegeven, wanneer het feit ter rechtvaardiging ervan sedert ten minste drie werkdagen bekend is aan de partij die zich hierop beroept. Alleen de dringende reden waarvan kennis is gegeven binnen drie werkdagen na het ontslag kan worden aangevoerd ter rechtvaardiging van het ontslag vóór het verstrijken van de termijn. Deze kennisgeving geschiedt, op straffe van nietigheid, door afgifte van een geschrift aan de andere partij. De handtekening van deze partij op het duplicaat van dit geschrift geldt enkel als bericht van ontvangst van de kennisgeving. De partij die een dringende reden inroept, dient hiervan het bewijs te leveren. Bovendien moet zij bewijzen dat zij de termijnen voorzien in het derde en vierde lid geëerbiedigd heeft. In geval van afdanking om een dringende reden, dient deze reden in het logboek te worden ingeschreven.	Art. 73. Elke partij kan de arbeidsovereenkomst vóór het verstrijken van de termijn beëindigen om een dringende reden die aan het oordeel van de rechter wordt overgelaten en onverminderd alle eventuele schadeloosstellingen. Onder dringende reden wordt verstaan de ernstige tekortkoming die elke professionele samenwerking tussen de werkgever, de reder of de kapitein, enerzijds, en de zeeman, zeevarende, anderzijds, onmiddellijk en definitief onmogelijk maakt. Ontslag om een dringende reden mag niet meer vóór het verstrijken van de termijn worden gegeven, wanneer het feit ter rechtvaardiging ervan sedert ten minste drie werkdagen bekend is aan de partij die zich hierop beroept. Alleen de dringende reden waarvan kennis is gegeven binnen drie werkdagen na het ontslag kan worden aangevoerd ter rechtvaardiging van het ontslag vóór het verstrijken van de termijn. Deze kennisgeving geschiedt, op straffe van nietigheid, door afgifte van een geschrift aan de andere partij. De handtekening van deze partij op het duplicaat van dit geschrift geldt enkel als bericht van ontvangst van de kennisgeving. De partij die een dringende reden inroept, dient hiervan het bewijs te leveren. Bovendien moet zij bewijzen dat zij de termijnen voorzien in het derde en vierde lid geëerbiedigd heeft. In geval van afdanking om een dringende reden, dient deze reden in het logboek te worden ingeschreven.
Art. 74. Indien de termijn waarvoor de arbeidsovereenkomst werd aangegaan, afloopt of de arbeidsovereenkomst door de wil van één van de partijen of in onderling akkoord beëindigd wordt terwijl het zeeschip op zee is, dan neemt deze overeenkomst slechts een einde bij de aankomst van het zeeschip in de eerstvolgende haven waar ontscheping mogelijk is. De werkgever is tot op dat ogenblik loon verschuldigd aan de zeeman.	Art. 74. Indien de termijn waarvoor de arbeidsovereenkomst werd aangegaan, afloopt of de arbeidsovereenkomst door de wil van één van de partijen of in onderling akkoord beëindigd wordt terwijl het zeeschip op zee is, dan neemt deze overeenkomst slechts een einde bij de aankomst van het zeeschip in de eerstvolgende haven waar ontscheping mogelijk is. De werkgever is tot op dat ogenblik loon verschuldigd aan de zeeman zeevarende.
Art. 75. § 1. De partij die de arbeidsovereenkomst voortijdig beëindigt, is gehouden de andere partij een vergoeding te betalen die gelijk is aan het loon dat verschuldigd is tot het einde van de overeengekomen termijn. § 2. Het bepaalde in de voorgaande paragraaf geldt niet in geval van : - de beëindiging van de arbeidsovereenkomst in toepassing van artikel 47, §§ 2 en 3; - de beëindiging van de arbeidsovereenkomst om een dringende reden; - toepassing van andere, voor de zeeman	Art. 75. § 1. De partij die de arbeidsovereenkomst voortijdig beëindigt, is gehouden de andere partij een vergoeding te betalen die gelijk is aan het loon dat verschuldigd is tot het einde van de overeengekomen termijn. § 2. Het bepaalde in de voorgaande paragraaf geldt niet in geval van : - de beëindiging van de arbeidsovereenkomst in toepassing van artikel 47, §§ 2 en 3; - de beëindiging van de arbeidsovereenkomst om een dringende reden; - toepassing van andere, voor de zeeman

