

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

23 avril 2020

PROJET DE LOI
relatif au travail dans la pêche**SOMMAIRE**

	Pages
Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	39
Analyse d'impact	66
Avis du Conseil d'État	83
Projet de loi	94
Coordination des articles	133
Avis de l'Autorité de protection des données	162
Avis du Conseil consultatif du droit pénal social	186
Avis de la sous-commission pour la pêche maritime	212

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

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

23 april 2020

WETSONTWERP
betreffende werk in de visserijsector**INHOUD**

	Blz.
Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	39
Impactanalyse	74
Advies van de Raad van State	83
Wetsontwerp	94
Coördinatie van de artikelen	147
Advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit	174
Advies van de Adviesraad van het sociaal strafrecht	199
Advies van het subcomité voor de zeevisserij	215

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

01947

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 23 avril 2020.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 24 avril 2020.

De regering heeft dit wetsontwerp op 23 april 2020 ingediend.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 24 april 2020 door de Kamer ontvangen.

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	: socialistische partij anders
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numerering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurig papier)

RÉSUMÉ

Le présent projet de loi vise d'une part à adapter la réglementation en vigueur dans le secteur de la pêche maritime pour la mettre en conformité avec les prescriptions de l'Accord des partenaires sociaux européens et d'autre part à mettre en place un système propre à assurer le respect des prescriptions contenues dans cet Accord notamment par l'instauration d'inspections régulières, par l'introduction d'un système de certification, par la rédaction de rapports, par des mesures de suivi et par un système efficace de sanctions.

SAMENVATTING

Dit wetsontwerp heeft tot doel enerzijds de regelgeving van kracht in de zeevisserijsector aan te passen om ze in overeenstemming te brengen met de vereisten van de overeenkomst van de Europese sociale partners en anderzijds een systeem te creëren geschikt om de naleving te waarborgen van de voorschriften van deze Overeenkomst, meer bepaald door het uitvoeren van regelmatige inspecties, door de invoering van een systeem van certificatie, door het opstellen van rapporten, door toezichtmaatregelen en door een doeltreffend systeem van sancties.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

EXPOSÉ GÉNÉRAL

Le 14 juin 2007, l'Organisation Internationale du Travail (O.I.T.) a adopté la Convention sur le travail de la pêche (ci- après dénommée "la Convention n° 188") lors de sa 96^e session à Genève. La Belgique compte parmi les pays signataires. L'adoption de cette convention fut l'occasion pour les gouvernements, les armateurs et les pêcheurs de se mettre d'accord sur un ensemble d'exigences internationales en vue de garantir des conditions de vie et de travail décentes aux pêcheurs à bord des navires de pêche.

Le 19 décembre 2016, le Conseil a adopté la directive 2017/159 portant mise en œuvre de l'accord relatif à la mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche) (ci-après dénommée "la directive 2017/159" ou "la directive").

La directive 2017/159 met donc en œuvre l'accord relatif à la mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre les employeurs et les travailleurs à l'échelle de l'Union européenne dans le secteur de la pêche maritime.

L'Accord reprend en grande partie les prescriptions de la Convention n° 188 à l'exception de celles relatives à des domaines dans lesquels l'Union européenne ne peut intervenir.

La procédure d'assentiment à la Convention n° 188 est en cours. La Belgique ne peut toutefois attendre que cette procédure soit finalisée pour transposer la directive 2017/159.

Etant donné que les prescriptions reprises dans l'Accord constitue des exigences minimales, la directive autorise les États membres et les partenaires sociaux à maintenir ou introduire des dispositions plus favorables pour les pêcheurs.

La Belgique a fait usage de cette faculté par le présent projet de loi, à différents niveaux et s'est inspirée des

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

ALGEMENE TOELICHTING

Op 14 juni 2007 heeft de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) het Verdrag betreffende werk in de visserijsector (hierna "het Verdrag nr. 188") te Genève goedgekeurd. België behoort tot de landen die hebben ondertekend. De goedkeuring van dit verdrag was voor de regeringen, de reders en de vissers de gelegenheid om een akkoord te sluiten over een reeks internationale eisen met het doel behoorlijke levens- en arbeidsomstandigheden voor vissers aan boord van de vissersschepen te waarborgen.

Op 19 december 2016, heeft de Raad de richtlijn 2017/159 tot uitvoering van de op 21 mei 2012 door het Algemeen Comité van de landbouwcoöperaties van de Europese Unie (COGECA), de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) en de Vereniging van de nationale organisaties van visserijondernemingen in de Europese Unie (Europêche) gesloten Overeenkomst betreffende de uitvoering van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector van de Internationale Arbeidsorganisatie uit 2007 aangenomen (hierna genoemd "de richtlijn 2017/159" of "de richtlijn").

De richtlijn 2017/159 geeft dus uitvoering aan de op 21 mei 2012 door de werkgevers en de werknemers op het niveau van de Europese Unie in de zeevisserijsector, gesloten Overeenkomst betreffende de uitvoering van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector van de Internationale Arbeidsorganisatie uit 2007.

De Overeenkomst neemt grotendeels de vereisten van Verdrag nr. 188, met uitzondering van de vereisten die betrekking hebben op gebieden waarop de Europese Unie niet kan ingrijpen, over.

De procedure tot instemming met het Verdrag nr. 188 is bezig. België kan echter niet wachten tot deze procedure afgerond wordt om de richtlijn 2017/159 te omzetten.

Aangezien de in de Overeenkomst overgenomen vereisten minimumeisen zijn, biedt de richtlijn de lidstaten en de sociale partners de mogelijkheid gunstiger bepalingen voor de vissers te handhaven of in te voeren.

België heeft in dit wetsontwerp op verschillende niveaus gebruik gemaakt van deze mogelijkheid en heeft zich

prescriptions plus sévères de la Convention n°188 pour compléter les exigences minimales de l'Accord.

Le présent projet de loi vise donc à transposer la directive 2017/159 et ses annexes. Cette transposition sera réalisée par la mise en place d'un système propre à assurer le respect des prescriptions contenues dans l'Accord des partenaires sociaux européens ainsi que des lois, arrêtés d'exécution, conventions collectives de travail et toute autre mesure d'application donnant effet aux prescriptions de cet Accord, notamment par l'instauration d'inspections régulières, par l'introduction d'un système de certification et de déclaration de conformité, par la rédaction de rapports, par des mesures de suivi et par un système efficace de sanctions.

À l'instar de la loi du 13 juin 2014 portant exécution et contrôle du respect de la Convention sur le travail maritime, le présent projet de loi met en place un système global de mise en application et de contrôle du respect des prescriptions de l'Accord relatives aux exigences minimales visant à assurer aux pêcheurs des conditions de travail et de vie à bord des navires de pêche décentes.

Ce système implique l'instauration d'un système de certification et des inspections périodiques.

Tout navire de pêche battant pavillon belge qui passent plus de trois jours en mer et qui:

a) a une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, ou

b) navigue habituellement à plus de 200 milles nautiques de la côte belge ou au-delà du rebord externe du plateau continental, si celui-ci est plus éloigné, devra désormais être certifié.

Le document de certification, à savoir le certificat de travail dans la pêche devra être conservé à bord du navire de pêche.

Il constitue une présomption de conformité aux prescriptions de l'Accord dans le cadre d'inspections effectuées dans un port étranger.

Le certificat sera délivré aux navires de pêche concernés battant pavillon belge lorsqu'il a été établi au moyen d'une inspection que les conditions de vie et de travail à bord du navire de pêche sont conformes aux dispositions belges et internationale en vigueur en Belgique donnant effet aux prescriptions de l'Accord en matière de travail décent et ce dans quinze domaines: l'âge minimum des personnes employées ou engagées ou travaillant à bord du navire de pêche; l'examen médical et la certification

laten leiden door de strengere eisen van het Verdrag nr. 188 om de minimumeisen van de Overeenkomst aan te vullen.

Dit wetsontwerp beoogt dus de richtlijn 2017/159 en haar bijlagen om te zetten. Deze omzetting zal uitgevoerd worden door een systeem te creëren geschikt om de naleving te waarborgen van de vereisten van de Overeenkomst alsook van de wetten, uitvoeringsbesluiten, collectieve arbeidsovereenkomsten en elke andere toepassingsmaatregel tot uitvoering van deze voorschriften, meer bepaald door het uitvoeren van regelmatige inspecties, door de invoering van een systeem van certificatie en van conformiteitsverklaring, door het opstellen van rapporten, door toezichtmaatregelen en door een doeltreffend systeem van sancties.

Op de manier van de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 legt dit wetsontwerp een globaal systeem vast voor de toepassing en controle op de naleving van de vereisten van de Overeenkomst betreffende de minimale eisen, om behoorlijke werk- en leefomstandigheden aan de vissers aan boord van vissersschepen te waarborgen.

Dit systeem heeft de invoering van een certificatiesysteem en periodieke inspecties tot gevolg.

Elk vissersschip dat de Belgische vlag voert dat langer dan 3 dagen op zee blijft en dat:

a) een lengte heeft gelijk aan of langer dan 24 meter, of

b) gewoonlijk méér dan 200 zeemijl uit de Belgische kust of voorbij de buitenste rand van het continentaal plat vaart als dat verder van de kustlijn is gelegen, zal voortaan moeten gecertificeerd worden.

Het certificatedocument, met name het visserij-arbeidscertificaat zal moeten bijgehouden worden aan boord van het vissersschip.

Het vormt een vermoeden van overeenstemming met de vereisten van de Overeenkomst in het kader van inspecties uitgevoerd in een buitenlandse haven.

Het certificaat zal worden afgeleverd aan de betrokken vissersschepen die de Belgische vlag voeren, wanneer door een inspectie is vastgesteld dat de arbeid en levensomstandigheden aan boord van het vissersschip overeenstemmen met de Belgische en in België van kracht zijnde internationale bepalingen tot uitvoering van de vereisten van de Overeenkomst inzake behoorlijk werk en dit voor vijftien gebieden: de minimumleeftijd van de personen tewerkgesteld of in dienst genomen of

médicale; les effectifs; la durée du repos; la liste d'équipage; le contrat d'engagement pour la pêche maritime; le rapatriement; le recours à tout service de recrutement et de placement; la rémunération; le logement; l'alimentation et le service de table; les soins médicaux à bord; la sécurité et la santé au travail et la prévention des accidents du travail; la sécurité sociale; la protection en cas de maladie, lésion ou décès en lien avec le travail.

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

Les inspections sont périodiques. Le délai entre chaque inspection ne peut dépasser trois ans. Pour les navires de pêche battant pavillon belge, l'inspection doit porter sur les dispositions belges et internationales en vigueur en Belgique donnant effet à l'ensemble des prescriptions de l'Accord. Ces inspections couvrent donc bien plus de domaines que les 15 domaines visés pour la certification.

Les domaines à inspecter relèvent de la compétence de différents services d'inspection. Il s'agit en effet tant de prescriptions en matière de construction et d'aménagement du navire de pêche que des conditions de travail à bord du navire et des prescriptions relevant de la sécurité sociale. Il est donc indispensable de mettre en œuvre un système efficace et coordonné d'inspections régulières, de surveillance et d'autres mesures de contrôle pour assurer que les navires de pêche battant pavillon belge respectent les dispositions belges donnant effet aux prescriptions de l'Accord. Ce système doit par ailleurs être complété par un contrôle organisé des navires de pêche battant un pavillon autre que le pavillon belge faisant escale dans un port belge.

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

werkend aan boord van het vissersschip, het medisch onderzoek en het medisch certificaat, de bemanning, de rusttijden, de bemanningslijst, de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst voor de zeevisserij, de repatriëring; het beroep op elke aanwervings- of arbeidsbemiddelingsdienst, de loon, de huisvesting, de voeding en de catering, de medische zorgen aan boord, de veiligheid en gezondheid op het werk en preventie van arbeidsongevallen, de sociale zekerheid, de bescherming bij werkgerelateerde ziekte, verwonding of overlijden.

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

De inspecties zijn periodiek. De periode tussen elke inspectie mag drie jaar niet overschrijden. Voor de vissersschepen die de Belgische vlag voeren, moet de inspectie slaan op de Belgische en in België van kracht zijnde internationale bepalingen tot uitvoering van alle vereisten van de Overeenkomst. Deze inspecties omvatten dus heel wat meer gebieden dan de 15 gebieden bedoeld voor de certificatie.

De te inspecteren gebieden vallen onder de bevoegdheid van verschillende inspectiediensten. Het gaat hierbij zowel om vereisten voor de bouw en uitrusting van het vissersschip als om de arbeidsomstandigheden aan boord van het vissersschip en om vereisten op het gebied van de sociale zekerheid. Verschillende inspectiediensten zijn bij de inspecties door de vlaggenstaat en de havenstaat betrokken. Het is noodzakelijk om een doeltreffend en gecoördineerd systeem van regelmatige inspecties, toezicht en andere controlemaatregelen uit te voeren om te waarborgen dat de vissersschepen die de Belgische vlag voeren de Belgische bepalingen tot uitvoering van de vereisten van de Overeenkomst respecteren. Dit systeem moet bovendien worden aangevuld met een georganiseerde controle van de vissersschepen die een andere vlag dan de Belgische vlag voeren en die een Belgische haven aandoen.

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

Une procédure de plainte est mise en place pour recueillir les plaintes des pêcheurs en cas de violation de leurs droits. Les pêcheurs occupés à bord des navires de pêche battant le pavillon belge et les pêcheurs occupés à bord des navires de pêche battant le pavillon d'un État étranger disposeront de la faculté de déposer plainte auprès du fonctionnaire désigné. Aucune formalité particulière n'est prescrite pour le dépôt de la plainte. Le pêcheur disposera de la possibilité de contacter le fonctionnaire désigné par téléphone, par email ou par écrit.

Le présent projet de loi complète également la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du pêcheur sur certains points, par exemple en matière de temps de repos, élément essentiel dans la lutte contre les accidents mais aussi en matière de rapatriement.

Dans son article 3, la directive 2017/159 dispose que "Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions nationales adoptées conformément à la présente directive. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives."

Dans le cadre de la mise en place d'un système efficace de sanctions, le présent projet de loi détermine un nombre de comportements infractionnels méritant d'être pénalement sanctionnés mais également la possibilité pour les fonctionnaires compétents d'imposer des mesures visant à remédier aux manquements constatés.

Enfin, le non-respect de certaines obligations prescrites par la loi précitée du 3 mai 2003 seront désormais punissables. À cet effet, le projet de loi complète le Code pénal social de nouvelles infractions et sanctions.

Il a été tenu compte, dans le projet de loi, de l'avis n° 148/2019 du 4 septembre 2019 de l'Autorité de protection des données et de l'avis n° 2019/05 du 11 octobre 2019 rendu par le Conseil consultatif de droit pénal social.

La sous-commission paritaire n° 143 pour la pêche maritime a été consultée et a rendu son avis le 10 octobre 2019.

Le projet de loi a été adapté conformément aux observations de la section de législation du Conseil d'État dans son avis n° 66.920/1 donné le 25 février 2020.

Er wordt een klachtenprocedure opgesteld om de klachten van vissers te ontvangen in geval van schending van hun rechten. De vissers tewerkgesteld aan boord van de vissersschepen die de Belgische vlag voeren en de vissers tewerkgesteld aan boord van vissersschepen die een vreemde vlag voeren zullen de mogelijkheid hebben om een klacht in te dienen bij de aangewezen ambtenaar. Voor het indienen van de klacht is geen bijzondere formaliteit vereist. De visser heeft de mogelijkheid om telefonisch, per e-mail of schriftelijk contact op te nemen met de aangewezen functionaris.

Dit wetswerp vult ook de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser op bepaalde punten, bijvoorbeeld wat betreft de rusttijden, een essentieel element in de strijd tegen ongevallen, maar ook wat betreft de repatriëring.

In haar artikel 3 bepaalt de richtlijn 2017/159 dat "De lidstaten bepalen welke sancties van toepassing zijn wanneer op basis van deze richtlijn ingevoerde nationale bepalingen worden overtreden. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn."

In het kader van de invoering van een doeltreffend sanctiesysteem, bepaalt dit wetsontwerp een aantal onrechtmatige gedragingen die strafrechtelijk dienen gesanctioneerd te worden maar ook de mogelijkheid voor de bevoegde ambtenaren om maatregelen op te leggen teneinde de vastgestelde tekortkomingen te verhelpen.

Tot slot, zal het niet naleven van bepaalde verplichtingen voorgeschreven door de voornoemde wet van 3 mei 2003 voortaan strafbaar zijn. Daartoe vult het wetsontwerp het Sociaal Strafwetboek aan met nieuwe overtredingen en sancties.

Er werd in het wetsontwerp rekening gehouden met het advies nr. 148/2019 van 4 september 2019 van de Gegevensbeschermingsautoriteit en met het advies nr. 2019/05 van 11 oktober 2019 van het Adviesraad van het sociaal strafrecht.

Het subcomité voor de zeevisserij werd geraadpleegd en heeft haar advies gegeven op 10 oktober 2019.

Het wetsontwerp werd aangepast aan de opmerkingen van de afdeling Wetgeving van de Raad van State in zijn advies nr. 66.920/1 gegeven op 25 februari 2020.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

TITRE 1^{ER}*Dispositions générales*CHAPITRE 1^{ER}**Dispositions introductives**

Art. 2 et 3

Cet article précise l'objectif du projet de loi, à savoir la transposition partielle de la directive 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016 portant mise en œuvre de l'Accord relatif à la mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche), notamment par la création d'un système propre à assurer le respect des normes de l'Accord.

CHAPITRE 2

Définitions

Art. 4

L'article 4 donne un aperçu des définitions des notions utilisées dans le projet de loi.

Dans son avis n° 66.920/1 le Conseil d'État relève que l'usage d'une terminologie parfois différente de celle utilisée par la directive 2017/159, peut rendre la transposition conforme de la directive plus difficile.

Si dans sa version néerlandaise, la directive fait en effet référence aux termes "*eigenaar*" et "*kapitein*", elle utilise en revanche dans sa version française les termes "*patron*" et "*armateur*" comme le fait le présent projet de loi.

Par ailleurs le présent projet de loi est conforme à la directive en ce qui concerne la définition des notions précitées.

Enfin, il a été opté pour l'usage en néerlandais des termes "*schipper*" et "*reder*" pour préserver l'uniformité avec la législation nationale existante (comme le Code

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

TITEL 1

Algemene bepalingen

HOOFDSTUK 1

Inleidende bepalingen

Art. 2 en 3

Dit artikel verduidelijkt het doel van het ontwerp van wet, namelijk de omzetting van de richtlijn (EU) 2017/159 van de Raad van 19 december 2016 tot uitvoering van de op 21 mei 2012 door het Algemeen Comité van de landbouwcoöperaties van de Europese Unie (COGECA), de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) en de Vereniging van de nationale organisaties van visserijondernemingen in de Europese Unie (*Europêche*) gesloten Overeenkomst betreffende de uitvoering van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector van de Internationale Arbeidsorganisatie uit 2007 door, in het bijzonder door een systeem te creëren om de naleving te waarborgen van de normen van het Akkoord.

HOOFDSTUK 2

Definities

Art. 4

Artikel 4 geeft een overzicht van de definities van de begrippen gebruikt in het wetsontwerp.

In zijn advies nr. 66.920/1 heeft de Raad van State opgemerkt dat het gebruik van terminologie die soms afwijkt van de in richtlijn 2017/159 gebruikte terminologie, de omzetting van de richtlijn in nationaal recht kan bemoeilijken.

Weliswaar wordt in de Nederlandstalige versie van de richtlijn verwezen naar de termen "*eigenaar*" en "*kapitein*", maar in de Franstalige versie worden wel de termen "*patron*" en "*armateur*" gebruikt, net als in het huidige wetsontwerp.

Bovendien is dit wetsontwerp in overeenstemming met de richtlijn wat betreft de definitie van de bovengenoemde begrippen.

Tot slot werd besloten om de termen "*schipper*" en "*reder*" in het Nederlands te gebruiken om de uniformiteit met de bestaande nationale wetgeving (zoals het Belgisch

belge de la Navigation qui est lui-même conforme aux réglementations internationales).

CHAPITRE 3

Champ d'application

Art. 5

Cet article détermine le champ d'application du projet de loi et ce conformément à l'article 2 de l'Accord.

Le projet de loi s'applique ainsi à tous les navires de pêche battant pavillon belge engagés dans la pêche maritime commerciale.

La pêche maritime commerciale consiste en toutes les opérations de pêche en mer à l'exception de la pêche de subsistance et de la pêche de loisir.

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

Pour ce qui concerne les navires de pêche battant le pavillon d'un État étranger, il ne sera tenu compte des exclusions que si le navire de pêche en question peut faire état d'un document officiel en ce sens.

Enfin, le projet de loi prévoit une clause de traitement "pas plus favorable". Cela implique que lors de l'inspection d'un navire de pêche enregistré dans le territoire ou battant pavillon d'un état qui n'a pas ratifié les instruments internationaux relatifs aux conditions de travail et de vie des pêcheurs à bord des navires de pêche ou qui n'a pas transposé la directive 2017/159, il sera veillé, après l'entrée en vigueur de ces instruments internationaux et de l'expiration du délai de transposition de la directive 2017/159, à ne pas accorder un traitement plus favorable à ce navire de pêche et à son équipage que celui qui est réservé à un navire de pêche battant le pavillon d'un État partie aux instruments internationaux précités et/ou a transposé la directive 2017/159.

Scheepvaartwetboek, die zelf in overeenstemming is met de internationale regelgeving) te behouden.

HOOFDSTUK 3

Toepassingsgebied

Art. 5

Dit artikel bepaalt het toepassingsgebied van het ontwerp van wet en dit overeenkomstig dat met artikel 2 van de Overeenkomst.

Aldus is het ontwerp van wet van toepassing op alle vissersschepen die de Belgische vlag voeren die bij commerciële zeevisserij betrokken zijn.

Commerciële zeevisserij is gedefinieerd als alle visserijoperaties op zee, uitgezonderd wanneer het gaat om vissen voor het eigen levensonderhoud of om sportvissen.

Ingeval van twijfel over de toepasbaarheid van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan op een vissersschip dat de Belgische vlag voert of een categorie van vissersschepen die de Belgische vlag voeren, wordt de beslissing genomen door het Directoraat-generaal Scheepvaart na raadpleging van het betrokken paritair comité.

Voor de vissersschepen die de vlag van een vreemde Staat voeren, zal er rekening gehouden worden met uitsluitingen enkel indien het vissersschip kan zich beroepen op een officieel document in die zin.

Ten slotte voorziet het wetsontwerp in een "geen gunstiger" behandelingsclausule. Dit betekent dat bij de inspectie van een vissersschip dat is geregistreerd op het grondgebied of dat de vlag voert van een staat die de internationale instrumenten betreffende de arbeids- en leefomstandigheden van vissers aan boord van vissersschepen niet heeft geratificeerd of richtlijn 2017/159/EEG niet heeft omgezet, zal ervoor worden gezorgd dat, na de inwerkingtreding van deze internationale instrumenten en het verstrijken van de termijn voor de omzetting van richtlijn 2017/159, dit vissersschip en zijn bemanning geen gunstiger behandeling te geven dan die welke wordt toegekend aan een vissersschip dat de vlag van een staat voert die partij is bij de bovengenoemde internationale instrumenten en/of richtlijn 2017/159 heeft omgezet.

Art. 6 et 7

L'article 6 détermine le champ d'application du projet de loi en ce qui concerne les personnes travaillant à bord des navires de pêche.

À bord des navires de pêche battant pavillon belge, se côtoient des pêcheurs travaillant sous des statuts différents. Nombreux sont ceux qui sont occupés en qualité de salariés, d'autres sont indépendants.

L'Accord oblige les États membres de réglementer différents aspects des contrats de travail des pêcheurs à bord des navires de pêche qui battent leur pavillon. Le cas des pêcheurs travaillant sous un autre statut que celui de salarié est également pris en compte (article 2 de l'Accord). Il est ainsi clair que les partenaires sociaux européens ont jugé important de veiller à ce que tous les pêcheurs, quel que soit le statut sous lequel ils travaillent, soient couverts et d'éviter d'encourager la conclusion de contrats qui échapperaient aux normes de l'Accord.

Tombent ainsi sous le champ d'application du projet de loi en ce qui concerne les pêcheurs à bord des navires de pêche battant pavillon belge, d'une part les pêcheurs tels que définis dans la loi du 3 mai 2003 modifiée par le présent projet de loi et d'autre part, les marins qui travaillent sous un autre statut que celui de salarié.

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

Il est par ailleurs fait usage de la faculté d'exclusion du champ d'application prévue par l'Accord. Les pilotes de port et le personnel exécutant des travaux à bord d'un navire à quai ne tombent pas sous le champ d'application du projet de loi.

Art. 8

À bord des navires de pêche battant pavillon étranger, sera considérée comme pêcheur toute personne employée, engagée ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire de pêche.

Le fonctionnaire désigné qui effectue l'inspection par l'État du port tiendra compte des éventuelles exclusions de catégories de pêcheurs pour autant qu'il ait reçu confirmation par l'État dont le navire de pêche contrôlé

Art. 6 en 7

Artikel 6 bepaalt het toepassingsgebied van het wetsontwerp betreffende de personen die werkzaamheden verrichten aan boord van de vissersschepen.

Aan boord van de vissersschepen die de Belgische vlag voeren, gaan vissers werkende onder verschillende statuten met elkaar om. Velen zijn tewerkgesteld in de hoedanigheid van loontrekkende, andere zijn zelfstandige.

De Overeenkomst verplicht de lidstaten verschillende aspecten van de Overeenkomst van de vissers aan boord van de vissersschepen die hun vlag voeren te reglementeren. Het geval van de vissers die werken onder een ander statuut dan deze van loontrekkende is ook in rekening gehouden (artikel 2 van de overeenkomst). Het is zo duidelijk dat de Europese sociaal partners belangrijk geoordeeld hebben er voor te zorgen dat alle vissers, ongeacht het statuut waaronder ze werken gedekt zullen zijn en te vermijden het besluiten van overeenkomsten die afwijken aan de normen van de Overeenkomst.

Vallen onder het toepassingsgebied van dit wetsontwerp voor de vissers aan boord van vissersschepen die de Belgische vlag voeren, enerzijds de vissers zoals gedefinieerd in de wet van 3 mei 2003, gewijzigd door dit ontwerp van wet en anderzijds de zeelieden die werken onder een ander statuut dan deze van loontrekkende.

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

Daarnaast wordt gebruik gemaakt van het uitsluitingsmogelijkheid uit het toepassingsgebied voorzien door de Overeenkomst. Havenloodsen en walpersoneel dat werkzaamheden verricht aan boord van een vissersschip aan de kade, vallen niet onder het toepassingsgebied van het wetsontwerp.

Art. 8

Aan boord van vissersschepen die een vreemde vlag voeren, zal als visser beschouwd worden elke persoon die tewerkgesteld of in dienst genomen is of in enige hoedanigheid werkzaamheden verricht aan boord van een vissersschip.

De aangewezen ambtenaar die de inspectie door de havenstaat uitvoert zal de eventuele uitsluitingen van categorieën vissers in acht nemen voor zover hij de bevestiging heeft gekregen van de bevoegde autoriteiten

bat le pavillon a effectivement prévu ces exclusions, soit en vertu de l'Accord soit en vertu d'un autre instrument international.

TITRE 2

Le certificat de travail dans la pêche en ce qui concerne les navires de pêche battant pavillon belge

CHAPITRE 1^{ER}

Champ d'application

Art. 9

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

L'obligation de certification, à savoir l'obligation de détenir un certificat de travail dans la pêche n'est imposée qu'à l'égard de navires de pêche, qui passent plus de trois jours en mer et qui:

a) ont une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, ou

b) naviguent habituellement à plus de 200 milles nautiques de la côte ou au-delà du rebord externe du plateau continental, si celui-ci est plus éloigné.

L'article 9, comme toutes les autres dispositions du Titre 2, ne concerne que les navires de pêche battant pavillon belge.

Les armateurs de navires de pêche qui ne sont pas soumis à l'obligation de certification peuvent également demander la certification de leurs navires de pêche.

L'obligation de certification limitée aux seuls navires de pêche battant pavillon belge ne signifie toutefois pas que les navires de pêche battant pavillon étranger échapperont à tout contrôle.

En effet la Convention n° 188 sur le travail de la pêche dispose en son article 41 que les navires de pêche, qui passent plus de trois jours en mer et qui:

a) ont une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, ou

b) naviguent habituellement à plus de 200 milles nautiques de la côte de l'État du pavillon ou au-delà du rebord externe du plateau continental, si celui-ci est plus éloigné, aient à bord un document valide délivré par l'autorité compétente indiquant que le navire de

van de Staat waarvan het vissersschip de vlag voert deze uitsluitingen effectief heeft voorzien, ofwel op grond van de Overeenkomst, ofwel op grond van een internationale instrument.

TITEL 2

Het visserij-arbeidscertificaat voor de vissersschepen die de Belgische vlag voeren

HOOFDSTUK 1

Toepassingsgebied

Art. 9

Dit artikel bepaalt het toepassingsgebied van de certificatieverplichting.

De certificatieverplichting, namelijk de verplichting om een visserij-arbeidscertificaat te bewaren bestaat enkel voor vissersschepen die langer dan 3 dagen op zee blijven en die:

a) een lengte hebben gelijk aan of langer dan 24 meter, of

b) gewoonlijk méér dan 200 zeemijl uit de kust of uit de buitenste rand van het continentaal plat varen als dat verder uit de kustlijn is gelegen.

Artikel 9, zoals alle andere bepalingen van Titel 2, betreft enkel vissersschepen die de Belgische vlag voeren.

De reders van vissersschepen die niet onder de certificatieverplichting vallen, kunnen ook de certificatie van hun vissersschepen vragen.

De verplichting tot certificatie beperkt tot de vissersschepen die de Belgische vlag voeren betekent echter niet dat de vissersschepen die een vreemde vlag voeren aan alle controles zullen ontsnappen.

Artikel 41 van het Verdrag nr. 188 betreffende werk in de visserijsector bepaalt immers dat vissersschepen die langer dan drie dagen op zee blijven en die:

a) een lengte hebben van 24 meter of meer, of

b) gewoonlijk meer dan 200 zeemijl uit de kust van de vlaggenstaat of buiten de buitenrand van het continentale plat opereren, dient de buitenrand van het continentale plat, indien het verder weg is, dienen een geldig document aan boord te hebben dat door de bevoegde autoriteit

pêche a été inspecté par l'autorité compétente, ou en son nom, en vue de déterminer la conformité avec les dispositions de la convention n° 188 en ce qui concerne les conditions de vie et de travail à bord.

Cette même obligation de détenir à bord du navire de pêche un document valide, tel que mentionné à l'article 41 de la convention n° 188 sur le travail dans la pêche, est prévue par la directive 2017/159.

Les fonctionnaires désignés pourront donc vérifier le respect de cette obligation par tous les navires de pêche battant le pavillon d'un État étranger faisant escale dans un port belge.

CHAPITRE 2

Le certificat de travail dans la pêche

Art. 10

Le certificat de travail dans la pêche atteste que le navire de pêche a été inspecté en vue de vérifier la conformité des conditions de travail et de vie à bord du navire de pêche à la réglementation belge donnant effet aux prescriptions de l'Accord.

Lors d'une inspection du navire de pêche battant pavillon belge dans le port d'un autre État la présentation de ce document aux services d'inspection de l'État du port constituera une présomption de conformité aux prescriptions de l'Accord et permettra de réduire considérablement les délais de retenue du navire de pêche à port en vue d'une inspection.

Art. 11

Cet article fixe les langues dans lesquelles le certificat peut ou doit être rédigé.

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

Art. 12

Le certificat de travail dans la pêche doit être délivré par le fonctionnaire désigné, à l'issue d'une inspection concluant au respect par le navire de pêche inspecté

is afgegeven en waaruit blijkt dat het vissersschip door of namens de bevoegde autoriteit is geïnspecteerd om vast te stellen of de bepalingen van Verdrag nr. 188 betreffende de leef- en werkomstandigheden aan boord worden nageleefd.

Dezelfde verplichting om aan boord van het vissersschip een geldig document zoals bedoeld in artikel 41 van het Verdrag nr. 188 betreffende werk in de visserij aan boord te hebben, is ook opgenomen in richtlijn 2017/159.

De aangewezen ambtenaren zullen dus de naleving van deze verplichting kunnen controleren bij elke vissersschip dat de vlag van een vreemde Staat voert en dat een Belgische haven aandoet.

HOOFDSTUK 2

Het visserij-arbeidscertificaat

Art. 10

Het visserij-arbeidscertificaat staft dat het vissersschip geïnspecteerd werd om na te gaan of de werk- en leefomstandigheden aan boord van het vissersschip in overeenstemming zijn met de Belgische regelgeving tot uitvoering van de vereisten van de Overeenkomst.

Tijdens een inspectie van het vissersschip dat de Belgische vlag voert in de haven van een andere staat, vormt de voorlegging van dit document aan de inspectiediensten van de havenstaat een vermoeden van naleving van de vereisten van de Overeenkomst en zal de tijd die nodig is om het vissersschip in de haven voor inspectie aan te houden aanzienlijk worden verkort.

Art. 11

Dit artikel bepaalt de talen waarin het certificaat kan of moet worden opgesteld.

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

Art. 12

Het visserij-arbeidscertificaat moet door de aangewezen ambtenaar worden afgeleverd na afloop van een inspectie dat concludeert tot de naleving door het

des dispositions belges et internationales en vigueur en Belgique dans les domaines suivants:

- 1° l'âge minimum des personnes employées ou engagées ou travaillant à bord du navire de pêche;
- 2° l'examen médical et la certification médicale;
- 3° les effectifs;
- 4° la durée du repos;
- 5° La liste d'équipage;
- 6° Le contrat d'engagement pour la pêche maritime
- 7° le rapatriement;
- 8° le recours à tout service de recrutement et de placement;
- 9° la rémunération;
- 10° le logement;
- 11° l'alimentation et le service de table;
- 12° les soins médicaux à bord;
- 13° la sécurité et la santé au travail et la prévention des accidents du travail;
- 14° la sécurité sociale
- 15° la protection en cas de maladie, lésion ou décès en lien avec le travail.

Les points 9° et 14° ne sont pas visés par l'Accord. L'Accord ne prévoyant que des prescriptions minimales, il a été opté d'exiger de la part des navires de pêche le respect des dispositions en vigueur en Belgique en matière de rémunération et de sécurité sociale pour pouvoir être certifié étant donné que ces exigences sont prévues par la Convention n° 188 à laquelle la Belgique portera très bientôt assentiment.

Comme souligné dans les commentaires des articles 85 et 86, la fatigue est un facteur de risque très élevé dans le secteur de la pêche en ce qui concerne la sécurité et la santé des pêcheurs. Etant donné que la directive permet en son article 11 de fixer soit les heures de travail soit les périodes et heures de repos et que la Convention

geïnspecteerde vissersschip van de Belgische en in België van kracht zijnde internationale bepalingen betreffende de volgende gebieden:

- 1° de minimumleeftijd van de personen tewerkgesteld of in dienst genomen of werkend aan boord van het vissersschip;
- 2° het medisch onderzoek en het medisch certificaat;
- 3° de bemanning;
- 4° de rusttijden;
- 5° de bemanningslijst;
- 6° de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst voor de zeevisserij;
- 7° de repatriëring;
- 8° het beroep op elke aanwervings- of arbeidsbemiddelingsdienst;
- 9° de loon;
- 10° de huisvesting;
- 11° de voeding en de catering;
- 12° de medische zorgen aan boord;
- 13° de veiligheid en gezondheid op het werk en preventie van arbeidsongevallen;
- 14° de sociale zekerheid;
- 15° de bescherming bij werkgerelateerde ziekte, verwonding of overlijden.

De punten 9° en 14° vallen zijn niet voorzien door de Overeenkomst. Aangezien de overeenkomst slechts voorziet in minimeisen, werd besloten om van de vissersschepen te eisen dat zij de in België van de van kracht zijnde bepalingen inzake loon en sociale zekerheid in acht nemen om te kunnen worden gecertificeerd, aangezien deze eisen zijn opgenomen in Verdrag nr. 188, waarmee België zeer binnenkort instemming gaat houden.

Zoals aangegeven in de commentaar bij de artikelen 85 en 86 is vermoeidheid een zeer grote risicofactor in de visserijsector voor de veiligheid en de gezondheid van de vissers. Aangezien artikel 11 van de richtlijn de vaststelling van arbeidstijden of rusttijden en rusturen toestaat en Verdrag nr. 188, waarvan de ratificatieprocedure in

n° 188, qui est en cours de procédure de ratification impose de réglementer la durée minimum de repos, il a été opté de réglementer les périodes de repos.

Art. 13

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

Ce visa constitue par ailleurs une condition de validité du certificat de travail dans la pêche.

Art. 14 à 16

La durée de validité du certificat de travail dans la pêche est de cinq ans maximum.

Des délais sont fixés pour l'introduction de la demande de renouvellement du certificat et pour l'exécution de l'inspection en vue du renouvellement du certificat pour le travail dans la pêche.

Art. 17 à 20

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

Il est en effet des situations où une inspection complète du navire de pêche au regard des 15 domaines visés à l'article 12 du projet de loi n'est pas possible. Tel sera le cas lorsqu'est demandée la certification d'un navire de pêche en construction ou d'un nouveau navire de pêche qui entre en service. Certaines informations pourront être obtenues à l'aide par exemple de documents, de plans de constructions tandis que d'autres informations seront insuffisantes. Il ne sera ainsi pas possible d'entendre les membres du personnel qui n'ont pas encore embarqués. Pour ces situations, il est possible de délivrer un certificat de travail dans la pêche à titre provisoire.

L'article 17 précise ainsi les trois situations dans lesquelles une certification à titre provisoire est possible.

Ce certificat sera délivré une fois qu'il est établi que le navire de pêche a été inspecté dans la mesure où cela est raisonnablement possible, au regard des dispositions belges et internationales en vigueur en Belgique relatives

gang is, voorschrijft dat de minimumrusttijden moeten worden geregeld, werd besloten de rusttijden te regelen.

Art. 13

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

Dit visum vormt immers een voorwaarde van geldigheid van het arbeidscertificaat in de visserijsector.

Art. 14 tot 16

De geldigheidsduur van het visserij-arbeidscertificaat is maximum vijf jaar.

Er worden termijnen vastgesteld voor de indiening van de aanvraag tot vernieuwing van het visserij-arbeidscertificaat en voor de uitvoering van de inspectie met het oog op de vernieuwing van het visserij-arbeidscertificaat.

Art. 17 tot 20

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

Er zijn immers situaties waarin een volledige inspectie van het vissersschip aangaande de 15 gebieden bedoeld in artikel 12 van het wetsontwerp niet mogelijk is. Dit zal het geval zijn wanneer de certificatie van een vissersschip in aanbouw wordt gevraagd of van een nieuw vissersschip dat in gebruik wordt genomen. Sommige inlichtingen zullen met behulp van bijvoorbeeld documenten, bouwplannen kunnen verkregen worden terwijl andere inlichtingen zullen onvoldoende zijn. Aldus zal het niet mogelijk zijn om leden van de bemanning, die nog niet aan boord zijn gegaan, te horen. Voor deze situaties is het mogelijk om een visserij-arbeidscertificaat af te leveren ten voorlopige titel.

Zo voorziet artikel 17 drie situaties waarin een certificatie ten voorlopige titel mogelijk is.

Dit certificaat zal worden afgeleverd zodra is vastgesteld dat het vissersschip geïnspecteerd werd voor zover dat redelijkerwijze mogelijk is ten opzichte van de Belgische en in België van kracht zijnde internationale

aux 15 domaines visés à l'article 12 du projet de loi. Ce certificat délivré à titre provisoire a une validité qui ne pourra excéder 6 mois et n'est en aucun cas renouvelable. Une inspection complète devra avoir lieu avant l'expiration de la période de validité et aucun nouveau certificat provisoire ne pourra être délivré.