gunstiger vergoedingsregelingen die voorzien zijn bij een collectieve arbeidsovereenkomst, door de Koning algemeen verbindend verklaard.	zeevarende gunstiger vergoedingsregelingen die voorzien zijn bij een collectieve arbeidsovereenkomst, door de Koning algemeen verbindend verklaard.
HOOFDSTUK IX. - Bijzondere bepalingen.	HOOFDSTUK IX. - Bijzondere bepalingen.
Art. 76. Personen kunnen in een andere hoedanigheid dan die van zeeman meevaren aan boord van zeeschepen. Dit gebeurt buiten het kader van een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen.	Art. 76. Personen kunnen in een andere hoedanigheid dan die van zeeman zeevarende meevaren aan boord van zeeschepen. Dit gebeurt buiten het kader van een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen.
TEXTE DE BASE DE LA LOI DU 3 JUIN 2007 PORTANT DES DISPOSITIONS DIVERSES RELATIVES AU TRAVAIL	TEXTE ADAPTE A L'AVANT-PROJET
TITRE VI. - Contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer.	TITRE VI. - Contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer.
CHAPITRE Ier. - Dispositions générales.	CHAPITRE Ier. - Dispositions générales.
Art. 28/1. § 1er 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 : 1° la durée du séjour à bord des personnes concernées; 2° la fréquence des périodes de travail accomplies à bord; 3° le lieu de travail principal; 4° la raison d'être du travail à bord; 5° 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 paragraphe 1er sont pris en considération à l'occasion de l'examen de la question. § 3. Tout arrêté pris en exécution du paragraphe 1er est communiqué au Directeur général du Bureau international du travail.	Art. 28/1. § 1er 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 : 1° la durée du séjour à bord des personnes concernées; 2° la fréquence des périodes de travail accomplies à bord; 3° le lieu de travail principal; 4° la raison d'être du travail à bord; 5° 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 Navigation après consultation de la commission paritaire concernée. Les critères visés au paragraphe 1er sont pris en considération à l'occasion de l'examen de la question. § 3. Tout arrêté pris en exécution du paragraphe 1er est communiqué au Directeur général du Bureau international du travail.
Art. 40. § 1er. Avant qu'une personne soit engagée pour la première fois dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer, elle doit être reprise dans le registre des marins par l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet. Ce registre est conservé par le Directeur-	Art. 40. § 1er. Avant qu'une personne soit engagée pour la première fois dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer, elle doit être reprise dans le registre des marins par l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet. Ce registre est conservé par le Directeur-

général du Transport maritime du SPF Mobilité et Transports. § 2. Par dérogation au paragraphe précédent, l'inscription dans le registre des marins se fait dans les quinze jours ouvrables suivant la conclusion du premier contrat d'engagement, dans le cas où ce contrat est conclu dans un port étranger.	général du <u>Transport Maritime Navigation</u> du SPF Mobilité et Transports. § 2. Par dérogation au paragraphe précédent, l'inscription dans le registre des marins se fait dans les quinze jours ouvrables suivant la conclusion du premier contrat d'engagement, dans le cas où ce contrat est conclu dans un port étranger.
	CHAPITRE V/I. Garantie financière
	Art. 67/1. §1er L'armateur établit une garantie financière pour couvrir toutes réclamations en vue d'une indemnisation liée au décès ou à l'invalidité des gens de mer résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, tel que prévu par la législation nationale donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006, par le contrat d'engagement maritime ou par une convention collective. Cette garantie financière est établie sous la forme d'une assurance qui répond aux prescriptions du présent article et aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 ou d'un régime de sécurité sociale en accord avec la législation belge en vigueur. §2. Cette garantie financière doit satisfaire aux exigences minimales suivantes : 1° l'indemnisation, lorsqu'elle est prévue dans le contrat d'engagement maritime et sans préjudice du point c) du présent paragraphe, est versée dans sa totalité et sans retard ; 2° aucune pression n'est exercée en vue de faire accepter le paiement d'un montant inférieur au montant fixé contractuellement ; 3° si l'invalidité d'un marin est de nature telle qu'elle ne permet d'établir facilement le montant total de l'indemnité à laquelle le marin peut prétendre, un ou plusieurs paiements provisoires sont effectués en sa faveur pour lui éviter des conséquences injustes ; 4° le marin reçoit ces paiements sans préjudice d'autres droits garantis par la loi. L'armateur peut toutefois déduire ce paiement de toute indemnité résultant de toute autre réclamation formulée par le marin à son encontre et découlant du même incident ; 5° la réclamation en vue d'une indemnisation peut être présentée directement par le marin concerné, ses plus proches parents, un représentant du marin ou le bénéficiaire désigné. §3. Les gens de mer reçoivent de la part de l'armateur un préavis dans un délai au moins égal au délai de préavis stipulé dans leur contrat d'engagement maritime si la garantie financière de l'armateur va être annulée ou prendre fin. §4. Le prestataire de la garantie financière avisera la Direction générale Navigation du