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

Art. 21

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

Art. 22 à 24

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

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

Art. 25

L'article 25 délègue au Roi le soin d'établir le modèle des certificats du travail de la pêche et de déterminer

bepalingen voor de 15 gebieden bedoeld in artikel 12 van het wetsontwerp. Dit certificaat ten voorlopige titel afgeleverd heeft een geldigheidsduur die zes maanden niet kan overschrijden en is in geen geval hernieuwbaar. Een volledige inspectie zal op het verstrijken van de geldigheidsduur moeten plaatshebben en een nieuwe voorlopig certificaat zal geenszins kunnen worden afgeleverd.

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

Art. 21

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

Art. 22 tot 24

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

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

Art. 25

Artikel 25 verleent aan de Koning de bevoegdheid om het model van de visserij-arbeidscertificaten vast

l'autorité qui sera en charge de délivrer les certificats précités.

CHAPITRE 3

Mesures de publicité

Art. 26 et 27

Ces dispositions prévoient les mesures à prendre visant à porter le certificat de travail dans la pêche à la connaissance des personnes intéressées, à savoir les pêcheurs, les services d'inspection du pavillon et du port, les organisations représentatives des armateurs et des pêcheurs.

La directive renvoie à l'article 41 de la Convention n° 188 qui stipule que le document valide délivré par l'autorité compétente, doit se trouver à bord du navire de pêche.

L'option proposée par la sous-commission paritaire n° 143 dans son avis du 10 octobre 2019 suivant laquelle le certificat est consultable de manière électronique sur le site-web du SPF Mobilité et transport et du SPF Emploi, travail et Concertation sociale ne rencontre pas l'exigence précitée et crée en outre une obligation dans le chef de l'autorité alors que cette obligation est selon l'article 41 précité dans le chef de l'armateur.

TITRE 3

Inspections

Le projet de loi détermine plusieurs types d'inspections sans que cela ne fasse obstacle aux pouvoirs d'inspection des fonctionnaires désignés tirés d'autres dispositions légales et réglementaires.

Une première distinction est faite entre les inspections des navires de pêche battant pavillon belge et les navires de pêche battant le pavillon d'un État étranger.

Comme signalé précédemment, les navires de pêche battant le pavillon d'un État étranger peuvent également être inspectés à l'occasion d'une escale dans un port belge, peu importe que l'État dont ces navires de pêche battent le pavillon a ou non transposé la directive 2017/159 ou est ou non partie à un instrument international relatif aux conditions de travail et de vie des pêcheurs à bord des navires de pêche, tel que la Convention n°188.

te stellen en de autoriteit aan te stellen die belast wordt met de afgifte van de bovenvermelde certificaten.

HOOFDSTUK 3

Maatregelen voor de bekendmaking

Art. 26 en 27

Bij deze bepalingen worden de maatregelen vastgesteld die moeten worden genomen om het arbeidscertificaat in de visserijsector ter kennis te brengen aan de betrokken personen, namelijk de vissers, de diensten voor inspectie van de vlag en van de haven, de representatieve organisaties van de reders en de vissers.

De richtlijn verwijst naar artikel 41 van het Verdrag nr. 188, dat bepaalt dat het door de bevoegde autoriteit afgegeven geldige document zich aan boord van het vissersschip moet bevinden.

De door de paritaire subcomité nr. 143 in haar advies van 10 oktober 2019 voorgestelde optie om het certificaat elektronisch te raadplegen op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer en van de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en sociaal Overleg voldoet niet aan de bovenvermelde eis en creëert ook een verplichting voor de overheid, terwijl deze verplichting, volgens bovengenoemd artikel 41, bij de reder berust.

TITEL 3

Inspecties

In het wetsontwerp worden verschillende soorten inspecties vastgesteld, zonder dat de inspectiebevoegdheden van de aangewezen ambtenaren op grond van andere wettelijke en reglementaire bepalingen worden uitgesloten.

Een eerste onderscheid wordt gemaakt tussen inspecties van vissersschepen die de Belgische vlag voeren en vissersschepen die de vlag van een vreemde Staat voeren.

Zoals eerder gemeld, kunnen vissersschepen die de vlag van een vreemde Staat voeren, ook worden geïnspecteerd wanneer ze een Belgische haven aandoen, ongeacht of de Staat waarvan deze vissersschepen de vlag voeren, richtlijn 2017/159 heeft omgezet of partij is bij een internationaal instrument inzake de arbeids- en leefomstandigheden van vissers aan boord van vissersschepen, zoals het Verdrag nr. 188.

La seconde distinction vise les navires de pêche battant pavillon belge. Il s'agit d'une part des inspections hors certification et d'autre part des inspections pour la certification.

Tout navire de pêche battant pavillon belge est susceptible de faire l'objet d'inspections, même si le navire de pêche ne doit pas être certifié conformément au Titre 2 du présent projet de loi.

La section 1^{re} du chapitre 1^{er} du présent Titre distingue parmi les inspections hors certification, les inspections périodiques, les inspections ponctuelles, les inspections ciblées et les inspections découlant d'une plainte.

Les inspections pour la certification font l'objet de la section 2 du chapitre 1^{er} du présent Titre. Il s'agit de l'inspection en vue de la certification, de l'inspection intermédiaire et de l'inspection pour le renouvellement du certificat.

CHAPITRE 1^{ER}

Inspections des navires de pêche battant pavillon belge

Section 1^{re}

Inspections hors certification

Sous-section 1^{re}

Inspections périodiques

Art. 28

L'article 28 impose l'organisation d'inspections périodiques des navires de pêche. Sont visés tous les navires de pêche battant le pavillon belge ou qui sont destinés à battre le pavillon belge, y compris ceux qui ne sont pas soumis à l'obligation de certification.

Il s'agit d'inspections de routine dont la fréquence est déterminée par le fonctionnaire désigné en exerçant son jugement professionnel. Il tiendra ainsi compte de différents éléments, tels que le type de navire de pêche, les résultats des inspections antérieures, la manière dont il a été remédié aux précédents manquements, ...

Par exemple, lorsque des manquements graves ou récurrents sont constatés sur un navire de pêcher, la fréquence des inspections périodiques sera renforcée.

Het tweede onderscheid betreft de vissersschepen die de Belgische vlag voeren. Het betreft enerzijds de inspecties buiten certificatie en anderzijds de inspecties voor de certificatie.

Elk vissersschip dat de Belgische vlag voert, kan het voorwerp zijn van inspecties, ook al hoeft het vissersschip niet gecertificeerd te zijn overeenkomstig Titel 2 van dit wetsontwerp.

Afdeling 1 van hoofdstuk 1 van deze Titel maakt een onderscheid tussen inspecties buiten certificatie: de periodieke inspecties, de punctuele inspecties, gerichte inspecties en inspecties naar aanleiding van een klacht.

De inspecties met het oog op certificering zijn het onderwerp van afdeling 2 van hoofdstuk 1 van deze Titel. Het betreft de inspectie voor de certificatie, de tussentijdse inspectie en de inspectie voor de vernieuwing van het certificaat.

HOOFDSTUK 1

Inspecties van de vissersschepen die de Belgische vlag voeren

Afdeling 1

Inspecties buiten certificatie

Onderafdeling 1

Periodieke inspecties

Art. 28

Artikel 28 vereist de organisatie van periodieke inspecties van de vissersschepen. Dit geldt voor alle vissersschepen die de Belgische vlag voeren of bestemd zijn om de Belgische vlag te voeren, met inbegrip van deze die niet gecertificeerd dienen te zijn.

Dit zijn routinecontroles waarvan de frequentie wordt bepaald door de aangewezen ambtenaar op basis van zijn of haar professionele oordeel. Er zal dus rekening worden gehouden met verschillende elementen, zoals het type vissersschip, de resultaten van eerdere inspecties, de manier waarop eerdere tekortkomingen zijn verholpen, ...

Wanneer bijvoorbeeld ernstige of herhaalde overtredingen op een vissersschip worden geconstateerd, zal de frequentie van de periodieke inspecties worden verhoogd.

En principe, les inspections périodiques sont annoncées, à moins qu'une telle annonce risque de porter préjudice à l'efficacité de l'inspection.

Ces inspections portent sur les 15 domaines énumérés à l'article 12 du projet de loi.

Sous-section 2

Autres types d'inspections

Articles 30 et 31

Sans préjudice de leurs pouvoirs d'inspection en vertu d'autres dispositions légales et réglementaires, les fonctionnaires désignés ont la faculté de réaliser des inspections ponctuelles ou ciblées. Le protocole visé à l'article 41 du projet de loi permettra de déterminer un cadre pour l'organisation et la coordination des inspections, la répartition des tâches d'inspection ainsi que la préparation et le déroulement de ces inspections.

En ce qui concerne les inspections découlant d'une plainte, une procédure spécifique sur le déroulement de ces inspections est décrite au Titre 6 du projet de loi.

Section 2

Inspections en vue de la certification

Art. 32

La délivrance du certificat de travail dans la pêche est subordonnée à la réalisation d'une inspection préalable et complète. Le navire de pêche doit avoir été inspecté dans les 15 domaines visés à l'article 12 et ce, au regard aux dispositions nationales et internationales applicables en Belgique.

Art. 33

Les navires de pêche en service avant l'entrée en vigueur de la loi en projet ne peuvent évidemment pas se voir imposer une inspection en matière de logement sur base de prescriptions qui n'existaient peut-être pas au moment de leur conception ou construction.

Cette inspection se fera au regard des prescriptions déterminées dans l'annexe XIV de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime qui sera adapté aux exigences contenues dans l'Accord.

In principe worden periodieke inspecties aangekondigd, tenzij een dergelijke aankondiging de effectiviteit van de inspectie kan beïnvloeden.

Deze inspecties hebben betrekking op de 15 gebieden opgesomd in artikel 12 van het wetsontwerp.

Onderafdeling 2

Andere soorten inspecties

Artikelen 30 en 31.

Onverminderd hun inspectiebevoegdheden krachtens andere wettelijke en reglementaire bepalingen, zijn de aangewezen ambtenaren zijn in staat om punctuele of gerichte inspecties uit te voeren. In het protocol zoals bedoeld in artikel 41 van het wetsontwerp wordt een kader vastgesteld voor de organisatie en coördinatie van inspecties, de toewijzing van inspectietaken en de voorbereiding en uitvoering van dergelijke inspecties.

Wat de inspecties naar aanleiding van een klacht betreft, wordt in Titel 6 van het wetsontwerp een specifieke procedure voor het uitvoeren van dergelijke inspecties beschreven.

Afdeling 2

Inspecties met het oog op certificatie

Art. 32

De aflevering van het visserij-arbeidscertificaat is afhankelijk van de uitvoering van een voorafgaande en volledige inspectie. Het vissersschip moet geïnspecteerd zijn geweest voor de 15 gebieden bedoeld in artikel 12 en dit, ten aanzien van alle reglementeringen van toepassing in België.

Art. 33

Visserijsschepen die vóór de inwerkingtreding van de wet in ontwerp in dienst waren, kunnen uiteraard niet worden verplicht een inspectie van de huisvesting te ondergaan op basis van eisen die ten tijde van het ontwerp of de bouw van de vissersschepen mogelijk nog niet bestonden.

Deze inspectie zal worden uitgevoerd overeenkomstig de vereisten van bijlage XIV van het Koninklijk Besluit van 20 juli 1973 houdend zeevaartinspectiereglement die aangepast zal worden aan de eisen van de Overeenkomst.

Art. 34 et 35

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

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

L'inspection intermédiaire sera aussi étendue et approfondie que l'inspection en vue du renouvellement du certificat de travail dans la pêche.

Conformément à l'article 22, 1°, le fait de ne pas procéder à l'inspection intermédiaire dans les délais entraînera la perte de validité du certificat de travail dans la pêche.

Art. 36

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

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

CHAPITRE 2

**Inspection des navires de pêche
battant pavillon étranger**

Art. 37

Un système efficace de contrôle nécessite la mise en place d'un système d'inspections par l'État du port, parallèlement au système d'inspection par l'État du pavillon.

Compte tenu du caractère mondial de l'industrie de la pêche, il est nécessaire que les fonctionnaires désignés aient la possibilité d'exercer un contrôle effectif des conditions de travail et de vie des pêcheurs à bord des navires de pêche étrangers qui font escale dans un port belge ou qui se trouvent dans les eaux territoriales belges et, le cas échéant, imposer des mesures de redressement en cas de manquement.

Art. 34 en 35

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

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

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

Het niet binnen de termijnen overgaan tot een tussentijdse inspectie zal overeenkomstig artikel 22, 1°, het verlies van de geldigheid van het visserij-arbeidscertificaat tot gevolg hebben.

Art. 36

De geldigheidsduur van het arbeidscertificaat is vijf jaar. Het vissersschip dat de Belgische vlag voert moet dus erop toezien de hernieuwing van het visserij-arbeidscertificaat binnen de tijd te bekomen teneinde in overeenstemming te blijven met de certificatieverplichting.

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

HOOFDSTUK 2

**Inspecties van de vissersschepen
die een vreemde vlag voeren**

Art. 37

Een doeltreffend controlesysteem vereist de invoering van een systeem van havenstaatinspecties, parallel aan het systeem van vlaggenstaatinspecties.

Gezien het mondiale karakter van de visserijsector is het noodzakelijk dat de aangewezen ambtenaren de mogelijkheid hebben om effectieve controle uit te oefenen op de werk- en leefomstandigheden van de vissers aan boord van buitenlandse vissersschepen die een Belgische haven aandoen of die in de Belgische territoriale wateren zich bevinden en om, indien nodig, corrigerende maatregelen op te leggen in geval van niet-naleving.

Cet article prévoit le droit pour les fonctionnaires désignés de procéder à l'inspection des navires de pêche battant pavillon étranger, faisant escale dans un port belge ou naviguant dans ses eaux territoriales, peu importe que l'État dont ils battent le pavillon a ou non transposé la directive 2017/159 et/ou est ou non partie à un instrument international relatif aux conditions de travail et de vie des pêcheurs à bord d'un navire de pêche.

Le cadre de référence pour le fonctionnaire désigné, agissant dans le cadre du contrôle par l'État du port, n'est pas la réglementation belge mais les prescriptions des instruments internationaux en vigueur relatifs aux conditions de travail et de vie des pêcheurs à bord d'un navire de pêche et, en ce qui concerne les navires de pêche battant pavillon d'un État membre de l'Union européenne, des prescriptions de l'Accord.

Ce droit d'inspection n'est toutefois pas absolu puisqu'il est nécessaire que soit le service d'inspection compétent a préalablement acquis la preuve que le navire de pêche n'est pas conforme aux exigences minimales des instruments internationaux en vigueur relatifs aux conditions de travail et de vie des pêcheurs et, en ce qui concerne les navires de pêche battant pavillon d'un État membre de l'Union européenne, des prescriptions de l'Accord, soit a reçu une plainte.

Ainsi, des cas de non-conformité pourraient être constatés à l'occasion d'une visite du navire de pêche effectuée en vue de procéder à l'examen de routine de certificats et d'autres documents du navire de pêche en vertu d'autres instruments internationaux applicable aux navires de pêche.

Art. 38

L'inspection menée dans le cadre du contrôle par l'État du port a pour objectif de vérifier si le navire de pêche respecte les prescriptions des instruments internationaux en vigueur relatifs aux conditions de travail et de vie des pêcheurs à bord d'un navire de pêche, y compris les prescriptions de l'Accord lorsqu'il s'agit de navires de pêche battant pavillon d'un État membre de l'Union européenne.

Deux situations peuvent se présenter, soit le navire de pêche inspecté bat le pavillon d'un État qui est partie à un instrument international en vigueur relatifs aux conditions de travail et de vie des pêcheurs et/ ou en ce qui concerne les navires de pêche battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, a transposé la directive 2017/159, soit le navire de pêche inspecté bat le pavillon d'un État qui n'est ni partie à un instrument

Dit artikel voorziet in het recht van de aangewezen ambtenaren vissersschepen die een vreemde vlag voeren een Belgische haven aandoen of die op de Belgische territoriale wateren varen, te inspecteren, ongeacht of de Staat waarvan zij de vlag voeren richtlijn 2017/159 heeft omgezet en/of partij is bij een internationaal instrument betreffende de arbeids- en levensomstandigheden van vissers aan boord van een vissersschip.

Het referentiekader voor de aangewezen ambtenaar die in het kader van de havenstaatcontrole handelt, is niet de Belgische regelgeving, maar de vereisten van de van kracht zijnde internationale instrumenten inzake de werk- en leefomstandigheden van de vissers aan boord van een vissersschip en, voor vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, de vereisten van de Overeenkomst.

Dit recht op inspectie is echter niet absoluut, aangezien het noodzakelijk is dat ofwel de bevoegde inspectiedienst vooraf het bewijs heeft verkregen dat het vissersschip niet voldoet aan de minimumeisen van de van kracht zijnde internationale instrumenten inzake de en werk- en leefomstandigheden van de vissers en, voor vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, aan de eisen van de Overeenkomst, ofwel een klacht heeft ontvangen.

Zo kunnen gevallen van niet-conformiteit vastgesteld worden tijdens een bezoek aan het vissersschip teneinde de certificaten en andere documenten van het vissersschip krachtens andere internationale instrumenten die van toepassing zijn op vissersschepen.

Art. 38

Het doel van de inspectie uitgevoerd in het kader van de controles door de Havenstaat is na te gaan of het vissersschip voldoet aan de vereisten van de van kracht zijnde internationale instrumenten betreffende de arbeids- en levensomstandigheden van de vissers aan boord van een vissersschip, met inbegrip van de vereisten van de Overeenkomst voor de vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren.

Er kunnen zich twee situaties voordoen: ofwel voert het geïnspecteerde vissersschip de vlag van een Staat die partij is bij een internationaal instrument inzake de arbeids- en levensomstandigheden van vissers en/of, voor de vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, heeft de richtlijn 2017/159/EG omgezet, ofwel voert het geïnspecteerde vissersschip de vlag van een staat die geen partij is bij een

international précité ni transposé la directive européenne précitée.

Dans la première hypothèse, le fonctionnaire désigné débutera en principe son inspection par l'examen des documents et certificats pertinents qui doivent se trouver à bord du navire en vertu des instruments internationaux en vigueur et/ou de l'Accord en ce qui concerne les navires de pêche battant pavillon d'un État membre de l'Union européenne. Ainsi tant la Convention n° 188 que l'Accord prévoient la tenue à bord du navire de pêche d'un "document valide", délivré par l'autorité compétente. Sur base de ce document, les conditions de travail et de vie des pêcheurs à bord peuvent être présumées satisfaisantes.

L'inspection menée au titre du contrôle par l'État du port est limitée au contrôle de ces documents. L'examen porte sur la vérification de l'existence de ces documents, sur leur validité et sur leur caractère complet. Par ailleurs, il est également possible pour le fonctionnaire désigné de vérifier d'autres documents tels que le document dans lequel sont consignés le résultat des inspections, les défauts importants relevés, la date du constat qu'il a été remédié aux défauts.

Dans la seconde hypothèse, le fonctionnaire désigné utilisera son discernement professionnel pour déterminer si les prescriptions des instruments internationaux en vigueur et/ou de l'Accord sont ou non respectées. Il peut d'emblée procéder à une inspection détaillée telle que visée aux articles 39 et 40.

Art. 39 et 40

Le paragraphe 1^{er} de l'article 39 prévoit la possibilité de procéder à une inspection détaillée, à savoir une inspection qui ne se limite pas au contrôle des documents visés à l'article 38, dès lors que le fonctionnaire désigné, une fois à bord du navire de pêche battant pavillon étranger, constate:

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

— qu'il existe de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire de pêche ne sont pas conformes aux prescriptions des instruments internationaux en vigueur et/ou en ce qui concerne les

internationaal instrument, noch partij is bij de bovengenoemde Europese richtlijn.

In het eerste geval zal de aangewezen ambtenaar zijn inspectie in principe beginnen met een onderzoek van de relevante documenten en certificaten die zich op grond van de van kracht zijnde internationale instrumenten en/of voor de vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, de Overeenkomst aan boord van het vissersschip moeten bevinden. Zo voorzien zowel Verdrag nr. 188 als de Overeenkomst in het bijhouden aan boord van het vissersschip van een "geldig document" dat door de bevoegde autoriteit is afgegeven. Op basis van dit document kunnen de werk- en leefomstandigheden van de vissers aan boord als bevredigend worden beschouwd.

De inspectie uitgevoerd uit hoofde van de controle door de havenstaat is beperkt tot de controle van die documenten. Het onderzoek betreft het nazicht van het bestaan van die documenten, hun geldigheid en hun volledigheid. Bovendien kan de aangewezen ambtenaar andere documenten nazien, bijvoorbeeld het document waarin het resultaat van de inspecties, de vastgestelde belangrijke gebreken, de datum van vaststelling dat de gebreken werden verholpen, worden opgenomen.

In het tweede geval, zal de aangewezen ambtenaar zijn professioneel inzicht gebruiken om vast te stellen of de vereisten van de van kracht zijnde internationale instrumenten en/of van de Overeenkomst al dan niet nageleefd worden. Hij kan meteen tot een meer gedetailleerde inspectie overgaan, zoals bedoeld in de artikelen 39 en 40.

Art. 39 en 40

Paragraaf 1 van artikel 39 voorziet de mogelijkheid om tot een meer gedetailleerde inspectie, namelijk een inspectie die zich niet beperkt tot het controleren van de documenten bedoeld in artikel 38, over te gaan, zodra de aangewezen ambtenaar, eens hij aan boord van een vissersschip dat een vreemde vlag voert, vaststelt dat:

— de vereiste documenten niet worden voorgelegd of niet bijgehouden zijn of bedrieglijk werden opgesteld of dat de documenten niet de verplichte informatie bevatten of om een andere reden niet geldig zijn; of

— er gegronde redenen bestaan om aan te nemen dat de arbeids- en levensomstandigheden aan boord van het vissersschip niet overeenstemmen met de vereisten van de van kracht zijnde internationale instrumenten en/

navires de pêche battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, aux prescriptions de l'Accord; ou

— qu'il existe des motifs raisonnables de penser que le navire de pêche a changé de pavillon dans le but d'échapper à l'obligation de se conformer aux prescriptions des instruments internationaux en vigueur et/ou en ce qui concerne les navires de pêche battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, aux prescriptions de l'Accord; ou

— qu'il existe une plainte selon laquelle les conditions de travail et de vie à bord du navire de pêche ne sont pas conformes prescriptions des instruments internationaux en vigueur et/ou en ce qui concerne les navires de pêche battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, aux prescriptions de l'Accord.

À l'exception de la 1^{re} hypothèse, le fonctionnaire désigné pourrait faire les constats en question avant même d'avoir demandé à consulter les documents qui doivent être tenus à bord du navire de pêche, comme prévu à l'article 38. En effet, dès qu'il est monté à bord, le fonctionnaire désigné peut immédiatement se faire une idée de la manière dont le navire de pêche est entretenu et géré. De même, il pourra également constater "de visu" des situations ou des pratiques qui permettent de supposer que les conditions de travail à bord ne sont pas conformes aux prescriptions pertinentes.

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

— de l'examen des documents présents à bord du navire de pêche; ou

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

Face à un navire de pêche qui a changé de pavillon, les difficultés rencontrées par l'État du pavillon précédent pour obtenir de ce navire de pêche qu'il se conforme aux prescriptions pertinentes peuvent être considérées comme des motifs raisonnables de penser que le navire de pêche en question a changé de pavillon dans le but d'échapper à l'obligation de se conformer aux prescriptions internationales et/ou à celles de l'Accord.

Le paragraphe 2 de l'article 39 prévoit non pas la faculté mais l'obligation de procéder à l'inspection détaillée

of voor de vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, met de vereisten van de Overeenkomst; of

— er redelijke motieven bestaan om te denken dat het vissersschip heeft omgevlagd teneinde te ontsnappen aan de verplichting om zich te schikken naar de vereisten van de van kracht zijnde internationale instrumenten en/of voor de vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, naar de vereisten van de Overeenkomst; of

— er een klacht bestaat volgens dewelke arbeids- en levensomstandigheden aan boord van het vissersschip niet overeenstemmen met de vereisten van de van kracht zijnde internationale instrumenten en/of voor de vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, met de vereisten van de Overeenkomst.

Met uitzondering van de eerste hypothese zou de aangewezen ambtenaar de bewuste vaststellingen kunnen doen zelfs vooraleer hij gevraagd heeft de documenten die aan boord moeten bijgehouden worden te raadplegen, zoals voorzien in artikel 38. Zodra hij aan boord is gegaan, kan de aangewezen ambtenaar zich immers onmiddellijk een beeld vormen van de wijze waarop het vissersschip wordt onderhouden en beheerd. Op dezelfde wijze kan hij ook "de visu" toestanden of praktijken vaststellen die doen veronderstellen dat de arbeidsomstandigheden aan boord niet overeenstemmen met de relevante vereisten.

De gegronde redenen om aan te nemen dat de arbeids- en levensomstandigheden aan boord van het vissersschip niet overeenstemmen met de relevante vereisten kunnen bijvoorbeeld voortvloeien uit:

— het examen van de documenten aanwezig aan boord van het vissersschip; of

— de voorbereiding van de inspectie, de algemene indruk zodra de aangewezen ambtenaar aan boord is gegaan, de visuele opmerkingen die aan boord werden genoteerd.

In het geval van een vissersschip dat heeft omgevlagd kunnen de moeilijkheden die de vorige vlaggenstaat heeft ondervonden om van dat vissersschip naleving van de betrokken vereisten te verkrijgen, worden beschouwd als redelijke motieven om aan te nemen dat het betrokken vissersschip heeft omgevlagd om te ontkomen aan de verplichting tot naleving van de relevante internationale vereisten en/of die van de Overeenkomst.

Artikel 39, paragraaf 2, voorziet niet in de mogelijkheid, maar wel in de verplichting om een gedetailleerde

lorsque les conditions de travail et de vie jugées non conformes pourraient présenter un danger manifeste pour la sécurité, la santé ou la sûreté des pêcheurs ou si le fonctionnaire désigné a des raisons de croire que tout manquement constitue une infraction grave aux prescriptions internationales pertinentes et/ou aux prescriptions de l'Accord dans le cas d'un navire de pêche battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne.

L'article 40 détermine les domaines pouvant faire l'objet d'une inspection détaillée. Il s'agit de tous les domaines visés à l'article 12. Ces domaines seront inspectés au regard des prescriptions internationales en vigueur et/ou pour ce qui concerne les navires de pêche battant pavillon d'un État membre de l'Union européenne, des prescriptions de l'Accord.

CHAPITRE 3

Les fonctionnaires désignés

Art. 41

Un protocole d'accord sera conclu par les services d'inspection concernés en vue d'assurer la mise en place d'un système efficace et coordonné d'inspection et de surveillance.

Art. 42

Les dispositions dont les fonctionnaires désignés surveillent le respect diffèrent selon qu'ils sont en présence d'un navire de pêche battant pavillon belge ou d'un navire de pêche battant pavillon étranger. Dans le premier cas, ils surveilleront le respect des dispositions belges et des dispositions internationales en vigueur en Belgique donnant effet aux prescriptions de l'Accord, du présent projet de loi et de ses arrêtés d'exécution. Dans le second cas, la surveillance portera sur le respect des prescriptions mêmes des instruments internationaux applicables relatifs aux conditions de travail et de vie des pêcheurs à bord des navires de pêche et/ou pour ce qui concerne les navires de pêche battant pavillon d'un État membre de l'Union européenne, des prescriptions de l'Accord.

Art. 43

L'article 43 précise que les différents services d'inspection qui agissent dans le cadre de la surveillance

inspectie uit te voeren wanneer de werk- en leefomstandigheden beschouwd als niet-conform een duidelijk gevaar voor de veiligheid, de gezondheid of de zekerheid van de vissers zouden kunnen opleveren of wanneer de aangewezen ambtenaar redenen heeft om aan te nemen dat niet-naleving een ernstige inbreuk vormt op de relevante internationale vereisten en/of op de vereisten van de Overeenkomst voor het vissersschip dat de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voert.

Artikel 40 geeft de gebieden aan die aan een gedetailleerde inspectie kunnen worden onderworpen. Dit zijn alle in artikel 12 genoemde gebieden. Deze gebieden zullen worden geïnspecteerd overeenkomstig de van kracht zijnde internationale vereisten en/of, voor de vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, overeenkomstig de vereisten van de Overeenkomst.

HOOFDSTUK 3

De aangewezen ambtenaren

Art. 41

Tussen de betrokken inspectiediensten zal een samenwerkingsovereenkomst afgesloten worden, teneinde de implementatie van een doeltreffend en gecoördineerd systeem van inspectie en toezicht te waarborgen.

Art. 42

De bepalingen waarvan de aangewezen ambtenaren toezien op de naleving ervan, zijn verschillend naargelang het gaat om een vissersschip dat de Belgische vlag voert of een vissersschip dat een vreemde vlag voert. In het eerste geval zullen ze toezicht houden op de naleving van de Belgische bepalingen en de internationale bepalingen van kracht in België tot uitvoering van de vereisten van de Overeenkomst, van dit ontwerp van wet en de uitvoeringsbesluiten ervan. In het tweede geval zal het toezicht betrekking hebben op de naleving van de vereisten zelf van de van kracht zijnde internationale instrumenten betreffende de werk- en leefomstandigheden van de vissers aan boord van de vissersschepen en/of voor de vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, de vereisten van de Overeenkomst.

Art. 43

Artikel 43 bepaalt dat de verschillende inspectiediensten die zullen optreden in het kader van de controle

du respect du présent projet de loi et de ses arrêtés d'exécution, exercent leurs compétences conformément aux réglementations qui fixent leurs droits, pouvoirs et devoirs, à savoir le Code pénal social pour les inspecteurs sociaux et le Code belge de la Navigation pour les agents chargés du contrôle de la navigation.

Ces réglementations contiennent notamment des dispositions similaires en matière de visite des espaces habités et de communications de certaines données entre services d'inspection.

CHAPITRE 4

Habilitation des organismes agréés

Art. 44

Cet article prévoit la possibilité d'habiller des organismes dès lors que ceux-ci sont agréés à effectuer l'inspection et la visite des navires de pêche.

CHAPITRE 5

Devoir de rapportage

Section 1^{re}

Dispositions applicables aux inspections des navires de pêche battant pavillon belge

Art. 45 à 49

Toute inspection sur un navire de pêche battant pavillon belge donne lieu à un rapport. Une copie de ce rapport sera communiquée à la Direction générale Navigation. Une autre copie du rapport doit être remise à l'armateur et au patron du navire de pêche. Le patron veillera, à son tour, à mettre une copie à disposition des pêcheurs pour leur information. Enfin, une copie sera communiquée aux organisations représentatives des pêcheurs qui en font la demande.

Un registre des inspections sera tenu auprès de la direction générale Navigation en vue:

- de disposer d'un historique par navire de pêche des inspections réalisées et des résultats de ces inspections;
- de préparer les différentes inspections à réaliser en vertu de la présente loi;

op de naleving van dit ontwerp van wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, hun bevoegdheden uitoefenen overeenkomstig de reglementering die hun rechten, bevoegdheden en plichten vaststelt, namelijk het Sociaal Strafwetboek voor de sociale inspecteurs en het Belgisch Scheepvaartwetboek voor de agenten belast met de controle op de scheepvaart.

Deze reglementeringen bevatten soortgelijke bepalingen met betrekking tot toegang aan bewoonde ruimtes en de uitwisseling van bepaalde gegevens tussen de inspectiediensten.

HOOFDSTUK 4

Machtiging van de erkende organisaties

Art. 44

Deze artikel voorziet in de mogelijkheid om machtiging erkende organisaties te machtigen de inspectie en controle van vissersschepen uit te voeren.

HOOFDSTUK 5

Rapporteringplicht

Afdeling 1

Bepalingen van toepassing op de inspecties van vissersschepen die de Belgische vlag voeren

Art. 45 à 49

Elke inspectie op een vissersschip dat de Belgische vlag voert geeft aanleiding tot een verslag. Een kopie van dit verslag zal aan het Directoraat-generaal Scheepvaart worden meegedeeld. Een andere kopie van het verslag moet aan de reder en de schipper van het vissersschip worden overhandigd. Op zijn beurt zal de schipper ervoor zorgen om de vissers een kopie ter beschikking te stellen, ter informatie. Tenslotte zal een kopie aan de representatieve organisaties van de vissers die erom verzoeken worden meegedeeld.

Een register van de inspecties zal worden gehouden bij het Directoraat-generaal Scheepvaart met het oog op:

- per vissersschip een overzicht te hebben van de verrichte inspecties en de resultaten daarvan;
- de verschillende controles voor te bereiden die in het kader van deze wet moeten worden uitgevoerd;

- de tirer les enseignements utiles;
- de rédiger, le cas échéant, un rapport annuel.

Les informations sont anonymisées en ce qui concerne les pêcheurs.

Les informations ne peuvent être utilisées que pour la réalisation d'un des objectifs visés par le projet de loi et ce dans le respect du devoir de confidentialité visé aux articles 53 et 54.

Art. 50

Les informations à consigner dans le document à tenir à bord du navire de pêche sont des données essentielles dans le cadre des inspections par l'État du port.

Section 2

Dispositions applicables aux inspections des navires de pêche battant pavillon étranger

Art. 51 et 52

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

Le fonctionnaire désigné utilisera son jugement professionnel pour déterminer si un manquement est ou non important pour l'application de l'obligation visée à l'article 52. Il tiendra compte à cet effet de la nature, du nombre et de la répétition des manquements pour décider si de tels manquements sont ou non censés être constatés sur un navire de pêche correctement exploité.

CHAPITRE 6

Devoirs de confidentialité et de discrétion

Art. 53 et 54

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

- de nodige lessen te trekken;
- desgevallend, het opstellen van een jaarverslag.

De informatie is geanonimiseerd voor de vissers.

De informatie mag alleen worden gebruikt voor de verwezenlijking van een van de doelstellingen van het ontwerp van wet en met inachtneming van de in de artikelen 53 en 54 bedoelde geheimhoudingsplicht.

Art. 50

De inlichtingen die moeten worden opgenomen in het document dat aan boord van het vissersschip moet worden bijgehouden, vormen essentiële gegevens inzake de inspecties door de havenstaat.

Afdeling 2

Bepalingen van toepassing op de inspecties van vissersschepen die een vreemde vlag voeren

Art. 51 en 52

Deze bepalingen betreffen de verplichtingen aangaande verslag en informatie voor de inspecties aan boord van vissersschepen die een vreemde vlag voeren.

De aangewezen ambtenaar zal zijn professioneel inzicht gebruiken om te bepalen of een tekortkoming al dan niet belangrijk is voor de toepassing van de verplichting bedoeld in artikel 52. Hij zal daarvoor rekening houden met de aard, het aantal en de herhaling van de tekortkomingen teneinde te beslissen of dergelijke tekortkomingen op een correct geëxploiteerd vissersschip al dan niet vastgesteld zouden kunnen worden.

HOOFDSTUK 6

Plichten tot vertrouwelijkheid en geheimhouding

Art. 53 en 54

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

TITRE 4

Mesures pouvant être prescrites en cas de constat de manquement

CHAPITRE 1^{ER}

À l'égard des navires de pêche battant pavillon belge

Art. 55

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

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

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

TITEL 4

Maatregelen die kunnen worden voorgeschreven in geval van vaststelling van overtreding

HOOFDSTUK 1

Ten aanzien van vissersschepen die de Belgische vlag voeren

Art. 55

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

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

Soms zal slechts één enkele tekortkoming volstaan om het vissersschip in de haven tegen te houden, zolang de tekortkoming niet werd hersteld. In andere gevallen zal de tekortkoming enkel een korte termijn en gemakkelijk herstel vereisen, maar indien diezelfde minder belangrijke tekortkoming zich blijft herhalen, kan het een algemeen probleem worden voor de veiligheid en gezondheid op het werk en kan het vereisen dat het vissersschip wordt tegengehouden totdat de tekortkoming op efficiënte wijze wordt hersteld. De aangewezen ambtenaar zal rekening houden met de aard van de tekortkoming en meer bepaald de invloed ervan op de gezondheid, de veiligheid en de beveiliging van de vissers, de graad van de belangrijkheid van de inbreuk, de duur en de aard van de reis, de grootte en het type van het vissersschip, de aard van de maatregel die voor de tekortkoming moet worden genomen, de antecedenen.

CHAPITRE 2

**À l'égard des navires de pêche
battant pavillon étranger**

Art. 56 et 57

Lorsqu'à l'occasion d'une inspection détaillée à bord d'un navire de pêche battant pavillon étranger, le fonctionnaire désigné constate des manquements portant sur les conditions à bord et présentant un danger évident pour la sécurité, la santé ou la sûreté des pêcheurs ou consistant en une infraction grave ou répétée aux prescriptions d'un instrument international en vigueur relatif aux conditions de travail et de vie des pêcheurs, et/ou, pour ce qui concerne les navires de pêche battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, aux prescriptions de l'Accord, il doit conformément à l'article 51,1°, porter à la connaissance du patron du navire de pêche, les manquements constatés et les délais dans lesquels ils doit y être remédiés.

D'autres mesures peuvent être prises. Ainsi, le fonctionnaire désigné qui constate un manquement qu'il juge important et a convenu avec le patron du navire de pêche battant pavillon étranger des mesures appropriées pour y remédier et des délais pour y parvenir, la Direction générale Navigation adresse à l'État du pavillon le rapport d'inspection décrivant en détail les manquements et les mesures approuvées pour y remédier.

Contrairement aux autres types de manquements (pour lesquels le navire de pêche pourra appareiller étant entendu que les manquements constatés devront être rectifiés dans les délais prescrits) les manquements graves ne permettront pas au navire de pêche de prendre la mer aussi longtemps qu'il n'y est pas remédié ou que le fonctionnaire désigné n'aura pas accepté un plan de redressement.

La faculté d'immobilisation est déjà appliquée dans le secteur de la marine marchande. Cette mesure, lourde de conséquences financières, incite les armateurs à garantir à leur personnel des conditions de travail décentes.

HOOFDSTUK 2

**Ten aanzien van vissersschepen
die een vreemde vlag voeren**

Art. 56 en 57

Wanneer de aangewezen ambtenaar ter gelegenheid van een meer gedetailleerde inspectie aan boord van een vissersschip dat een vreemde vlag voert, tekortkomingen vaststelt inzake de omstandigheden aan boord die een duidelijk gevaar vormen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de vissers of die een ernstige of herhaalde inbreuk zijn op de vereisten van een van kracht zijnde internationale instrument betreffende de werk- en leefomstandigheden van de vissers en, voor de vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, de vereisten van de Overeenkomst, dient hij, overeenkomstig artikel 51,1°, de vastgestelde tekortkomingen en de termijnen waarin ze verholpen dienen te worden ter kennis brengen van de schipper van het vissersschip.

Andere maatregelen mogen genomen worden. Zo kan de aangewezen ambtenaar die een tekortkoming vaststelt die hij belangrijk acht en is overeengekomen met de schipper van het vissersschip dat een vreemde vlag voert, over de passende maatregelen om deze te verhelpen en over de termijnen daarvoor, zendt het directoraat-generaal Scheepvaart aan de vlaggenstaat het inspectieverslag toe waarin de tekortkomingen en de goedgekeurde maatregelen om deze te verhelpen, worden beschreven.

In tegenstelling tot de andere soorten tekortkomingen (waarvoor het vissersschip zal mogen uitvaren mits de vastgestelde tekortkomingen binnen de vastgestelde termijnen zullen worden hersteld) zullen de ernstige tekortkomingen het vissersschip niet toelaten uit te varen zolang er niet verholpen wordt of zolang de aangewezen ambtenaar geen plan tot herstel heeft aanvaard.

De mogelijkheid van immobilisatie is reeds toegepast in de koopvaardijsector. Deze maatregel, die ernstige financiële gevolgen heeft, moedigt reders aan om hun personeel fatsoenlijke arbeidsomstandigheden te garanderen.

CHAPITRE 3

Recours contre les décisions

Art. 58

Cet article détermine l'institution auprès de laquelle un recours peut être introduit contre la décision d'immobilisation du navire de pêche. Il s'agit du Commissaire d'État auprès du conseil d'enquête maritime.