	Service public fédéral Mobilité et Transports du fait que la garantie financière de l'armateur va être annulée ou prendre fin conformément au paragraphe 5. §5. La garantie financière ne peut être annulée ou prendre fin avant l'expiration de la période de validité, à moins que le prestataire de la garantie financière n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports. §6. La garantie financière prévoit le paiement de toutes créances couvertes et qui se présentent durant la période de validité du document.
CHAPITRE VI. - Du rapatriement au lieu d'engagement.	CHAPITRE VI. - Du rapatriement au lieu d'engagement.
Art. 68. Le marin débarqué à l'étranger a le droit d'être rapatrié au lieu d'engagement aux frais de l'employeur du navire de mer. Ce droit s'étend aux frais de transport, ainsi qu'aux frais de logement et de nourriture. Ces frais peuvent être récupérés à charge du marin si celui-ci a dû être débarqué pour des raisons disciplinaires ou dans le cas visé à l'article 67.	Art. 68. Le marin débarqué à l'étranger a le droit d'être rapatrié au lieu d'engagement aux frais de l'employeur du navire de mer. Ce droit s'étend aux frais de transport, ainsi qu'aux frais de logement et de nourriture. Ces frais peuvent être récupérés à charge du marin si celui-ci a dû être débarqué pour des raisons disciplinaires ou dans le cas visé à l'article 67. §1^{er}. Les gens de mer à bord de navires battant pavillon belge ont droit au rapatriement dans les cas suivants : 1° lorsque le contrat d'engagement maritime expire alors que les intéressés se trouvent à l'étranger ; 2° lorsque le contrat d'engagement maritime est dénoncé : a) par l'armateur; ou b) par le marin pour des raisons justifiées; et 3° lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières. §2. Les cas dans lesquels les gens de mer ont droit au rapatriement conformément au paragraphe 1, 2° et 3° sont les suivants : a) en cas de maladie ou d'accident ou pour une autre raison d'ordre médical qui exige le rapatriement du marin quand il est reconnu médicalement en état de voyager ; b) en cas de naufrage ; c) quand l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur vis-à-vis du marin pour cause d'insolvabilité, de vente du navire, de changement d'immatriculation du navire, ou pour toute autre raison analogue ; d) quand un navire fait route vers une zone de guerre, telle que définie par la législation nationale ou le contrat d'engagement maritime, où le marin n'accepte pas de se rendre ; et e) en cas de cessation ou de suspension de

	l'emploi du marin conformément à une sentence arbitrale ou à une convention collective, ou en cas de cessation de l'emploi pour toute autre raison similaire. La durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles les gens de mer ont droit au rapatriement doit être inférieure à douze mois : Pendant le rapatriement, l'armateur prend en charge les frais de transport, d'hébergement et de nourriture du marin : Le marin est rapatrié vers l'un des lieux suivants, comme stipulé dans le contrat de travail : a) le lieu où le marin a accepté de s'engager ; b) le lieu stipulé par convention collective ; c) le pays de résidence du marin ; ou d) tout autre lieu convenu entre les parties dans le contrat de travail. Le rapatriement doit avoir lieu par un transport approprié et être le plus rapide. §3. Il est interdit aux armateurs d'exiger du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement et également de recouvrer auprès du marin les frais de rapatriement sur son salaire ou ses autres droits, sauf si le rapatriement doit avoir lieu pour des raisons disciplinaires ou dans le cas visé à l'article 67.
	Art. 68/1. §1er. L'armateur prévoit une garantie financière sous la forme d'une assurance qui satisfait aux prescriptions du présent article et de l'article 68. §2. L'assistance fournie par la garantie financière sera accordée sans retard à la demande du marin ou de son représentant désigné, et dûment justifiée conformément au paragraphe 4 de l'article 68. §3. L'assistance fournie par la garantie financière doit être suffisante pour couvrir : 1° les salaires en suspens et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu dans le contrat de travail, la convention collective pertinente ou la législation en vigueur, le montant dû ne devant pas excéder quatre mois de salaire et quatre pour les autres prestations en suspens ; 2° toutes les dépenses raisonnables engagées par le marin, y compris les frais de rapatriement visés au paragraphe 4 ; 3° les besoins essentiels du marin, y compris des choses telles que : une nourriture convenable, des vêtements lorsque nécessaire, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire, les soins médicaux nécessaires et la prise en charge de tous autres frais ou dépenses raisonnables à partir de l'acte ou de l'omission constitutif de l'abandon jusqu'à