TITRE 6

*Procédures de plainte des pêcheurs*CHAPITRE 1^{ER}**Plaintes relatives aux conditions de travail et de vie à bord du navire de pêche**

Art. 60 et 61

Tant les pêcheurs occupés à bord des navires de pêche battant pavillon belge que les pêcheurs occupés à bord de navires de pêche battant le pavillon d'un État étranger ont le droit de déposer plainte du chef d'infraction aux conditions de travail et de vie à bord du navire de pêche.

Aucune formalité particulière n'est prescrite pour le dépôt de la plainte. Toutefois, le pêcheur veillera à motiver sa plainte sous peine d'être qualifiée de "manifestement infondée".

D'autres entités ont également la faculté d'attirer l'attention des services d'inspection compétents sur des agissements susceptibles de constituer une infraction aux prescriptions en matière de conditions de travail et de vie des pêcheurs à bord d'un navire de pêche. Sont notamment visés les organismes professionnels, les associations, les syndicats ou de manière générale toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire de pêche, y compris sous l'aspect des risques pour la sécurité ou la santé des pêcheurs à bord.

Art. 62 à 64

Avant de prendre des mesures à la suite d'une plainte, le fonctionnaire compétent va tout d'abord s'attacher à déterminer la validité de la plainte. La procédure relative aux plaintes ne s'applique en effet pas aux plaintes "manifestement infondées". S'il apparaît qu'une plainte

HOOFDSTUK 3

Beroep tegen de beslissingen

Art. 58

Dit artikel bepaalt de instelling waarbij een beroep kan worden ingesteld tegen de beslissing tot aanhouding van het vissersschip. Het gaat om de Rijkscommissaris bij de onderzoeksraad voor de scheepvaart.

TITEL 6

Klachtenprocedures van de vissers

HOOFDSTUK 1

Klachten betreffende de werk- en leefomstandigheden aan boord van het vissersschip

Art. 60 en 61

Zowel vissers die werkzaam zijn aan boord van vissersschepen die de Belgische vlag voeren als vissers die werkzaam zijn aan boord van vissersschepen die de vlag van een buitenlandse staat voeren, hebben het recht om een klacht in te dienen wegens een inbreuk op de werk- en leefomstandigheden aan boord van het vissersschip.

Voor het indienen van de klacht is geen bijzondere formaliteit vereist. De visser zal er echter op letten dat hij zijn klacht rechtvaardigt of het risico loopt als "kennelijk ongegrond" te worden gekwalificeerd.

Andere instanties kunnen de aandacht van de bevoegde inspectiediensten ook vestigen op handelingen die een inbreuk kunnen vormen op de vereisten inzake de arbeids- en leefomstandigheden van vissers aan boord van een vissersschip. Dit betreft namelijk een beroepsorganisatie, een vereniging, een vakbond of meer algemeen elke persoon die belang heeft bij de veiligheid van het vissersschip, met inbegrip van de risico's voor de veiligheid of de gezondheid van de vissers aan boord.

Art. 62 tot 64

Alvorens actie te ondernemen naar aanleiding van een klacht, zal de bevoegde ambtenaar eerst de geldigheid van de klacht vaststellen. De klachtenprocedure is niet van toepassing op "kennelijk ongegronde" klachten. Als

est manifestement infondée, les raisons à cela devront être consignées par écrit.

En principe, le fonctionnaire désigné saisi d'une plainte, doit limiter son contrôle à l'objet de cette plainte.

Une enquête préalable doit être réalisée par le fonctionnaire désigné entre les mains duquel un marin a déposé plainte afin de déterminer si la plainte porte sur les conditions de travail et de vie à bord du navire de pêche.

Le contenu de la plainte et/ou les éléments recueillis dans le cadre de l'examen de celle-ci peut faire apparaître de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire de pêche ne sont pas conformes aux dispositions pertinentes en la matière. Dans ce cas, le fonctionnaire désigné procèdera à une inspection détaillée.

CHAPITRE 3

Disposition spécifique pour les navires de pêche battant pavillon belge

Section 1^{re}

Information

Art. 65

Un document décrivant la procédure de plainte rédigé, dans la langue de travail et en anglais, doit être remis à chaque pêcheur, occupé à bord d'un navire de pêche battant pavillon belge, avant chaque départ en mer.

Ce document mentionnera les coordonnées des points de contact auprès desquels le pêcheur pourra s'adresser pour déposer sa plainte.

Art. 66

Cette disposition interdit l'adoption de mesures préjudiciables à l'encontre du pêcheur qui a porté plainte du chef d'infraction aux dispositions belges et/ou internationales en vigueur en Belgique donnant effet aux prescriptions de l'Accord.

blijkt dat een klacht kennelijk ongegrond is, moeten de redenen daarvoor schriftelijk worden vastgelegd.

In principe, moet de aangewezen functionaris die een klacht ontvangt zijn controle beperken tot het voorwerp van die klacht.

Een voorafgaand onderzoek moet worden uitgevoerd door de aangewezen ambtenaar bij wie een zeeman een klacht heeft ingediend om te bepalen of de klacht betrekking heeft op de arbeids- en levensomstandigheden aan boord van het vissersschip.

Evenwel, indien de inhoud van de klacht of het onderzoek ervan kan gegronde redenen aan het licht brengen om aan te nemen dat de arbeids- en leefomstandigheden aan boord van het vissersschip niet overeenstemmen met de relevante bepalingen in deze materie. In dit geval, zal de aangewezen ambtenaar tot een gedetailleerde inspectie overgaan.

HOOFDSTUK 3

Specifieke bepaling voor de vissersschepen dat de Belgische Vlag voeren

Afdeling 1

Informatie

Art. 65

Een document met een beschrijving van de klachtenprocedure, geschreven in de werktal en in het Engels, moet aan elke visser die werkzaam is aan boord van een vissersschip dat de Belgische vlag voert, voor elk vertrek op zee worden overhandigd.

Dit document bevat de contactgegevens van de contactpunten waarbij de visser terecht kan om zijn klacht in te dienen.

Art. 66

Deze bepaling verbiedt het nemen van nadelige maatregelen ten aanzien van de visser die klacht heeft ingediend wegens inbreuk op de Belgische of in België van kracht zijnde bepalingen tot uitvoering van de vereisten van de Overeenkomst.

TITRE 7

*Dispositions pénales*CHAPITRE 1^{ER}**À bord des navires de pêche
battant pavillon belge**

Art. 67

La directive 2017/159 insiste en son article 3 sur la nécessité de prévoir de sanctions effectives, proportionnées et dissuasives.

Aux fins de répondre à cette demande, le présent projet de loi fixe les sanctions pénales pour les infractions qu'il détermine.

Certaines de ces infractions, comme le fait de ne pas conserver à bord du navire de pêche le certificat de travail pour la pêche (provisoire) ne concernent que les navires de pêche battant pavillon belge du fait que l'obligation de certification ne peut être imposée par le législateur belge qu'aux navires de pêche battant le pavillon belge.

Dans le cadre du contrôle par l'État du port, les fonctionnaires désignés disposent d'autres moyens pour obtenir le redressement des manquements constatés à bord des navires de pêche battant le pavillon d'un État étranger.

D'autres infractions ne concerne que les navires de pêche battant pavillon étranger.

Dans son avis 66.920/1, le Conseil d'État a observé concernant l'article 68, 2°, de l'avant-projet qu'"Une incrimination formulée en des termes si généraux et vagues n'est pas conforme au principe de légalité résultant de l'article 14 de la Constitution. Les actes incriminés doivent être définis plus étroitement et formulés d'une manière plus précise."

Toutefois, cette formulation est conforme à la réglementation maritime en vigueur. Dans le cas des navires battant pavillon étranger, les contrôles sont effectués directement sur la base de la Convention internationale. C'est le cas pour toutes les questions de contrôle par l'État du port. Le contrôle par l'État du port permet également de vérifier directement les conventions en ce qui concerne les navires battant pavillon étranger (Article 11 de la loi du 5 juin 1972 relative à la sécurité des navires, Arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'État du port, Loi du 24 novembre 1975

TITEL 7

Strafrechtelijke bepalingen

HOOFDSTUK 1

**Aan boord van vissersschepen
die de Belgische vlag voeren**

Art. 67

De richtlijn 2017/159 benadrukt in haar artikel 3 de noodzaak om doeltreffende sancties doeltreffend, evenredig en afschrikkend te voorzien.

Om aan dit verzoek tegemoet te komen, worden in dit wetsvoorstel de strafrechtelijke sancties voor de vastgestelde overtredingen vastgelegd.

Sommige van deze inbreuken, zoals het niet bewaren aan boord van het vissersschip van het (voorlopig) arbeidscertificaat in de visserijsector, betreffen enkel de vissersschepen die de Belgische vlag voeren aangezien de verplichting tot certificatie door de Belgische wetgever enkel aan de vissersschepen die de Belgische vlag voeren kan worden opgelegd.

In het kader van de controle door de havenstaat, beschikken de aangewezen ambtenaren over andere middelen om de rechtzetting van de vastgestelde gebreken aan boord van de vissersschepen die de vlag van een vreemde Staat voeren te verkrijgen.

Andere inbreuken betreffen enkel de vissersschepen die een vreemde vlag voeren.

In zijn advies nr. 66.920/1 heeft de Raad van State opgemerkt betreffende artikel 68, 2° van het voorontwerp dat "Een dermate ruim en vaag geformuleerde strafbaarstelling is niet in overeenstemming met het legaliteitsbeginsel dat voortvloeit uit artikel 14 van de Grondwet. De strafbaar gestelde handelwijzen dienen nauwer te worden afgebakend en preciezer te worden geformuleerd."

Deze formulering is echter in overeenstemming met bestaande scheepvaartregelgeving. Bij schepen onder vreemde vlag wordt er gecontroleerd rechtstreeks op basis van het Verdrag. Dit wordt gedaan bij alle havenstaatcontrole zaken. Havenstaatcontrole controleert ook rechtsreeks op de verdragen voor wat betreft schepen die onder vreemde vlag varen (Artikel 11 wet van 5 juni 1972 veiligheid van de vaartuigen, Koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole, 24 november 1975, Wet houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter

sur l'approbation et l'application de la Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer de 1972, règlement annexé et ses annexes, établis à Londres le 20 octobre 1972).

Enfin il y a des infractions qui sont susceptibles d'être sanctionnées quel que soit le pavillon du navire de pêche, notamment l'obstacle à la surveillance, le mépris de l'interdiction de quitter le port.

Un seul niveau de sanction est prévu à savoir une amende pénale de 600 à 6 000 euros, majorée des décimes additionnels de manière à permettre une sanction proportionnelle à la gravité de l'infraction.

Le montant maximal des amendes qui est fixé à 6 000 euros est adapté à la réalité économique actuelle et répond à l'exigence du législateur européen que les peines soient efficaces, proportionnelles et dissuasives.

Les amendes aux montants peu élevés n'ont pas d'effet dissuasif.

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

Les articles 71 à 74 déterminent les règles de droit pénal applicables aux infractions.

TITRE 8

Rétributions et frais de voyage

Art. 75 et 76

L'instauration d'un système de qualité propre à assurer le respect de l'Accord et de la réglementation belge et internationale en vigueur en Belgique donnant effet aux prescriptions de l'Accord par des inspections régulières, par un système de certification, par des mesures de suivi et par un système efficace de sanctions nécessite la mise en place d'un système de rétributions.

voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972).

Tenslotte zijn er inbreuken die kunnen worden gesanctioneerd ongeacht de vlag van het vissersschip, namelijk de belemmering van het toezicht, het negeren van het verbod om uit te varen.

Er is voorzien in één enkel sanctieniveau, namelijk een strafrechtelijke geldboete van 600 tot 6 000 euro, vermeerderd met de opdecimen om een sanctie mogelijk te maken die in verhouding staat tot de ernst van de overtreding.

Het maximumbedrag van de geldboetes bepaald op 6 000 euro, is aangepast aan de huidige economische realiteit en beantwoordt aan de eis van de Europese regelgever dat de straffen "doeltreffend, evenredig en afschrikwekkend" moeten zijn.

Lage geldboetes hebben geen ontradend effect.

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

De artikelen 71 tot en met 74 bepalen de strafrechtelijke regels die van toepassing zijn op de inbreuken.

TITEL 8

Vergoedingen en reiskosten

Art. 75 en 76

Het invoeren van een eigen kwaliteitssysteem om de naleving te waarborgen van de Overeenkomst en de Belgische en de in België van kracht zijnde internationale regelgeving tot uitvoering van de vereisten van de Overeenkomst door regelmatige inspecties, door een systeem van certificatie, door opvolgingsmaatregelen en door een doeltreffend sanctiesysteem vereist de invoering van een retributiesysteem.

TITRE 9

*Dispositions modificatives*CHAPITRE 1^{ER}

**Modifications de la loi du 3 mai 2003
portant réglementation du contrat d'engagement
maritime pour la pêche maritime et améliorant
le statut social du marin pêcheur**

Art. 77

Cette modification vise à insérer la référence à la transposition de la directive 2017/159 dans la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur.

Art. 78

Cette disposition prévoit la modification de l'article 2 de la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur en vue d'y modifier certaines définitions ou d'ajouter de nouvelles définitions.

Art. 79

L'article 79 modifie et complète l'article 9, § 2, de la même loi du 3 mai 2003 qui détermine les mentions que doit contenir le contrat d'engagement dans la pêche maritime.

L'annexe 1 à l'Accord fixe les mentions minimales que le contrat d'engagement pour la pêche maritime doit comporter, sauf dans les cas où l'inclusion de l'une de ces mentions ou de certaines d'entre elles est inutile, la question étant déjà réglée d'une autre manière par la législation ou la réglementation nationale ou, le cas échéant, par une convention collective.

Art. 82

L'Accord dispose en son article 24 que "Chaque État membre adopte des lois, des réglementations ou d'autres mesures imposant:

TITEL 9

Wijzigende bepalingen

HOOFDSTUK 1

**Wijzigingen van de wet van 3 mei 2003
tot regeling van de arbeidsovereenkomst
wegens scheepsdienst voor de zeevisserij
en tot verbetering van het sociaal statuut
van de zeevisser**

Art. 77

Met deze wijziging wordt beoogd de verwijzing naar de omzetting van richtlijn 2017/159/EG in wetgeving op te nemen in de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser.

Art. 78

Deze bepaling voorziet in de wijziging van artikel 2 van de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser met het oog op de wijziging van bepaalde definities of de toevoeging van nieuwe definities.

Art. 79

Artikel 79 wijzigt en vult artikel 9, § 2, van dezelfde wet van 3 mei 2003 aan dat de vermeldingen bepaalt die in de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij moet worden opgenomen.

In bijlage 1 bij de Overeenkomst zijn de minimale gegevens dat de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij deint te bevatten, tenzij een of meer gegevens niet hoeven te worden vermeld doordat de kwestie op een andere wijze wordt geregeld door nationale wetten of besluiten of een collectieve arbeidsovereenkomst.

Art. 82

Artikel 24 van de Overeenkomst bepaalt: "Alle lidstaten stellen wetten, voorschriften of andere maatregelen vast die waarborgen dat:

a) que la nourriture transportée et servie à bord soit d'une valeur nutritionnelle, d'une qualité et d'une quantité suffisantes;

b) que l'eau potable soit d'une qualité et d'une quantité suffisantes; ainsi que

c) que la nourriture et l'eau potable soient fournies par l'armateur à la pêche sans frais pour le pêcheur. Toutefois, conformément aux législations et réglementations nationales, ces frais peuvent être recouverts sous forme de coûts d'exploitation pour autant qu'une convention collective régissant un système de rémunération à la part ou que l'accord d'engagement du pêcheur le prévoie."

L'article 82 transpose cette obligation dans la loi du 3 mai 2003 en y insérant une nouvelle disposition 24/1.

Art. 83

Le secteur de la pêche est un des secteurs de travail les plus dangereux.

Différents acteurs interviennent dans la politique du bien-être dans le secteur de la pêche, l'armateur, le patron et les marins pêcheurs. Ces acteurs interviennent à différents échelons, ont des responsabilités propres et communes en matière de protection de la santé et de la sécurité des travailleurs. Ils sont soutenus par d'autres instances comme les services de prévention, le comité pour la prévention et la protection au travail, les délégations syndicales. Dans le secteur de la pêche intervient ainsi plus particulièrement, un organisme compétent pour la promotion d'une politique préventive pour la sécurité et la santé. Cet organe, institué au sein du "Zeevissersfonds" élabore des mesures de prévention. Il examine par exemple quelles vestes de sauvetage et quels autres mesures de protection sont les plus adéquates pour protéger la santé et la sécurité des marins pêcheurs.

Le nouvel article 24/2 vise à imposer aux armateurs et aux patrons de prendre les mesures nécessaires pour mettre en œuvre les recommandations de l'organisme précité ou des mesures de prévention équivalentes.

Art. 84

Pour protéger l'autonomie du patron à bord du navire de pêche, l'Accord fixe une interdiction dans le chef de l'armateur d'entraver la liberté du patron de prendre les

a) het voedsel dat aan boord wordt vervoerd en opgediend, voldoende voedingswaarde heeft en van toereikende kwaliteit en kwantiteit is;

b) het drinkwater van toereikende kwaliteit en kwantiteit is; alsmede

c) de eigenaar van het vissersvaartuig voedsel en water gratis ter beschikking van de vissers stelt. Overeenkomstig de nationale wetten en voorschriften kunnen de kosten echter als operationele kosten worden teruggevorderd, als de collectieve overeenkomst met betrekking tot een deelloonsysteem of een arbeidsovereenkomst voor vissers daarin voorziet"

Artikel 82 zet deze verplichting om in de wet van 3 mei 2003 door een nieuwe bepaling 24/1 in te voegen.

Art. 83

De visserijsector is een van de gevaarlijkste arbeidssectoren.

Bij het welzijnsbeleid in de visserijsector zijn verschillende actoren betrokken: de reder, de schipper en de vissers. Deze actoren werken op verschillende niveaus en hebben specifieke en gemeenschappelijke verantwoordelijkheden voor de bescherming van de gezondheid en veiligheid van de werknemers. Zij worden ondersteund door andere instanties, zoals de preventiediensten, het Comité voor preventie en bescherming op het werk en de vakbondsdelegaties. Met name in de visserijsector is een bevoegde instantie betrokken bij de bevordering van een preventief veiligheids- en gezondheidsbeleid. Deze instantie, opgericht binnen het Zeevissersfonds, ontwikkelt preventieve maatregelen. Zo wordt bijvoorbeeld onderzocht welke reddingsvesten en andere beschermende maatregelen het meest geschikt zijn om de gezondheid en veiligheid van de zeevissers te beschermen.

Het nieuwe artikel 24/2 heeft tot doel de reders en de schippers te verplichten de nodige maatregelen te nemen om de aanbevelingen van bovengenoemde instantie of gelijkwaardige preventieve maatregelen ten uitvoer te leggen.

Art. 84

Om de autonomie van de schipper aan boord van het vissersschip te beschermen, wordt door de Overeenkomst bepaald dat de reder verboden is de

décisions qu'il estime utiles pour assurer la sécurité du navire de pêche et des pêcheurs.

Cette interdiction d'entrave est insérée dans la loi du 3 mai 2003 sous l'article 24/3.

Art. 85 et 86

L'article 85 fixe une nouvelle obligation dans le chef de l'armateur de respecter les temps de repos à accorder aux marins pêcheurs.

L'article 86 insère un nouveau chapitre dans la loi du 3 mai 2003 consacré aux temps de repos.

On peut lire dans le "Manuel pour l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche" du Bureau International du Travail, (1^{re} édition 2010, p. 82): "Prévenir la fatigue des pêcheurs, par la mise en place d'un nombre d'heures de repos déterminé, est l'une des préoccupations majeures ayant conduit à intégrer la question de la durée du repos dans la convention n° 188. La fatigue peut être définie de multiples manières, mais elle est généralement décrite comme un état de lassitude, d'épuisement ou de somnolence, qui résulte de plusieurs facteurs: travail physique ou mental prolongé, longues périodes d'anxiété, exposition à un environnement éprouvant ou perte de sommeil. La fatigue se traduit par une dégradation de la qualité du travail et une baisse de la vigilance, et ses effets sont particulièrement dangereux dans le milieu marin. Le secteur de la pêche, de par sa nature, exige des travailleurs un état de vigilance permanente et une concentration soutenue. La fatigue peut aussi être dangereuse du fait qu'elle touche tous les individus, quel que soit leur niveau de compétences, de connaissances et de formation. S'il est difficile de réglementer les heures de travail et la durée du repos à bord des navires de pêche en raison de la variété des opérations effectuées, les périodes de repos prévues par la convention n° 188 peuvent être considérées comme nécessaires pour assurer un repos suffisant afin de réduire ou de prévenir les effets de la fatigue".

Le nouveau chapitre IV/1, comprenant les articles 27/1 à 27/6, inséré dans la loi du 3 mai 2003, vise à encadrer strictement cette obligation d'assurer des temps de repos adéquats aux marins pêcheurs.

Alors que la directive 2017/159 laisse aux États membres le choix de réglementer soit la durée du temps de travail, soit la durée du temps de repos, la Convention n° 188 qui est en cours de ratification invite les États membres à adopter des lois, règlements et autres mesures

schipper te verhinderen beslissingen te nemen die hij passend acht om de veiligheid van het vissersschip en de vissers te waarborgen.

Dit belemmeringsverbod is opgenomen in de wet van 3 mei 2003 onder artikel 24/3.

Art. 85 en 86

Artikel 85 bevat een nieuwe verplichting voor de reder om de aan de zeevissers toe te kennen rusttijden na te leven.

Artikel 86 voegt een nieuw hoofdstuk toe aan de wet van 3 mei 2003 betreffende de rusttijden.

Het "Handboek voor de verbetering van de levens- en arbeidsomstandigheden aan boord van vissersvaartuigen" van het Internationaal Arbeidsbureau (1^e editie 2010, blz. 82) stelt: "Het voorkomen van vermoeidheid onder vissers door het instellen van een vast aantal rusturen is een van de belangrijkste aandachtspunten die geleid hebben tot de opname van de kwestie van de rusttijden in Verdrag nr. 188. Vermoeidheid kan op vele manieren worden gedefinieerd, maar wordt over het algemeen omschreven als een toestand van vermoeidheid, uitputting of slaperigheid die het gevolg is van verschillende factoren: langdurig lichamelijk of geestelijk werk, lange periodes van angst, blootstelling aan een stressvolle omgeving of slaapverlies. Vermoeidheid leidt tot een verslechtering van de kwaliteit van het werk en een verminderde alertheid, en de effecten ervan zijn bijzonder gevaarlijk in het mariene milieu. De visserijsector vereist van de werknemers van nature een voortdurende waakzaamheid en een hoge concentratie van de werknemers. Vermoeidheid kan ook gevaarlijk zijn omdat het alle individuen treft, ongeacht hun niveau van vaardigheden, kennis en opleiding. Hoewel het moeilijk is de werk- en rusttijden aan boord van vissersvaartuigen te regelen vanwege de verscheidenheid aan activiteiten die worden uitgevoerd, kunnen de in Verdrag nr. 188 vastgestelde rusttijden noodzakelijk worden geacht om voldoende rusttijden te garanderen om de gevolgen van vermoeidheid te verminderen of te voorkomen." (traduction libre)

Het nieuwe hoofdstuk IV/1, dat bestaat uit de artikelen 27/1 tot en met 27/6, dat in de wet van 3 mei 2003 is ingevoegd, heeft tot doel deze verplichting strikt te regelen om de zeevissers passende rusttijden te waarborgen.

Terwijl richtlijn 2017/159 de lidstaten de keuze laat om de duur van de arbeidstijd of de duur van de rusttijden te regelen, verzoekt Verdrag nr. 188, waarvan de ratificatieprocedure in gang is, de lidstaten wetten, besluiten en andere maatregelen vast te stellen op

prévoyant que les armateurs de navires de pêche battant leur pavillon veillent à ce que soient octroyées aux pêcheurs des périodes de repos régulières d'une durée suffisante pour préserver leur sécurité et leur santé.

Le Convention n° 188 ne laissant pas le choix, il a été opté pour la réglementation de la durée de repos. Le fait d'exiger le respect de périodes minimales de repos au lieu d'une durée maximale de travail contribuera à réduire le risque de fatigue pour les pêcheurs et, par conséquent, d'accidents en mer.

Le nouvel article 27/5 transpose une exigence européenne qui est visée à l'article 11, point 7 de l'Accord mis en œuvre par la directive 2017/159.

Aux fins de renforcer ces nouvelles obligations, l'article 27/6 prévoit l'obligation de mettre en place un système de suivi du temps.

Art. 87 et 88

Ces articles ont été rajoutés en vue de se conformer aux obligations européennes et anticiper les obligations prescrites par la Convention n° 188 qui est en cours de ratification. Ces articles n'appellent pas de commentaire particulier.

Art. 89

L'article 89 remplace l'article 48 actuel par une nouvelle disposition plus complète en ce qui concerne le droit au rapatriement dans le chef du marin pêcheur en vue de rendre la procédure conforme aux prescriptions de l'Accord, notamment en prévoyant l'obligation de l'État d'organiser le rapatriement du marin pêcheur en cas de défaillance de l'armateur.

CHAPITRE 2

Modification du Code pénal social

Art. 90 à 96

Dans le même objectif de mise en place de sanctions effectives, le présent projet de loi ambitionne d'insérer dans le Code pénal social des sanctions pour une série d'infractions à la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur. Les nouvelles infractions concernent le non-respect des obligations particulières déterminées par la loi du 3 mai 2003 et non encore sanctionnées dans le

grond waarvan de reders van vissersschepen die hun vlag voeren, verplicht zijn ervoor te zorgen dat de vissers regelmatige rustperioden krijgen die lang genoeg zijn om hun veiligheid en gezondheid te beschermen.

Aangezien het Verdrag nr. 188 geen keuze laat, werd er besloten de rusttijd te regelen. Het eisen van het naleven van minimale rusttijden in plaats van maximale werktijden laat toe het risico van vermoeidheid voor vissers en dus van ongevallen op zee beter tegen te gaan.

Het nieuwe artikel 27/5 zet een Europese eis om die bepaald is door artikel 11, punt 7, van de door richtlijn 2017/159 uitgevoerde Overeenkomst.

Om deze nieuwe verplichtingen aan te scherpen, voorziet artikel 27/6 in de verplichting om een systeem van toezicht van de tijd in te voeren.

Art. 87 en 88

Deze artikelen zijn toegevoegd om te voldoen aan de Europese verplichtingen en anticiperen op de verplichtingen die zijn voorgeschreven door Verdrag nr. 188, dat momenteel wordt geratificeerd. Deze artikelen behoeven geen bijzondere toelichting.

Art. 89

Artikel 89 vervangt het huidige artikel 48 door een nieuwe, meer algemene bepaling betreffende het recht op repatriëring van de zeevissers om de procedure in overeenstemming te brengen met de vereisten van de Overeenkomst, met name door te bepalen dat de Staat verplicht is de repatriëring van de visser te organiseren wanneer de reder niet aan zijn verplichtingen voldoet.

HOOFDSTUK 2

Wijziging van het Sociaal strafwetboek

Art. 90 tot 96

Met hetzelfde doel van invoering van doeltreffende sancties, beoogt dit wetsontwerp sancties in het Sociaal Strafwetboek toe te voegen voor een reeks inbreuken op de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser. De nieuwe inbreuken hebben betrekking op de niet-naleving van de specifieke verplichtingen die in de wet van 3 mei 2003 zijn vastgelegd en die nog

cadre des réglementations de droit commun fixant des obligations en droit du travail à charge des employeurs, indistinctement du secteur d'activité.

À titre d'exemple, ne sont pas spécifiquement sanctionnées:

— les obligations en matière de rémunération qui sont déjà sanctionnées par l'article 162 du code pénal social qui punit de manière générale d'une sanction de niveau 2, l'employeur, son préposé ou son mandataire qui n'a pas payé la rémunération du travailleur ou ne l'a pas payée à la date à laquelle elle est exigible;

— les obligations prescrites par l'article 24, §§ 1^{er} et 2, en matière d'équipement de protection individuelle et d'équipement de travail étant donné que le Code du bien-être, applicable aux pêcheurs, prescrit des obligations bien précises en la matière, obligations dont la violation est déjà sanctionnée en vertu de l'article 127 du Code pénal social.

L'article 90 introduit une nouvelle infraction dans le Code pénal social consistant en une violation des obligations déterminées par le nouvel article 24/2 introduit par l'article 83 de la présente loi. S'agissant de protéger la santé et la sécurité des marins pêcheurs, une sanction de niveau 3 est prévue. Une sanction de niveau 4 pourra même être infligée lorsque l'infraction a eu comme conséquence des ennuis de santé ou un accident du travail pour un marin pêcheur.

L'article 91 vise à sanctionner le non-respect de l'article 57 de la loi précitée du 3 mai 2003. Le Conseil consultatif de droit pénal social a recommandé de prévoir une sanction de niveau 4 étant donné que les infractions concernent un groupe particulier dans un endroit particulier à risque: il s'agit de mineurs âgés de quinze ans ou plus qui ne sont plus soumis à l'obligation scolaire à temps plein et qui sont embarqués à bord des navires de pêche.

Sont ainsi sanctionnables, le fait:

— d'avoir embarqué à bord du navire de pêche sans l'autorisation du fonctionnaire chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet, un mineur âgé de quinze ans ou plus et qui n'est plus soumis à l'obligation scolaire à temps plein;

— d'avoir embarqué à bord d'un navire de pêche, un mineur âgé de quinze ans ou plus et qui n'est plus

niet gesanctionneerd zijn in het algemene recht dat de verplichtingen van de werkgevers op het gebied van het arbeidsrecht vastlegt, zonder onderscheid van de bedrijfstak.

Zo worden bijvoorbeeld niet specifiek gesanctioneerd:

— de bezoldigingsverplichtingen die reeds worden gesanctioneerd door artikel 162 van het Sociaal Strafwetboek, dat in het algemeen, met een sanctie van niveau 2, bestraft de werkgever, zijn aangestelde of lasthebber die het loon van de werknemer niet heeft uitbetaald of het niet heeft uitbetaald op de datum dat het loon invorderbaar is;

— de verplichtingen van artikel 24, §§ 1 en 2, met betrekking tot persoonlijke beschermingsmiddelen en arbeidsmiddelen, aangezien het Codex over het welzijn op het werk, dat van toepassing is op vissers, zeer specifieke verplichtingen op dit gebied bevat, waarvan de schending reeds strafbaar is krachtens artikel 127 van het Sociaal Strafwetboek.

Artikel 90 voert een nieuw inbreuk in het Sociaal Strafwetboek in dat bestaat uit een schending van de verplichtingen bepaald door het nieuwe artikel 24/2 dat door artikel 83 van deze wet wordt ingevoerd. Om de gezondheid en de veiligheid van de zeevissers te beschermen, is voorzien in een sanctie van niveau 3. Een sanctie van niveau 4 kan zelfs worden opgelegd wanneer de inbreuk heeft geleid tot gezondheidsproblemen of een arbeidsongeval voor een zeevisser.

Artikel 91 heeft tot doel de niet-naleving van artikel 57 van de bovengenoemde wet van 3 mei 2003 te bestraffen. De Adviesraad voor Sociaal Strafrecht beveelt een sanctie van niveau 4 aan, aangezien de strafbare feiten betrekking hebben op een bepaalde groep op een bepaalde plaats die gevaar loopt: minderjarigen van 15 jaar of ouder die niet langer voltijds onderwijs moeten volgen en die aan boord van vissersschepen worden ingescheept.

Hierdoor worden aldus bestraft:

— het inschepen aan boord van het vissersschip van een minderjarige van 15 jaar of ouder die niet meer onderworpen is aan de voltijdse leerplicht zonder de toestemming van de daartoe aangewezen ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole;

— het inschepen aan boord van het vissersschip van een minderjarige van 15 jaar of ouder die niet meer

soumis à l'obligation scolaire à temps plein durant une période au cours de laquelle sa présence à l'école est obligatoire.

— de ne pas avoir conclu de contrat d'engagement pour la pêche maritime;

— d'avoir conclu un contrat d'engagement pour la pêche maritime pour une durée qui dépasse un voyage en mer;

— le fait d'avoir conclu un contrat d'engagement pour la pêche maritime ou plusieurs contrats successifs dont la durée totale dépasse la durée des vacances scolaires.

L'article 93 prévoit de nouvelles infractions en matière de temps de repos des marins pêcheurs et sanctionne le non-respect des nouvelles obligations introduites dans la loi précitée du 3 mai 2003 par l'article 86 du présent projet de loi.

La sanction de niveau 2 est prévue par cohérence avec le niveau de sanction prévu aux articles 138 à 144 du Code pénal social qui punissent également des infractions au temps de travail et au temps de repos.

L'article 94 insère un nouvel article 171/5 dans le code pénal social visant à sanctionner le non-respect des obligations et interdictions qui s'imposent à l'armateur en matière de rapatriement des marins pêcheurs en vertu de la loi précitée du 3 mai 2003.

Il y est prévu la même sanction que celle qui punit à l'article 165 du Code pénal social l'employeur, son préposé ou son mandataire qui n'a pas remboursé au travailleur les frais de déplacement dont il est redevable ou qui ne s'est pas exécuté à la date à laquelle le remboursement est exigible, à savoir la sanction de niveau 2.

L'article 96 insère un nouvel article 188/3 dans le code pénal social visant à sanctionner le non-respect des obligations en matière de contrat d'engagement pour la pêche maritime et d'inscription dans le registre matricule des marins pêcheurs prescrites par la loi précitée du 3 mai 2003.

onderworpen is aan de voltijdse leerplicht, gedurende de periode waarin zijn aanwezigheid op school verplicht is;

— het niet sluiten van een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij;

— het sluiten van een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij voor een langere periode dan één zeereis;

— het sluiten van één arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij of meerdere opeenvolgende overeenkomsten waarvan de totale duur de duur van de schoolvakanties overschrijdt.

Artikel 93 voorziet in nieuwe overtredingen met betrekking tot de rusttijden voor zeevissers en bestraft de niet-naleving van de nieuwe verplichtingen die bij artikel 86 van dit wetsontwerp bij de bovengenoemde wet van 3 mei 2003 zijn ingevoerd.

De sanctie van niveau 2 is voorzien in overeenstemming met de sanctie van de artikelen 138 tot en met 144 van het Sociaal Strafwetboek, waarin ook de overtredingen met betrekking tot de arbeidstijd en de rusttijden worden bestraft.

Bij artikel 94 wordt een nieuw artikel 171/5 in het Sociaal Strafwetboek ingevoegd om de niet-naleving te bestraffen van de verplichtingen en verbodsbepalingen die krachtens de bovengenoemde wet van 3 mei 2003 aan de reders worden opgelegd met betrekking tot de repatriëring van de zeevissers.

Het voorziet in dezelfde sanctie als deze voorzien in artikel 165 van het Sociaal Strafwetboek voor de werkgever, zijn aangestelde of lasthebber die heeft nagelaten de werknemer te vergoeden voor de verplaatsingskosten die hij verschuldigd is of die heeft nagelaten ze te vergoeden op de datum waarop de vergoeding opeisbaar is, namelijk de sanctie van niveau 2.

Bij artikel 96 wordt een nieuw artikel 188/3 in het Sociaal Strafwetboek ingevoegd om de niet-nakoming van de verplichtingen betreffende de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en de inschrijving in het algemeen stamboek der zeevisser, zoals voorgeschreven door de bovengenoemde wet van 3 mei 2003, te bestraffen.

Il y est prévu la même sanction que celle qui punit des infractions similaires concernant d'autres types de contrats visées à l'article 176 du Code pénal social.

CHAPITRE 3

Modification de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation

Art. 97

L'article 97 insère dans la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation la référence à la présente loi de manière à permettre la poursuite administrative des infractions visées par la présente loi.

TITRE 10

Entrée en vigueur

Art. 98

Le Titre 2, la section 2 du chapitre 1^{er} du Titre 3 et l'article 67, 1° à 3° entreront en vigueur le 15 novembre 2020. En effet, le Titre 2 et la section 2 du chapitre 1^{er} du Titre 3 et l'article 67, 1° à 3° concernent la procédure de certification des navires de pêche.

Cette certification ne se retrouve pas dans les dispositions contraignantes de la directive. Elle découle plus de la Convention n° 188 dont le présent projet de loi s'inspire pour compléter les exigences minimales de l'Accord.

La ministre de l'Emploi,

Nathalie MUYLLE

La ministre des Affaires sociales,

Maggie DE BLOCK

Le ministre de la Justice,

Koen GEENS

Le ministre de la Mer du Nord,

Philippe DE BACKER

Het voorziet in dezelfde sanctie als die welke gelijkaardige misdrijven bestraft die betrekking hebben op andere soorten overeenkomsten als bedoeld in artikel 176 van het Sociaal Strafwetboek.

HOOFDSTUK 3

Wijziging van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten

Art. 97

Artikel 97 voegt in de wet van 25 december 2016 tot oplegging van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetgeving de verwijzing naar deze wet in met het oog op de administratieve vervolging van de misdrijven bedoeld in deze wet.

TITEL 10

Inwerkingtreding

Art. 98

Titel 2 en titel 3, hoofdstuk 1, afdeling 2, van titel 3 en artikel 67, 1° tot en met 3° zullen in werking treden op 15 november 2020. Titel 2 en titel 3, hoofdstuk 1, afdeling 2, van titel 3 en artikel 67, 1° tot en met 3° hebben namelijk betrekking op de certificatieprocedure voor vissersschepen.

Deze certificatie komt niet tot uiting in de bindende bepalingen van de richtlijn. Het is verder afgeleid van Verdrag nr. 188, waarvan dit wetsontwerp uitgaat om de minimumeisen van de Overeenkomst aan te vullen.

De minister van Werk,

Nathalie MUYLLE

De minister van Sociale Zaken,

Maggie DE BLOCK

De minister van Justitie,

Koen GEENS

De minister voor Noordzee,

Philippe DE BACKER

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

**Avant-projet de loi relative au travail
dans la pêche****Titre 1^{er}. Dispositions générales****Chapitre 1^{er} Dispositions introductives**

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2. La présente loi transpose partiellement la directive 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016 portant mise en œuvre de l'Accord relatif à la mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche).

Art. 3. La présente loi a pour objectif de créer un système propre à assurer le respect de l'Accord relatif à la mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche) et des dispositions légales, réglementaires et conventionnelles leur donnant effet dans l'ordre juridique interne, notamment par des inspections régulières, par l'introduction d'un système de certification, par la rédaction de rapports, par des mesures de suivi et par un système efficace de sanctions.

Chapitre 2. Définitions

Art. 4. Pour l'application de la présente loi, il y a lieu d'entendre par:

1° "la directive 2017/159": la directive 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016 portant mise en œuvre de l'Accord relatif à la mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche).

2° "l'Accord": l'Accord relatif à la mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

**Voorontwerp van wet betreffende werk in de
visserijsector****Titel 1. Algemene bepalingen****Hoofdstuk 1. Inleidende bepalingen**

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2. Deze wet zet de richtlijn (EU) 2017/159 van de Raad van 19 december 2016 tot uitvoering van de op 21 mei 2012 door het Algemeen Comité van de landbouwcoöperaties van de Europese Unie (COGECA), de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) en de Vereniging van de nationale organisaties van visserijondernemingen in de Europese Unie (Europêche) gesloten Overeenkomst betreffende de uitvoering van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector van de Internationale Arbeidsorganisatie uit 2007 gedeeltelijk om.

Art. 3. Deze wet heeft tot doel een systeem te creëren om de naleving te waarborgen van het op 21 mei 2012 door het Algemeen Comité van de landbouwcoöperaties van de Europese Unie (COGECA), de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) en de Vereniging van de nationale organisaties van visserijondernemingen in de Europese Unie (Europêche) gesloten Overeenkomst betreffende de uitvoering van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector van de Internationale Arbeidsorganisatie uit 2007 en van de wettelijke, reglementaire en conventionele bepalingen tot uitvoering ervan in het interne rechtsbestel, meer bepaald door regelmatige inspecties, door de invoering van een systeem van certificatie, door de opstelling van verslagen, door opvolgingsmaatregelen en door een doeltreffend sanctiesysteem.