	l'arrivée du marin au lieu tel que prévu à l'article 68, paragraphe 2, 4°. §4. Les frais de rapatriement couvrent le voyage par des moyens appropriés et rapides et comprennent la fourniture de nourriture et de logement au marin depuis son départ du navire jusqu'à son arrivée au lieu prévu à l'article 68, paragraphe 2 4°, ainsi que les soins médicaux nécessaires, le transport des effets personnels et tous autres frais raisonnables résultant de l'abandon. §5. Un marin est considéré comme ayant été abandonné lorsque, en violation des prescriptions de la présente loi, ou des termes du contrat de travail, l'armateur : 1° ne prend pas en charge les frais de rapatriement ; 2° a laissé le marin sans l'entretien et le soutien nécessaires ; ou 3° a d'une manière ou d'une autre provoqué une rupture unilatérale des liens avec le marin, notamment n'a pas versé les salaires contractuels durant une période d'au moins deux mois. §6. Par entretien et assistance nécessaires, comme prévu au paragraphe 5, 2°, on vise : une nourriture convenable, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire et les soins médicaux nécessaires. §7. La garantie financière ne peut être annulée ou prendre fin avant l'expiration de la période de validité, à moins que le prestataire de la garantie financière n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports. §8. Si le prestataire de la garantie financière a effectué un paiement quel qu'il soit à un marin conformément au présent article, ce prestataire acquiert - à concurrence de la somme versée, et conformément à la législation applicable - par subrogation, transfert ou d'une autre manière, les droits dont aurait bénéficié ledit marin.
BASISTEKST VAN DE WET VAN 13 JUNI 2014 TOT UITVOERING EN CONTROLE VAN DE TOEPASSING VAN HET VERDRAG BETREFFENDE MARITIEME ARBEID 2006	AAN HET VOORONTWERP AANGEPASTE TEKST
TITEL 1. - Algemene bepalingen	TITEL 1. - Algemene bepalingen
HOOFDSTUK 2. - Definities	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	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" : een 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" : de 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" : de 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" : de Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer; 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.	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" : een 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" : de 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" : de 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 Scheepvaart" : de Directoraat-generaal Maritiem Vervoer Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer; 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. 11° "Certificaten van verzekering onder MLC 2006": het certificaat van verzekering voor repatriëring en het certificaat van verzekering of andere financiële zekerheid voor de aansprakelijkheid van de reder.
HOOFDSTUK 3. - Toepassingsgebied	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 :	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 <u>zeelieden zeevarenden</u> 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 paragraaf 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.	1° schepen die bestemd zijn voor de visserij of een analoge activiteit en op traditioneel gebouwde schepen en op de zeelieden zeevarenden die zich aan boord bevinden; 2° de oorlogsschepen en de zeelieden 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 Scheepvaart na raadpleging van het betrokken paritair comité. § 4. Elke beslissing van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer Scheepvaart in toepassing van paragraaf 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 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 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.	Art. 5. § 1. Voor de schepen die onder Belgische vlag varen is deze wet enkel van toepassing ten aanzien van de zeelieden zeevarenden bedoeld in de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen en haar uitvoeringsbesluiten en de zeelieden zeevarenden werkende onder een ander statuut dan deze van loontrekkende. De reder moet garanderen dat de zeelieden zeevarenden 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 zeevarenden verzekerd. § 2. Voor de schepen die onder vreemde vlag varen, dienen als zeelieden 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 zeelieden 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	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.	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 <u>zeelieden zeevarenden</u> , 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	<u>TITEL 2. - Het maritiem arbeidscertificaat, de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en de certificaten van verzekering onder MLC 2006 voor de schepen die onder Belgische vlag varen</u>
HOOFDSTUK 1. - Toepassingsgebied	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. 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.	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, een conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid <u>en de certificaten van verzekering onder MLC 2006</u> en houdt die bij. 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.
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 hoofdstuk 3 bedoelde conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid 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. 8. Het maritiem arbeidscertificaat staat dat de arbeids- en leefomstandigheden van de <u>zeelieden zeevarenden</u> , 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 hoofdstuk 3 bedoelde conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid 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	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 <u>zeelieden zeevarenden</u> en vermeldt de maatregelen die door de reder werden genomen

naleving van deze nationale bepalingen op het betrokken schip te waarborgen.	om de naleving van deze nationale bepalingen op het betrokken schip te waarborgen.
	Art. 9/1. Het certificaat van verzekering voor repatriëring vormt het bewijs dat de reder voldoet aan de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 betreffende repatriëring.
	Art. 9/2. Het certificaat van verzekering of andere financiële zekerheid voor de aansprakelijkheid van de reder vormt het bewijs dat de reder voldoet aan de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 betreffende aansprakelijkheid van de reder.
HOOFDSTUK 2. - Het maritiem arbeidscertificaat	HOOFDSTUK 2. - Het maritiem arbeidscertificaat
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° 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.	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 44 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 zeelieden 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. 15° financiële zekerheid voor repatriëring; 16° financiële zekerheid voor de aansprakelijkheid van de reder.
HOOFDSTUK 3. - De conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid	HOOFDSTUK 3. - De conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid
	HOOFDSTUK 3/1. – Certificaten van verzekering onder MLC 2006
	Art. 27/1. De certificaten van verzekering onder

	MLC 2006 worden opgesteld overeenkomstig het model bepaald door de Koning.
	Art. 27/2. Onder voorbehoud van de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 kan de Koning de voorwaarden voor de uitgifte van de certificaten van verzekering onder MLC 2006 vaststellen alsmede alle regels betreffende de uitgifte en de geldigheid van de certificaten.
HOOFDSTUK 4. - Taal voor het opstellen van de documenten voor de certificatie	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.	Art. 28. Het maritiem arbeidscertificaat en de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid, de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en de certificaten van verzekering onder MLC 2006 worden in het Frans of het Nederlands, naar keuze van de reder, en in het Engels opgesteld.
HOOFDSTUK 5. - Maatregelen voor de bekendmaking	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. 29. Een kopie van het maritiem arbeidscertificaat en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid, van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en van de certificaten van verzekering onder MLC 2006 wordt goed zichtbaar aangeplakt op een plaats die toegankelijk is voor de zeelieden zeevarenden;
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.	Art. 30. Op verzoek van de zeelieden zeevarenden, de aangewezen ambtenaren, de bevoegde ambtenaren van de havenstaat en de vertegenwoordigers van de zeelieden 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	TITEL 3. - Inspecties
HOOFDSTUK 1. - Inspecties van de schepen die onder Belgische vlag varen	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. 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 zeevarenden 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	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.	inschrijving in geval van een aanzienlijke wijziging van de huisvesting van de zeelieden 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. 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 zijn opgesomd.	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 zijn opgesomd.
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.	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 of op een of andere wijze beschikbaar worden gesteld aan zeevarenden, inspecteurs van de vlaggenstaat, bevoegde officieren in havenstaten en vertegenwoordigers van de reders en zeevarenden.
HOOFDSTUK 2. - Inspecties van de schepen die onder vreemde vlag varen	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. 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 zeevarenden aan boord van het schip, met inbegrip van de rechten van de zeelieden zeevarenden .
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	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° 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.	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° 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 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 zeelieden zeevarenden.
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.	Art. 44. Onder klacht zoals bedoeld in artikel 41, § 1, 4°, moet elke informatie worden verstaan verstrekt door een zeevarende, 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 zeevarenden aan boord.
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. 45. Er dient een protocolakkoord tussen de aangewezen ambtenaren, met inbegrip van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer Scheepvaart 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.
HOOFDSTUK 3. - De aangewezen ambtenaren	HOOFDSTUK 3. - De aangewezen ambtenaren
Art. 47. § 1. De aangewezen ambtenaren voeren hun opdrachten uit overeenkomstig de	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 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 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. 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.	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 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 zeelieden 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. 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	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 leefomstandigheden van de zeelieden en op dit gebied inspecties uit te voeren, indien een havenstaat hierom verzoekt.	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 leefomstandigheden van de zeelieden 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.	Art. 49. Het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer Scheepvaart 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.
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. 50. Voor iedere inspectie uitgevoerd op schepen die onder Belgische vlag varen, wordt een inspectieverslag opgesteld en aan het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer Scheepvaart 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.
HOOFDSTUK 5. - Rapportering- en informatieplicht	HOOFDSTUK 5. - Rapportering- en informatieplicht
Afdeling 1. - Bepalingen van toepassing op de inspecties van schepen die onder Belgische vlag varen	Afdeling 1. - Bepalingen van toepassing op de inspecties van schepen die onder Belgische vlag varen
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. 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 zeevarenden in te lichten.
Art. 52. De aangewezen ambtenaar bezorgt een kopie van het verslag aan de vertegenwoordigers van de zeelieden die hierom	Art. 52. De aangewezen ambtenaar bezorgt een kopie van het verslag aan de zeelieden