Hoofdstuk 2. Definities

Art. 4. Voor de toepassing van deze wet verstaat men onder:

1° "de richtlijn 2017/159": de richtlijn 2017/159 van de Raad van 19 december 2016 tot uitvoering van de op 21 mei 2012 door het Algemeen Comité van de landbouwcoöperaties van de Europese Unie (COGECA), de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) en de Vereniging van de nationale organisaties van visserijondernemingen in de Europese Unie (Europêche) gesloten Overeenkomst betreffende de uitvoering van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector van de Internationale Arbeidsorganisatie uit 2007.

2° "de Overeenkomst": de op 21 mei 2012 door werkgevers en werknemers ("de sociale partners") op het niveau van de Unie in de zeevisserijsector, namelijk het Algemeen Comité van de landbouwcoöperaties van de Europese Unie (COGECA), de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) en de Vereniging van de nationale organisaties van

nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche), mis en œuvre par la directive (UE) 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016;

3° "la pêche maritime commerciale": toutes les opérations de pêche en mer à l'exception de la pêche de subsistance et de la pêche de loisir;

4° "navire de pêche battant pavillon belge": tout navire utilisé de manière rationnelle en mer en vue de la pêche maritime commerciale, et mentionné comme tel sur la liste officielle des navires de pêche belges qui est publiée annuellement par le Service public fédéral Mobilité et Transports, Direction générale Navigation;

5° "navire de pêche battant pavillon d'un État membre de l'Union européenne": tout bateau ou embarcation battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne ou enregistré sous la pleine juridiction d'un État membre de l'Union européenne, quelles qu'en soient la nature et la forme de propriété, affecté ou destiné à être affecté à la pêche maritime commerciale;

6° "navire de pêche battant pavillon étranger": tout bateau ou embarcation, battant le pavillon d'un État étranger, y compris d'un État membre de l'Union européenne, quelles qu'en soient la nature et la forme de propriété, affecté ou destiné à être affecté à la pêche maritime commerciale;

7° "le fonctionnaire désigné": le fonctionnaire, désigné par le Roi, chargé de la surveillance du respect de la loi et de ses arrêtés d'exécution;

8° "armateur": propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur 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° "patron": commandant à bord du navire de pêche;

10° "représentants des pêcheurs et des armateurs": les organisations représentatives des travailleurs et des employeurs du secteur de la pêche maritime;

11° "Direction générale Navigation": Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports;

12° "Dispositions nationales": les dispositions belges et internationales en vigueur en Belgique.

visserijondernemingen in de Europese Unie (Europêche), gesloten Overeenkomst betreffende de uitvoering van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector van de Internationale Arbeidsorganisatie uit 2007;

3° "commerciële zeevisserij": alle visserijoperaties op zee, uitgezonderd wanneer het gaat om vissen voor het eigen levensonderhoud of om sportvissen;

4° "visseringsschip dat onder Belgische vlag vaart": elk schip dat doelmatig op zee wordt ingezet voor de commerciële zeevisserij, en dat als dusdanig voorkomt op de officiële lijst van Belgische vissersschepen, jaarlijks uitgegeven door de Federale Overheidsdienst Mobilititeit en Vervoer, Directoraat-generaal Scheepvaart;

5° "visseringsschip die de vlag van een Europees lidstaat voert": elk schip of boot die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voert of onder de volledige rechtsmacht van een lidstaat geregistreerd is, van welke aard ook en ongeacht de eigendomsvorm, en dat gebruikt word of bestemd is om gebruikt te worden voor de commerciële zeevisserij;

6° "visseringsschip die een vreemde vlag voert": elk schip of boot die de vlag van een vreemde Staat, een lidstaat van de Europese Unie inbegrepen voert, van welke aard ook en ongeacht de eigendomsvorm, en dat gebruikt word of bestemd is om gebruikt te worden voor de commerciële zeevisserij;

7° "de aangewezen ambtenaar": de ambtenaar, aangewezen door de Koning, belast met het toezicht van de naleving op de wet en de uitvoeringsbesluiten ervan;

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

9° "schipper": gezagvoerder aan boord van het visseringsschip;

10° "vertegenwoordigers van de vissers en van de reders": de representatieve organisaties van werkgevers en werknemers uit de visserijsector;

11° "Directoraat-generaal Scheepvaart": Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobilititeit en Vervoer;

12° "Nationale bepalingen": de Belgische en in België van kracht zijnde internationale bepalingen.

Chapitre 3. Champ d'application

Section 1^{re}. Navires de pêche

Art. 5. § 1^{er} Sauf pour les exceptions qu'elle prévoit, la présente loi s'applique à tous les navires de pêche engagés dans la pêche maritime commerciale.

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

§ 3. En ce qui concerne les navires de pêche battant pavillon étranger, les exclusions de certaines catégories de navires de pêche en vertu de l'Accord ou d'un instrument international en vigueur, ne sont prises en compte que s'il en est fait mention dans un document délivré par l'État du pavillon concerné.

§ 4. Le navire de pêche battant le pavillon d'un État qui n'a pas transposé la directive 2017/159 et/ou qui n'a pas ratifié les instruments internationaux relatifs aux conditions de travail et de vie des pêcheurs à bord des navires de pêche ne peut bénéficier d'un traitement plus favorable que le navire qui bat le pavillon d'un État qui a transposé la directive 2017/159 et/ou a ratifié les instruments internationaux relatifs aux conditions de travail et de vie des pêcheurs à bord des navires de pêche.

Section 2. Pêcheurs

Art. 6. Pour ce qui concerne les navires de pêche battant pavillon belge, la présente loi s'applique au pêcheur visé par la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du pêcheur.

L'armateur doit garantir que les personnes employées, engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire de pêche bénéficient des conditions de travail et de vie décentes équivalentes à celles garanties aux pêcheurs visés à l'alinéa premier.

Art. 7. La présente loi ne s'applique pas aux pilotes de port et au personnel à terre exécutant des travaux à bord d'un navire à quai.

Art. 8. En ce qui concerne les navires de pêche battant pavillon étranger, est considérée comme pêcheur, toute personne employée, engagée ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire de pêche, à moins que l'autorité compétente dont le navire de pêche bat le pavillon confirme avoir exclu certaines catégories de pêcheurs en vertu d'un instrument international et/ou, en ce qui concerne les navires battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, en vertu de l'Accord.

Hoofdstuk 3. Toepassingsgebied

Afdeling 1. Vissersschepen

Art. 5. § 1 Behalve voor de uitzonderingen waarin deze wet voorziet, is zij van toepassing op alle vissersschepen die bij commerciële zeevisserij betrokken zijn.

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

§ 3. Betreffende vissersschepen die de vlag van een andere Staat dan de Belgische Staat voeren, worden uitsluitingen van bepaalde categorieën vissersschepen krachtens de Overeenkomst of een geldend internationaal instrument alleen in aanmerking genomen indien zij in een door de betrokken vlaggenstaat afgegeven document zijn vermeld.

§ 4. Het vissersschip dat de vlag voert van een Staat die de richtlijn 2017/159 niet heeft omgezet en/of de internationale verdragen betreffende de werk- en leefomstandigheden van de vissers aan boord van vissersschepen niet heeft geratificeerd kan niet rekenen op een gunstiger behandeling dan het vissersschip dat de vlag voert van een Staat die de richtlijn 2017/159 wel heeft omgezet en/of de internationale verdragen betreffende de werk- en leefomstandigheden van de vissers aan boord van vissersschepen wel heeft geratificeerd.

Afdeling 2. Vissers

Art. 6. Voor de vissersschepen die onder Belgische vlag varen is deze wet enkel van toepassing ten aanzien van de visser zoals bedoeld in de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser.

De reder moet garanderen dat de personen die tewerkgesteld of in dienst genomen zijn of in enige hoedanigheid werkzaamheden verrichten aan boord van een vissersschip, genieten van gelijkwaardige arbeids- en leefomstandigheden aan deze van de vissers bedoeld in het eerste lid verzekerd.

Art. 7. Deze wet is niet van toepassing op de havenloodsen en op het walpersoneel dat werkzaamheden verricht aan boord van een vissersschip aan de kade.

Art. 8. Voor de vissersschepen die onder vreemde vlag varen, dient als visser beschouwd te worden, elke persoon die tewerkgesteld of in dienst genomen is of in enige hoedanigheid werkzaamheden verricht aan boord van een vissersvaartuig, tenzij de bevoegde autoriteit waarvan het vissersvaartuig de vlag voert, bevestigt dat het bepaalde categorieën vissers op grond van een internationaal instrument en/of, betreffende de vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voert, op grond van de Overeenkomst heeft uitgesloten.

Titre 2. Le certificat de travail dans la pêche pour les navires de pêche battant pavillon belge

Chapitre 1^{er}. Champ d'application

Art. 9. Tout navire de pêche battant pavillon belge qui passent plus de trois jours calendriers en mer et qui:

(a) a une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, ou

(b) navigue habituellement à plus de 200 milles nautiques de la côte ou au-delà du rebord externe du plateau continental, si celui-ci est plus éloigné, conserve à son bord et tient à jour un certificat de travail dans la pêche.

Chapitre 2. Le certificat de travail dans la pêche

Art. 10. Le certificat de travail dans la pêche atteste que les conditions de travail et de vie des pêcheurs, y compris les mesures adoptées visant à assurer la conformité continue aux dispositions nationales transposant les prescriptions de l'Accord, ont fait l'objet d'une inspection et répondent aux dispositions nationales transposant les prescriptions de l'Accord.

Art. 11. Le certificat est rédigé en français ou en néerlandais, au choix de l'armateur, et en anglais.

Art. 12. Le certificat de travail dans la pêche doit être délivré ou renouvelé par le fonctionnaire désigné lorsque, suite à une inspection visée à la section 2, du chapitre 1^{er} du titre 3, il est établi que le navire respecte ou continue de respecter les dispositions nationales transposant les prescriptions de l'Accord dans les domaines suivants:

1. l'âge minimum des personnes employées ou engagées ou travaillant à bord du navire de pêche;
2. l'examen médical et la certification médicale;
3. les effectifs;
4. la durée du repos;
5. La liste d'équipage;
6. Le contrat d'engagement pour la pêche maritime
7. le rapatriement;
8. le recours à tout service de recrutement et de placement;
9. la rémunération
10. le logement;
11. l'alimentation et le service de table;

Titel 2. Het visserij-arbeidscertificaat voor de vissersschepen die onder Belgische vlag varen

Hoofdstuk 1. Toepassingsgebied

Art. 9. Elk onder Belgische vlag varende vissersschip dat langer dan 3 etmalen op zee blijft en dat:

a) een lengte heeft gelijk aan of langer dan 24 meter, of

b) gewoonlijk méér dan 200 zeemijl uit de kust of voorbij de buitenste rand van het continentaal plat vaart als dat verder van de kustlijn is gelegen, bewaart aan boord een visserij-arbeidscertificaat en houdt die bij.

Hoofdstuk 2. Het visserij-arbeidscertificaat

Art. 10. Het visserij-arbeidscertificaat staft dat de leef- en arbeidsomstandigheden van de vissers, met inbegrip de maatregelen genomen om de voortdurende conformiteit te waarborgen met de nationale bepalingen tot omzetting van de voorschriften van de Overeenkomst, het voorwerp hebben uitgemaakt van een inspectie en beantwoorden aan de nationale bepalingen tot omzetting van de bepalingen van de Overeenkomst.

Art. 11. Het certificaat wordt in het Frans of het Nederlands, naar keuze van de reder, en in het Engels opgesteld.

Art. 12. Het visserij-arbeidscertificaat moet door de aangewezen ambtenaar worden afgeleverd of vernieuwd wanneer ingevolge een inspectie bedoeld in sectie 2 van hoofdstuk 1 van titel 3, wordt vastgesteld dat het schip de nationale bepalingen tot omzetting van de bepalingen van de Overeenkomst in de volgende gebieden naleeft of blijft naleven:

1. de minimumleeftijd van de personen tewerkgesteld of in dienst genomen of werkend aan boord van het vissersschip;
2. het medisch onderzoek en het medisch certificaat;
3. de bemanning;
4. de rusttijden
5. de bemanningslijst
6. de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst voor de zeevisserij;
7. de repatriëring;
8. het beroep op elke aanwervings- of arbeidsbemiddelingsdienst;
9. het loon
10. de huisvesting;
11. de voeding en de catering;

12. les soins médicaux à bord;

13. La sécurité et la santé au travail et la prévention des accidents du travail;

14. La sécurité sociale

15. La protection en cas de maladie, lésion ou décès en lien avec le travail.

Art. 13. À l'issue d'une inspection intermédiaire favorable visée aux articles 35 et 36, le fonctionnaire désigné ou l'organisme agréé appose son visa sur le certificat de travail dans la pêche.

Art. 14. La durée de validité du certificat de travail dans la pêche ne peut excéder cinq ans.

Art. 15. La demande de renouvellement du certificat de travail dans la pêche doit être introduite au plus tôt quatre mois avant la date d'échéance du certificat en cours.

L'inspection aux fins du renouvellement du certificat de travail dans la pêche, visée à l'article 37 est effectuée dans les trois mois précédant la date d'échéance du certificat en cours.

Art. 16. Le nouveau certificat de travail dans la pêche est valide pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date à laquelle l'inspection en vue du renouvellement du certificat a eu lieu.

Art. 17. Un certificat de travail dans la pêche peut être délivré à titre provisoire dans trois cas:

1° aux nouveaux navires de pêche, à la livraison;

2° lorsqu'un navire de pêche change de pavillon vers le pavillon belge;

3° lorsqu'un armateur prend à son compte l'exploitation d'un navire de pêche qui est nouveau pour cet armateur.

Art. 18. Le certificat de travail dans la pêche ne peut être délivré à titre provisoire que pour une durée n'excédant pas six mois.

Art. 19. Le certificat de travail dans la pêche ne peut être délivré à titre provisoire que s'il a été établi que les conditions cumulatives suivantes sont réunies:

le navire de pêche a été inspecté, dans la mesure où cela est raisonnablement possible, au regard des dispositions nationales correspondant aux domaines énumérés à l'article 12, en tenant compte de la vérification des éléments visés aux 2° et 6°;

l'armateur a démontré que des procédures adéquates sont mises en oeuvre à bord en vue d'assurer le respect des dispositions nationales transposant les prescriptions de l'Accord.

12. de medische zorgen aan boord;

13. de veiligheid en gezondheid op het werk en preventie van arbeidsongevallen;

14. de sociale zekerheid;

15. de bescherming bij werkgerelateerde ziekte, verwonding of overlijden.

Art. 13. Na een gunstige tussentijdse inspectie bedoeld in de artikelen 35 en 36 brengt de aangewezen ambtenaar of de erkende organisatie zijn visum op het visserij-arbeidscertificaat.

Art. 14. De geldigheidsduur van het visserij-arbeidscertificaat mag een periode van vijf jaar niet overschrijden.

Art. 15. De aanvraag tot vernieuwing van het visserij-arbeidscertificaat dient ten vroegste vier maanden voor de vervaldatum van het huidige certificaat worden ingediend.

De inspectie, bedoeld in artikel 37, met het oog op de vernieuwing van het visserij-arbeidscertificaat, dient uitgevoerd te worden binnen de drie maanden vóór de vervaldatum van het huidige certificaat.

Art. 16. Het nieuwe visserij-arbeidscertificaat is geldig voor een periode die vijf jaar niet overschrijdt te rekenen vanaf de datum waarop de inspectie met het oog op de vernieuwing van het visserij-arbeidscertificaat heeft plaatsgehad.

Art. 17. Een visserij-arbeidscertificaat kan ten voorlopige titel in drie gevallen worden verstrekt:

1° aan de nieuwe vissersschepen, bij de levering ervan;

2° wanneer een vissersschip omvlagt naar de Belgische vlag;

3° wanneer een reder de exploitatie van een vissersschip, dat voor hem nieuw is, voor zijn rekening neemt.

Art. 18. Het visserij-arbeidscertificaat mag ten voorlopige titel slechts worden afgeleverd voor een duur, die zes maanden niet overschrijdt.

Art. 19. Het visserij-arbeidscertificaat mag ten voorlopige titel slechts worden afgeleverd, indien werd vastgesteld dat de volgende cumulatieve voorwaarden vervuld zijn:

1° het vissersschip werd geïnspecteerd, voor zover dit redelijkerwijze mogelijk is, voor wat betreft de nationale bepalingen die betrekking hebben op de gebieden opgesomd in artikel 12, rekening houdend met de controle van de elementen bedoeld in de bepalingen onder 2° en 6°;

procedures worden toegepast om de naleving van de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de Overeenkomst te waarborgen.

Art. 20. La délivrance d'un certificat de travail dans la pêche d'une durée de validité de cinq ans est subordonnée à la réalisation, avant la date d'échéance du certificat délivré à titre provisoire, d'une inspection complète telle que prévue à la section 2 du chapitre 1^{er} du titre 3.

Aucun nouveau certificat de travail dans la pêche ne sera délivré à titre provisoire après la période initiale de six mois visée à l'article 19.

Art. 21. Le certificat de travail dans la pêche, même lorsqu'il est délivré à titre provisoire, perd sa validité dans les cas suivants:

1° l'inspection intermédiaire visée aux articles 35 et 36 n'a pas été réalisée dans les délais fixés, sauf en raison de circonstances étrangères à la volonté de l'armateur;

2° le certificat de travail dans la pêche n'est pas visé à l'issue d'une inspection intermédiaire favorable conformément à l'article 13;

3° il y a eu changement de pavillon du navire de pêche;

4° l'armateur cesse d'assumer la responsabilité de l'exploitation du navire de pêche;

5° des modifications importantes ont été apportées au navire de pêche en ce qui concerne les logements.

Dans l'hypothèse où le certificat perd sa validité en raison du cas visé aux 3°, 4° ou 5°, le nouveau certificat ne sera délivré que si le fonctionnaire désigné qui le délivre est pleinement convaincu que le navire de pêche est conforme aux prescriptions concernant les domaines mentionnés à l'article 12.

Art. 22. Le fonctionnaire désigné peut retirer le certificat de travail dans la pêche s'il s'avère que le navire de pêche ne respecte pas les dispositions nationales transposant les prescriptions de l'Accord dans les domaines visés à l'article 12 et qu'il n'a pas été remédié de manière satisfaisante aux manquements constatés par le fonctionnaire désigné ou l'organisme agréé visé à l'article 44 qui a procédé à l'inspection.

Art. 23. Lorsqu'il envisage un retrait de certificat, le fonctionnaire désigné tient compte de la gravité et/ou de la fréquence des manquements.

Art. 25. Le Roi fixe:

1° le modèle du certificat de travail dans la pêche visé à l'article 10 ainsi que les mentions qui doivent y figurer;

2° le modèle du certificat de travail dans la pêche, délivré à titre provisoire, visé à l'article 17 ainsi que les mentions qui doivent y figurer;

3° l'autorité chargée de la délivrance du certificat de travail dans la pêche.

Art. 20. De aflevering van een visserij-arbeidscertificaat met een geldigheidsduur van vijf jaar is afhankelijk van de uitvoering van een volledige inspectie, zoals voorzien in sectie 2 van hoofdstuk 1 van titel 3, vóór de vervaldatum van het certificaat afgeleverd ten voorlopige titel.

Er wordt geen enkel nieuw visserij-arbeidscertificaat ten voorlopige titel afgeleverd na de in artikel 19 bedoelde eerste periode van zes maanden.

Art. 21. Het visserij-arbeidscertificaat, zelfs indien het ten voorlopige titel werd afgeleverd, verliest zijn geldigheid in de volgende gevallen:

1° de tussentijdse inspectie bedoeld in artikelen 35 en 36 werd niet binnen de vastgestelde termijnen uitgevoerd, tenzij door omstandigheden vreemd van de wil van de reder;

2° het visserij-arbeidscertificaat werd na een gunstige tussentijdse inspectie niet gevisieerd overeenkomstig artikel 13;

3° bij omvlagging van het vissersschip;

4° de reder houdt op om de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het vissersschip op zich te nemen;

5° belangrijke wijzigingen werden aangebracht aan het vissersschip betreffende de huisvesting.

In het geval het certificaat zijn geldigheid verliest omwille van het de bepaling 3°, 4° of 5° bedoelde geval, wordt het nieuwe certificaat slechts afgegeven wanneer de aangewezen ambtenaar die het afgeeft, er volledig van overtuigd is dat het vissersschip conform is met de voorschriften betreffende de domeinen vermeld in artikel 12.

Art. 22. De aangewezen ambtenaar kan het visserij-arbeidscertificaat intrekken, indien blijkt dat het vissersschip de nationale bepalingen tot omzetting van de bepalingen van de Overeenkomst in de gebieden bepaald in artikel 12 niet naleeft en dat de tekortkomingen vastgesteld door de aangewezen ambtenaar of de erkende organisatie, bedoeld in artikel 44, die de inspectie heeft uitgevoerd, niet op bevredigende wijze werden verholpen.

Art. 23. Wanneer de aangewezen ambtenaar de intrekking van een certificaat overweegt, moet hij rekening houden met de ernst en/of de frequentie van de tekortkomingen.

Art. 25. De Koning bepaalt:

1° het model van het visserij-arbeidscertificaat bedoeld in artikel 10 alsmede de vermeldingen die er moeten voorkomen.

2° het model van het visserij-arbeidscertificaat dat ten voorlopige titel wordt afgeleverd, zoals bedoeld in artikel 17, en de vermeldingen die er moeten voorkomen;

3° de overheid welke bevoegd is voor de afgifte van een certificaat.

Chapitre 3. Mesures de publicité

Art. 26. Une copie du certificat de travail dans la pêche est affichée bien en vue dans un endroit accessible aux pêcheurs.

Art. 27. L'armateur communique une copie du certificat de travail dans la pêche sur demande des pêcheurs, des fonctionnaires désignés, des organismes agréés, des fonctionnaires autorisés de l'État du port et des représentants des pêcheurs et des armateurs.

Titre 3: Inspections

Chapitre 1^{er} Inspections des navires de pêche battant pavillon belge

Section 1^{re}. Inspections hors certification

Sous-section 1^{re}. Inspections périodiques

Art. 28. Sans préjudice des pouvoirs d'inspection des fonctionnaires désignés en vertu d'autres dispositions légales et réglementaires, tous les navires de pêche battant pavillon belge, tenus ou non à l'obligation de certification, sont soumis à des inspections périodiques pour garantir que les conditions de travail et de vie des pêcheurs à bord des navires de pêche battant le pavillon belge, satisfont et continuent à satisfaire aux dispositions nationales régissant les domaines visés à l'article 12 de la présente loi.

Art. 29. Les inspections périodiques sont en principe annoncées, à moins qu'une telle annonce risque de porter préjudice à l'efficacité de l'inspection.

Sous-section 2. Autres types d'inspections

Art. 30. Sans préjudice des pouvoirs d'inspection des fonctionnaires désignés en vertu d'autres dispositions légales et réglementaires, tous les navires de pêche battant pavillon belge, tenus ou non à l'obligation de certification, peuvent également faire l'objet d'inspections ponctuelles, d'inspections ciblées ou d'inspections découlant d'une plainte.

Par "inspection ponctuelle", il convient d'entendre, l'inspection qui n'est pas une inspection périodique et qui est destinée à vérifier la conformité du navire de pêche battant pavillon belge aux dispositions nationales transposant les prescriptions de l'Accord.

Par "inspection ciblée", il convient d'entendre l'inspection liée à un problème spécifique ou un type donné de navire de pêche.

Par "inspection découlant d'une plainte", il convient d'entendre l'inspection réalisée à la suite d'une plainte telle que visée au Titre 6.

Hoofdstuk 3. Maatregelen voor de bekendmaking

Art. 26. Een kopie van het visserij-arbeidscertificaat wordt goed zichtbaar aangeplakt op een plaats die toegankelijk is voor de vissers.

Art. 27. Op verzoek van de vissers, de aangewezen ambtenaren, de erkende organisaties, de bevoegde ambtenaren van de havenstaat en de vertegenwoordigers van de vissers en van de reders bezorgt de reder een kopie van het visserij-arbeidscertificaat.

Titel 3: Inspecties

Hoofdstuk 1. Inspecties van de vissersschepen die onder Belgische vlag varen

Sectie 1. Inspecties buiten certificatie

Sub-Sectie 1. Periodieke inspecties

Art. 28. Onverminderd de inspectiebevoegdheden van de aangewezen ambtenaren krachtens andere wettelijke en reglementaire bepalingen, zijn alle vissersschepen die onder Belgische vlag varen, die al dan niet gehouden zijn tot certificatie, onderworpen aan periodieke inspecties om te garanderen dat de arbeids- en leefomstandigheden van vissers aan boord van vissersschepen die de Belgische vlag voeren, voldoen aan de nationale bepalingen die de domeinen bedoeld in artikel 12 regelen en hieraan blijven voldoen.

Art. 29. Periodieke inspecties worden in principe aangekondigd, tenzij een dergelijke aankondiging de effectiviteit van de inspectie kan benadelen.

Sub-Sectie 2. Andere soorten inspecties

Art. 30. Onverminderd de inspectiebevoegdheden van de aangewezen ambtenaren krachtens andere wettelijke en reglementaire bepalingen, kunnen alle vissersschepen die de Belgische vlag voeren, ongeacht of ze al dan niet gehouden zijn tot certificatie, ook het voorwerp zijn van eenmalige inspecties, gerichte inspecties of inspecties naar aanleiding van een klacht.

Onder "punctuele inspectie" wordt verstaan de inspectie die geen periodieke inspectie is en die bestemd is om na te gaan of het vissersschip dat de Belgische vlag voert, voldoet aan de nationale bepalingen tot omzetting van de overeenkomst.

Onder "gerichte inspectie" wordt verstaan de inspectie in verband met een specifiek probleem of een type vissersschip.

Onder "inspectie naar aanleiding van een klacht" wordt verstaan de inspectie uitgevoerd naar aanleiding van een klacht zoals bedoeld in Titel 6.

Art. 31. Le fonctionnaire désigné décide s'il annonce ou non les inspections visées à l'article 30 et détermine en fonction des circonstances, l'étendue de l'inspection.

Section 2. Inspections en vue de la certification

Art. 32. L'inspection des navires de pêche battant pavillon belge tenus à l'obligation de certification doit être complète et préalable à la délivrance du certificat de travail dans la pêche et porter sur les domaines énumérés à l'article 12 de la présente loi.

Art. 33. Pour les navires de pêche battant pavillon belge construits avant l'entrée en vigueur de la présente loi, les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires fixées dans l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime continuent à s'appliquer.

Art. 34. Au moins une inspection intermédiaire doit être réalisée en vue de vérifier si les dispositions nationales transposant les prescriptions de l'Accord sont toujours respectées.

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

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

Art. 35. L'inspection intermédiaire est aussi étendue et approfondie que les inspections effectuées en vue du renouvellement du certificat de travail dans la pêche.

Art. 36. L'inspection aux fins de renouvellement du certificat de travail dans la pêche porte sur les dispositions nationales transposant les prescriptions de l'Accord qui font l'objet de l'inspection préalable à la délivrance d'un premier certificat de travail dans la pêche.

Chapitre 2. Inspections des navires de pêche battant pavillon étranger

Art. 37. Tout navire de pêche battant le pavillon d'un État étranger, qui fait escale dans un port belge, dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, ou qui se trouve dans les eaux territoriales belges, peut être inspecté dès lors:

qu'une preuve est apparue que ce navire de pêche ne se conforme pas aux prescriptions des instruments internationaux en vigueur relatifs aux conditions de travail et de vie des pêcheurs et/ou, pour ce qui concerne les navires de pêches battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, aux prescriptions de l'Accord; ou

qu'une plainte a été soumise du chef de non-conformité aux prescriptions des instruments internationaux en vigueur applicables aux navires de pêche relatif aux conditions de

Art. 31. De aangewezen ambtenaar beslist of hij al dan niet de in artikel 30 bedoelde inspecties aankondigt en bepaalt, in functie van de omstandigheden, de omvang van de inspectie.

Sectie 2. Inspecties met het oog op certificatie

Art. 32. De inspectie van de vissersschepen die onder Belgische vlag varen die gehouden zijn tot certificatie, moet volledig zijn en voorafgaan aan de aflevering van het visserij-arbeidscertificaat en moet betrekking hebben op de gebieden die in artikel 12 van deze wet zijn opgesomd.

Art. 33. Voor de vissersschepen die onder Belgische vlag varen die vóór de inwerkingtreding van deze wet werden gebouwd, blijven de bepalingen van toepassing betreffende de bouw en de uitrusting van de schepen zoals bepaald in het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdend zeevaartinspectiereglement.

Art. 34. Er moet minstens een tussentijdse inspectie worden uitgevoerd om na te gaan of de nationale bepalingen tot omzetting van de bepalingen van de Overeenkomst nog steeds worden nageleefd.

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

Onder de verjaardag verstaat men de dag en de maand van elk jaar die overeenkomen met de vervaldatum van het visserij-arbeidscertificaat.

Art. 35. De tussentijdse inspectie is even uitgebreid en grondig als de inspecties die worden uitgevoerd met het oog op de vernieuwing van het visserij-arbeidscertificaat.

Art. 36. De inspectie met het oog op de vernieuwing van het visserij-arbeidscertificaat heeft betrekking op de nationale bepalingen tot omzetting van de bepalingen van de Overeenkomst die het voorwerp zijn van de inspectie voorafgaand aan de aflevering van een eerste visserij-arbeidscertificaat.

Hoofdstuk 2. Inspecties van de vissersschepen die onder vreemde vlag varen

Art. 37. Elk vissersschip, dat de vlag voert van een vreemde Staat en dat een Belgische haven aandoet tijdens zijn gewone activiteit of om een reden inherent aan de exploitatie, of die zich in de Belgische territoriale wateren bevindt, kan worden geïnspecteerd van zodra:

1° er bewijzen zijn dat het vissersschip niet voldoet aan de vereisten van de geldende internationale instrumenten betreffende de werk- en leefomstandigheden van vissers en/of, voor vissersvaartuigen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, aan de vereisten van de Overeenkomst; of

2° een klacht is ingediend wegens het niet-voldoen aan de vereisten van de geldende internationale instrumenten die van toepassing zijn op vissersvaartuigen met betrekking tot

travail et de vie des pêcheurs et/ou, pour ce qui concerne les navires de pêches battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, aux prescriptions de l'Accord.

Art. 38. Sans préjudice des cas définis à l'article 40 et des compétences de l'État du port prévues par les dispositions belges et internationales relatives au contrôle par l'État du port, l'inspection des navires de pêche battant le pavillon d'un État étranger est limitée à un contrôle des documents qui doivent être délivrés par l'autorité compétente indiquant que le navire de pêche a été inspecté par l'autorité compétente ou en son nom en vue de déterminer sa conformité avec les dispositions des instruments internationaux en vigueur relatifs aux conditions de travail et de vie des pêcheurs et/ou, pour ce qui concerne les navires de pêches battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, avec les prescriptions de l'Accord.

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

Art. 39. § 1^{er}. Le fonctionnaire désigné peut procéder à une inspection détaillée afin de vérifier que les conditions de travail et de vie à bord du navire de pêche sont respectées si, à l'occasion d'une inspection visée à l'article 38, il constate que:

1° les documents requis ne sont pas présentés ou ne sont pas tenus à jour, ou ont été établis de manière mensongère, ou que les documents ne contiennent pas les informations requises par un instrument international en vigueur relatif aux conditions de travail et de vie des pêcheurs et/ou, pour ce qui concerne les navires de pêches battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, par l'Accord ou ne sont pas valables pour une autre raison; ou

2° il existe de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire de pêche ne sont pas conformes aux prescriptions d'un instrument international en vigueur relatif aux conditions de travail et de vie des pêcheurs et/ou, pour ce qui concerne les navires de pêches battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, de l'Accord; ou

3° il existe des motifs raisonnables de penser que le navire de pêche a changé de pavillon dans le but d'échapper à l'obligation de se conformer aux dispositions des instruments internationaux en vigueur relatifs aux conditions de travail et de vie des pêcheurs et/ou, pour ce qui concerne les navires de pêches battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, de l'Accord.

§ 2. Le fonctionnaire désigné doit procéder à une inspection détaillée:

s'il est constaté que les conditions de travail et de vie dont il est jugé ou allégué qu'elles ne sont pas conformes aux prescriptions d'un instrument international en vigueur relatif aux conditions de travail et de vie des pêcheurs et/ou, pour ce qui concerne les navires de pêches battant le pavillon d'un

de werk- en leefomstandigheden van vissers en/of, voor vissersvaartuigen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, aan de vereisten van de Overeenkomst.

Art. 38. Onverminderd de in artikel 40 omschreven gevallen en de bevoegdheden van de havenstaat voorzien door de Belgische en internationale bepalingen inzake havenstaatcontrole, blijft de inspectie van vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie of een buitenlandse staat voeren, beperkt tot een inspectie van de door de bevoegde autoriteit af te geven documenten waaruit blijkt dat het vissersschip door of namens de bevoegde autoriteit is geïnspecteerd, om na te gaan of het vissersvaartuig in overeenstemming is met de bepalingen van de geldende internationale instrumenten inzake de werk- en leefomstandigheden van vissers en/of, met de vereisten van de overeenkomst ten aanzien van vissersvaartuigen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, met de vereisten van de overeenkomst.

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

Art. 39. § 1. De aangewezen ambtenaar kan tot een gedetailleerde inspectie overgaan om te controleren of de werk- en leefomstandigheden aan boord van het vissersschip nageleefd worden, wanneer hij bij een inspectie bedoeld in artikel 38, vaststelt dat:

1° de vereiste documenten niet worden voorgelegd, of niet bijgehouden of bedrieglijk werden opgesteld, of dat de documenten niet de informatie bevatten die wordt vereist door een geldend internationaal instrument betreffende de werk- en leefomstandigheden van vissers en/of, voor vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, door de Overeenkomst, of om enige andere reden niet geldig zijn; of

2° er gegronde redenen bestaan om aan te nemen dat de werk- en leefomstandigheden aan boord van het vissersschip niet overeenstemmen met de vereisten van een geldend internationaal instrument betreffende de werk- en leefomstandigheden van vissers en/of, in het geval van vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, de vereisten van de Overeenkomst; of

3° er redelijke motieven bestaan om aan te nemen dat het vissersschip werd omgevlagd teneinde te ontsnappen aan de verplichting om zich te schikken naar de bepalingen van de geldende internationale instrumenten betreffende de werk- en leefomstandigheden van de vissers en/of, voor vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, van de Overeenkomst.

§ 2. De aangewezen ambtenaar moet overgaan tot een gedetailleerde inspectie:

1° indien wordt vastgesteld dat de werk- en leefomstandigheden waarvan geoordeeld of aangevoerd wordt niet overeen te stemmen met de vereisten van een geldend internationaal instrument betreffende de werk- en leefomstandigheden van vissers en/of, in het geval van vissersschepen die de

État membre de l'Union européenne, de l'Accord, risquent de constituer un danger réel pour la sécurité, la santé ou la sûreté des pêcheurs, ou

lorsqu'il y a des raisons de croire que tout manquement constitue une infraction grave aux prescriptions d'un instrument international en vigueur relatif aux conditions de travail et de vie des pêcheurs et/ ou, pour ce qui concerne les navires de pêches battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, de l'Accord.

Art. 40. L'inspection détaillée dans les cas visés à l'article 39 porte sur les domaines énumérés à l'article 12 conformément aux exigences de d'instrument internationaux en vigueur et/ ou, pour ce qui concerne les navires de pêches battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, par l'Accord.

Chapitre 3. Les fonctionnaires désignés

Art. 41. Un protocole d'accord doit être conclu entre les fonctionnaires dirigeants des services d'inspection dont relèvent les fonctionnaires désignés, y compris la Direction générale Navigation 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. 42. Sans préjudice des attributions des officiers de police judiciaire, les fonctionnaires désignés surveillent:

en ce qui concerne les navires de pêche battant pavillon belge, le respect des dispositions nationales transposant les prescriptions de l'Accord ainsi que le respect de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution;

en ce qui concerne les navires de pêche battant pavillon étranger, le respect des instruments internationaux en vigueur relatifs aux conditions de travail et de vie des pêcheurs à bord et, pour ce qui concerne les navires de pêche battant pavillon d'un État membre de l'Union européenne, le respect des prescriptions de l'Accord.

Art. 43. Les fonctionnaires désignés exercent leurs missions conformément aux lois et arrêtés d'exécution fixant les modalités d'exercice de leurs compétences, leurs droits et leurs devoirs.

Chapitre 4. - Habilitation des organismes agréés

Art. 44. § 1^{er}. Aux fins de veiller au respect par les navires de pêche battant pavillon belge des dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de l'Accord et de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, le Roi peut prévoir l'habilitation d'organismes agréés.

vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, van de Overeenkomst, een reëel gevaar kunnen betekenen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de vissers, of

2° wanneer er redenen zijn om aan te nemen dat elke tekortkoming een ernstige inbreuk is op de vereisten van een geldend internationaal instrument betreffende de arbeids- en levensomstandigheden van vissers en/of, in het geval van vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, van de Overeenkomst.

Art. 40. De gedetailleerde inspectie in de gevallen bedoeld in artikel 39 heeft betrekking op de gebieden opgesomd in artikel 12 overeenkomstig de vereisten van geldend internationale instrumenten en/of, in het geval van vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, van de Overeenkomst.

Hoofdstuk 3. De aangewezen ambtenaren

Art. 41. Er dient een protocolakkoord afgesloten te worden tussen de leidende ambtenaren van de inspectiediensten waarbij de aangewezen ambtenaren behoren, met inbegrip van het Directoraat-generaal Scheepvaart en de Afdeling van de juridische studiën, documentatie en geschillen van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg.

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

— de naleving van de nationale bepalingen tot omzetting van de bepalingen van de Overeenkomst evenals de naleving van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan voor wat betreft de vissersschepen die onder Belgische vlag varen;

— de naleving van de internationale instrumenten betreffende de arbeids- en leefomstandigheden van de vissers aan boord van het vissersschip voor wat betreft de vissersschepen die onder vreemde vlag varen en de naleving van de bepalingen van de Overeenkomst voor wat betreft de vissersschepen die onder de vlag van een lidstaat van de Europese Unie varen.

Art. 43. 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.

Hoofdstuk 4. - Machtiging van de erkende organisaties

Art. 44. § 1. De Koning kan voorzien in de machtiging van erkende organisaties teneinde er op toe te zien dat de vissersschepen die onder Belgische vlag varen, de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de Overeenkomst en van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan naleven.

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

Cette habilitation permet au moins d'exiger la correction des manquements constatés en ce qui concerne les conditions de travail et de vie des pêcheurs et d'effectuer des inspections dans ce domaine si un État du port le demande.

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

Chapitre 5. - Devoir de rapportage

Section 1^{re}. Dispositions applicables aux inspections des navires de pêche battant pavillon belge

Art. 45. Pour toute inspection effectuée sur les navires de pêche battant pavillon belge, un rapport d'inspection est dressé et transmis à la Direction générale Navigation.

Art. 46. Une copie du rapport est remise à l'armateur et au patron du navire de pêche inspecté.

Art. 47. Le fonctionnaire désigné ou l'organisme agréé visé à l'article 44 communique une copie du rapport aux représentants des pêcheurs qui en font la demande.

Art. 48. La Direction générale Navigation tient un registre de toutes les inspections.

La tenue d'un registre a pour objectif:

de disposer d'un historique, par navire de pêche, des inspections réalisées et des résultats de ces inspections;

de préparer les différentes inspections à réaliser en vertu de la présente loi;

de tirer les enseignements utiles;

le cas échéant, de rédiger un rapport annuel.

Le registre contient les données suivantes:

- a) identification du navire de pêche inspecté;
- b) nom de l'inspecteur;
- c) date, lieu et type d'inspection;

d) le cas échéant, les résultats des entretiens avec les pêcheurs à bord du navire inspecté;

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

Deze machtiging laat toe om minstens de verbetering te eisen van de tekortkomingen vastgesteld inzake de arbeids- en leefomstandigheden van de vissers en op dit gebied inspecties uit te voeren, indien een havenstaat hierom verzoekt.

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

Hoofdstuk 5. - Rapporteringplicht

Afdeling 1. Bepalingen van toepassing op de inspecties van vissersschepen die onder Belgische vlag varen

Art. 45. Voor iedere inspectie uitgevoerd op vissersschepen die onder Belgische vlag varen, wordt een inspectieverslag opgesteld en aan het Directoraat-generaal Scheepvaart gezonden.

Art. 46. Een kopie van het verslag wordt aan de reder en de schipper van het geïnspecteerde vissersschip overhandigd.

Art. 47. De aangewezen ambtenaar of degene die namens de erkende organisatie bedoeld in artikel 44 optreedt bezorgt een kopie van het verslag aan de vertegenwoordigers van de vissers die hierom verzoeken.

Art. 48. Het Directoraat-generaal Scheepvaart houdt een register bij van alle inspecties.

Het houden van een register heeft tot doel:

— per vissersvaartuig een overzicht te hebben van de verrichte inspecties en de resultaten daarvan;

— de verschillende controles voor te bereiden die in het kader van deze wet moeten worden uitgevoerd;

— om de nodige lessen te trekken;

— desgevallend, een jaarverslag op te stellen.

De register bevat volgende gegevens:

- a) identificatie van het geïnspecteerde vissersschip;
- b) naam van de inspecteur;
- c) datum, plaats en type van de inspectie;

d) eventueel, de resultaten van ondervraging van de vissers aan boord;

e) des informations relatives aux éventuels manquements et/ou infractions à la législation, les mesures imposées et l'immobilisation du navire de pêche;

f) références des procès-verbaux établis.

Les données sont anonymisées en ce qui concerne les pêcheurs.

Le responsable de traitement est le directeur général de la direction générale Navigation.

Chaque fonctionnaire désigné de la Direction générale Navigation a accès aux données enregistrées et dans les seuls buts visés au présent article.

Les données sont conservées durant une période de 10 ans.

Art. 49. Le patron du navire de pêche inspecté affiche une copie du rapport sur le tableau d'affichage du navire de pêche ou met ce rapport à disposition sous forme électronique pour l'information des pêcheurs.

Art. 50. Le résultat de toutes les inspections effectuées sur le navire de pêche et tous défauts importants relevés au cours de ces inspections de même que la date du constat qu'il a été remédié aux défauts sont consignés dans un document, sous forme papier ou sous forme électronique, que l'armateur doit tenir à bord du navire de pêche, à la disposition des pêcheurs, des inspecteurs de l'État du pavillon, des fonctionnaires autorisés de l'État du port et des représentants des armateurs et des pêcheurs.

Le document doit être immédiatement consultable lors des inspections.

Section 2. Dispositions applicables aux inspections des navires de pêche battant pavillon étranger

Art. 51 Le fonctionnaire désigné qui, à l'occasion d'une inspection détaillée d'un navire de pêche battant pavillon étranger faisant escale dans un port belge, constate que les conditions de travail et de vie des pêcheurs à bord du navire de pêche ne sont pas conformes aux prescriptions d'instruments internationaux relatifs aux conditions de travail et de vie des pêcheurs à bord et/ou pour ce qui concerne les navires de pêche battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, aux prescriptions de l'Accord, doit, à tout le moins:

1° porter immédiatement à la connaissance, par écrit, du patron du navire les manquements constatés, les mesures pour y remédier et les délais dans lesquels il doit y être remédié et;

2° dresser et transmettre un rapport d'inspection à la Direction générale Navigation.

Art. 52. Lorsque le fonctionnaire désigné a constaté l'existence de manquements qu'il juge assez sérieux, et a convenu avec le patron du navire de pêche battant pavillon étranger des mesures appropriées pour y remédier et des délais pour y

e) informatie betreffende eventuele tekortkomingen en/of inbreuken op de wetgeving, opgelegde maatregelen en aanhouding van het vissersschip;

f) referenties van de opgestelde proces-verbalen.

De gegevens worden geanonimiseerd voor wat betreft de vissers.

De verwerkingsverantwoordelijke is de directeur-generaal van het Directoraat-generaal Scheepvaart.

Elke aangewezen ambtenaar van het Directoraat-generaal Scheepvaart heeft toegang tot de geregistreerde gegevens en alleen voor de in dit artikel genoemde doeleinden.

De gegevens worden gedurende 10 jaar bewaard.

Art. 49. De schipper van het geïnspecteerde vissersschip plakt een kopie van het verslag aan op het aanplakbord van het vissersschip of stelt het elektronisch beschikbaar om de vissers in te lichten.

Art. 50. Het resultaat van alle inspecties die op het vissersschip werden uitgevoerd en alle ernstige tekortkomingen die tijdens deze inspecties werden vastgesteld alsook de datum van de vaststelling dat de tekortkomingen werden verholpen, worden opgenomen in een document, op papier of in elektronische vorm, dat de reder aan boord van het vissersschip moet bijhouden en wordt beschikbaar gesteld aan vissers, inspecteurs van de vlaggenstaat, bevoegde officieren in havenstaten en vertegenwoordigers van de reders en vissers.

Het document moet onmiddellijk raadpleegbaar zijn tijdens de inspecties.

Afdeling 2. Bepalingen van toepassing op de inspecties van vissersschepen die onder vreemde vlag varen

Art. 51. De aangewezen ambtenaar die, bij een gedetailleerde inspectie van een vissersschip dat onder vreemde vlag vaart en een Belgische haven aandoet, vaststelt dat de werk- en leefomstandigheden van de vissers aan boord van het vissersschip niet overeenstemmen met de voorschriften van geldend internationale instrumenten betreffende de werk- en levensomstandigheden van vissers en/of, in het geval van vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, van de Overeenkomst, moet minstens:

1° onmiddellijk de schipper van het vissersschip schriftelijk in kennis stellen van de vastgestelde tekortkomingen, van de maatregelen om deze te verhelpen en van de termijnen waarin zij moeten worden verholpen en;

2° een inspectieverslag opstellen en naar het Directoraat generaal Scheepvaart zenden.

Art. 52. Wanneer de aangewezen ambtenaar tekortkomingen heeft vastgesteld die hij als voldoende ernstig beschouwt en met de schipper van het vissersschip dat een vreemde vlag voert, de passende maatregelen om deze te verhelpen

parvenir, la Direction générale Navigation adresse à l'État du pavillon le rapport d'inspection décrivant en détail les manquements et les mesures approuvées pour y remédier. En même temps la direction générale Navigation invite le plus proche représentant de l'État du pavillon à être présent si possible.

La Direction générale Navigation adresse une copie du rapport d'inspection, visé au premier alinéa, au Directeur général du Bureau international du Travail.

Chapitre 6. - Devoirs de confidentialité et de discrétion

Art. 53. Les fonctionnaires désignés et les organismes agréés doivent prendre les mesures nécessaires afin de garantir le caractère confidentiel des données à caractère personnel dont ils ont obtenu connaissance dans l'exercice de leur mission et afin de garantir l'usage de ces données aux seules fins requises pour l'exercice de leur mission de surveillance.

Art. 54. Sauf autorisation expresse de l'auteur d'une plainte ou d'une dénonciation relative à:

- un manquement tel que visé au Titre 4 de la présente loi,
- un manquement aux droits des pêcheurs, ou
- un manquement à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution,

les fonctionnaires désignés et les organismes agréés ne peuvent révéler en aucun cas, même devant les tribunaux, le nom de l'auteur de cette plainte ou de cette dénonciation.

Il est également interdit aux fonctionnaires désignés et aux organismes agréés de révéler à l'armateur ou représentant ou au patron qu'il a été procédé à une enquête à la suite d'une plainte ou d'une dénonciation.

Titre 4. Mesures pouvant être prescrites en cas de constat de manquement

Chapitre 1^{er}. À l'égard des navires de pêche battant pavillon belge

Art. 55. Sans préjudice du pouvoir de dresser procès-verbal en cas de constatation d'infraction aux dispositions nationales transposant les prescriptions de l'Accord, à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, le fonctionnaire désigné est autorisé à exiger qu'il soit remédié à tout manquement et à interdire à un navire de quitter le port où il se trouve au moment de l'inspection jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises lorsqu'il a des raisons de croire que les manquements constituent une infraction grave aux dispositions transposant

en de daarvoor nodige termijnen is overeengekomen, zendt het directoraat-generaal Scheepvaart aan de vlaggenstaat het inspectieverslag toe waarin de tekortkomingen en de goedgekeurde maatregelen om deze te verhelpen, worden beschreven. Tezelfdertijd verzoekt het directoraat-generaal Scheepvaart de meest nabije vertegenwoordiger van de Vlaggenstaat om daarbij, zo mogelijk, aanwezig te zijn.

Van het inspectieverslag, vermeld in het eerste lid, zendt het directoraat-generaal Scheepvaart een kopie aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau.

Hoofdstuk 6. - Plichten tot vertrouwelijkheid en geheimhouding

Art. 53. De aangewezen ambtenaren en de erkende organisaties moeten de nodige maatregelen nemen om het vertrouwelijk karakter te waarborgen van de gegevens van persoonlijke aard waarvan ze kennis hebben gekregen in de uitoefening van hun opdracht en om te waarborgen dat deze gegevens uitsluitend worden aangewend voor de uitoefening van hun opdracht tot toezicht.

Art. 54. Behoudens uitdrukkelijke toestemming van de indiener van een klacht of van een aangifte betreffende:

- een overtreding zoals bedoeld in Titel 4 van deze wet,
- een overtreding aan de rechten van de vissers, of
- een overtreding 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 de aangewezen ambtenaren en de erkende organisaties eveneens verboden aan de reder of zijn vertegenwoordiger te onthullen dat ingevolge een klacht of een aangifte een onderzoek werd ingesteld.

Titel 4. Maatregelen die kunnen worden voorgeschreven in geval van vaststelling van overtreding

Hoofdstuk 1. Ten aanzien van vissersschepen die onder Belgische vlag varen

Art. 55. Zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheid om proces-verbaal op te stellen bij vaststelling van een inbreuk op de nationale bepalingen tot omzetting van de bepalingen van de Overeenkomst, 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

l'Accord, ou représentent un grave danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des pêcheurs.

Chapitre 2. À l'égard des navires de pêche battant pavillon étranger

Art. 56. Sans préjudice de la compétence de dresser procès-verbal en cas de constatation de manquement aux prescriptions d'un instrument international en vigueur relatif aux conditions de travail et de vie des pêcheurs, à la présente loi et ses arrêtés d'exécution et/ ou pour ce qui concerne les navires de pêche battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, aux prescriptions de l'Accord, le fonctionnaire désigné qui, à l'occasion d'une inspection détaillée à bord d'un navire battant pavillon d'un État étranger ou d'un État membre de l'Union européenne, constate en outre que:

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

b) le manquement constitue une infraction grave ou répétée aux prescriptions d'un instrument international en vigueur relatif aux conditions de travail et de vie des pêcheurs, et/ou, pour ce qui concerne les navires de pêche battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, aux prescriptions de l'Accord,

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

Art. 57. S'il interdit au navire de pêche de quitter le port, le fonctionnaire désigné communique sa décision sans délai à l'administration de l'État du pavillon. Il invite un représentant de cet État à être présent, si possible, et demande à l'État concerné une réponse dans un délai qu'il prescrit.

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

Chapitre 3 - Recours contre les décisions

Art. 58. Sans préjudice des voies de recours ouvertes en application d'autres réglementations, l'armateur ou le patron qui estime que ses droits sont lésés par la décision prise par le fonctionnaire désigné en application de l'article 55 ou 57 d'interdire le navire de pêche de quitter le port peut introduire un recours contre la décision dans les quinze jours qui suivent la notification de la décision conformément aux dispositions applicables.

Le recours est introduit par une requête adressée au Commissaire de l'État auprès du Conseil d'enquête maritime et

nemen dat de tekortkomingen een ernstige inbreuk vormen op de nationale bepalingen tot omzetting van de bepalingen van de Overeenkomst, of een ernstig gevaar vormen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de vissers.

Hoofdstuk 2. Ten aanzien van vissersschepen die onder vreemde vlag varen

Art. 56. Zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheid om proces-verbaal op te stellen in geval van tekortkomingen op de voorschriften van geldend internationale instrumenten betreffende de werk- en levensomstandigheden van vissers, van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, en/of, in het geval van vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, op de bepalingen van de Overeenkomst, neemt de aangewezen ambtenaar, die bij een gedetailleerde inspectie aan boord van een schip die een vreemde vlag voert of onder de vlag van een lidstaat van de Europese Unie vaart, bovendien vaststelt dat:

a) de werk- en leefomstandigheden aan boord een duidelijk gevaar vormen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de vissers; of

b) de tekortkoming een ernstige of herhaalde inbreuk vormt op de voorschriften van geldende internationale instrumenten betreffende de werk- en levensomstandigheden van vissers en/of, in het geval van vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, op de bepalingen van de Overeenkomst,

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

Art. 57. Indien hij het vissersschip 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 vissers die op het Belgisch grondgebied bestaan.

Hoofdstuk 3- Beroep tegen de beslissingen

Art. 58. Zonder afbreuk te doen aan de mogelijke rechtsmiddelen overeenkomstig andere reglementeringen, kan de reder of de schipper, die meent dat zijn rechten werden geschaad door de beslissing, genomen door de aangewezen ambtenaar overeenkomstig artikel 55 of 57 om het vissersschip te verbieden de haven te verlaten, beroep aantekenen tegen de beslissing binnen de vijftien dagen volgend op de kennisgeving van de beslissing overeenkomstig de toepasselijke bepalingen.

Het beroep wordt ingediend bij verzoekschrift gericht aan de Rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de scheepvaart

contient les moyens invoqués, conformément à l'article 18 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation.

Le recours n'est pas suspensif.

Titre 5. Devoir de diligence des fonctionnaires désignés et des organismes agréés

Art. 59. Tous les efforts raisonnables sont déployés afin d'éviter que les contrôles, les inspections, les mesures prescrites visant à remédier aux manquements constatés et/ ou les mesures de contrainte, n'entraînent indûment une immobilisation ou un retard du navire de pêche.

Titre 6. Procédures de plainte des pêcheurs

Chapitre 1^{er}. Plaintes relatives aux conditions de travail et de vie à bord du navire de pêche

Art. 60. Tout pêcheur, occupé à bord d'un navire de pêche battant pavillon belge ou se trouvant à bord d'un navire battant pavillon étranger faisant escale dans un port belge ou qui se trouve dans les eaux territoriales belges peut déposer une plainte auprès du fonctionnaire désigné du chef de toute question constituant à leurs yeux une infraction, pour les premiers aux dispositions nationales transposant les prescriptions de l'Accord, à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, et pour les seconds, aux prescriptions d'un instrument international en vigueur relatif aux conditions de travail et de vie des pêcheurs et/ou pour ce qui concerne les pêcheurs se trouvant à bord d'un navire de pêche battant pavillon d'un État membre de l'Union européenne, aux prescriptions de l'Accord.

Art. 61. Est également considérée comme plainte, et traitée comme telle, toute information soumise par un organisme professionnel, une association, un syndicat ou de manière générale toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire de pêche, y compris sous l'aspect des risques pour la sécurité ou la santé des pêcheurs à bord.

Chapitre 2- Traitement des plaintes

Art. 62. À moins qu'il ne l'estime manifestement infondée, le fonctionnaire désigné doit donner suite à toute plainte.

Par plainte manifestement infondée, il y a lieu d'entendre la plainte qui à l'évidence manque de fondement ou est abusive, de sorte qu'elle ne mérite pas d'être examinée en détail.

S'il apparaît qu'une plainte est manifestement infondée, les raisons à cela doivent être consignées dans un rapport qui est communiqué à la Direction générale de la Navigation.

Art. 63. Le fonctionnaire désigné effectue une enquête initiale aux fins de vérifier si la plainte porte effectivement sur les conditions de travail et de vie à bord du navires de pêche.

Art. 64. Si, à la suite de l'enquête initiale, le fonctionnaire désigné décide de procéder à une inspection à bord du navire

en bevat de ingeroepen middelen, overeenkomstig artikel 18 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen.

Het beroep is niet opschortend.

Titel 5. Verplichting tot zorgvuldigheid van de aangewezen ambtenaren en van de erkende organisaties

Art. 59. Alle redelijke inspanningen worden gedaan om te voorkomen dat de controles, de inspecties, de voorgeschreven maatregelen om de vastgestelde tekortkomingen te verhelpen en/of de dwangmaatregelen, ten onrechte een aanhouding of een vertraging van het vissersschip zouden veroorzaken.

Titel 6. Klachtenprocedures van de vissers

Hoofdstuk 1. Klachten betreffende de werk- en leefomstandigheden aan boord van het vissersschip

Art. 60. Elke visser, aan boord van een vissersschip dat de Belgische vlag voert of die zich bevindt aan boord van een vissersschip dat onder een vreemde vlag vaart dat een Belgische haven aandoet of die zich op de Belgische territoriale wateren bevindt kan bij de aangewezen ambtenaar een klacht indienen over elk probleem dat in hun ogen een inbreuk vormt, voor de eerste, op de nationale bepalingen tot omzetting van de bepalingen van de Overeenkomst, op deze wet en haar uitvoeringsbesluiten en voor de tweede, op de bepalingen van een geldend internationale instrument betreffende de werk- en leefomstandigheden van de vissers en/of, voor wat betreft de vissers aan boord van een vissersschip die onder de vlag van een lidstaat van de Europese unie vaart, op de bepalingen van de Overeenkomst.

Art. 61. Wordt ook als klacht beschouwd en als zodanig behandeld, elke informatie verstrekt door een beroepsorganisatie, een vereniging, een vakbond of meer algemeen elke persoon die belang heeft bij de veiligheid van het vissersschip, met inbegrip van de risico's voor de veiligheid of de gezondheid van de vissers aan boord.

Hoofdstuk 2- Behandeling van de klachten

Art. 62. Tenzij hij ze kennelijk ongegrond acht dient de aangewezen ambtenaar gevolg te geven aan elke klacht.

Een kennelijk ongegronde klacht is een klacht die duidelijk ongegrond of ongerechtvaardigd is, en verdient dus niet grondig te worden onderzocht.

Indien blijkt dat een klacht duidelijk ongegrond is, moeten de redenen ervan worden vastgelegd in een verslag dat aan het Directoraat-generaal Scheepvaart wordt meegedeeld.

Art. 63. De aangewezen functionaris verricht een eerste onderzoek om na te gaan of de klacht daadwerkelijk betrekking heeft op de werk- en leefomstandigheden aan boord van het vissersschip.

Art. 64. Wanneer, ten gevolge van de eerste onderzoek, de aangewezen ambtenaar besluit een inspectie aan boord

de pêche, il doit limiter celle-ci à l'objet de la plainte, à moins que la plainte ou son examen fournisse de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire de pêche ne sont pas conformes:

— pour ce qui concerne les navires battant pavillon belge, aux dispositions nationales transposant les prescriptions de l'Accord;

— pour ce qui concerne les navires battant pavillon étranger, aux prescriptions d'un instrument international en vigueur relatif aux conditions de travail et de vie des pêcheurs applicables et/ou, pour ce qui concerne les navires de pêches battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, de l'Accord.

Dans ce cas, le fonctionnaire désigné procède à une inspection visée à l'article 37 pour ce qui concerne les navires de pêche battant pavillon belge et une inspection détaillée visée l'article 39 pour ce qui concerne les navires de pêche battant pavillon étranger.

Chapitre 3- Disposition spécifique pour les navires de pêche battant pavillon belge

Section 1^{re} – Information

Art. 65. Un document rédigé en anglais et dans la langue de travail du navire de pêche décrivant la procédure de plainte doit être affiché au tableau d'affichage. Ce document doit également mentionner les coordonnées du service d'inspection auprès duquel plainte peut être déposée ainsi que les coordonnées de la Direction générale Navigation.

Section 2- Protection en cas de plainte introduite par un pêcheur occupé à bord d'un navire de pêche battant pavillon belge

Art. 66. § 1^{er}. Lorsqu'une plainte est introduite par un pêcheur, aucune mesure préjudiciable ne peut être prise à l'encontre de cette personne, sauf pour des motifs qui sont étrangers à cette plainte.

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

§ 3. Au sens du présent article, il y a lieu d'entendre par plainte, la plainte visée aux articles 60 et 61, ainsi que l'action en justice introduite par la personne concernée.

§ 4 Lorsqu'une mesure préjudiciable est adoptée à l'encontre du pêcheur concerné dans un délai de douze mois suivant

van het vissersschip uit te voeren, moet hij deze beperken tot het voorwerp van de klacht, tenzij de klacht of het onderzoek ervan gegronde redenen oplevert om aan te nemen dat de werk- en leefomstandigheden aan boord van het vissersschip niet overeenstemmen:

— voor wat betreft de vissersschepen die onder Belgische vlag varen, met de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de Overeenkomst;

— voor wat betreft de vissersschepen die een vreemde vlag voeren, met de bepalingen van een geldend internationaal instrument betreffende de arbeids- en levensomstandigheden van vissers en/of, in het geval van vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, van de Overeenkomst.

In dat geval verricht de aangewezen ambtenaar een inspectie zoals bedoeld in artikel 37 voor wat betreft vissersschepen die de Belgische vlag voeren en een gedetailleerde inspectie zoals bedoeld in artikel 39 voor wat betreft de vissersschepen die de buitenlandse vlag voeren.

Hoofdstuk 3- Specifieke bepaling voor de vissersschepen die de Belgische vlag voeren

Sectie 1- Informatie

Art. 65. Een document, opgesteld in het Engels en in de werktal van het vissersschip waarin de klachtenprocedure wordt beschreven dient aangeplakt te worden op het aanplakbord van het vissersschip of elektronisch ter beschikking te worden gesteld aan elke visser.

Dit document moet ook de gegevens van de inspectiedienst waarbij klacht mag ingediend worden en van het Directoraat-generaal Scheepvaart vermelden.

Sectie 2- Bescherming in geval van klacht ingediend door een visser werkzaam aan boord van een vissersschip dat de Belgische vlag voert

Art. 66. § 1. Wanneer door een visser een klacht wordt ingediend, 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 eenzijdige wijziging van de arbeidsvoorwaarden of elke andere kwaadwillige handeling, ongeacht de dader ervan, ten aanzien van de visser die klacht heeft ingediend.

§ 3. In de zin van dit artikel dient onder klacht verstaan te worden de klacht zoals bedoeld in artikelen 60 en 61, alsook een rechtsvordering ingediend door de betrokken persoon.

§ 4 Wanneer ten aanzien van de betrokken visser een nadelige maatregel werd genomen binnen een termijn van

l'introduction de la plainte, le pêcheur en informe le fonctionnaire désigné auprès duquel la plainte a été déposée.

Titre 7. Dispositions pénales

Chapitre 1^{er}. À bord des navires de pêche battant pavillon belge

Art. 67. Sans préjudice de l'application éventuelle d'autres sanctions légales, pour tout navire de pêche battant pavillon belge, est puni d'une amende pénale de 100 à 1 000 euros, majorée des décimes additionnels l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le patron ou son représentant qui:

ne conserve pas à bord du navire de pêche le certification de travail dans la pêche ou ne tient pas à jour le certificat de travail dans la pêche;

ne communique pas une copie du certificat de travail dans la pêche aux pêcheurs, fonctionnaires désignés, organismes agréés, ou représentants des pêcheurs et des armateurs qui en font la demande;

n'a pas affiché une copie du certificat de travail dans la pêche bien en vue dans un endroit accessible aux pêcheurs;

n'a pas affiché une copie du rapport d'inspection sur le tableau d'affichage conformément à l'obligation visée à l'article 49;

ne tient pas à bord du navire de pêche le document visé à l'article 50 ou ne le tient pas dans les formes prescrites ou ne le tient pas de manière à ce qu'il soit immédiatement consultable lors des inspections.

ne respecte pas la procédure permettant aux pêcheurs de porter plainte sur toute question constituant selon eux une infraction aux dispositions nationales transposant les prescriptions de l'Accord;

7° ne remet pas à tous les pêcheurs à bord du navire de pêche le document visé à l'article 65 ou remet un document incomplet ou rédigé dans une autre langue que celles imposées par l'article 65.

Chapitre 2. À bord des navires de pêche battant pavillon étranger

Art 68. Pour tout navire de pêche battant le pavillon d'un État étranger, conformément au droit international, est puni d'une amende pénale de 600 à 6 000 euros, majorée des décimes additionnels, l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le patron ou son représentant qui:

1° fait obstacle, de quelque façon que ce soit, au droit des pêcheurs se trouvant à bord d'un navire de pêche battant pavillon étranger de porter plainte ou de faire état auprès du fonctionnaire désigné d'un manquement aux prescriptions

twalf maanden volgend op het indienen van de klacht, stelt de visser de aangewezen ambtenaar bij wie de klacht werd ingediend, daarvan in kennis.

Titel 7. Strafrechtelijke bepalingen

Hoofdstuk 1. Aan boord van vissersschepen die onder Belgische vlag varen

Art. 67. Onverminderd de mogelijke toepassing van andere wettelijke sancties, voor elk vissersschip dat onder de Belgische vlag vaart, wordt gestraft met een strafrechtelijke geldboete van 100 tot 1 000 euro, vermeerderd met de opdecimen, de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de schipper of zijn vertegenwoordiger die:

1° aan boord van het vissersschip, het visserij-arbeidscertificaat niet bewaart of bijhoudt;

2° geen kopie van het visserij-arbeidscertificaat meedeelt aan de vissers, de aangewezen ambtenaren, de erkende organisaties of vertegenwoordigers van de vissers en de reders, die hierom verzoeken;

3° geen kopie van het visserij-arbeidscertificaat goed zichtbaar heeft aangeplakt op een plaats die toegankelijk is voor de vissers;

4° geen kopie van het inspectieverslag op het aanplakbord heeft aangeplakt overeenkomstig de verplichting bedoeld in artikel 49;

5° het document bedoeld in artikel 50 niet aan boord van het schip bijhoudt of het niet in de voorgeschreven vorm bijhoudt of niet op zodanige wijze dat het tijdens de inspecties onmiddellijk raadpleegbaar is.

6° de procedure niet naleeft, die aan de vissers de mogelijkheid biedt om klacht in te dienen aangaande elk probleem dat volgens hen een inbreuk vormt op de nationale bepalingen tot omzetting van de bepalingen van de Overeenkomst;

7° aan de vissers aan boord van het schip niet het document overhandigt bedoeld in artikel 65 of een onvolledig document overhandigt of een document opgesteld in een andere taal dan deze opgelegd door artikel 65.

Hoofdstuk 2. Aan boord van vissersschepen die onder vreemde vlag varen

Art. 68. Voor elk vissersschip dat de vreemde vlag voert, overeenkomstig het internationaal recht, wordt gestraft met een strafrechtelijke geldboete van 600 tot 6 000 euro, vermeerderd met de opdecimen, de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de schipper of zijn vertegenwoordiger die:

1° op om het even welke wijze het recht verhindert van de vissers, die zich aan boord van een vissersschip bevinden dat onder vreemde vlag vaart, om klacht in te dienen of bij de aangewezen ambtenaar een overtreding van de bepalingen

d'un instrument international en vigueur relatifs aux conditions de travail et de vie des pêcheurs et ou, pour ce qui concerne les navires de pêche battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, aux prescriptions de l'Accord.

2° commet une infraction aux prescriptions des instruments internationaux en vigueur relatif aux conditions de travail et de vie des pêcheurs et/ou, pour ce qui concerne les navires de pêche battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, aux prescriptions de l'Accord.

Chapitre 3. À bord des navires de pêche quel que soit l'État de leur pavillon

Art. 69. Est puni d'une amende pénale de 600 à 6 000 euros, majorée des décimes additionnels, l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le patron ou son représentant qui fait naviguer un navire de pêche, quel que soit l'État du pavillon, au mépris de l'interdiction de quitter le port décidée par le fonctionnaire désigné.

Art. 70. Sans préjudice des articles 269 à 274 du Code pénal et des articles 22 et 28 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, est puni d'une amende pénale de 600 à 6 000 euros, majorée des décimes additionnels, toute personne qui met obstacle à la surveillance organisée en vertu de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Chapitre 4. Règles applicables aux sanctions pénales

Art. 71. Les peines prévues à la présente loi, à l'égard du patron, peuvent être réduites à un quart de celles auxquelles l'armateur peut être condamné, s'il est prouvé que le patron a reçu l'ordre écrit ou verbal de cet armateur d'agir en infraction à la présente loi ou ses arrêtés d'exécution.

Art. 72. En cas de récidive dans l'année qui suit une condamnation pour une infraction aux dispositions de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution, la peine peut être portée au double du maximum.

Le chapitre V du Livre 1^{er}, du Code pénal n'est pas applicable aux infractions reprises au présent Titre.

Art. 73. Les chapitres VI et VII du Livre 1^{er} du Code pénal sont applicables aux infractions reprises au présent Titre.

Art. 74. S'il existe des circonstances atténuantes, l'amende peut être réduite en dessous du montant minimum porté par la loi, sans qu'elle puisse toutefois être inférieure à 40 pour cent du montant minimum prescrit.

Titre 8. Rétributions et frais de voyage

Art. 75. Le Roi détermine les rétributions qui peuvent être perçues du chef de la procédure de certification et de l'inspection d'un navire de pêche, ainsi que de toute intervention

van een internationaal instrument betreffende de werk- en leefomstandigheden van de vissers te melden en /of, voor wat betreft de vissersschepen die onder de vlag van een lidstaat van de Europese unie varen, van de bepalingen van de Overeenkomst.

2° die een overtreding begaat aan de bepalingen van een geldend internationaal instrument betreffende de werk- en leefomstandigheden van de vissers en /of, voor wat betreft de vissersschepen die onder de vlag van een lidstaat van de Europese unie varen, van de bepalingen van de Overeenkomst.

Hoofdstuk 3. Aan boord van vissersschepen ongeacht de Staat van hun vlag

Art. 69. Wordt gestraft met een strafrechtelijke geldboete van 600 tot 6 000 euro, vermeerderd met de opdecimen, de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de schipper of zijn vertegenwoordiger die een vissersschip, ongeacht de Staat van de vlag, laat varen niettegenstaande het verbod om de haven te verlaten zoals beslist door de aangewezen ambtenaar.

Art. 70. Zonder afbreuk te doen aan de artikelen 269 tot 274 van het Strafwetboek en van de artikelen 22 en 28 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de schepen, wordt gestraft met een strafrechtelijke geldboete van 600 tot 6 000 euro, vermeerderd met de opdecimen, elke persoon die het toezicht, georganiseerd krachtens deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, verhindert.

Hoofdstuk 4. Regels van toepassing op de strafsancities

Art. 71. De straffen bepaald bij deze wet ten aanzien van de schipper kunnen worden verminderd tot een vierde van deze waartoe de reder kan worden veroordeeld, indien bewezen is dat de schipper het schriftelijk of mondeling bevel van die reder heeft ontvangen om in strijd met deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan te handelen.

Art. 72. Bij herhaling binnen het jaar volgend op een veroordeling voor een inbreuk op de bepalingen van deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan, kan de straf op het dubbele van het maximum worden gebracht.

Hoofdstuk V van Boek 1 van het Strafwetboek is niet van toepassing op de inbreuken opgenomen in deze Titel.

Art. 73. Hoofdstukken VI en VII van Boek 1 van het Strafwetboek zijn van toepassing op de inbreuken opgenomen in deze Titel.

Art. 74. Indien er verzachtende omstandigheden zijn, kan de geldboete worden verminderd tot beneden het minimumbedrag vermeld door de wet, zonder dat zij evenwel lager mag zijn dan 40 procent van het voorgeschreven minimumbedrag.

Titel 8. Vergoedingen en reiskosten

Art. 75. De Koning bepaalt de vergoedingen die kunnen worden geïnd uit hoofde van de certificatieprocedure en de inspectie aan een vissersschip, alsmede van elke tussenkomst,

faite par le fonctionnaire désigné dans le cadre des fonctions qui lui sont imposées par la loi ou les arrêtés d'exécution de cette loi. Celles-ci sont à charge de l'armateur.

Art. 76 Quand une inspection hors de Belgique se révèle nécessaire, les frais de voyage et de séjour des fonctionnaires désignés qui y procèdent sont à charge de l'armateur.

Titre 9. Dispositions modificatives

Chapitre 1^{er} - Modifications de la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur

Art. 77. Dans la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur, il est inséré un article 1/1 rédigé comme suit:

"Art. 1/1. La présente loi transpose partiellement la directive 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016 portant mise en œuvre de l'accord relatif à la mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche).

Art. 78. Dans l'article 2 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

a) au 1^o, les mots " , pour lequel une licence de pêche a été délivrée par le service compétent pour la pêche maritime" sont abrogés;

b) le 2^o est remplacé par ce qui suit:

"2^o "l'armateur": le propriétaire du navire de pêche ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur 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 à la pêche aux termes de la présente loi et de l'Accord, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités;"

c) au 3^o, les mots "en exécution d'un contrat d'engagement conclu avec l'armateur." sont abrogés;

d) le même article est complété par un 3^o/1, rédigé comme suit:

"3^o/1 "le patron": commandant à bord du navire de pêche;"

uitgevoerd door de aangewezen ambtenaar in het kader van de functies die hem door deze wet of uitvoeringsbesluiten ervan zijn opgelegd. Deze komen ten laste van de reder.

Art. 76. Indien een inspectie buiten België noodzakelijk blijkt te zijn, komen de reis- en verblijfkosten van de aangewezen ambtenaren die deze uitvoeren, ten laste van de reder.

Titel 9. Wijzigende bepalingen

Hoofdstuk 1. – Wijzigingen van de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser

Art. 77. In de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser wordt een artikel 1/1 ingevoegd, luidende:

"Art. 1/1. Deze wet zet de richtlijn (EU) 2017/159 van de Raad van 19 december 2016 tot uitvoering van de op 21 mei 2012 door het Algemeen Comité van de landbouwcoöperaties van de Europese Unie (COGECA), de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) en de Vereniging van de nationale organisaties van visserijondernemingen in de Europese Unie (Europêche) gesloten Overeenkomst betreffende de uitvoering van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector van de Internationale Arbeidsorganisatie uit 2007 gedeeltelijk om."

Art. 78. In artikel 2 van dezelfde wet, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) In de bepaling onder 1^o worden de woorden " , waarvoor door de bevoegde dienst voor de zeevisserij een visvergunning werd afgeleverd" opgeheven;

b) De bepaling onder 2^o wordt vervangen als volgt:

"2^o "de reder": eigenaar van het schip of elke andere instelling of persoon, zoals de scheepsuitbater, de agent of de rompbeverachter, 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 en de Overeenkomst, 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;"

c) In de bepaling onder 3^o worden de woorden "in uitvoering van een arbeidsovereenkomst met de reder gesloten." opgeheven;

d) hetzelfde artikel wordt aangevuld met de bepaling onder 3^o/1, luidende:

"3^o/1 "de schipper": gezagvoerder aan boord van de vissersschip;"

Art. 79. Dans l'article 9, § 2, de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

a) le 3° est remplacé par ce qui suit: "les nom, prénoms, numéro de registre national ou date de naissance ou âge et lieu de naissance du marin pêcheur ainsi que le domicile et le numéro d'agrément du marin pêcheur;"

b) le même paragraphe est complété par les 8° et 9° rédigés comme suit:

8° la nourriture et l'eau potable à allouer au marin pêcheur et, si ces vivres ne sont pas alloués sans frais pour le pêcheur, le montant ou le mode de calcul des frais que l'armateur recouvre sous la forme de coûts d'exploitation ou la référence à la convention collective de travail régissant un système de rémunération à la part qui prévoit la possibilité de l'armateur de recouvrer les frais sous forme de coûts d'exploitation.

"9° les périodes minimales de repos."

Art. 80. L'article 9 de la même loi est complété par le paragraphe 4 rédigé comme suit:

"§ 4. Le marin pêcheur doit avoir la possibilité d'examiner le contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et demander conseil à ce sujet avant de la signer, et disposer de toutes autres facilités qui sont nécessaires pour garantir qu'il contracte librement, en ayant une compréhension suffisante de ses droits et de ses obligations."

Art. 81. L'article 11 de la même loi est complété par un alinéa rédigé comme suit:

"L'armateur veille à ce que chaque marin pêcheur soit en possession d'un contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime établi conformément aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution."

Art. 82. Dans la même loi, il est inséré un article 24/1 rédigé comme suit:

"Art. 24/1. Dans les conditions fixées par le Roi, l'armateur est tenu de fournir une nourriture d'une valeur nutritionnelle, d'une qualité et d'une quantité suffisantes et de l'eau potable d'une qualité et d'une quantité suffisante."

La nourriture et l'eau potable doivent être fournies par l'armateur sans frais pour le pêcheur. Toutefois, les frais peuvent être recouverts sous forme de coûts d'exploitation pour autant que soit une convention collective de travail régissant un système de rémunération à la part le prévoit le contrat d'engagement pour la pêche maritime le prévoit."

Art. 83. Dans la même loi, il est inséré un article 24/2 rédigé comme suit:

"Art. 24/2. Dans le cadre de leurs obligations en matière d'analyse des risques, l'armateur et le patron prennent les

Art. 79. In artikel 9, § 2 van dezelfde wet, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) de bepaling onder 3° wordt vervangen als volgt, "de naam, voornamen, rijksregisternummer of geboortedatum of leeftijd en geboorteplaats van de zeevisser alsmede de woonplaats en het erkenningsnummer van de zeevisser;"

b) dezelfde paragraaf wordt aangevuld met de bepalingen onder 8° en 9°, luidende:

8. het voedsel en drinkwater die aan de zeevisser moeten worden verstrekt en, indien deze voorzieningen niet zonder kosten worden verstrekt, het bedrag van deze kosten of de formule ter berekening ervan dat de reder in de vorm van exploitatiekosten terugvordert of de verwijzing naar de collectieve arbeidsovereenkomst die een systeem van deelloonstelsel regelt en die het mogelijk voor de reder voorziet de kosten in de vorm van exploitatiekosten terug te vorderen.

"9° de minimale duur van de rusttijden."

Art. 80. Artikel 9 van dezelfde wet wordt aangevuld met een paragraaf 4, luidende:

"§ 4. De zeevisser moet de gelegenheid hebben de overeenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij 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. 81. Artikel 11 wordt aangevuld met een lid luidende:

"De reder zorgt ervoor dat elke zeevisser in bezit is van een overeenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij opgesteld in overeenstemming met de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten."

Art. 82. Dezelfde wet wordt aangevuld met een artikel 24/1, luidende:

"Art. 24/1. Onder de voorwaarden vastgesteld door de Koning, dient de reder voedsel met een voldoende voedingswaarde, van toereikende kwaliteit en kwantiteit en drinkwater van toereikende kwaliteit en kwantiteit ter beschikking van de vissers te stellen, zonder kosten voor de vissers."

Voedsel en drinkwater moeten door de reder worden verstrekt zonder kosten voor de visser. De kosten kunnen echter worden teruggevorderd in de vorm van exploitatiekosten, op voorwaarde dat een collectieve arbeidsovereenkomst inzake een op winst gebaseerd betalingssysteem of het arbeidscontract voor de zeevisserij daarin voorziet."

Art. 83. Dezelfde wet wordt aangevuld met een artikel 24/2, luidende:

"Art. 24/2. In het kader van hun verplichtingen inzake risicoanalyse nemen de reder en de schipper de nodige

mesures nécessaires visant à exécuter à bord des navires de pêche les recommandations de prévention élaborées par l'organisme compétent pour la promotion d'une politique préventive pour la sécurité et la santé ou des mesures de prévention équivalentes.”.