verzoeken.	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.	Art. 53. Het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer Scheepvaart 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	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 : 1° onmiddellijk de kapitein van het schip schriftelijk in kennis stellen van de vastgestelde tekortkomingen en van de termijnen waarin zij moeten worden verholpen en; 2° een inspectieverslag opstellen en naar het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer zenden.	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 zeevarenden aan boord van het schip niet overeenstemmen met de voorschriften van de MLC 2006, moet minstens : 1° onmiddellijk de kapitein van het schip schriftelijk in kennis stellen van de vastgestelde tekortkomingen en van de termijnen waarin zij moeten worden verholpen en; 2° een inspectieverslag opstellen en naar het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer Scheepvaart 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 : 1° een vertegenwoordiger van de administratie van de Vlaggenstaat in kennis stellen; 2° de relevante informatie meedelen aan de bevoegde overheden van de volgende aanleghaven.	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 zeevarenden die op het Belgisch grondgebied bestaan, en kan hij : 1° een vertegenwoordiger van de administratie van de Vlaggenstaat in kennis stellen; 2° 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. 56. Indien hij het nodig acht, legt het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer Scheepvaart 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	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.	is de klacht te behandelen, moet het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer Scheepvaart 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 Scheepvaart informeert de betrokken organisaties van reders en zeelieden 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 Scheepvaart 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	HOOFDSTUK 6. - Plichten tot vertrouwelijkheid en geheimhouding
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.	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 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 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	TITEL 4. - Maatregelen die kunnen worden voorgeschreven in geval van vaststelling van overtreding
HOOFDSTUK 1. - Ten aanzien van schepen die onder Belgische vlag varen	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. 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 <u>zeelieden zeevarenden</u>. 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 <u>zeelieden zeevarenden</u>, stelt de erkende organisatie de aangewezen ambtenaar hiervan onmiddellijk in kennis.
	Art. 61/1. §1. Als de repatriëring van de <u>zeevarenden niet wordt voorzien door de reder of de verstrekker van de financiële zekerheid overeenkomstig de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen, draagt de Belgische staat de kosten van repatriëring.</u> §2. Met inachtneming van de van toepassing zijnde internationale instrumenten, kan de Belgische staat indien deze de kosten van <u>repatriëring ingevolge paragraaf 1 heeft betaald, deze kosten terugvorderen van de reder en, indien nodig, de schepen van de desbetreffende reder aanhouden, of verzoeken om aanhouding hiervan, totdat de vergoeding heeft plaatsgevonden.</u> §3. De kosten van repatriëring komen in geen geval ten laste van een zeevarende, behalve in het geval voorzien in paragraaf 3 van artikel 68 van de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen. §4. De Belgische staat faciliteert de repatriëring van zeevarenden die werken aan boord van schepen die een Belgische haven aandoen of door de Belgische territoriale wateren of binnenwateren varen, alsook hun vervanging aan boord. §5. Het recht op repatriëring kan niet geweigerd worden aan de zeevarende omwille van de financiële omstandigheden van de reder of omwille van het onvermogen of onwil van de