Art. 84. Dans la même loi, il est inséré un article 24/3 rédigé comme suit:

“Art. 24/3. L'armateur ne doit pas entraver la liberté du patron de prendre toute décision qui, de l'avis professionnel de ce dernier, est nécessaire pour la sécurité du navire de pêche, de sa navigation ou de son exploitation, ou pour la sécurité des pêcheurs qui sont à bord.”

Art. 85. Dans la même loi, il est inséré un article 26/1 rédigé comme suit:

“Art. 26/1. L'armateur et le patron prennent les mesures nécessaires pour assurer aux marins pêcheurs des périodes de repos conformément aux dispositions du chapitre IV/1.”

Art. 86. Dans la même loi, il est inséré un chapitre IV/1, comportant les articles 27/1 à 27/6, rédigé comme suit:

“Chapitre IV/1. – Du temps de repos

Art. 27/1. Le marin pêcheur a droit à des périodes de repos régulières d'une durée suffisante pour préserver sa sécurité et sa santé.

Art. 27/2. Le nombre minimal d'heures de repos ne peut être inférieur à:

- 10 heures par période de 24 heures et
- 77 heures par période de 7 jours.

Art. 27/3. Les temps de repos ne peuvent être scindés en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures, et l'intervalle entre les deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser quatorze heures.

Art. 27/4.- Le Roi peut, après consultation de la commission paritaire pour la pêche maritime, déterminer les cas et les conditions de dérogation aux dispositions relatives à la durée minimale de repos et à la scission des périodes de repos en veillant à ce que la santé et la sécurité des pêcheurs ne soient pas mises en danger et pour des raisons objectives ou techniques ou pour des raisons ayant trait à l'organisation du travail.

Dans ces cas, des périodes de repos compensatoires doivent être accordées aux pêcheurs dès que possible.

Art. 27/5.- Aucune des dispositions du présent chapitre ne porte atteinte au droit du patron d'un navire d'exiger d'un marin pêcheur qu'il exécute les heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou des captures ou pour porter secours à d'autres embarcations ou à des personnes en détresse en mer. Le

maatregelen om aan boord van de vissersschepen de preventieaanbevelingen die zijn opgesteld door de bevoegde instantie ter bevordering van een preventief veiligheids- en gezondheidsbeleid of gelijkwaardige preventiemaatregelen uit te voeren.”.

Art. 84. Dezelfde wet wordt aangevuld met een artikel 24/3, luidende:

“Art. 24/3. De reder mag de schipper niet verhinderen beslissingen te nemen die naar het professionele oordeel van de schipper noodzakelijk zijn voor de veiligheid van de vissers aan boord of voor het vissersschip en de veilige navigatie en exploitatie ervan.”

Art. 85. Dezelfde wet wordt aangevuld met een artikel 26/1, luidende:

“Art. 26/1. De reder en de schipper nemen de nodige maatregelen om de rusttijden in overeenstemming met de bepalingen van hoofdstuk IV/1 aan de zeevissers te waarborgen.”

Art. 86. In dezelfde wet wordt een hoofdstuk IV/1 ingevoegd, die de artikelen 27/1 tot 27/6 bevat, luidende:

“Hoofdstuk IV/1. - Rusttijden

Art. 27/1. De zeevisser heeft recht op regelmatige rusttijden van een voldoende duur om zijn veiligheid en gezondheid te beschermen.

Art. 27/2. Het minimumaantal rusturen mag niet minder bedragen dan:

- 10 uur per periode van 24 uur, en
- 77 uur per periode van zeven dagen.

Art. 27/3 De rusttijd mag in niet meer dan twee perioden worden opgedeeld, waarvan er één minstens zes uur moet bedragen, en de tijd tussen twee opeenvolgende rustperioden mag niet meer dan 14 uur bedragen.

Art. 27/4. Overeenkomstig de algemene beginselen van de bescherming van de gezondheid en de veiligheid van werknemers en om objectieve, technische of arbeidsorganisatorische redenen mag de Koning, na overleg met de paritaire commissie voor zeevisserij, de gevallen en voorwaarden van uitzonderingen met betrekking tot het minimumaantal rusturen en de opdeling van de rusttijden, bepalen.

In deze gevallen, worden aan de zeevissers zo snel mogelijk compenserende rusttijden toegestaan.

Art. 27/5. Geen enkel bepaling van dit hoofdstuk doet afbreuk aan het recht van de schipper van een vaartuig een visser te verplichten de nodige uren te werken om de onmiddellijke veiligheid van het vaartuig, de personen aan boord of de vangst te waarborgen of om op zee bijstand aan andere boten, schepen of personen in nood te verlenen. De

cas échéant, le patron peut suspendre les horaires de repos normaux et exiger d'un pêcheur qu'il accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Dès que possible après le retour à une situation normale, le patron fait en sorte que tout pêcheur ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate."

Art. 27/6. Aux fins de permettre la vérification du respect des périodes minimales de temps de repos, un système de suivi du temps de travail et de repos est mis en place à bord de chaque navire de pêche. Ce système doit satisfaire aux conditions suivantes:

a) le système de suivi du temps comprend pour chaque marin pêcheur concerné, par voyage en mer, les données suivantes:

1° les nom, prénom et date de naissance du marin pêcheur;

2° par jour, le début et la fin de ses prestations et de ses intervalles de repos; ces données doivent respectivement être consignées au moment où les prestations commencent, où elles finissent ainsi qu'au début et à la fin de ses intervalles de repos;

3° la période à laquelle les données consignées se rapportent;

b) Aux fins de contrôle du respect des périodes minimales de repos ainsi que la qualité des données y reprises, le système de suivi du temps doit pouvoir être consulté par le marin pêcheur, les fonctionnaires chargés de la surveillance de l'exécution de la présente loi et les représentants des pêcheurs et des armateurs.

Chaque marin-pêcheur ne peut avoir accès qu'à ces propres données;

c) les données consignées sont conservées par l'armateur pendant toute la période qui débute à la date de l'inscription de la dernière mention obligatoire et qui se termine trois ans après la fin du mois qui suit le trimestre au cours duquel cette inscription a été faite."

d) les données sont consignées au moyen d'un marqueur indélébile si un format papier est utilisé;

Dans l'hypothèse d'un système de suivi du temps sous forme électronique, le système doit enregistrer toute les modifications apportées aux données consignées.

Art. 87. L'article 42 de la même loi est complété par un alinéa, rédigé comme suit:

"Le marin pêcheur a le droit de bénéficier d'un traitement médical à terre et être débarqué à cet effet en temps voulu en cas de lésion ou de maladie graves."

schipper kan dus de geplande rusttijden tijdelijk opschorten en een visser verplichten de nodige uren te werken totdat de situatie opnieuw normaal is. Zo snel mogelijk nadat de situatie opnieuw normaal is, zorgt de schipper ervoor dat alle vissers die tijdens een geplande rustperiode gewerkt hebben, voldoende rust krijgen."

Art. 27/6. Teneinde de controle op de naleving van de minimumrusttijden te veroorloven, wordt een systeem van werk- en rusttijdsopvolging ingevoerd aan boord van elke vissersschip. Dit systeem moet voldoen aan volgende voorwaarden:

a) het systeem van tijdsopvolging bevat, voor elke betrokken zeevisser, per zeereis, de volgende gegevens:

1° de naam, voornaam en geboortedatum van de zeevisser;

2° per dag het begin en einde van zijn prestaties en zijn rustpauzes; deze gegevens moeten respectievelijk worden opgetekend op het ogenblik dat de prestaties beginnen, dat ze eindigen en bij het begin en einde van elke rustpauze;

3° de periode waarop de opgetekende gegevens betrekking hebben;

Teneinde de controle op de naleving van de minimumrusttijden en de kwaliteitscontrole van de daarin opgenomen gegevens te veroorloven moet het systeem van tijdsopvolging kunnen geraadpleegd worden door de zeevisser, alsook door de ambtenaren die met het toezicht op de uitvoering van deze wet belast zijn en de vertegenwoordigers van de zeevissers en van de reders.

Elke zeevisser mag enkel toegang hebben tot zijn eigen gegevens;

c) de opgetekende gegevens worden door de reder bewaard gedurende de gehele periode die begint op de datum van de inschrijving van de laatste verplichte vermelding en eindigt drie jaar na het einde van de maand die volgt op het kwartaal waarin deze inschrijving wordt uitgevoerd."

d) de gegevens worden opgetekend met een onuitwisbare markering wanneer een papieren formaat wordt gebruikt;

In het geval van een elektronisch systeem van tijdsopvolging moet het systeem alle wijzigingen registreren die in de opgetekende gegevens zijn aangebracht.

Art. 87. Artikel 42 van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid, luidende:

"De zeevisser heeft recht om aan wal medisch behandeld te worden en tijdig voor behandeling aan wal te worden gebracht als hij het slachtoffer wordt van een ernstig letsel of een ernstige ziekte."

Art. 88. À l'article 47 de la même loi, le mot "grave" est remplacé par le mot "intentionnelle".

Art. 89. L'article 48 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

"Art. 48. § 1^{er}. Le marin pêcheur, débarqué à l'étranger, a le droit d'être rapatrié à son domicile aux frais de l'armateur du navire de pêche dans les cas visés à l'article 52.

Le droit au rapatriement s'étend aux frais de transport, d'hébergement et de nourriture du pêcheur.

L'armateur peut récupérer ces frais auprès du marin pêcheur si celui-ci a dû être débarqué pour des raisons disciplinaires.

§ 2. La durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles le pêcheur a droit au rapatriement est inférieure à douze mois.

Le rapatriement doit avoir lieu au moyen d'un transport approprié et être le plus rapide possible.

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

§ 4. Si l'armateur reste en défaut d'assurer le rapatriement des marins pêcheurs, l'État belge prend en charge les frais de rapatriement.

En tenant compte des instruments internationaux applicables, l'État belge peut, s'il a payé les frais de rapatriement conformément à l'alinéa premier, récupérer 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.

Les frais de rapatriement ne peuvent en aucun cas être à la charge du marin pêcheur sauf si le rapatriement a eu lieu pour des raisons disciplinaires.

L'État belge facilite le rapatriement des marins pêcheurs qui servent sur des navires de pêche battant pavillon autre que le pavillon belge faisant escale dans les ports belges ou traversant les eaux belges territoriales ou intérieures ainsi que leur remplacement à bord.

Le droit d'être rapatrié ne peut pas être refusé à un marin pêcheur 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. 90. L'article 69 de la même loi est abrogé.

Art. 88. In artikel 47 van dezelfde wet, wordt het woord "zware" vervangen door het woord "opzettelijke".

Art. 89. Artikel 48 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

"Art. 48. § 1. De in het buitenland ontschepte zeevisser heeft recht op repatriëring naar zijn woonplaats op kosten van de reder van het vissersschip in de in artikel 52 bedoelde gevallen.

Het recht op repatriëring strekt zich uit tot de reis-, verblijf- en voedselkosten van de zeevissers.

De reder kan deze kosten terugvorderen bij de zeevisser indien deze ontscheept moest worden om discipline redenen.

§ 2. De maximumduur van tijdvakken van dienst aan boord waarna de zeevisser recht heeft op repatriëring is minder dan 12 maanden.

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

§ 3. Het is aan de reders verboden vooruitbetaling te eisen van de zeevisser bij aanvang van zijn tewerkstelling voor de kosten van repatriëring, en eveneens om de kosten van repatriëring te verhalen op het loon of andere aanspraken van de zeevisser, tenzij de repatriëring om tuchtredden diende te gebeuren.

§ 4. Als de repatriëring van de zeevissers niet wordt voorzien door de reder, draagt de Belgische staat de kosten van repatriëring.

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.

De kosten van repatriëring komen in geen geval ten laste van een zeevisser, behalve wanneer de repatriëring is gebeurt om tuchtredden.

De Belgische staat faciliteert de repatriëring van zeevissers die werken aan boord van vissersschepen die onder een andere vlag dan de Belgische vlag varen die een Belgische haven aandoen of door de Belgische territoriale wateren of binnenwateren varen, alsook hun vervanging aan boord.

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

Art. 90. Artikel 69 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Chapitre 2. – Modification du Code pénal social

Art. 91. Dans le livre 2, chapitre 1^{er}, section 3, du Code pénal social, il est inséré un article 126/1, libellé comme suit:

“Art. 126/1. Les marins pêcheurs

Est puni d’une sanction de niveau 3, l’armateur, son préposé ou son mandataire, le patron, qui, en contravention à la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d’engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur, n’a pas pris les mesures nécessaires visant à mettre en œuvre les recommandations de prévention élaborées par l’organisme compétent pour la promotion d’une politique préventive pour la sécurité et la santé ou des mesures de prévention équivalentes à bord des navires de pêche.

L’infraction est punie d’une sanction de niveau 4 lorsqu’elle a eu comme conséquence des ennuis de santé ou un accident du travail pour un marin-pêcheur.

Le juge peut en outre prononcer les peines prévues aux articles 106 et 107.”.

Art. 92. Dans le livre 2, chapitre 1^{er}, section 4, du même Code, il est inséré un article 136/1 rédigé comme suit:

“Article 136/1. Le mineur marin pêcheur

Est puni d’une sanction de niveau 4, l’armateur, son préposé ou son mandataire, le patron qui, en contravention à la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d’engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur:

1° a embarqué à bord d’un navire de pêche un mineur âgé de quinze ans ou plus et qui n’est plus soumis à l’obligation scolaire à temps plein sans avoir obtenu l’autorisation du fonctionnaire chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet;

2° a embarqué à bord d’un navire de pêche un mineur âgé de quinze ans ou plus et qui n’est plus soumis à l’obligation scolaire à temps plein durant une période au cours de laquelle la présence du mineur précité à l’école est obligatoire;

3° n’a pas conclu de contrat d’engagement pour la pêche maritime avec le mineur âgé de quinze ans ou plus, qui n’est plus soumis à l’obligation scolaire à temps plein, et qui est autorisé à embarquer à bord d’un navire de pêche par le fonctionnaire chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet;

4° a conclu avec le mineur âgé de quinze ans ou plus, qui n’est plus soumis à l’obligation scolaire à temps plein, et qui est autorisé à embarquer à bord d’un navire de pêche par le fonctionnaire chargé du contrôle de la navigation désigné à

Hoofdstuk 2. – Wijziging van het Sociaal strafwetboek

Art. 91. In boek 2, hoofdstuk 1, afdeling 3, van het Sociaal Strafwetboek wordt een artikel 126/1 toegevoegd luidende:

“Art. 126/1. De zeevisser

Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber, de schipper die, in strijd met de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser, niet de nodige maatregelen heeft genomen om de preventieve aanbevelingen van de bevoegde instantie ter bevordering van een preventief beleid inzake veiligheid en gezondheid of gelijkwaardige preventiemaatregelen aan boord van vissersvaartuigen ten uitvoer te leggen.

De inbreuk wordt bestraft met een sanctie van niveau 4 wanneer ze gezondheidsschade of een arbeidsongeval tot gevolg heeft gehad voor een zeevisser.

De rechter kan bovendien de straffen bepaald in de artikelen 106 en 107 uitspreken.”.

Art. 92. In boek 2, hoofdstuk 1, afdeling 4, van hetzelfde Wetboek wordt artikel 136/1 ingevoegd, luidende:

“Artikel 136/1. De minderjarige zeevisser

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber, de schipper die, in strijd met de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser:

1° een minderjarige van 15 jaar of ouder die niet meer onderworpen is aan de voltijdse leerplicht aan boord van een vissersschip heeft ingescheept zonder de toestemming van de daartoe aangewezen ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole;

2° een minderjarige van 15 jaar of ouder die niet meer onderworpen is aan de voltijdse leerplicht aan boord van een vissersschip heeft ingescheept gedurende een periode waarin de aanwezigheid van voornoemde minderjarige op school verplicht is;

3° geen arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij heeft gesloten met de minderjarige die 15 jaar of ouder die niet meer onderworpen is aan de voltijdse leerplicht en die de toestemming tot het inschepen aan boord van een vissersschip van de daartoe aangewezen ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole heeft gekregen;

4° een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij voor een langere periode dan de duur van één zeereis heeft gesloten met een minderjarige die 15 jaar of ouder is, die niet meer onderworpen is aan de voltijdse leerplicht

cet effet, un contrat d'engagement pour la pêche maritime pour une durée qui dépasse la durée d'un voyage en mer;

5° a conclu avec le mineur âgé de quinze ans ou plus, qui n'est plus soumis à l'obligation scolaire à temps plein, et qui est autorisé à embarquer à bord d'un navire de pêche par le fonctionnaire chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet, un contrat d'engagement pour la pêche maritime ou des contrats d'engagement successifs dont la durée totale dépasse la durée des vacances scolaires.

En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1^{er}, l'amende est multipliée par le nombre de mineurs concernés.”.

Art. 93. Dans le livre 2, chapitre 2, du même Code, il est inséré une section 9 intitulée:

“Les temps de travail et de repos des marins pêcheurs”

Art. 94. Dans la section 9, insérée par l'article 93, il est inséré un article 160/2 rédigé comme suit:

“Article 160/2. Les temps de travail et de repos des marins pêcheurs

Est puni d'une sanction de niveau 2, l'armateur, son préposé ou son mandataire, le patron qui, en contravention à la loi du mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur:

1° n'a pas octroyé les périodes de repos fixées au chapitre IV/1 de la loi précitée du 3 mai 2003;

2° n'a pas établi ou complété aux moments prescrits le document de suivi des temps de travail et de repos.

En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1^{er}, l'amende est multipliée par le nombre de marins pêcheurs concernés”.

Art. 95. Dans le livre 2, chapitre 3, section 2, du même Code, il est inséré un article 171/5 rédigé comme suit:

“Article 171/5. Les frais de rapatriement du marin pêcheur

Est puni d'une sanction de niveau 2, l'armateur, son préposé ou son mandataire qui, en contravention à la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur:

1° a exigé du marin pêcheur, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement ou a recouvré auprès du marin pêcheur les frais de rapatriement sur son salaire ou ses autres droits, hors le cas du rapatriement pour des raisons disciplinaires ou dans le cas visé à l'article 47 de la loi précitée du 3 mai 2003;

en die de toestemming tot het inschepen aan boord van een vissersschip van de daartoe aangewezen ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole heeft gekregen;

5° een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij of opeenvolgende arbeidsovereenkomsten heeft gesloten waarvan de totale duur de duur van de schoolvakantie overschrijdt heeft gesloten met een minderjarige die 15 jaar of ouder, die niet meer onderworpen is aan de voltijdse leerplicht en die de toestemming tot het inschepen aan boord van een vissersschip van de daartoe aangewezen ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole heeft gekregen.

Voor de in het eerste lid bedoelde inbreuken wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken minderjarigen”.

Art. 93. In Boek 2, Hoofdstuk 2, van hetzelfde Wetboek wordt een afdeling 9 ingevoegd, luidende:

“De arbeidstijd en rusttijden van de zeevissers”

Art. 94. In afdeling 9, ingevoegd bij artikel 93, wordt artikel 160/2 ingevoegd, luidende:

“Artikel 160/2. De arbeidstijd en rusttijden van de zeevissers

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber, de schipper, die, in strijd met de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser:

1° de rusttijden bepaald in hoofdstuk IV/1 van voormelde wet van 3 mei 2003 niet heeft toegekend;

2° het document voor het toezicht op de arbeidstijd en de rusttijd niet op de voorgeschreven tijdstippen heeft ingevuld of voltooid.

Voor de in het eerste lid bedoelde inbreuken wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken zeevissers.

Art. 95. In boek 2, hoofdstuk 3, afdeling 2, van hetzelfde Wetboek wordt artikel 171/5 ingevoegd, luidende:

“Artikel 171/5. De kosten van repatriëring van de zeevisser

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber die, in strijd met de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser:

1° vooruitbetaling heeft geëist van de zeevisser bij aanvang van zijn tewerkstelling voor de kosten van repatriëring, en eveneens om de kosten van repatriëring te verhalen op de loon of andere aanspraken van de zeevisser, tenzij de repatriëring om tuchttredenen diende te gebeuren of in het geval bedoeld in artikel 47 van voormelde wet van 3 mei 2003;

2° en cas de débarquement du marin pêcheur à l'étranger, ne l'a pas rapatrié vers le domicile du marin pêcheur ou l'a rapatrié aux frais du marin pêcheur, dans les cas visés à l'article 52, 1° à 3°, 5°, 7°, uniquement lorsqu'il est mis fin au contrat d'engagement par le marin-pêcheur, et 8° et à l'article 54 de la loi précitée du 3 mai 2003.

En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1^{er}, l'amende est multipliée par le nombre de marins pêcheurs concernés.”

Art. 96. Dans le livre 2, chapitre 6, du même Code, il est inséré une section 6/1 intitulée:

“Le contrat d'engagement pour la pêche maritime et le registre matricule des marins pêcheurs”

Art. 97. Dans la section 6/1 insérée par l'article 96, il est inséré un article 188/3 rédigé comme suit:

“Article 188/3. Le contrat d'engagement pour la pêche maritime et le registre matricule des marins pêcheurs

§ 1^{er}. Est puni d'une sanction de niveau 2, l'armateur, son préposé ou son mandataire qui, en contravention à la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur:

1° emploie, en qualité de membre d'équipage dans le cadre d'un contrat d'engagement pour la pêche maritime, des marins pêcheurs sans avoir conclu préalablement à l'occupation un contrat d'engagement pour la pêche maritime;

2° n'a pas fait signé le contrat d'engagement pour la pêche maritime par le marin pêcheur personnellement;

3° a conclu avec un ou plusieurs marins pêcheurs un contrat d'engagement pour la pêche maritime qui ne contient pas toutes les mentions minimales visées à l'article 9, § 2, de la loi précitée du 3 mai 2003;

4° n'a pas remis au marin pêcheur un exemplaire du contrat d'engagement pour la pêche maritime;

5° n'a pas conservé un exemplaire du contrat d'engagement à bord du navire de pêche à un endroit où il peut être consulté à tout moment par le marin pêcheur.

En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1^{er}, l'amende est multipliée par le nombre de marins pêcheurs concernés.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 2, l'armateur, son préposé ou son mandataire qui, en contravention à la loi précitée du 3 mai 2003, n'a pas inscrit le marin pêcheur, engagé pour la première fois dans le cadre d'un contrat d'engagement

2° in geval van ontschepping van de zeevisser in het buitenland, hem niet heeft gerepatrieerd naar de woonplaats van de zeevisser of hem heeft gerepatrieerd op kosten van de zeevisser, in de gevallen bedoeld in artikel 52, 1° tot 3°, 5°, 7°, enkel indien er door de zeevisser een einde wordt gesteld aan de arbeidsovereenkomst, en 8° en in artikel 54 van voormelde wet van 3 mei 2003;

Voor de in het eerste lid bedoelde inbreuken wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken zeevisseren.”

Art. 96. In Boek 2, Hoofdstuk 6, van hetzelfde Wetboek wordt een afdeling 6/1 ingevoegd, luidende:

“De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en het algemeen stamboek der zeevisseren”

Art. 97. In afdeling 6/1 ingevoegd bij artikel 96, wordt artikel 188/3 ingevoegd, luidende:

“Artikel 188/3. De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en het algemeen stamboek der zeevisseren

§ 1. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber die, in strijd met de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser:

1° één of meerdere zeevisseren als bemanningslid tewerkstelt zonder voorafgaand de tewerkstelling een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij te hebben gesloten;

2° de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij niet door de zeevisser zelf heeft doen ondertekenen;

3° met één of meerdere zeevisseren een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij heeft gesloten die niet alle minimale vereisten bepaald in artikel 9, § 2 van voormelde wet van 3 mei 2003 bevat;

4° geen exemplaar van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij aan de zeevisser heeft overhandigd;

5° geen exemplaar van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij aan boord van het visserschip heeft bewaard, waar de zeevisser het op elk ogenblik kan inkijken.

Voor de in het eerste lid bedoelde inbreuken wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken zeevisseren.

§ 2. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber die, in strijd met voormelde wet van 3 mei 2003 de zeevisser die voor de eerste maal in het kader van een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst

pour la pêche maritime, dans le registre matricule des marins pêcheurs.

En ce qui concerne l'infraction visée à l'alinéa 1^{er}, l'amende est multipliée par le nombre de marins pêcheurs concernés.”

Chapitre 3.- Modification de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation

Art. 98. L'article 2, 1° de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation est complété par un vingtième tiret rédigé comme suit:

“- la loi du relative au travail dans la pêche.”

Titre 10. Entrée en vigueur

Art. 99. La présente loi entre en vigueur le 15 novembre 2019, à l'exception du Titre 2, de la section 2 du chapitre 1^{er} du Titre 3 et de l'article 67, 1° à 3° qui entreront en vigueur le 15 novembre 2020.

voor de zeevisserij wordt aangeworven, niet heeft ingeschreven in het algemeen stamboek der zeevisser.

Voor de in het eerste lid bedoelde inbreuk, wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken zeevissers.”

Hoofdstuk 3. – Wijziging van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten

Art. 98. Artikel 2, 1° van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten wordt aangevuld met een twintigste streepje, luidende

“- de wet van ... betreffende werk in de visserijsector.”

Titel 10. Inwerkingtreding

Art. 99. Deze wet treedt in werking op 15 november 2019, uitgezonderd Titel 2, sectie 2 van hoofdstuk 1 van Titel 3 en artikel 67, 1° tot en met 3°, die in werking treden op 15 november 2020.

Avant-projet de loi relatif au travail dans la pêche - (v1) - 03/10/2019 15:02

Analyse d'impact intégrée

Fiche signalétique

A. Auteur

Membre du Gouvernement compétent

Nathalie MUYLLE, Ministre de l'Emploi,
Maggie DE BLOCK, Ministre des Affaires sociales,
Koen GEENS, Ministre de la Justice,
Philippe DE BACKER, Ministre de la mer du Nord

Contact cellule stratégique

Nom : Charlotte FLIPTS

E-mail : charlottet.flipts@muylle.fed.be

Téléphone : 02.233.50.36

Administration

SPF Emploi, Travail et Concertation sociale
SPF Mobilité et Transport
SPF Sécurité sociale

Contact administration

Nom : Véronique VERELST

E-mail : Veronique.VERELST@emploi.belgique.be

Téléphone : 02.233.44.67

B. Projet

Titre de la réglementation

Avant-projet de loi relatif au travail dans la pêche

1/8

CMR AIR du 17-12-2019 (2019A74770.006)

1/8

Avant-projet de loi relatif au travail dans la pêche - (v1) - 03/10/2019 15:02

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 projet de loi vise d'une part à adapter la réglementation en vigueur dans le secteur de la pêche maritime pour la mettre en conformité avec les prescriptions de l'Accord des partenaires sociaux européens mis en œuvre par la directive 2017/159 et d'autre part à mettre en place un système de contrôle et de surveillance analogue inspiré de celui mis en place pour le secteur de la marine marchande par la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006.

En vue de garantir le respect des obligations mises à charge des armateurs, le projet de loi introduit ainsi l'obligation pour les navires de pêche tombant sous son champ d'application de détenir un certificat de travail pour la pêche maritime. Ce document dont la validité est limitée dans le temps sera délivré à l'issue d'une inspection au résultat satisfaisant portant sur les 15 domaines suivants:

- 1° l'âge minimum des personnes employées ou engagées ou travaillant à bord du navire de pêche;
- 2° l'examen médical et la certification médicale;
- 3° les effectifs ;
- 4° la durée du repos ;
- 5° La liste d'équipage;
- 6° Le contrat d'engagement pour la pêche maritime
- 7° le rapatriement ;
- 8° le recours à tout service de recrutement et de placement ;
- 9° la rémunération
- 10° le logement ;
- 11° l'alimentation et le service de table ;
- 12° les soins médicaux à bord ;
- 13° La sécurité et la santé au travail et la prévention des accidents du travail;
- 14° La sécurité sociale
- 15° La protection en cas de maladie, lésion ou décès en lien avec le travail.

Une attention particulière est accordée aux inspections ainsi qu'à la mise en place d'une procédure permettant aux pêcheurs de déposer plainte au sujet de toute question paraissant à leurs yeux constituer une violation de leurs conditions de travail et de vie à bord du navire de pêche.

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

Analyses d'impact déjà réalisées :

☐ Oui ☒ Non

C. Consultations sur le projet de réglementation

Consultation obligatoire, facultative ou informelle

Commission paritaire pour la pêche maritime, Autorité pour la protection des données

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

Statistiques, documents, institutions et personnes de référence

institutions et personnes de référence

2/8

CMR AIR du 17-12-2019 (2019A74770.006)

2/8

Avant-projet de loi relatif au travail dans la pêche - (v1) - 03/10/2019 15:02

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

1. Lutte contre la pauvreté

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

Expliquez

Grâce aux inspections périodiques par les services d'inspection compétents et à la possibilité pour les marins pêcheurs de porter plainte, le respect de l'obligation de verser les salaires dus aux marins pêcheurs dans les conditions prescrites par la loi du 3 mai 2003 est renforcé.

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 :

travailleurs occupés: 413 hommes - 9 femmes = 98% d'hommes et 2 % de femmes

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

Aucune disposition de la loi en projet n'introduit de différence entre la situation respective des femmes et des hommes.

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

4. Santé

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

5. Emploi

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

3/8

CMR AIR du 17-12-2019 (2019A74770.006)

3/8

Avant-projet de loi relatif au travail dans la pêche - (v1) - 03/10/2019 15:02

Expliquez

En vue de garantir le respect des obligations mises à charge des armateurs, le projet de loi introduit ainsi l'obligation pour les navires de pêche tombant sous son champ d'application de détenir un certificat de travail pour la pêche maritime. Ce document dont la validité est limitée dans le temps sera délivré à l'issue d'une inspection au résultat satisfaisant portant sur les 15 domaines suivants:

- 1° l'âge minimum des personnes employées ou engagées ou travaillant à bord du navire de pêche;
- 2° l'examen médical et la certification médicale;
- 3° les effectifs ;
- 4° la durée du repos ;
- 5° La liste d'équipage;
- 6° Le contrat d'engagement pour la pêche maritime
- 7° le rapatriement ;
- 8° le recours à tout service de recrutement et de placement ;
- 9° la rémunération
- 10° le logement ;
- 11° l'alimentation et le service de table ;
- 12° les soins médicaux à bord ;
- 13° La sécurité et la santé au travail et la prévention des accidents du travail;
- 14° La sécurité sociale
- 15° La protection en cas de maladie, lésion ou décès en lien avec le travail.

Une attention particulière est accordée aux inspections ainsi qu'à la mise en place d'une procédure permettant aux pêcheurs de déposer plainte au sujet de toute question paraissant à leurs yeux constituer une violation de leurs conditions de travail et de vie à bord du navire de pêche.

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 (

100% de PME dont 98% de micro-entreprises

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

4/8

CMR AIR du 17-12-2019 (2019A74770.006)

4/8

Avant-projet de loi relatif au travail dans la pêche - (v1) - 03/10/2019 15:02

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

Impact positif: la possibilité d'inspecter les navires battant pavillon étranger faisant escale dans un port belge et la clause de "traitement pas plus favorable" à l'égard de ces navires permet d'éviter toute concurrence déloyale sur le plan des obligations en matière de conditions de travail et de vie à bord des navires de pêche.

Impact négatif: Des sanctions pénales ou administratives sont prévues. Des mesures pour remédier aux manquements peuvent être imposées avec interdiction de quitter le port jusqu'à rectification du manquement

☒ 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. les inspecteurs utilisent leur jugement professionnel dans le cadre de l'exercice de leurs missions. Ils tiendront ainsi compte de différents éléments, tels que le type de navire de pêche, les résultats des inspections antérieures, la manière dont il a été remédié aux précédents manquements, ...

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

Oui/non > expliquez

OUI. L'objectif poursuivi étant la garantie de conditions décentes de travail et de vie des pêcheurs à bord des navires de pêche

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

cf. point 3

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

- absence de certification
- absence de système de suivi du temps de travail et de repos

Réglementation en projet

- certificat obligatoire pour tout navire de pêche battant pavillon belge qui passent plus de trois jours en mer et qui:
(a) a une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, ou
(b) navigue habituellement à plus de 200 milles nautiques de la côte belge ou au-delà du rebord externe du plateau continental, si celui-ci est plus éloigné.
- système de suivi du temps de travail et de repos

☐ 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 ?

5/8

CMR AIR du 17-12-2019 (2019A74770.006)

5/8

Avant-projet de loi relatif au travail dans la pêche - (v1) - 03/10/2019 15:02

Réglementation en projet

- Pour la certification: la preuve que les obligations dans les 15 domaines visés à l'article 12 du projet de loi sont respectées: 1° l'âge minimum des personnes employées ou engagées ou travaillant à bord du navire de pêche;

2° l'examen médical et la certification médicale;

3° les effectifs ;

4° la durée du repos ;

5° La liste d'équipage;

6° Le contrat d'engagement pour la pêche maritime

7° le rapatriement ;

8° le recours à tout service de recrutement et de placement ;

9° la rémunération

10° le logement ;

11° l'alimentation et le service de table ;

12° les soins médicaux à bord ;

13° La sécurité et la santé au travail et la prévention des accidents du travail;

14° La sécurité sociale

15° La protection en cas de maladie, lésion ou décès en lien avec le travail.

Les documents et informations utiles seront communiqués au fonctionnaire désigné lors la préparation de l'inspection en vue de la certification ou au moment même de l'inspection:

Les documents peuvent entre autres être réclamés:

- les contrats;

- le document de suivi du temps de travail et de repos;

- la liste d'équipage;

- les preuves de paiement de la rémunération;

...

- Le système de suivi du temps de travail et de repos comprend, sous format papier ou sur un ordinateur à bord, pour chaque marin pêcheur concerné, par voyage en mer, les données suivantes :

1° l'identité du marin pêcheur;

2° par jour, le début et la fin de ses prestations et de ses intervalles de repos; ces données doivent respectivement être consignées au moment où les prestations commencent, où elles finissent ainsi qu'au début et à la fin de ses intervalles de repos;

3° la période à laquelle les données consignées se rapportent.

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

Réglementation en projet

Pour la certification: Demande adressée à l'armateur dans le cadre de l'inspection de certification et inspection

Pour le système de suivi du temps de travail et de repos:

Les données consignées sont conservées par l'armateur pendant toute la période qui débute à la date de l'inscription de la dernière mention obligatoire et qui se termine trois ans après la fin du mois qui suit le trimestre au cours duquel cette inscription a été faite;

Une copie des données consignées est communiquée à la Direction générale Contrôle des lois sociales dans les 10 jours qui suivent la fin de la période à laquelle les données consignées se rapportent.

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

6/8

CMR AIR du 17-12-2019 (2019A74770.006)

6/8

Avant-projet de loi relatif au travail dans la pêche - (v1) - 03/10/2019 15:02

Réglementation en projet

le certificat à une validité de 5 ans. Au moins une inspection intermédiaire devra toutefois être réalisée

Le système de suivi du temps contient les données consignées durant la période concernée et peut être consulté par le marin pêcheur, les fonctionnaires chargés de la surveillance de l'exécution de la présente loi et les représentants des pêcheurs et des armateurs ;

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

/

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

Expliquez

L'armateur est tenu de fournir une nourriture d'une valeur nutritionnelle, d'une qualité et d'une quantité suffisantes et de l'eau potable d'une qualité et d'une quantité suffisante, sans frais pour le pêcheur. Le respect de cette obligation sera vérifiée à l'occasion des différentes inspections à bord du navires

15. Changements climatiques

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

16. Ressources naturelles

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

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

7/8

CMR AIR du 17-12-2019 (2019A74770.006)

7/8

Avant-projet de loi relatif au travail dans la pêche - (v1) - 03/10/2019 15:02

Expliquez

Les mesures, quand bien même aboutiraient à court terme à une augmentation du nombre des inspections, une formation spécifique des services d'inspection et la mise en place d'une procédure de délivrance des documents de certification, n'ont pas d'effet négatif majeur sur l'autorité.

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

-Une procédure de plainte est mise en place pour recueillir les plaintes des pêcheurs en cas de violation de leurs droits. Les pêcheurs occupés à bord des navires de pêche battant le pavillon belge et les pêcheurs occupés à bord des navires battant le pavillon d'un Etat étranger disposeront de la faculté de déposer plainte auprès du fonctionnaire désigné. Aucune formalité particulière n'est prescrite pour le dépôt de la plainte. Le pêcheur disposera de la possibilité de contacter le fonctionnaire désigné par téléphone, par email ou par écrit.

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).

- Le projet de loi transpose une directive européenne qui elle-même met en œuvre un accord conclu entre les partenaires sociaux au niveau européen, lequel s'inspire largement de la Convention n° 188 de l'organisation internationale du travail sur le travail dans la pêche.

- Tous les pêcheurs à bord des navires de pêche battant pavillon belge doivent pouvoir bénéficier des mêmes conditions de travail et de vie à bord des navires.

- Les navires de pêche battant pavillon étranger faisant escale dans un port belge peuvent faire l'objet d'inspection par l'Etat de port aux fins de vérifier si les prescriptions internationales de protection des pêcheurs relatives aux conditions de travail et de vie à bord des navires de pêche sont respectées.

☐ Il y a des impacts négatifs.

8/8

CMR AIR du 17-12-2019 (2019A74770.006)

8/8

Voorontwerp van wet betreffende werk in de visserijsector - (v1) - 03/10/2019 15:02

Geïntegreerde impactanalyse

Beschrijvende fiche

A. Auteur

Bevoegd regeringslid

Nathalie MUYLLE, Minister van Werk,
Maggie DE BLOCK, Minister van Sociale Zaken,
Koen GEENS, Minister van Justitie,
Philippe DE BACKER, Minister voor Noordzee

Contactpersoon beleidscel

Naam : Charlotte FLIPTS

E-mail : charlottet.flipts@muylle.fed.be

Tel. Nr. : 02.233.50.36

Overheidsdienst

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

Contactpersoon overheidsdienst

Naam : Véronique VERELST

E-mail : Veronique.VERELST@emploi.belgique.be

Tel. Nr. : 02.233.44.67

B. Ontwerp

Titel van de regelgeving

Voorontwerp van wet betreffende werk in de visserijsector

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

Dit wetsontwerp heeft tot doel enerzijds de regelgeving van kracht in de zeevisserijsector aan te passen om ze in overeenstemming te brengen met de voorschriften van de overeenkomst van de Europese sociale partners uitgevoerd door de Richtlijn 2017/159/EG en anderzijds een controle- en toezichtstelsel op te stellen ontleend aan deze opgesteld voor de koopvaardijsector door de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006.

Teneinde de naleving van de verplichtingen waarmee de reders belast zijn te waarborgen voert aldus het wetsontwerp voor schepen die onder zijn toepassingsgebied vallen de verplichting in om een maritiem arbeidscertificaat in de visserijsector te bezitten. Dit document waarvan de geldigheidsduur in de tijd beperkt is zal na een inspectie met bevredigend resultaat voor de volgende 15 gebieden afgeleverd worden:

1. de minimumleeftijd van de personen tewerkgesteld of in dienst genomen of werkend aan boord van het vissersschip;
2. het medisch onderzoek en het medisch certificaat;
3. de bemanning;
4. de rusttijden
5. de bemanningslijst

1/9

CMR RIA van 17-12-2019 (2019A74770.006)

1/9

Voorontwerp van wet betreffende werk in de visserijsector - (v1) - 03/10/2019 15:02

6. de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst voor de zeevisserij;
7. de repatriëring;
8. het beroep op elke aanwervings- of arbeidsbemiddelingsdienst;
9. de loon
10. de huisvesting;
11. de voeding en de catering;
12. de medische zorgen aan boord;
13. de veiligheid en gezondheid op het werk en preventie van arbeidsongevallen;
14. de sociale zekerheid ;
15. de bescherming bij werkgerelateerde ziekte, verwonding of overlijden.

Bijzondere aandacht wordt besteed aan inspecties en aan de invoering van een procedure die de vissers in staat stelt klachten in te dienen over elke aangelegenheid die zij als een inbreuk op hun werk- en leefomstandigheden aan boord van het vissersschip beschouwen.