	reder om de betrokkene te vervangen.
HOOFDSTUK 2. - Ten aanzien van schepen die onder vreemde vlag varen	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 : 1° de arbeids- en leefomstandigheden aan boord een duidelijk gevaar vormen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de zeelieden; of 2° 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 bepalingen onder 1° en 2° 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. 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 : 1° de arbeids- en leefomstandigheden aan boord een duidelijk gevaar vormen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de <u>zeelieden zeevarenden</u>; of 2° de niet-conformiteit een ernstige of herhaalde inbreuk vormt op de bepalingen van de MLC 2006, met inbegrip van de rechten van de <u>zeelieden zeevarenden</u>, de nodige maatregelen om te waarborgen dat het schip niet uitvaart zolang de gebreken aan conformiteit bedoeld in de bepalingen onder 1° en 2° 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 zeelieden die op het Belgisch grondgebied aanwezig zijn.	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 <u>zeelieden zeevarenden</u> die op het Belgisch grondgebied aanwezig zijn.
	Art. 63/1. §1. Als de reder, de vlagstaat van het schip of het land waarvan de zeevarenden de nationaliteit dragen de repatriëring van de zeevarenden niet voorzien, draagt de Belgische staat de kosten van repatriëring indien het schip zich in een Belgische haven bevindt. §2. Met inachtneming van de van toepassing zijnde internationale instrumenten, kan de Belgische staat indien deze de kosten van repatriëring ingevolge paragraaf 1 heeft betaald, deze kosten terugvorderen van de reder en, indien nodig, de schepen van de desbetreffende reder aanhouden, of verzoeken om aanhouding hiervan, totdat de vergoeding heeft plaatsgevonden. §3. De kosten van repatriëring komen in geen geval ten laste van een zeevarende, behalve in

	het geval voorzien in paragraaf 3 van artikel 68 van de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen. §4. De Belgische staat faciliteert de repatriëring van zeevarenden die werken aan boord van schepen die een Belgische haven aandoen of door de Belgische territoriale wateren of binnenwateren varen, alsook hun vervanging aan boord. §5. Het recht op repatriëring kan niet geweigerd worden aan de zeevarende omwille van de financiële omstandigheden van de reder of omwille van het onvermogen of onwil van de reder om de betrokkene te vervangen.
TITEL 5. - Verplichting tot zorgvuldigheid van de aangewezen ambtenaren en van de erkende organisaties	TITEL 5. - Verplichting tot zorgvuldigheid van de aangewezen ambtenaren en van de erkende organisaties
TITEL 6. - Klachtenprocedures van de zeelieden	TITEL 6. - Klachtenprocedures van de zeelieden zeevarenden
HOOFDSTUK 1. - Klachtenprocedure aan boord van schepen die onder Belgische vlag varen	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 : 1° de mogelijkheid voor de zeeman om rechtstreeks bij de kapitein en de aangewezen ambtenaar klacht in te dienen; 2° het recht voor de klager om tijdens de klachtenprocedure aan boord bijgestaan of vertegenwoordigd te worden; 3° de 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. 65. § 1. De zeelieden 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 zeelieden zeevarenden. § 2. De klachtenprocedure wordt vastgelegd door de Koning. § 3. De klachtenprocedure moet minstens voorzien in : 1° de mogelijkheid voor de zeevarende om rechtstreeks bij de kapitein en de aangewezen ambtenaar klacht in te dienen; 2° het recht voor de klager om tijdens de klachtenprocedure aan boord bijgestaan of vertegenwoordigd te worden; 3° de aanwijzing van één of meer personen die de zeelieden 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.
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	Art. 66. § 1. Aan alle zeelieden 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 Scheepvaart en van een persoon die aan boord is en vertrouwelijk de zeelieden zeevarenden op

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 paragraaf 2, dat hij vervuldigt, dateert, ondertekent en tegen ontvangstbewijs overhandigt.	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 zeevarende 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 paragraaf 2, dat hij vervuldigt, 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 : 1° een gemotiveerde klacht, ingediend door de zeeman aan boord van het schip, overeenkomstig de vigerende procedures; 2° een gemotiveerde klacht ingediend bij de aangewezen ambtenaar; 3° 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 paragraaf 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	Art. 67. § 1. Wanneer door een zeevarende 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 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 zeevarende die klacht heeft ingediend. § 3. In de zin van dit artikel dient onder klacht verstaan te worden : 1° een gemotiveerde klacht, ingediend door de zeevarende aan boord van het schip, overeenkomstig de vigerende procedures; 2° een gemotiveerde klacht ingediend bij de aangewezen ambtenaar; 3° 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 paragraaf 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.	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	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 zeelieden.	Art. 68. Elke zeeman zeevarende 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 zeelieden zeevarenden .
TITEL 7. - De overtredingen en hun strafsancie	TITEL 7. - De overtredingen en hun strafsancie
HOOFDSTUK 1. - Ten laste van schepen die onder Belgische vlag varen	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. 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 zeevarenden , de aangewezen ambtenaren en de erkende organisaties.
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	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 en/of de certificaten van verzekering onder MLC 2006 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.	arbeidscertificaat en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid, de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en/of van de certificaten van verzekering onder MLC 2006 meedeelt aan de zeevarenden, de aangewezen ambtenaren, de vertegenwoordigers van de zeevarenden en de reders, die hierom verzoeken; 3° geen kopie van het maritiem arbeidscertificaat en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid, de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en/of van de certificaten van verzekering onder MLC 2006 goed zichtbaar heeft aangeplakt op een plaats die toegankelijk is voor de zeelieden 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 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.	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 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 zeelieden zeevarenden; 2° aan de zeelieden 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.
HOOFDSTUK 2. - Ten laste van schepen die onder vreemde vlag varen	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 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.	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 zeelieden 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 zeelieden zeevarenden, te melden.
TEXTE DE BASE DE LA LOI DU 13 JUIN 2014	TEXTE ADAPTE A L'AVANT-PROJET
TITRE 1er. - Dispositions générales	TITRE 1er. - Dispositions générales
CHAPITRE 2. - Définitions	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" : un voyage d'un pays à un port d'un autre pays; 5° "jauge brute" : la 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" : l'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" : le 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" : la Direction générale Transport maritime du Service public fédéral Mobilité et Transports; 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.	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" : un voyage d'un pays à un port d'un autre pays; 5° "jauge brute" : la 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" : l'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" : le 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 Navigation" : la Direction générale Transport maritime Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports; 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 ; 11° « Certificats d'assurance sous MLC 2006 » : le certificat d'assurance pour le rapatriement et le certificat d'assurance ou toute autre garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur.
TITRE 2. - Le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime en ce qui concerne les navires battant pavillon belge	TITRE 2. - Le certificat de travail maritime, la déclaration de conformité du travail maritime et les certificats d'assurance sous MLC 2006 en ce qui concerne les navires battant pavillon belge.