Om een volledige naleving van de vastgelegde verplichtingen te waarborgen voorziet het wetsontwerp niet enkel de mogelijkheid voor de inspectiediensten om, onder bepaalde voorwaarden, aan een vissersschip dat onder Belgische of onder vreemde vlag vaart, te verbieden uit te varen totdat de vastgestelde tekortkomingen werden verholpen, maar voorziet ook een reeks strafrechtelijke en administratieve sancties. Dit wetsontwerp heeft tot doel enerzijds de regelgeving van kracht in de zeevisserijsector aan te passen om ze in overeenstemming te brengen met de voorschriften van de overeenkomst van de Europese sociale partners uitgevoerd door de Richtlijn 2017/159/EG en anderzijds een controle- en toezichtstelsel op te stellen ontleend aan deze opgesteld voor de koopvaardijsector door de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006.

Teneinde de naleving van de verplichtingen waarmee de reders belast zijn te waarborgen voert aldus het wetsontwerp voor schepen die onder zijn toepassingsgebied vallen de verplichting in om een maritiem arbeidscertificaat in de visserijsector te bezitten. Dit document waarvan de geldigheidsduur in de tijd beperkt is zal na een inspectie met bevredigend resultaat voor de volgende 15 gebieden afgeleverd worden:

1. de minimumleeftijd van de personen tewerkgesteld of in dienst genomen of werkend aan boord van het vissersschip;
2. het medisch onderzoek en het medisch certificaat;
3. de bemanning;
4. de rusttijden
5. de bemanningslijst
6. de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst voor de zeevisserij;
7. de repatriëring;
8. het beroep op elke aanwervings- of arbeidsbemiddelingsdienst;
9. de loon
10. de huisvesting;
11. de voeding en de catering;
12. de medische zorgen aan boord;
13. de veiligheid en gezondheid op het werk en preventie van arbeidsongevallen;
14. de sociale zekerheid ;
15. de bescherming bij werkgerelateerde ziekte, verwonding of overlijden.

Bijzondere aandacht wordt besteed aan inspecties en aan de invoering van een procedure die de vissers in staat stelt klachten in te dienen over elke aangelegenheid die zij als een inbreuk op hun werk- en leefomstandigheden aan boord van het vissersschip beschouwen.

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

C. Raadpleging over het ontwerp van regelgeving

2/9

CMR RIA van 17-12-2019 (2019A74770.006)

2/9

Voorontwerp van wet betreffende werk in de visserijsector - (v1) - 03/10/2019 15:02

Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen

Paritaire commissie zeevisserij, Gegevensbeschermingsautoriteit

D. Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en referentiepersonen

instellingen en bronpersonen

3/9

CMR RIA van 17-12-2019 (2019A74770.006)

3/9

Voorontwerp van wet betreffende werk in de visserijsector - (v1) - 03/10/2019 15:02

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

1. Kansarmoedebestrijding

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

Dankzij periodieke inspecties door de bevoegde inspectiediensten en de mogelijkheid voor de zeevissers om een klacht in te dienen, is de naleving van de verplichting om het aan de zeevissers de verschuldigde lonen conform de bij de wet van 3 mei 2003 vastgestelde voorwaarden te betalen, versterkt.

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:

tewerkgestelde werknemers: 413 mannen - 9 vrouwen = 98% mannen en 2 % vrouwen

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

Geen enkele bepaling van het ontwerp van wet leidt tot een verschil tussen de respectieve situaties van vrouwen en mannen.

☐ Vink dit aan indien er verschillen zijn.

4. Gezondheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

5. Werkgelegenheid

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

4/9

CMR RIA van 17-12-2019 (2019A74770.006)

4/9

Voorontwerp van wet betreffende werk in de visserijsector - (v1) - 03/10/2019 15:02

Leg uit

Teneinde de naleving van de verplichtingen waarmee de reders belast zijn te waarborgen voert aldus het wetsontwerp voor schepen die onder zijn toepassingsgebied vallen de verplichting in om een maritiem arbeidscertificaat in de visserijsector te bezitten. Dit document waarvan de geldigheidsduur in de tijd beperkt is zal na een inspectie met bevredigend resultaat voor de volgende 15 gebieden afgeleverd worden:

1. de minimumleeftijd van de personen tewerkgesteld of in dienst genomen of werkend aan boord van het vissersschip;
2. het medisch onderzoek en het medisch certificaat;
3. de bemanning;
4. de rusttijden
5. de bemanningslijst
6. de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst voor de zeevisserij;
7. de repatriëring;
8. het beroep op elke aanwervings- of arbeidsbemiddelingsdienst;
9. de loon
10. de huisvesting;
11. de voeding en de catering;
12. de medische zorgen aan boord;
13. de veiligheid en gezondheid op het werk en preventie van arbeidsongevallen;
14. de sociale zekerheid ;
15. de bescherming bij werkgerelateerde ziekte, verwonding of overlijden.

Bijzondere aandacht wordt besteed aan inspecties en aan de invoering van een procedure die de vissers instaat stelt klachten in te dienen over elke aangelegenheid die zij als een inbreuk op hun werk- en leefomstandigheden aan boord van het vissersschip beschouwen.

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 (

100% KMO waarvan 98% micro-ondernemingen

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

5/9

CMR RIA van 17-12-2019 (2019A74770.006)

5/9

Voorontwerp van wet betreffende werk in de visserijsector - (v1) - 03/10/2019 15:02

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

Positief impact: de mogelijkheid om vissersschepen die onder een buitenlandse vlag varen die een Belgische haven aandoen te inspecteren en het "niet gunstiger behandeling" clause voor dergelijke schepen voorkomt oneerlijke concurrentie op het gebied van de werk- en leefomstandigheden aan boord van vissersschepen.

negatief impact: Strafrechtelijke of administratieve sancties zijn voorzien. Er kunnen maatregelen worden opgelegd om de tekortkomingen te verhelpen met een verbod om de haven te verlaten totdat de tekortkoming is rechtgezet.

☒ Er is een negatieve impact.

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

Ja/nee > leg uit

NEE. De inspecteurs gebruiken hun professioneel inzicht in het kader van de uitoefening van hun opdrachten. Er zal dus rekening worden gehouden met verschillende elementen, zoals het type vissersschip, de resultaten van eerdere inspecties, de manier waarop eerdere tekortkomingen zijn verholpen,....

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

Ja/nee > leg uit

Ja. Doel is de vissers aan boord van vissersschepen fatsoenlijke werk- en levensomstandigheden te waarborgen.

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

cf. punt 3

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 certificaat
- geen systeem van werk- en rusttijdsopvolging

Ontwerp van regelgeving

Certificaat verplicht voor elk vissersschip dat onder Belgische vlag vaart die langer dan 3 dagen op zee blijven en die :
a) een lengte heeft gelijk aan of langer dan 24 meter, of
b) gewoonlijk méér dan 200 zeemijl uit de Belgische kust of uit de buitenste rand van het continentaal plat vaart als dat verder uit de kustlijn is gelegen.
- systeem van werk- en rusttijdsopvolging

☐ 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?

6/9

CMR RIA van 17-12-2019 (2019A74770.006)

6/9

Voorontwerp van wet betreffende werk in de visserijsector - (v1) - 03/10/2019 15:02

Ontwerp van regelgeving

- Voor de certificatie: het bewijs dat de plichten in de 15 domeine bepaald in artikel 12 van het ontwerp van wet zijn nageleefd:

1. de minimumleeftijd van de personen tewerkgesteld of in dienst genomen of werkend aan boord van het vissersschip;
2. het medisch onderzoek en het medisch certificaat;
3. de bemanning;
4. de rusttijden
5. de bemanningslijst
6. de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst voor de zeevisserij;
7. de repatriëring;
8. het beroep op elke aanwervings- of arbeidsbemiddelingsdienst;
9. de loon
10. de huisvesting;
11. de voeding en de catering;
12. de medische zorgen aan boord;
13. De veiligheid en gezondheid op het werk en preventie van arbeidsongevallen;
14. de sociale zekerheid ;
15. De bescherming bij werkgerelateerde ziekte, verwonding of overlijden.

De relevante documenten en informatie worden aan de aangewezen ambtenaar verstrekt bij de voorbereiding van de inspectie voor certificatie of tijdens de inspectie:

De volgende documenten kunnen ondermeer worden aangevraagd :

- contracten;
- het document voor het toezicht op de arbeidstijd en de rusttijd ;
- de bemanningslijst;
- bewijs van betaling van de loon, ...;

-Het systeem van tijdsopvolging bevat, op papier of op een boordcomputer, voor elke betrokken zeevisser, per zeereis, de volgende gegevens :

- 1° de identiteit van de zeevisser;
- 2° per dag het begin en einde van zijn prestaties en zijn rustpauzes; deze gegevens moeten respectievelijk worden opgetekend op het ogenblik dat de prestaties beginnen, dat ze eindigen en bij het begin en einde van elke rustpauze;
- 3° de periode waarop de opgetekende gegevens betrekking hebben.

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

Ontwerp van regelgeving

Voor de certificatie: Aanvraag bij de reder in het kader van de inspectie voor certificatie en inspectie zelf

Voor het systeem van werk- en rusttijdsopvolging:

De opgetekende gegevens worden door de reder bewaard gedurende de gehele periode die begint op de datum van de inschrijving van de laatste verplichte vermelding en eindigt drie jaar na het einde van de maand die volgt op het kwartaal waarin deze inschrijving wordt uitgevoerd;

Een kopie van de opgetekende gegevens wordt binnen 10 dagen na het einde van de periode waarop de opgetekende gegevens betrekking hebben, aan het Algemene directie Toezicht op de sociale wetten meegedeeld.

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

7/9

CMR RIA van 17-12-2019 (2019A74770.006)

7/9

Voorontwerp van wet betreffende werk in de visserijsector - (v1) - 03/10/2019 15:02

Ontwerp van regelgeving

het certificaat is 5 jaar geldig. Er moet echter ten minste één tussentijdse inspectie worden uitgevoerd.

Het systeem van tijdsopvolging bevat de opgetekende gegevens bijgehouden gedurende de betrokken periode en kan worden geraadpleegd door de zeevisser, alsook door de ambtenaren die met het toezicht op de uitvoering van deze wet belast zijn en de vertegenwoordigers van de zeevissers en van de reders ;

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

/

12. Energie

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

13. Mobiliteit

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

14. Voeding

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

De reder dient voedsel met een voldoende voedingswaarde, van toereikende kwaliteit en kwantiteit en drinkwater van toereikende kwaliteit en kwantiteit ter beschikking van de vissers te stellen, zonder kosten voor de vissers. De naleving van deze verplichting zal worden nagekeken in het kader van de verschillende inspecties aan boord van het schip.

15. Klimaatverandering

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

16. Natuurlijke hulpbronnen

☐ 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

8/9

CMR RIA van 17-12-2019 (2019A74770.006)

8/9

Voorontwerp van wet betreffende werk in de visserijsector - (v1) - 03/10/2019 15:02

Leg uit

-De maatregelen leiden weliswaar tot een toename van het aantal inspecties op korte termijn, een specifieke opleiding van de inspectiediensten en de invoering van een procedure voor de afgifte van certificeringsdocumenten, maar hebben geen grote negatieve gevolgen voor de autoriteit.

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

-Er wordt een klachtenprocedure opgesteld om de klachten van vissers te ontvangen in geval van schending van hun rechten. De vissers tewerkgesteld aan boord van de vissersschepen dat de Belgische vlag voert en de vissers tewerkgesteld aan boord van vissersschepen die onder een vreemde vlag varen zullen de mogelijkheid hebben om een klacht in te dienen bij de aangewezen ambtenaar. Voor het indienen van de klacht is geen bijzondere formaliteit vereist. De visser heeft de mogelijkheid om telefonisch, per e-mail of schriftelijk contact op te nemen met de aangewezen functionaris.

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 olijsten)

- Het wetsontwerp zet een Europese richtlijn om die zelf uitvoering geeft aan een overeenkomst gesloten tussen de sociale partners op Europees niveau, die grotendeels gebaseerd is op Verdrag nr. 188 van de Internationale Arbeidsorganisatie over arbeid in de visserij.

- Alle vissers aan boord van vissersschepen die de Belgische vlag voeren, moeten van dezelfde werk- en leefomstandigheden kunnen genieten aan boord van de vaartuigen.

- Vissersschepen die onder een vreemde vlag varen en een Belgische haven aandoen, kunnen door de havenstaat worden gecontroleerd om na te gaan of de internationale voorschriften inzake de bescherming van de vissers met betrekking tot de werk- en leefomstandigheden aan boord van de vissersschepen, worden nageleefd.

☐ Er is een negatieve impact.

9/9

CMR RIA van 17-12-2019 (2019A74770.006)

9/9

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 66.920/1 DU 25 FÉVRIER 2020**

Le 17 janvier 2020, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la ministre de l'Emploi à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi 'relative au travail dans la pêche'.

L'avant-projet a été examiné par la première chambre le 6 février 2020. La chambre était composée de Marnix VAN DAMME, président de chambre, Wilfried VAN VAERENBERGH et Chantal BAMPS, conseillers d'État, Michel TISON et Johan PUT, assesseurs, et Wim GEURTS, greffier.

Le rapport a été présenté par Cedric JENART, auditeur adjoint.

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 25 février 2020.

*

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. D'une part, l'avant-projet de loi soumis pour avis entend transposer partiellement la directive (UE) 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016 'portant mise en œuvre de l'accord relatif à la mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche)². D'autre part, il anticipe déjà l'entrée en vigueur de la convention de l'Organisation internationale du travail (OIT) n° 188 'sur le travail dans la pêche'³, qui requiert l'instauration d'un système de contrôle et de surveillance sous la forme d'un certificat de travail dans la pêche. Ce dernier est comparable au certificat de travail

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

² Cette directive a déjà été transposée partiellement par l'arrêté royal du 3 décembre 2019 'concernant le logement à bord des navires de pêche'.

³ Dont la procédure d'assentiment en droit interne par les assemblées législatives compétentes est en cours.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 66.920/1 VAN 25 FEBRUARI 2020**

Op 17 januari 2020 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de minister van Werk verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet 'betreffende werk in de visserijsector'.

Het voorontwerp is door de eerste kamer onderzocht op 6 februari 2020. De kamer was samengesteld uit Marnix VAN DAMME, kamervoorzitter, Wilfried VAN VAERENBERGH, Chantal BAMPS en Chantal BAMPS, staatsraden, Michel TISON en Johan PUT, assesseurs, en Wim GEURTS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Cedric JENART, adjunct-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 25 februari 2020.

*

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 rechtsgrond,¹ 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 enerzijds tot de gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2017/159 van de Raad van 19 december 2016 'tot uitvoering van de op 21 mei 2012 door het Algemeen Comité van de landbouwcoöperaties van de Europese Unie (COGECA), de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) en de Vereniging van de nationale organisaties van visserijondernemingen in de Europese Unie (Europêche) gesloten Overeenkomst betreffende de uitvoering van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector van de Internationale Arbeidsorganisatie uit 2007'.² Anderzijds wordt met het voorontwerp ook reeds geanticipeerd op de inwerkingtreding van het verdrag van de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) nr. 188 'betreffende werk in de visserijsector'³, dat noopt tot het invoeren van een controle- en toezichtstelsel in de vorm

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

² Die omzetting gebeurde reeds gedeeltelijk bij het koninklijk besluit van 3 december 2019 'betreffende de accommodatie van vissersvaartuigen'.

³ Waarvoor de internrechtelijke instemmingsprocedure door de bevoegde wetgevende vergaderingen lopende is.

maritime pour le secteur de la marine marchande, qui a été instauré par la loi du 13 juin 2014 'd'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006'.

2.2. L'avant-projet modifie également, au regard de ce qui précède, la loi du 3 mai 2003 'portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur' ainsi que le Code pénal social du 6 juin 2010.

COMPÉTENCE

3.1. Le titre 2 de l'avant-projet vise l'instauration du "certificat de travail dans la pêche pour les navires de pêche battant pavillon belge", qui est délivré après une inspection du navire et qui est prévu par la convention OIT n° 188. Ainsi qu'il a été observé ci-dessus, ce certificat de travail dans la pêche est comparable au "certificat de travail maritime", instauré par la loi du 13 juin 2014 'd'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006'. Du point de vue de la répartition des compétences, cette dernière convention est un traité mixte, à l'instar de la convention OIT n° 188.

3.2. Dans son avis 53.620/1 du 8 octobre 2013 sur l'avant-projet devenu la loi précitée du 13 juin 2014, le Conseil d'État, section de législation, a observé ce qui suit à cet égard:

"3. Le projet prévoit une inspection et un contrôle des 'dispositions nationales donnant effet à l'ensemble des prescriptions de la MLC 2006', à l'égard des navires battant pavillon belge (article 31 du projet).

L'article 3, 6°, du projet de loi définit le fonctionnaire désigné comme étant 'le fonctionnaire, désigné par le Roi, chargé de la surveillance du respect de la loi, de ses arrêtés d'exécution et de la MLC 2006'. Il se déduit des articles 8, 9, 11, 25, 31, 35, 37 et 46 du projet, lus en combinaison avec l'article 3, 10°, que le fonctionnaire désigné pour les navires battant pavillon belge est chargé de la surveillance des dispositions nationales, c'est-à-dire des dispositions belges et internationales qui sont en vigueur en Belgique.

van een visserij-arbeidscertificaat. Dat laatste is vergelijkbaar met het maritiem arbeidscertificaat voor de koopvaardijssector, dat bij de wet van 13 juni 2014 'tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006' werd ingevoerd.

2.2. In het licht van het voorgaande worden bij het voorontwerp ook de wet van 3 mei 2003 'tot regeling van de arbeids-overeenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser' en het Sociaal Strafwetboek van 6 juni 2010 gewijzigd.

BEVOEGDHEID

3.1. Titel 2 van het voorontwerp beoogt het zogenaamde "visserij-arbeidscertificaat voor de vissersschepen die onder Belgische vlag varen" in te voeren, dat wordt afgeleverd na een inspectie van het schip, en waarin wordt voorzien door het IAO-verdrag nr. 188. Dat visserij-arbeidscertificaat is, zoals hiervoor gesteld, vergelijkbaar met het zogenaamde "maritiem arbeidscertificaat", ingevoerd bij de wet van 13 juni 2014 'tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006'. Laatstgenoemd verdrag is bevoegdheidsrechtelijk, zoals het IAO-verdrag nr. 188, een gemengd verdrag.

3.2. In advies 53.620/1 van 8 oktober 2013 over het voorontwerp dat tot de voornoemde wet van 13 juni 2014 heeft geleid, heeft de Raad van State, afdeling Wetgeving, dienaangaande het volgende opgemerkt:

"3. Het ontwerp voorziet in een inspectie en controle van de 'nationale bepalingen tot uitvoering van het geheel der bepalingen van de MLC 2006', ten aanzien van schepen die onder Belgische vlag varen (artikel 31 van het ontwerp).

Artikel 3, 6°, van het ontwerp van wet definieert de aangewezen ambtenaar als 'de ambtenaar, aangewezen door de Koning, belast met het toezicht [van] de naleving van de wet, de uitvoeringsbesluiten ervan en van de MLC 2006'. Uit de artikelen 8, 9, 11, 25, 31, 35, 37 en 46 van het ontwerp, gelezen in samenhang met artikel 3, 10°, moet worden afgeleid dat de aangewezen ambtenaar ten aanzien van schepen die onder de Belgische vlag varen belast is met het toezicht op de nationale bepalingen, zijnde de Belgische en internationale bepalingen die in België van kracht zijn.

4. La Convention 'MLC 2006' est un traité mixte, qui relève des compétences de l'autorité fédérale, des communautés et des régions⁴.

Ainsi, la Convention relève notamment de la compétence des régions en matière de politique de l'emploi (article 6, § 1^{er}, IX, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles'), plus précisément de placement des travailleurs.

Dans son avis 49.642/1 du 24 mai 2011 sur un avant-projet devenu le décret du 4 mai 2012 'portant assentiment à la Convention du travail maritime, 2006, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Convention (lire: conférence) internationale du Travail, en sa nonante-quatrième session', le Conseil d'État, section de législation, a constaté ce qui suit:

'Luidens artikel 1 van het ontwerp van decreet wordt een gewestaangelegenheid geregeld. Het verdrag waarmee instemming wordt verleend betreft evenwel ook aspecten die veeleer aan een gemeenschapsbevoegdheid refereren.

Zo heeft bijvoorbeeld regel 4.4 van het verdrag betrekking op de toegang tot welzijnsinstallaties (welfare facilities) aan wal. Uit de omschrijving van sommige onderdelen van de norm B4.4⁵ blijkt dat die welzijnsinstallaties verband houden met sport, onderwijs, maatschappelijk welzijn en andere persoonsgebonden aangelegenheden, waarvoor niet de gewestoverheden, doch wel de gemeenschappen bevoegd zijn⁶.

Het verdrag waarmee het om advies voorgelegde ontwerp instemming beoogt te verlenen zou, rekening houdend met wat voorafgaat, ook door de bevoegde gemeenschapswetgevers moeten worden goedgekeurd⁷.

⁴ Note 2 de l'avis n° 53.620/1: Voir à cet égard l'assentiment à la Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence internationale du Travail au cours de sa nonante-quatrième session (maritime), par l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 juillet 2013 (MB, 3 septembre 2013); par le décret de la Région wallonne du 10 juillet 2013 (MB, 31 juillet 2013) et le décret du 10 juillet 2013, pour les compétences dont l'exercice a été transféré par la Communauté française à la Région wallonne (MB, 1^{er} août 2013); par le décret de la Communauté française du 4 juillet 2013 (MB, 17 juillet 2013); par le décret de la Communauté germanophone du 25 février 2013 (MB, 20 mars 2013); par le décret flamand du 4 mai 2012 (MB, 29 mai 2012). Voir le projet de loi 'portant assentiment à la Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence internationale du Travail à sa 94^e session', Doc. parl., Chambre, 2012-13, n° 53-2945/3 et Doc. parl., Sénat, 2012/13, n° 5-2188/1.

⁵ Note 3 de l'avis n° 53.620/1: Note 1 de l'avis cité: Zie de onderdelen B4.4.1.3 (vrij verkeer van films, boeken en kranten), B4.4.2.3 (b) (sport), B4.4.2.3 (c) (pedagogische infrastructuur), B4.4.2.3 (d) (individuele adviesbegeleiding) en B4.4.1.4 (d) (organisatie van seminaries betreffende welzijn).

⁶ Note 4 de l'avis n° 53.620/1: Note 2 de l'avis cité: Zie artikel 127 van de Grondwet en de artikelen 4 en 5 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

⁷ Note 5 de l'avis n° 53.620/1: Note 3 de l'avis cité: Het gegeven dat de verdragsbepalingen die refereren aan een gemeenschapsbevoegdheid niet bindend zijn, maar slechts declaratoir of intentioneel, doet geen afbreuk aan die conclusie.

4. Het Verdrag 'MLC 2006' is een gemengd verdrag, dat betrekking heeft op de bevoegdheden van de federale overheid, de gemeenschappen en de gewesten⁴.

Zo heeft het Verdrag onder meer betrekking op de bevoegdheid van de gewesten inzake het tewerkstellingsbeleid (artikel 6, § 1, IX, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 'tot hervorming der instellingen'), en meer bepaald de arbeidsbemiddeling.

In zijn advies 49.642/1 van 24 mei 2011 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 4 mei 2012 'houdende instemming met het Verdrag betreffende maritieme arbeid, 2006, aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie in haar vierennegentigste zitting in Genève op 23 februari 2006', stelde de Raad van State, afdeling Wetgeving, het volgende vast:

'Luidens artikel 1 van het ontwerp van decreet wordt een gewestaangelegenheid geregeld. Het verdrag waarmee instemming wordt verleend betreft evenwel ook aspecten die veeleer aan een gemeenschapsbevoegdheid refereren.

Zo heeft bijvoorbeeld regel 4.4 van het verdrag betrekking op de toegang tot welzijnsinstallaties (welfare facilities) aan wal. Uit de omschrijving van sommige onderdelen van de norm B4.4⁵ blijkt dat die welzijnsinstallaties verband houden met sport, onderwijs, maatschappelijk welzijn en andere persoonsgebonden aangelegenheden, waarvoor niet de gewestoverheden, doch wel de gemeenschappen bevoegd zijn⁶.

Het verdrag waarmee het om advies voorgelegde ontwerp instemming beoogt te verlenen zou, rekening houdend met wat voorafgaat, ook door de bevoegde gemeenschapswetgevers moeten worden goedgekeurd⁷.

⁴ Voetnoot 2 uit advies nr. 53.620/1: Zie in dit verband de instemming met het Verdrag betreffende Maritieme Arbeid, goedgekeurd te Genève op 23 februari 2006 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar vierennegentigste (maritieme) zitting, bij de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest van 26 juli 2013 (BS, 3 september 2013); bij het decreet van het Waalse Gewest van 10 juli 2013 (BS, 31 juli 2013) en het decreet van 10 juli 2013, wat betreft de materies waarvan de uitoefening door de Franse Gemeenschap aan het Waalse Gewest is overgedragen, (BS, 1 augustus 2013); bij het decreet van de Franse Gemeenschap van 4 juli 2013 (BS, 17 juli 2013); bij het decreet van de Duitstalige Gemeenschap van 25 februari 2013 (BS, 20 maart 2013); bij het Vlaams decreet van 4 mei 2012 (BS, 29 mei 2012). Zie het ontwerp van wet 'houdende instemming met het Verdrag betreffende maritieme arbeid, aangenomen te Genève op 23 februari 2006 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar 94^e zitting', Parl.St. Kamer, 2012-13, nr. 53-2945/3 en Parl.St. Senaat, 2012-13, nr. 5-2188/1.

⁵ Voetnoot 3 uit advies nr. 53.620/1: Voetnoot 1 van het geciteerde advies: Zie de onderdelen B4.4.1.3 (vrij verkeer van films, boeken en kranten), B4.4.2.3 (b) (sport), B4.4.2.3 (c) (pedagogische infrastructuur), B4.4.2.3 (d) (individuele adviesbegeleiding) en B4.4.1.4 (d) (organisatie van seminaries betreffende welzijn).

⁶ Voetnoot 4 uit advies nr. 53.620/1: Voetnoot 2 van het geciteerde advies: Zie artikel 127 van de Grondwet en de artikelen 4 en 5 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

⁷ Voetnoot 5 uit advies nr. 53.620/1: Voetnoot 3 van het geciteerde advies: Het gegeven dat de verdragsbepalingen die refereren aan een gemeenschapsbevoegdheid niet bindend zijn, maar slechts declaratoir of intentioneel, doet geen afbreuk aan die conclusie.

5. L'autorité compétente pour une matière déterminée dispose en principe de la pleine compétence législative, d'exécution, de financement et de contrôle, sauf disposition contraire de la Constitution ou du législateur spécial.

Le projet viole les règles répartitrices de compétences en ce sens que le législateur fédéral charge unilatéralement des inspecteurs fédéraux de contrôler le respect de règles qui relèvent de la compétence des régions ou des communautés.

Ainsi, il ressort de l'article 11 du projet que le fonctionnaire désigné délivre le certificat de travail maritime lorsque, à l'issue d'une inspection, il a établi que le navire respecte les dispositions nationales, notamment en ce qui concerne '5. le recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé'.

6. Limiter la compétence des inspecteurs fédéraux au contrôle des dispositions fédérales prises en exécution de la Convention n'est pas suffisant. Si les inspecteurs pouvaient délivrer un 'certificat de travail maritime' à la suite de ce contrôle, la loi serait contraire à la Convention, dès lors qu'il découle de cette dernière que la délivrance d'un tel certificat est uniquement possible après avoir vérifié que toutes les dispositions nationales (c'est-à-dire, en l'espèce, toutes les dispositions fédérales, communautaires et régionales) adoptées en exécution de la Convention ont été respectées.

7. Il est par conséquent nécessaire que l'autorité fédérale, les régions et les communautés coopèrent afin de mettre en œuvre le titre 5 de la Convention. Eu égard au fait que le respect des normes tant fédérales, que communautaires et régionales doit aboutir à la délivrance d'un certificat unique, le contrôle de ce respect peut uniquement être exercé dans le cadre d'une coopération. Il est recommandé à cet effet de conclure un accord de coopération".

3.3. L'exposé des motifs de la loi du 13 juin 2014 mentionne ce qui suit relativement à l'observation précitée de la section de législation:

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

Ensuite, le certificat de travail maritime concerne, comme le Conseil remarque en effet le recours à tout service de

5. De overheid die bevoegd is ten aanzien van een bepaalde bevoegdheidsmaterie beschikt in beginsel over de volledige wetgevings-, uitvoerings-, financierings- en controlebevoegdheid, tenzij de Grondwet of de bijzondere wetgever er anders over hebben beslist.

Het ontwerp schendt de bevoegdheidsverdelende regels in die zin dat de federale wetgever eenzijdig federale inspecteurs belast met de controle van de naleving van regels die tot de bevoegdheid van de gewesten of de gemeenschappen behoren.

Zo blijkt uit artikel 11 van het ontwerp dat de aangewezen ambtenaar het maritiem arbeidscertificaat aflevert wanneer hij, na inspectie, vastgesteld heeft dat het schip de nationale bepalingen naleeft, onder meer op het vlak van '5. het beroep op elke particulier aanwervings- of arbeidsbemiddelingsdienst die onder licentie werkt of erkend is of gereguleerd is'.

6. Het volstaat niet om de bevoegdheid van de federale inspecteurs te beperken tot de controle van de federale bepalingen ter uitvoering van het Verdrag. Indien de inspecteurs op basis van deze controle een 'maritiem arbeidscertificaat' zouden kunnen afleveren, zou de wet in strijd zijn met het Verdrag, aangezien uit het Verdrag volgt dat de afgifte van een dergelijk certificaat enkel mogelijk is dan nadat gecontroleerd werd dat alle nationale (d.i. *in casu* alle federale, gemeenschaps- en gewest-) bepalingen ter uitvoering van het Verdrag werden nageleefd.

7. Het is bijgevolg noodzakelijk dat de federale overheid, de gewesten en de gemeenschappen samenwerken om titel 5 van het Verdrag uit te voeren. Gelet op het feit dat de naleving van zowel federale, gemeenschaps- als gewestnormen dient te resulteren in de afgifte van één enkel certificaat, kan de controle op deze naleving enkel in onderlinge samenwerking worden uitgeoefend. Het sluiten van een samenwerkingsakkoord is hiervoor aangewezen".

3.3. In de memorie van toelichting bij de wet van 13 juni 2014 wordt bij de voornoemde opmerking van de afdeling Wetgeving het volgende gesteld:

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

Voorts betreft het maritiem arbeidscertificaat zoals de Raad bemerkt inderdaad het beroep op elke particuliere

recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé, qui selon le Conseil concerne une compétence des régions. Le Conseil ne tient cependant pas compte du fait que le titre 5 de la Convention prévoit trois types d'inspections, à savoir l'inspection des conditions des gens de mer à bord des navires battant pavillon de l'État et le certificat de travail maritime correspondant (Règle 5.1.), l'inspection des navires étrangers faisant escale dans un port de l'État (Règle 5.2.) et l'inspection des services de recrutement et de placement des gens de mer établis sur son territoire (Règle 5.3.). Le contrôle sur ces services de recrutement et de placement sur le territoire doit être distingué du contrôle du recours par l'armateur à de tels services, à l'intérieur ou à l'extérieur du territoire de l'État, à l'occasion de la mise au travail des marins à bord d'un navire battant pavillon de l'État ou d'un navire étranger dans l'État du port. Le certificat de travail maritime et les inspections qui y sont liées ne couvrent pas le contrôle des services de recrutement et de placement sur le territoire. Le contrôle du recours par l'armateur à ces services, à l'intérieur ou à l'extérieur du territoire de l'État, à l'occasion de la mise au travail des marins à bord d'un navire battant pavillon de l'État ou d'un navire étranger dans le port de l'État ne relève pas de la compétence de droit interne des régions.

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

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

aanwervings- of arbeidsbemiddelingsdienst die onder licentie werkt of erkend is of gereguleerd is, die volgens de Raad een bevoegdheid van de gewesten betreft. De Raad gaat er echter aan voorbij dat titel 5 van het Verdrag voorziet in 3 soorten van inspecties, namelijk de inspectie van de omstandigheden voor zeevarende op schepen die de vlag voeren van de Staat en het bijhorende maritiem arbeidscertificaat (Voorschrift 5.1.), de inspectie van de buitenlandse schepen die een haven aandoen van de Staat (voorschrift 5.2.) en de inspectie van de op zijn grondgebied gevestigde aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarende (voorschrift 5.3.). Het toezicht op de aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten op het grondgebied dient aldus onderscheiden te worden van het toezicht op het beroep op dergelijke diensten, op of buiten het grondgebied van de Staat, gedaan door de reder, bij de tewerkstelling van zeelieden op een schip dat de vlag voert van de Staat of van een buitenlands schip in haven van de Staat. Het maritiem arbeidscertificaat en de daarbij horende inspecties dekken niet het toezicht (...) op de aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten op het grondgebied. De inspectie van het beroep op dergelijke diensten, op of buiten het grondgebied van de Staat, gedaan door de reder, bij de tewerkstelling van zeelieden op een schip dat de vlag voert van de Staat of van een buitenlands schip in haven van de Staat behoort niet tot de interne nationaalrechtelijke bevoegdheid van de gewesten.

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

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

Ceci ne porte pas préjudice aux observations du Conseil d'État sur le caractère mixte des dispositions de la Convention elle-même, en vue de l'assentiment à la Convention".⁸

3.4. Les précisions et la clarification des dispositions concernées de la loi du 13 juin 2014 ainsi apportées dans l'exposé des motifs de cette loi, qui peuvent également être appliquées *mutatis mutandis* à l'avant-projet à l'examen, peuvent être accueillies. Dès lors, dans la mesure où l'inspection du navire porte sur la question de savoir si l'armateur recourt à un service de recrutement et de placement (article 12, point 8, de l'avant-projet), et ne vise pas la surveillance de ces services, qui relève de la compétence exclusive des régions, les dispositions concernées ne posent pas de problème au regard des règles répartitrices de compétences.

EXAMEN DU TEXTE

Observation générale

4. L'avant-projet présente de nombreuses lacunes sur le plan de la correction du langage (juridique). Les auteurs de l'avant-projet adapteront le texte, en particulier sa version néerlandaise, afin de répondre aux exigences relatives à un usage correct et cohérent de la langue⁹. Il en va de même pour l'exposé des motifs dont en particulier le texte néerlandais – à nouveau – présente de nombreux manquements linguistiques et rédactionnels. En outre, ces lacunes sont à ce point manifestes que la section de législation ne juge pas utile d'en donner des exemples dans le présent avis.

Observations particulières

Article 4

5. Certaines définitions s'écartent des définitions contenues dans la directive 2017/159. C'est ainsi que, dans le texte néerlandais de l'avant-projet, on utilise les termes "schipper" et "reder", alors que dans le texte néerlandais de la directive, on emploie respectivement les termes "kapitein" et "eigenaar". Selon le délégué, il s'agit d'aligner la terminologie sur la législation nationale existante et d'ainsi maintenir l'uniformité requise de la terminologie utilisée.

Bien que les États membres ne soient *a priori* pas tenus de procéder à une transposition littérale et qu'ils peuvent éventuellement faire usage d'un autre cadre conceptuel s'accordant plus rigoureusement avec les spécificités de l'ordre juridique national, force est de constater qu'il pourrait s'agir en l'occurrence de notions substantiellement différentes, ce qui pourrait rendre malaisée une transposition fidèle de la directive.

⁸ Doc. parl., Chambre, 2013-14, n° 53-3390/001, pp. 8-9.

⁹ Ainsi, à titre d'exemple, on écrira dans le texte néerlandais de l'article 4, 5°, "wordt" (et non: "word") et de l'article 89 "is gebeurd" (et non: "is gebeurt"), on divisera le texte néerlandais de l'avant-projet en "afdelingen" et "onderafdelingen" (et non: "secties" et "sub-secties"), et dans le texte néerlandais des articles 10, 12, 42 et 67, le terme français "prescriptions" sera traduit par "vereisten" (et non: "bepalingen").

Hiermee wordt geen afbreuk gedaan aan de bemerkingen van de Raad van State inzake het gemengd karakter van de bepalingen van het Verdrag zelf, met het oog op de instemming met het Verdrag".⁸

3.4. De aldus in de memorie van toelichting bij de wet van 13 juni 2014 gegeven precisering en verduidelijking van de betrokken bepalingen van die wet, die *mutatis mutandis* ook kan worden betrokken op het voorliggende voorontwerp, kan worden bijgetreden. Bijgevolg, voor zover de inspectie van het schip betrekking heeft op de vraag of de reder een beroep doet op een aanwervings- of arbeidsbemiddelingsdienst (artikel 12, punt 8, van het voorontwerp), en geen betrekking heeft op het toezicht op die diensten, dat immers enkel aan de gewesten toekomt, rijst er geen bevoegdheidsrechtelijk probleem bij de betrokken bepalingen.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Algemene opmerking

4. Het voorontwerp vertoont tal van tekortkomingen op het vlak van correct (juridisch) taalgebruik. De stellers van het voorontwerp dienen de tekst, in het bijzonder de Nederlandse versie ervan, aan te passen aan de vereisten van een correct en coherent taalgebruik.⁹ Dat geldt eveneens voor de memorie van toelichting waarvan – opnieuw – inzonderheid de Nederlandse tekst tal van taalkundige en redactionele gebreken vertoont. Die gebreken zijn bovendien dermate manifest dat de afdeling Wetgeving het niet nodig acht om daarvan in dit advies voorbeelden te geven.

Bijzondere opmerkingen

Artikel 4

5. Voor bepaalde definities wordt afgeweken van de definities opgenomen in richtlijn 2017/159. Zo hanteert de Nederlandse tekst van het voorontwerp de termen "schipper" en "reder" terwijl de richtlijn respectievelijk gebruik maakt van de termen "kapitein" en "eigenaar". Volgens de gemachtigde gebeurt dit om de terminologie in lijn te brengen met de bestaande nationale wetgeving en om aldus de nodige uniformiteit in de gehanteerde terminologie te handhaven.

Hoewel lidstaten niet *a priori* tot letterlijke omzetting zijn verplicht en eventueel een ander begrippenkader kunnen hanteren dat nauwer aansluit bij de eigenheid van de nationale rechtsorde, moet worden opgemerkt dat het in dit geval mogelijk gaat om substantieel verschillende begrippen, wat een getrouwe omzetting van de richtlijn kan bemoeilijken.

⁸ Parl.St. Kamer 2013-14, nr. 53-3390/001, 8-9.

⁹ Zo, bij wijze van voorbeeld, moet in de Nederlandse tekst van artikel 4, 5°, "wordt" (niet: "word") en van artikel 89 "is gebeurd" (niet: "is gebeurt") worden geschreven, moet in de Nederlandse tekst van het voorontwerp de indeling in "afdelingen" en "onderafdelingen" worden gebruikt (niet ook: "secties" en "sub-secties"), en moet in de Nederlandse tekst van de artikelen 10, 12, 42 en 67 de Franse term "prescriptions" worden vertaald als "vereisten" (niet: "bepalingen").

Article 6

6. Dans le texte néerlandais de l'article 6, alinéa 2, on omettra le mot "verzekerd" qui est superflu.

Article 13

7. L'article 13 et d'autres dispositions de l'avant-projet recourent à la notion d' "organismes agréés". À la question de savoir quels organismes sont ainsi visés, le délégué répond par une référence à 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'. Il est recommandé d'intégrer une définition de cette notion à l'article 4 de l'avant-projet, en faisant référence à l'arrêté royal précité¹⁰.

Article 21

8. Dans le texte néerlandais de l'article 21, alinéa 1^{er}, 1^o, on écrira "*buiten* de wil van de reder".

Article 23

9. Il est recommandé de formuler l'article 23 de l'avant-projet comme suit:

"Lorsqu'il envisage un retrait de certificat, le fonctionnaire désigné tient compte de la gravité et/ou de la fréquence des manquements et doit entendre l'armateur à ce sujet".