CHAPITRE 1er. - Champ d'application	CHAPITRE 1er. - 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. 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 1er, du titre 3, chapitres 1er, 3, 4, 5, section 1re et 6, du titre 4, chapitre 1er, du titre 5, du titre 6, chapitre 1er, du titre 7, article 71, article 73, articles 75 à 80 inclus et du titre 8.	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, <u>une déclaration de conformité du travail maritime et les certificats d'assurance sous MLC 2006.</u> 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 1er, du titre 3, chapitres 1er, 3, 4, 5, section 1re et 6, du titre 4, chapitre 1er, du titre 5, du titre 6, chapitre 1er, du titre 7, article 71, article 73, articles 75 à 80 inclus et du titre 8.
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.	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.
	<u>Art. 9/1. Le certificat d'assurance pour le rapatriement constitue la preuve que l'armateur satisfait aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 relatives au rapatriement.</u>
	<u>Art. 9/2. Le certificat d'assurance ou toute autre garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur constitue la preuve que l'armateur satisfait aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 relatives à la responsabilité de l'armateur.</u>
CHAPITRE 2. - Le certificat de travail maritime	CHAPITRE 2. - Le certificat de travail maritime
Art. 11. Le certificat de travail maritime doit être délivré ou renouvelé par le fonctionnaire désigné lorsque, suite à une inspection visée au chapitre 1er 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 marins; 4° les contrats d'engagement maritime; 5° le recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou	Art. 11. Le certificat de travail maritime doit être délivré ou renouvelé par le fonctionnaire désigné lorsque, suite à une inspection visée au chapitre 1er 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 <u>14</u> 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 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.	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 ; <u>15° la garantie financière pour le rapatriement ;</u> <u>16° la garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur.</u>
	<u>CHAPITRE 3/1. – Certificats d'assurance sous MLC 2006</u>
	<u>Art. 27/1. Les certificats d'assurance sous MLC 2006 sont établis conformément au modèle fixé par le Roi.</u>
	<u>Art. 27/2. Sous réserve des dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006, le Roi peut fixer les conditions de délivrance des certificats d'assurance sous MLC 2006 ainsi que les règles relatives à la délivrance et la validité des certificats.</u>
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.	Art. 28. Le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime , <u>la déclaration de conformité du travail maritime et les certificats d'assurance sous MLC 2006</u> sont rédigés en français ou en néerlandais, au choix de l'armateur, et en anglais.
CHAPITRE 5. - Mesures de publicité	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.	Art. 29. Une copie du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime , <u>de la déclaration de conformité du travail maritime et des certificats d'assurance sous MLC 2006</u> est affichée bien en vue dans un endroit accessible aux marins.
TITRE 3. - Inspections	TITRE 3. - Inspections
CHAPITRE 1er. - Inspections des navires battant pavillon belge	CHAPITRE 1er. - Inspections des navires battant pavillon belge
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.	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 <u>14</u> domaines énumérés à l'article 11.
Art. 38. Le résultat de toutes les inspections ou autres vérifications effectuées ultérieurement sur	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.	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 <u>ou est tenu à la disposition des gens de mer, des inspecteurs de l'Etat du pavillon, des fonctionnaires autorisés de l'Etat du port et des représentants des armateurs et des gens de mer par d'autres moyens, conformément à la législation nationale.</u>
CHAPITRE 3. - Les fonctionnaires désignés	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. 45. Un protocole d'accord doit être conclu entre les fonctionnaires désignés, y compris la Direction générale <u>Transport Maritime Navigation</u> 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.
CHAPITRE 4. - Habilitation des organismes agréés	CHAPITRE 4. - Habilitation des organismes agréés
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.	Art. 49. La Direction générale <u>Transport Maritime Navigation</u> 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	CHAPITRE 5. - Devoir de rapportage et d'information
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. 50. Pour toute inspection effectuée sur les navires battant pavillon belge, un rapport d'inspection est dressé et transmis à la Direction générale <u>Transport Maritime Navigation</u> . 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. 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	Art. 53. La Direction générale <u>Transport Maritime Navigation</u> 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

l'année.	dépassant pas six mois à partir de la fin de l'année.
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 : 1° 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; 2° dresser et transmettre un rapport d'inspection à la Direction générale Transport maritime.	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 : 1° 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; 2° dresser et transmettre un rapport d'inspection à la Direction générale Transport Maritime Navigation .
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'Etat du pavillon dans le délai prescrit par le fonctionnaire désigné.	Art. 56. Si elle l'estime nécessaire, la Direction générale Transport Maritime Navigation 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'Etat du pavillon dans le délai prescrit par le fonctionnaire désigné.
Art. 57. § 1er. 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'Etat du pavillon, et qu'il n'est pas démontré que cet Etat 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'Etat 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'Etat du pavillon et qu'il n'a pas été démontré que cet Etat 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.	Art. 57. § 1er. 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'Etat du pavillon, et qu'il n'est pas démontré que cet Etat est en mesure de traiter la plainte, la Direction générale Transport Maritime Navigation 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'Etat du pavillon, communiquée dans le délai prescrit par le fonctionnaire désigné. § 2. La Direction générale Transport Maritime Navigation 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'Etat du pavillon et qu'il n'a pas été démontré que cet Etat était en mesure de traiter la plainte conformément aux procédures prescrites par la MLC 2006. § 3. La Direction générale Transport Maritime Navigation 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.
TITRE 4. - Mesures pouvant être prescrites en cas de constat de manquement	TITRE 4. - Mesures pouvant être prescrites en cas de constat de manquement

CHAPITRE 1er. - A l'égard des navires battant pavillon belge	CHAPITRE 1er. - A l'égard des navires battant pavillon belge
	Art. 61/1. §1^{er}. Si le rapatriement des gens de mer n'est pas assuré par l'armateur ou le prestataire de la garantie financière conformément à la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail, l'État belge prend en charge les frais de rapatriement. §2. En tenant compte des instruments internationaux applicables, l'Etat belge peut, s'il a payé les frais de rapatriement conformément au paragraphe 1^{er}, réclamer ceux-ci auprès de l'armateur et, si nécessaire, immobiliser les navires de l'armateur concerné, ou demander leur immobilisation, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué. §3. Les frais de rapatriement ne peuvent en aucun cas être à la charge du marin sauf dans le cas prévu au paragraphe 3 de l'article 68 de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail. §4. L'Etat belge facilite le rapatriement des gens de mer qui servent sur des navires faisant escale dans les ports belges ou traversant les eaux belges territoriales ou intérieures ainsi que leur remplacement à bord. §5. Le droit d'être rapatrié ne peut pas être refusé à un marin du fait de la situation financière d'un armateur ou au motif que celui-ci est dans l'impossibilité ou refuse de remplacer l'intéressé.
CHAPITRE 2. - A l'égard des navires battant pavillon étranger	CHAPITRE 2. - A l'égard des navires battant pavillon étranger
	Art. 63/1. §1^{er}. Si l'armateur, l'Etat du pavillon du navire ou l'Etat dont les gens de mer sont ressortissants ne prévoit pas le rapatriement des gens de mer, l'Etat belge prend en charge les frais de rapatriement si le navire se trouve dans un port belge. §2. En tenant compte des instruments internationaux applicables, l'Etat belge peut, s'il a payé les frais de rapatriement conformément au paragraphe 1^{er}, réclamer ceux-ci auprès de l'armateur et, si nécessaire, immobiliser les navires de l'armateur concerné, ou demander leur immobilisation, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué. §3. Les frais de rapatriement ne peuvent en aucun cas être à la charge du marin, sauf dans le cas prévu au paragraphe 3 de l'article 68 de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail. §4. L'Etat belge facilite le rapatriement des gens de mer qui servent sur des navires faisant escale dans les ports belges ou traversant les eaux belges territoriales ou intérieures ainsi que

	leur remplacement à bord. §5. Le droit d'être rapatrié ne peut pas être refusé à un marin du fait de la situation financière d'un armateur ou au motif que celui-ci est dans l'impossibilité ou refuse de remplacer l'intéressé.
TITRE 6. - Procédures de plainte des marins	TITRE 6. - Procédures de plainte des marins
CHAPITRE 1er. - Procédure de plainte à bord des navires battant pavillon belge	CHAPITRE 1er. - Procédure de plainte à bord des navires battant pavillon belge
Art. 66. § 1er. 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 oeuvre 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 paragraphe 2, qu'il complète, date, signe et remet contre accusé de réception.	Art. 66. § 1er. 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 Navigation 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 oeuvre 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 paragraphe 2, qu'il complète, date, signe et remet contre accusé de réception.
TITRE 7. - Les infractions et leur sanction pénale	TITRE 7. - Les infractions et leur sanction pénale
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;	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 et/ou les certificats d'assurance sous MLC 2006 ; 2° ne communique pas une copie du certificat de travail maritime, de la déclaration de conformité du travail maritime et/ou les certificats d'assurance sous MLC 2006 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, de la déclaration de conformité du travail maritime et/ou les certificats d'assurance sous MLC 2006 bien en vue dans un endroit accessible aux marins; 4° ne tient pas à bord du navire le document

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.	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.