Lorsque l'administré a obtenu un avantage de l'autorité (comme, en l'espèce, le certificat de travail dans la pêche), cette dernière peut, lorsque l'intéressé ne respecte pas les conditions liées à l'octroi de cet avantage, supprimer celui-ci pour l'avenir. Dès lors que la situation juridique de l'intéressé est alors modifiée à son désavantage en raison d'un élément qui lui est imputé à faute, il doit d'abord être entendu¹¹.

Article 30

10. Dans le texte néerlandais de l'article 30, alinéa 1^{er}, on remplacera les termes "eenmalige inspecties" par les termes "punctuele inspecties", compte tenu de ce que dispose l'alinéa 2.

¹⁰ Voir également l'article 3, 7^o, de la loi du 13 juin 2014, qui contient la même définition.

¹¹ I. OPDEBEEK, "Hoofdstuk 5. De hoorplicht", dans I. OPDEBEEK et M. VAN DAMME (éd.), *Beginnelsen van behoorlijk bestuur*, dans *Administratieve Rechtsbibliotheek*, Bruges, Die Keure, 2006, 260, n° 343.

Artikel 6

6. In de Nederlandse tekst van artikel 6, tweede lid, moet het overbodige woord "verzekerd" weggelaten worden.

Artikel 13

7. In artikel 13, en ook nog in andere bepalingen van het voorontwerp, wordt melding gemaakt van het begrip "erkende organisaties". Gevraagd welke organisaties hieronder moeten worden verstaan, verwijst de gemachtigde naar 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'. Het verdient aanbeveling om in artikel 4 van het voorontwerp een definitie op te nemen van dit begrip, onder verwijzing naar voormeld koninklijk besluit.¹⁰

Artikel 21

8. In de Nederlandse tekst van artikel 21, eerste lid, 1^o, schrijve men "*buiten* de wil van de reder".

Artikel 23

9. Het is aangewezen artikel 23 van het voorontwerp als volgt te formuleren:

"Wanneer de aangewezen ambtenaar de intrekking van een certificaat overweegt, moet hij rekening houden met de ernst en/of de frequentie van de tekortkomingen en dient hij de reder hierover te horen."

Wanneer de bestuurde van de overheid een voordeel heeft gekregen (zoals *in casu* het visserij-arbeidscertificaat), kan de overheid, wanneer de betrokkene de voorwaarden verbonden aan het verlenen van dit voordeel niet naleeft, het voordeel opheffen voor de toekomst. Daar de rechtstoestand van de betrokkene dan ongunstig wordt gewijzigd wegens een gegeven dat hem als een tekortkoming wordt aangerekend, moet hij eerst worden gehoord.¹¹

Artikel 30

10. In de Nederlandse tekst van artikel 30, eerste lid, dient het begrip "eenmalige inspecties" te worden vervangen door het begrip "punctuele inspecties", gelet op hetgeen in het tweede lid ervan wordt bepaald.

¹⁰ Zie ook artikel 3, 7^o, van de wet van 13 juni 2014, waarin dezelfde definitie is opgenomen.

¹¹ I. OPDEBEEK, "Hoofdstuk 5. De hoorplicht", in I. OPDEBEEK en M. VAN DAMME (eds.), *Beginnelsen van behoorlijk bestuur*, in *Administratieve Rechtsbibliotheek*, Brugge, Die Keure, 2006, 260, nr. 343.

Article 33

11. Le texte néerlandais de l'article 33 sera rédigé comme suit:

“Voor de vissersschepen die onder Belgische vlag varen die vóór de inwerkingtreding van deze wet werden gebouwd, blijven de bepalingen betreffende de bouw en de uitrusting van de schepen van toepassing zoals bepaald in het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement”.

Article 38

12. Conformément à l'article 4, 6°, de l'avant-projet, on écrira dans le texte néerlandais de l'article 38, alinéa 1^{er}, “vissersschepen die een vreemde vlag voeren” (et non: “vis-sersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie of een buitenlandse staat voeren”). Dans le texte français de cette disposition, les mots “navires de pêche battant le pavillon d'un État étranger” seront remplacés pour le même motif par les mots “navires de pêche battant pavillon étranger”.

Article 56

13. Le recours abusif aux propositions subordonnées à l'article 56 de l'avant-projet ne contribue pas à la lisibilité et à la transparence de cette disposition. Il est donc particulièrement recommandé de réexaminer la formulation de cet article.

Article 57

14. À l'article 57 de l'avant-projet, les mots “organisations d'armateurs et des pêcheurs” seront remplacés par les mots “représentants des pêcheurs et des armateurs”, conformément à la définition inscrite à l'article 4, 10°, de l'avant-projet.

Article 58

15. À la fin de l'article 58, alinéa 2, du projet, le segment de phrase “, conformément à l'article 18 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation” pourrait sans doute être omis, cette référence n'ajoutant rien à ce qui est déjà énoncé dans cet alinéa 2. Si l'intention est d'aligner le délai de recours sur celui fixé à l'article 18 de la loi du 5 juin 1972, on écrira à l'alinéa 1^{er} de l'article 58 “dans les quatorze jours” (et non: “dans les quinze jours”).

Artikel 33

11. De Nederlandse tekst van artikel 33 dient te worden geredigeerd als volgt:

“Voor de vissersschepen die onder Belgische vlag varen die vóór de inwerkingtreding van deze wet werden gebouwd, blijven de bepalingen betreffende de bouw en de uitrusting van de schepen van toepassing zoals bepaald in het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement.”

Artikel 38

12. In overeenstemming met artikel 4, 6°, van het voorontwerp dient in de Nederlandse tekst van artikel 38, eerste lid, te worden geschreven “vissersschepen die een vreemde vlag voeren” (niet: “vis-sersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie of een buitenlandse staat voeren”). In de Franse tekst van die bepaling dienen de woorden “des navires de pêche battant le pavillon d'un État étranger” om dezelfde reden te worden vervangen door de woorden “des navires de pêche battant pavillon étranger”.

Artikel 56

13. Het bovenmatig gebruik van bijzinnen in artikel 56 van het voorontwerp komt de leesbaarheid en de toegankelijkheid van die bepaling niet ten goede. Het verdient dan ook ten zeerste aanbeveling om de redactie van dat artikel aan een bijkomend onderzoek te onderwerpen.

Artikel 57

14. In artikel 57 van het voorontwerp dienen de woorden “organisaties van reders en van de vissers” vervangen te worden door de woorden “vertegenwoordigers van de vissers en van de reders”, overeenkomstig de definitie opgenomen in artikel 4, 10°, van het voorontwerp.

Artikel 58

15. Aan het einde van artikel 58, tweede lid, van het ontwerp kan de zinsnede “, overeenkomstig artikel 18 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen” wellicht worden geschrapt, aangezien door deze verwijzing niets wordt toegevoegd aan hetgeen reeds in dat tweede lid wordt bepaald. Indien het de bedoeling is om de beroepstermijn af te stemmen op die welke is bepaald in artikel 18 van de wet van 5 juni 1972, dient in het eerste lid van artikel 58 te worden geschreven “binnen de veertien dagen” (niet: “binnen de vijftien dagen”).

Article 62

16. Dans le texte néerlandais de l'article 62, alinéa 2, de l'avant-projet, on remplacera le mot "ongerechtvaardigd" par le mot "onrechtmatig".

Article 63

17. Dans le texte néerlandais de l'article 63 de l'avant-projet, on écrira "aangewezen ambtenaar".

Article 64

18. La référence que fait l'article 64, alinéa 2, de l'avant-projet à l'article 37 de l'avant-projet n'est pas correcte. Sans doute s'agit-il de faire référence à une "inspection découlant d'une plainte" mentionnée à l'article 30 de l'avant-projet.

Article 65

19. Le texte français et le texte néerlandais de l'article 65 de l'avant-projet sont discordants, tant sur le fond que sur la forme. C'est ainsi que dans le texte français il n'est nullement question de la "elektronische terbeschikkingstelling" du document concerné et que la version française de cet article ne compte qu'un seul alinéa.

Article 68

20. L'article 68, 2°, de l'avant-projet dispose que pour tout navire de pêche battant pavillon étranger, est puni d'une amende pénale de 600 à 6 000 euros, l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le patron ou son représentant "qui commet une infraction aux prescriptions des instruments internationaux en vigueur relatif[s] aux conditions de travail et de vie des pêcheurs et/ou, pour ce qui concerne les navires de pêche battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, aux prescriptions de l'Accord".

Une incrimination formulée en des termes si généraux et vagues n'est pas conforme au principe de légalité résultant de l'article 14 de la Constitution. Les actes incriminés doivent être définis plus étroitement et formulés d'une manière plus précise.

Article 70

21. Dans le texte néerlandais de l'article 70 de l'avant-projet, on remplacera les mots "Zonder afbreuk te doen aan ..." par "Onverminderd ...".

Artikel 62

16. In de Nederlandse tekst van artikel 62, tweede lid, van het voorontwerp dient het woord "ongerechtvaardigd" te worden vervangen door het woord "onrechtmatig".

Artikel 63

17. In de Nederlandse tekst van artikel 63 van het voorontwerp schrijft men "aangewezen ambtenaar".

Artikel 64

18. De verwijzing in artikel 64, tweede lid, van het voorontwerp naar artikel 37 van het voorontwerp is niet juist. Wellicht wordt bedoeld te verwijzen naar "inspecties naar aanleiding van een klacht" zoals vermeld in artikel 30 van het voorontwerp.

Artikel 65

19. De Nederlandse en de Franse tekst van artikel 65 van het voorontwerp stemmen zowel inhoudelijk als formeel niet met elkaar overeen. Zo is in de Franse tekst geen sprake van de "elektronische terbeschikkingstelling" van het betrokken document en bestaat de Franse versie van dat artikel slechts uit één lid.

Artikel 68

20. Artikel 68, 2°, van het voorontwerp bepaalt dat, voor elk vissersschip dat een vreemde vlag voert, de reder, zijn lasthebber of aangestelde, en/of de schipper of zijn vertegenwoordiger die "een overtreding begaat aan de bepalingen van een geldend internationaal instrument betreffende de werk- en leefomstandigheden van de vissers en /of, voor wat betreft de vissersschepen die onder de vlag van een lidstaat van de Europese unie varen, van de bepalingen van de Overeenkomst" worden gestraft met een strafrechtelijke geldboete van 600 tot 6 000 euro.

Een dergelijke ruim en vaag geformuleerde strafbaarstelling is niet in overeenstemming met het legaliteitsbeginsel dat voortvloeit uit artikel 14 van de Grondwet. De strafbaar gestelde handelwijzen dienen nauwer te worden afgebakend en preciezer te worden geformuleerd.

Artikel 70

21. In de Nederlandse tekst van artikel 70 van het voorontwerp vervangt men de woorden "Zonder afbreuk te doen aan ..." door "Onverminderd ...".

Titre 9 – Chapitre 1^{er}

22. Au chapitre 1^{er} du titre 9 de l'avant-projet, on remplacera chaque fois, si nécessaire, le mot “pêcheur” par les mots “marin pêcheur” dans les dispositions modificatives de la loi du 3 mai 2003 ‘portant réglementation du contrat d’engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur’, étant donné que cette loi contient uniquement une définition de “marin pêcheur”.

Article 79

23. La disposition en projet à l'article 79, a), de l'avant-projet manque singulièrement de clarté en raison de l'utilisation indifférente des conjonctions “et” et “ou”. Le délégué a communiqué une nouvelle proposition de texte pour cette disposition:

“les nom et prénoms, le numéro de registre national pour les marins pêcheurs qui y sont inscrits, le lieu de naissance et la date de naissance ou l'âge si la date de naissance n'est pas connue pour les marins pêcheurs qui ne sont pas inscrits au registre national, le domicile et le numéro d'agrément du marin pêcheur;”.

Cette proposition peut être accueillie.

Article 89

24. La question se pose de savoir si, outre les raisons disciplinaires, l'article 48, § 1^{er}, alinéa 3, en projet, de la loi du 3 mai 2003 ne doit pas mentionner également le cas visé à l'article 47 de cette loi, eu égard au fait que l'article 171/5, alinéa 1^{er}, 1^o, en projet, du Code pénal social (article 95 de l'avant-projet) mentionne également les deux hypothèses susvisées.

Article 90

25. L'article 69 de la loi du 3 mai 2003 étant une disposition modificative qui a déjà épuisé ses effets, son abrogation n'a guère de sens. Mieux vaudrait dès lors distraire l'article 90 de l'avant-projet.

Article 95

26. On rédigera le texte néerlandais de l'article 171/5, alinéa 1^{er}, 1^o, en projet, de la loi du 3 mai 2003 comme suit:

“1^o vooruitbetaling heeft geëist van de zeevisser bij aanvang van zijn tewerkstelling voor de kosten van repatriëring, en eveneens de kosten van repatriëring verhaald heeft op het loon of andere aanspraken van de zeevisser, tenzij de repatriëring om tuchtrekenen diende te gebeuren of in het geval bedoeld in artikel 47 van voormelde wet van 3 mei 2003;”.

Titel 9 – Hoofdstuk 1

22. In hoofdstuk 1 van titel 9 van het voorontwerp moet in de wijzigingsbepalingen van de wet van 3 mei 2003 ‘tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser’ het woord “visser” waar nodig telkens worden vervangen door “zeevisser” aangezien in de wet van 3 mei 2003 enkel een definitie van “zeevisser” voorkomt.

Artikel 79

23. De ontworpen bepaling onder artikel 79, a), van het voorontwerp is bijzonder onduidelijk door het door elkaar gebruiken van de voegwoorden “en” en “of”. De gemachtigde heeft voor die bepaling een nieuw tekstvoorstel bezorgd:

“les nom et prénoms, le numéro de registre national pour les marins pêcheurs qui y sont inscrits, le lieu de naissance et la date de naissance ou l'âge si la date de naissance n'est pas connue pour les marins pêcheurs qui ne sont pas inscrits au registre national, le domicile et le numéro d'agrément du marin pêcheur;”.

Met dit voorstel kan worden ingestemd.

Artikel 89

24. De vraag rijst of in het ontworpen artikel 48, § 1, derde lid, van de wet van 3 mei 2003, benevens van de disciplinaire redenen niet eveneens melding moet worden gemaakt van het geval bedoeld in artikel 47 van die wet, ermee rekening houdend dat van de twee voornoemde hypothesen ook melding wordt gemaakt in het ontworpen artikel 171/5, eerste lid, 1^o, van het sociaal strafwetboek (artikel 95 van het voorontwerp).

Artikel 90

25. Aangezien artikel 69 van de wet van 3 mei 2003 een wijzigingsbepaling is die reeds is uitgewerkt, is de opheffing ervan weinig zinvol. Artikel 90 wordt dan ook het best uit het voorontwerp weggelaten.

Artikel 95

26. Men schrijve de Nederlandse tekst van het ontworpen artikel 171/5, eerste lid, 1^o, van de wet van 3 mei 2003 als volgt:

“1^o vooruitbetaling heeft geëist van de zeevisser bij aanvang van zijn tewerkstelling voor de kosten van repatriëring, en eveneens de kosten van repatriëring verhaald heeft op het loon of andere aanspraken van de zeevisser, tenzij de repatriëring om tuchtrekenen diende te gebeuren of in het geval bedoeld in artikel 47 van voormelde wet van 3 mei 2003;”.

Article 97

27. On rédigera le texte néerlandais de l'article 188/3, § 1^{er}, 1°, en projet, de la loi du 3 mai 2003 comme suit:

“1° één of meerdere zeevissers als bemanningslid tewerkstelt zonder voorafgaand aan de tewerkstelling een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij te hebben gesloten;”.

Article 99

28. L'article 99 de l'avant-projet dispose que la loi à adopter entre en vigueur le (lire: produit ses effets le) 15 novembre 2019, à l'exception d'un certain nombre de dispositions qui entreront en vigueur le 15 novembre 2020.

Le délégué a déclaré à ce propos que l'intention n'est pas d'attribuer un effet rétroactif à la loi à adopter et que cette dernière entrera en vigueur selon les règles usuelles (le dixième jour suivant celui de sa publication au *Moniteur belge*), étant entendu que l'entrée en vigueur au 15 novembre 2020 est maintenue pour un certain nombre de dispositions.

Cette proposition peut être accueillie.

Le greffier,

Wim GEURTS

Le président,

Marnix VAN DAMME

Artikel 97

27. Men schrijve de Nederlandse tekst van het ontworpen artikel 188/3, § 1, 1° van de wet van 3 mei 2003 als volgt:

“1° één of meerdere zeevissers als bemanningslid tewerkstelt zonder voorafgaand aan de tewerkstelling een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij te hebben gesloten;”.

Artikel 99

28. Artikel 99 van het voorontwerp bepaalt dat de aan te nemen wet in werking treedt op (lees: uitwerking heeft met ingang van) 15 november 2019, met uitzondering van een aantal bepalingen die in werking treden op 15 november 2020.

De gemachtigde heeft in dat verband verklaard dat het niet de bedoeling is om terugwerkende kracht te verlenen aan de aan te nemen wet en dat deze laatste in werking zal treden volgens de gebruikelijke regels van inwerkingtreding (de tiende dag volgend op de dag van de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*), met dien verstande dat voor een aantal bepalingen de inwerkingtreding op 15 november 2020 behouden blijft.

Met dit voorstel kan worden ingestemd.

De griffier,

Wim GEURTS

De voorzitter,

Marnix VAN DAMME

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition de la ministre de l'Emploi, de la ministre des Affaires sociales, du ministre de la Justice et du ministre de la Mer du Nord,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

La ministre de l'Emploi, la ministre des Affaires sociales, le ministre de la Justice et le ministre de la Mer du Nord sont chargés de présenter en notre nom à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

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

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

Art. 2

La présente loi transpose partiellement la directive 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016 portant mise en œuvre de l'Accord relatif à la mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche).

Art. 3

La présente loi a pour objectif de créer un système propre à assurer le respect de l'Accord relatif à la mise

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Werk, van de minister van Sociale Zaken, van de minister van Justitie en van de minister van Noordzee,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

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

TITEL 1*Algemene bepalingen***HOOFDSTUK 1****Inleidende bepalingen****Artikel 1**

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

Art. 2

Deze wet zet de richtlijn (EU) 2017/159 van de Raad van 19 december 2016 tot uitvoering van de op 21 mei 2012 door het Algemeen Comité van de landbouwcoöperaties van de Europese Unie (COGECA), de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) en de Vereniging van de nationale organisaties van visserijondernemingen in de Europese Unie (Europêche) gesloten Overeenkomst betreffende de uitvoering van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector van de Internationale Arbeidsorganisatie uit 2007 gedeeltelijk om.

Art. 3

Deze wet heeft tot doel een systeem te creëren om de naleving te waarborgen van het op 21 mei 2012 door

en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche) et des dispositions légales, réglementaires et conventionnelles leur donnant effet dans l'ordre juridique interne, notamment par des inspections régulières, par l'introduction d'un système de certification, par la rédaction de rapports, par des mesures de suivi et par un système efficace de sanctions.

CHAPITRE 2

Définitions

Art. 4

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

1° "la directive 2017/159": la directive 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016 portant mise en œuvre de l'Accord relatif à la mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche).

2° "l'Accord": l'Accord relatif à la mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche), mis en œuvre par la directive (UE) 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016;

3° "la pêche maritime commerciale": toutes les opérations de pêche en mer à l'exception de la pêche de subsistance et de la pêche de loisir;

4° "navire de pêche battant pavillon belge": tout navire utilisé de manière rationnelle en mer en vue de la pêche maritime commerciale, et mentionné comme tel sur la liste officielle des navires de pêche belges qui est publiée

het Algemeen Comité van de landbouwcoöperaties van de Europese Unie (COGECA), de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) en de Vereniging van de nationale organisaties van visserijondernemingen in de Europese Unie (Europêche) gesloten Overeenkomst betreffende de uitvoering van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector van de Internationale Arbeidsorganisatie uit 2007 en van de wettelijke, reglementaire en conventionele bepalingen tot uitvoering ervan in het interne rechtsbestel, meer bepaald door regelmatige inspecties, door de invoering van een systeem van certificatie, door de opstelling van verslagen, door opvolgingsmaatregelen en door een doeltreffend sanctiesysteem.

HOOFDSTUK 2

Definities

Art. 4

Voor de toepassing van deze wet verstaat men onder:

1° "de richtlijn 2017/159": de richtlijn 2017/159 van de Raad van 19 december 2016 tot uitvoering van de op 21 mei 2012 door het Algemeen Comité van de landbouwcoöperaties van de Europese Unie (COGECA), de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) en de Vereniging van de nationale organisaties van visserijondernemingen in de Europese Unie (Europêche) gesloten Overeenkomst betreffende de uitvoering van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector van de Internationale Arbeidsorganisatie uit 2007.

2° "de Overeenkomst": de op 21 mei 2012 door werkgevers en werknemers ("de sociale partners") op het niveau van de Unie in de zeevisserijsector, namelijk het Algemeen Comité van de landbouwcoöperaties van de Europese Unie (COGECA), de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) en de Vereniging van de nationale organisaties van visserijondernemingen in de Europese Unie (Europêche), gesloten Overeenkomst betreffende de uitvoering van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector van de Internationale Arbeidsorganisatie uit 2007;

3° "commerciële zeevisserij": alle visserijoperaties op zee, uitgezonderd wanneer het gaat om vissen voor het eigen levensonderhoud of om sportvissen;

4° "visserijvaartuig dat de Belgische vlag voert": elk schip dat doelmatig op zee wordt ingezet voor de commerciële zeevisserij, en dat als dusdanig voorkomt op de officiële lijst van Belgische visserijvaartuigen, jaarlijks uitgegeven

annuellement par le Service public fédéral Mobilité et Transports, Direction générale Navigation;

5° “navire de pêche battant pavillon d’un État membre de l’Union européenne”: tout bateau ou embarcation battant le pavillon d’un État membre de l’Union européenne ou enregistré sous la pleine juridiction d’un État membre de l’Union européenne, quelles qu’en soient la nature et la forme de propriété, affecté ou destiné à être affecté à la pêche maritime commerciale;

6° “navire de pêche battant pavillon étranger”: tout bateau ou embarcation, battant le pavillon d’un État étranger, y compris un État membre de l’Union européenne, quelles qu’en soient la nature et la forme de propriété, affecté ou destiné à être affecté à la pêche maritime commerciale;

7° “le fonctionnaire désigné”: le fonctionnaire, désigné par le Roi, chargé de la surveillance du respect de la loi et de ses arrêtés d’exécution;

8° “armateur”: propriétaire du navire de pêche ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l’agent ou l’affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l’exploitation du navire de pêche 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° “patron”: commandant à bord du navire de pêche;

10° “représentants des pêcheurs et des armateurs”: les organisations représentatives des travailleurs et des employeurs du secteur de la pêche maritime”;

11° “Direction générale Navigation”: Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports;

12° “Dispositions nationales”: les dispositions belges et internationales en vigueur en Belgique;

13° “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.

door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Directoraat-generaal Scheepvaart;

5° “vissersschip dat de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voert”: elk schip of boot die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voert of onder de volledige rechtsmacht van een lidstaat geregistreerd is, van welke aard ook en ongeacht de eigendomsvorm, en dat gebruikt wordt of bestemd is om gebruikt te worden voor de commerciële zeevisserij;

6° “vissersschip dat een vreemde vlag voert”: elk schip of boot die de vlag van een vreemde Staat, een lidstaat van de Europese Unie inbegrepen, voert, van welke aard ook en ongeacht de eigendomsvorm, en dat gebruikt word of bestemd is om gebruikt te worden voor de commerciële zeevisserij;

7° “de aangewezen ambtenaar”: de ambtenaar, aangewezen door de Koning, belast met het toezicht van de naleving op de wet en haar uitvoeringsbesluiten;

8° “reder”: eigenaar van het vissersschip 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 vissersschip 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° “schipper”: gezagvoerder aan boord van het vissersschip;

10° “vertegenwoordigers van de vissers en van de reders”: de representatieve organisaties van werkgevers en werknemers uit de visserijsector”;

11° “Directoraat-generaal Scheepvaart”: Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

12° “Nationale bepalingen”: de Belgische en in België van kracht zijnde internationale bepalingen;

13° “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.

CHAPITRE 3

Champ d'application**Section 1^{re}***Navires de pêche***Art. 5**

§ 1^{er} Sauf pour les exceptions qu'elle prévoit, la présente loi s'applique à tous les navires de pêche engagés dans la pêche maritime commerciale.

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

§ 3. Pour ce qui concerne les navires de pêche battant pavillon étranger, les exclusions de certaines catégories de navires de pêche en vertu de l'Accord ou d'un instrument international en vigueur, ne sont prises en compte que s'il en est fait mention dans un document délivré par l'État du pavillon concerné.

§ 4. Le navire de pêche battant le pavillon d'un État qui n'a pas transposé la directive 2017/159 et/ou qui n'a pas ratifié les instruments internationaux relatifs aux conditions de travail et de vie des pêcheurs à bord des navires de pêche ne peut bénéficier d'un traitement plus favorable que le navire de pêche qui bat le pavillon d'un État qui a transposé la directive 2017/159 et/ou a ratifié les instruments internationaux relatifs aux conditions de travail et de vie des pêcheurs à bord des navires de pêche.

Section 2*Pêcheurs***Art. 6**

À bord des navires de pêche battant pavillon belge, la présente loi s'applique au marin pêcheur visé par la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du pêcheur.

HOOFDSTUK 3

Toepassingsgebied**Afdeling 1***Vissersschepen***Art. 5**

§ 1 Behalve voor de uitzonderingen waarin deze wet voorziet, is zij van toepassing op alle vissersschepen die bij commerciële zeevisserij betrokken zijn.

§ 2. Ingeval van twijfel over de toepasbaarheid van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten op een vissersschip dat de Belgische vlag voert of een categorie van vissersschepen die de Belgische vlag voeren, wordt de beslissing genomen door het Directoraat-generaal Scheepvaart na raadpleging van het betrokken paritair comité.

§ 3. Voor de vissersschepen die de vlag van een andere Staat dan de Belgische Staat voeren, worden uitsluitingen van bepaalde categorieën vissersschepen krachtens de Overeenkomst of een geldend internationaal instrument alleen in aanmerking genomen indien zij in een door de betrokken vlaggenstaat afgegeven document zijn vermeld.

§ 4. Het vissersschip dat de vlag voert van een Staat die de richtlijn 2017/159 niet heeft omgezet en/of de internationale verdragen betreffende de werk- en leefomstandigheden van de vissers aan boord van vissersschepen niet heeft geratificeerd kan niet rekenen op een gunstigere behandeling dan het vissersschip dat de vlag voert van een Staat die de richtlijn 2017/159 wel heeft omgezet en/of de internationale verdragen betreffende de werk- en leefomstandigheden van de vissers aan boord van vissersschepen wel heeft geratificeerd.

Afdeling 2*Vissers***Art. 6**

Aan boord van de vissersschepen die de Belgische vlag voeren is deze wet enkel van toepassing ten aanzien van de zeevisser zoals bedoeld in de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser.

L'armateur doit garantir que les personnes employées, engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire de pêche bénéficient des conditions de travail et de vie décentes équivalentes à celles garanties aux pêcheurs visés à l'alinéa premier.

Art. 7

La présente loi ne s'applique pas aux pilotes de port et au personnel à terre exécutant des travaux à bord d'un navire de pêche à quai.

Art. 8

Pour ce qui concerne les navires de pêche battant pavillon étranger, est considérée comme pêcheur, toute personne employée, engagée ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire de pêche, à moins que l'autorité compétente dont le navire de pêche bat le pavillon confirme avoir exclu certaines catégories de pêcheurs en vertu d'un instrument international et/ou, pour ce qui concerne les navires de pêche battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, en vertu de l'Accord.

TITRE 2

Le certificat de travail dans la pêche pour les navires de pêche battant pavillon belge

CHAPITRE 1^{ER}

Champ d'application

Art. 9

Tout navire de pêche battant pavillon belge qui passe plus de trois jours calendriers en mer et qui:

- (a) a une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, ou
- (b) navigue habituellement à plus de 200 milles nautiques de la côte ou au-delà du rebord externe du plateau continental, si celui-ci est plus éloigné,

conserve à son bord et tient à jour un certificat de travail dans la pêche.

De reder moet garanderen dat de personen die tewerkgesteld zijn, in dienst genomen zijn of in enige hoedanigheid werkzaamheden verrichten aan boord van een vissersschip, genieten van gelijkwaardige arbeids- en leefomstandigheden aan deze van de vissers bedoeld in het eerste lid.

Art. 7

Deze wet is niet van toepassing op de havenloodsen en op het walpersoneel dat werkzaamheden verricht aan boord van een vissersschip aan de kade.

Art. 8

Voor de vissersschepen die een vreemde vlag voeren, dient als visser beschouwd te worden, elke persoon die tewerkgesteld is, in dienst genomen is of in enige hoedanigheid werkzaamheden verricht aan boord van een vissersschip, tenzij de bevoegde autoriteit waarvan het vissersschip de vlag voert, bevestigt dat het bepaalde categorieën vissers op grond van een internationaal instrument en/of, voor de vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voert, op grond van de Overeenkomst heeft uitgesloten.

TITEL 2

Het visserij-arbeidscertificaat voor de vissersschepen die de Belgische vlag voeren

HOOFDSTUK 1

Toepassingsgebied

Art. 9

Elk vissersschip dat de Belgische vlag voert dat langer dan 3 etmalen op zee blijft en dat:

- a) een lengte heeft gelijk aan of langer dan 24 meter, of
- b) gewoonlijk méér dan 200 zeemijl uit de kust of voorbij de buitenste rand van het continentaal plat vaart als dat verder van de kustlijn is gelegen,

bewaart aan boord een visserij-arbeidscertificaat en houdt die bij.

CHAPITRE 2

Le certificat de travail dans la pêche

Art. 10

Le certificat de travail dans la pêche atteste que les conditions de travail et de vie des pêcheurs, y compris les mesures adoptées visant à assurer la conformité continue aux dispositions nationales transposant les prescriptions de l'Accord, ont fait l'objet d'une inspection et répondent aux dispositions nationales transposant les prescriptions de l'Accord.

Art. 11

Le certificat est rédigé en français ou en néerlandais, au choix de l'armateur, et en anglais.

Art. 12

Le certificat de travail dans la pêche doit être délivré ou renouvelé par le fonctionnaire désigné lorsque, suite à une inspection visée à la section 2, du chapitre 1^{er} du titre 3, il est établi que le navire de pêche respecte ou continue de respecter les dispositions nationales transposant les prescriptions de l'Accord dans les domaines suivants:

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

2° l'examen médical et la certification médicale;

3° les effectifs;

4° la durée du repos;

5° la liste d'équipage;

6° le contrat d'engagement pour la pêche maritime;

7° le rapatriement;

8° le recours à tout service de recrutement et de placement;

9° la rémunération;

10° le logement;

HOOFDSTUK 2

Het visserij-arbeidscertificaat

Art. 10

Het visserij-arbeidscertificaat staat dat de leef- en arbeidsomstandigheden van de vissers, met inbegrip de maatregelen genomen om de voortdurende conformiteit te waarborgen met de nationale bepalingen tot omzetting van de vereisten van de Overeenkomst, het voorwerp hebben uitgemaakt van een inspectie en beantwoorden aan de nationale bepalingen tot omzetting van de vereisten van de Overeenkomst.

Art. 11

Het certificaat wordt in het Frans of het Nederlands, naar keuze van de reder, en in het Engels opgesteld.

Art. 12

Het visserij-arbeidscertificaat moet door de aangewezen ambtenaar worden afgeleverd of vernieuwd wanneer, ingevolge een inspectie bedoeld in afdeling 2 van hoofdstuk 1 van titel 3, wordt vastgesteld dat het vissersschip de nationale bepalingen tot omzetting van de vereisten van de Overeenkomst in de volgende gebieden naleeft of blijft naleven:

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

2. het medisch onderzoek en het medisch certificaat;

3. de bemanning;

4. de rusttijden;

5. de bemanningslijst;

6. de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst voor de zeevisserij;

7. de repatriëring;

8. het beroep op elke aanwervings- of arbeidsbemiddelingsdienst;

9. het loon;

10. de huisvesting;

11° l'alimentation et le service de table;

12° les soins médicaux à bord;

13° la sécurité et la santé au travail et la prévention des accidents du travail;

14° la sécurité sociale;

15° la protection en cas de maladie, lésion ou décès en lien avec le travail.

Art. 13

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

Art. 14

La durée de validité du certificat de travail dans la pêche ne peut excéder cinq ans.

Art. 15

La demande de renouvellement du certificat de travail dans la pêche doit être introduite au plus tôt quatre mois avant la date d'échéance du certificat en cours.

L'inspection aux fins du renouvellement du certificat de travail dans la pêche, visée à l'article 37 est effectuée dans les trois mois précédant la date d'échéance du certificat en cours.

Art. 16

Le nouveau certificat de travail dans la pêche est valide pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date à laquelle l'inspection en vue du renouvellement du certificat a eu lieu.

Art. 17

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

1° aux nouveaux navires de pêche, à la livraison;

11. de voeding en de catering;

12. de medische zorgen aan boord;

13. de veiligheid en gezondheid op het werk en preventie van arbeidsongevallen;

14. de sociale zekerheid;

15. de bescherming bij werkgerelateerde ziekte, verwonding of overlijden.

Art. 13

Na een gunstige tussentijdse inspectie bedoeld in de artikelen 35 en 36 brengt de aangewezen ambtenaar of de erkende organisatie zijn visum op het visserij-arbeidscertificaat.

Art. 14

De geldigheidsduur van het visserij-arbeidscertificaat mag een periode van vijf jaar niet overschrijden.

Art. 15

De aanvraag tot vernieuwing van het visserij-arbeidscertificaat dient ten vroegste vier maanden voor de vervaldatum van het huidige certificaat worden ingediend.

De inspectie, bedoeld in artikel 37, met het oog op de vernieuwing van het visserij-arbeidscertificaat, dient uitgevoerd te worden binnen de drie maanden vóór de vervaldatum van het huidige certificaat.

Art. 16

Het nieuwe visserij-arbeidscertificaat is geldig voor een periode die de vijf jaar niet overschrijdt te rekenen vanaf de datum waarop de inspectie, met het oog op de vernieuwing van het visserij-arbeidscertificaat, heeft plaatsgehad.

Art. 17

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

1° aan de nieuwe vissersschepen, bij de levering ervan;

2° lorsqu'un navire de pêche change de pavillon vers le pavillon belge;

3° lorsqu'un armateur prend à son compte l'exploitation d'un navire de pêche qui est nouveau pour cet armateur.

Art. 18

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

Art. 19

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

1° le navire de pêche a été inspecté, dans la mesure où cela est raisonnablement possible, au regard des dispositions nationales correspondant aux domaines énumérés à l'article 12, en tenant compte de la vérification des éléments visés aux 2° et 6°;

2° l'armateur a démontré que des procédures adéquates sont mises en oeuvre à bord en vue d'assurer le respect des dispositions nationales transposant les prescriptions de l'Accord.

Art. 20

La délivrance d'un certificat de travail dans la pêche d'une durée de validité de cinq ans est subordonnée à la réalisation, avant la date d'échéance du certificat délivré à titre provisoire, d'une inspection complète telle que prévue à la section 2 du chapitre 1^{er} du titre 3.

Art. 21

Aucun nouveau certificat de travail dans la pêche ne sera délivré à titre provisoire après la période initiale de six mois visée à l'article 19.

Art. 22

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

2° wanneer een vissersschip omvlagt naar de Belgische vlag;

3° wanneer een reder de exploitatie van een vissersschip, dat voor hem nieuw is, voor zijn rekening neemt.

Art. 18

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

Art. 19

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

1° het vissersschip werd geïnspecteerd, voor zover dit redelijkerwijze mogelijk is, ten opzichte van de nationale bepalingen die betrekking hebben op de gebieden opgesomd in artikel 12, rekening houdend met de controle van de elementen bedoeld in de bepalingen onder 2° en 6°;

2° de reder heeft aangetoond dat aan boord passende procedures worden toegepast om de naleving van de nationale bepalingen tot uitvoering van de vereisten van de Overeenkomst te waarborgen.

Art. 20

De aflevering van een visserij-arbeidscertificaat met een geldigheidsduur van vijf jaar is afhankelijk van de uitvoering van een volledige inspectie, zoals voorzien in afdeling 2 van hoofdstuk 1 van titel 3, vóór de vervaldatum van het certificaat afgeleverd ten voorlopige titel.

Art. 21

Er wordt geen enkel nieuw visserij-arbeidscertificaat ten voorlopige titel afgeleverd na de in artikel 19 bedoelde eerste periode van zes maanden.

Art. 22

Het visserij-arbeidscertificaat, zelfs indien het ten voorlopige titel werd afgeleverd, verliest zijn geldigheid in de volgende gevallen:

1° l'inspection intermédiaire visée aux articles 35 et 36 n'a pas été réalisée dans les délais fixés, sauf en raison de circonstances étrangères à la volonté de l'armateur;

2° le certificat de travail dans la pêche n'est pas visé à l'issue d'une inspection intermédiaire favorable conformément à l'article 13;

3° il y a eu changement de pavillon du navire de pêche;

4° l'armateur cesse d'assumer la responsabilité de l'exploitation du navire de pêche;

5° des modifications importantes ont été apportées au navire de pêche en matière de logements.

Dans l'hypothèse où le certificat perd sa validité en raison du cas visé aux 3°, 4° ou 5°, le nouveau certificat ne sera délivré que si le fonctionnaire désigné qui le délivre est pleinement convaincu que le navire de pêche est conforme aux prescriptions concernant les domaines mentionnés à l'article 12.

Art. 23

Le fonctionnaire désigné peut retirer le certificat de travail dans la pêche s'il s'avère que le navire de pêche ne respecte pas les dispositions nationales transposant les prescriptions de l'Accord dans les domaines visés à l'article 12 et qu'il n'a pas été remédié de manière satisfaisante aux manquements constatés par le fonctionnaire désigné ou l'organisme agréé visé à l'article 44 qui a procédé à l'inspection.

Art. 24

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

Art. 25

Le Roi fixe:

1° le modèle du certificat de travail dans la pêche visé à l'article 10 ainsi que les mentions qui doivent y figurer;

2° le modèle du certificat de travail dans la pêche, délivré à titre provisoire, visé à l'article 17 ainsi que les mentions qui doivent y figurer;

1° de tussentijdse inspectie bedoeld in artikelen 35 en 36 werd niet binnen de vastgestelde termijnen uitgevoerd, tenzij door omstandigheden buiten de wil van de reder;

2° het visserij-arbeidscertificaat werd na een gunstige tussentijdse inspectie niet geïssueerd overeenkomstig artikel 13;

3° bij omvlagging van het vissersschip;

4° de reder houdt op om de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het vissersschip op zich te nemen;

5° belangrijke wijzigingen werden aangebracht aan het vissersschip betreffende de huisvesting.

In het geval het certificaat zijn geldigheid verliest omwille van het de bepaling 3°, 4° of 5° bedoelde geval, wordt het nieuwe certificaat slechts afgegeven wanneer de aangewezen ambtenaar die het afgeeft, er volledig van overtuigd is dat het vissersschip conform is met de vereisten betreffende de domeinen vermeld in artikel 12.

Art. 23

De aangewezen ambtenaar kan het visserij-arbeidscertificaat intrekken, indien blijkt dat het vissersschip de nationale bepalingen tot omzetting van de bepalingen van de Overeenkomst in de gebieden bepaald in artikel 12 niet naleeft en dat de tekortkomingen vastgesteld door de aangewezen ambtenaar of de erkende organisatie, bedoeld in artikel 44, die de inspectie heeft uitgevoerd, niet op bevredigende wijze werden verholpen.

Art. 24

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

Art. 25

De Koning bepaalt:

1° het model van het visserij-arbeidscertificaat bedoeld in artikel 10 alsmede de vermeldingen die er moeten voorkomen;

2° het model van het visserij-arbeidscertificaat dat ten voorlopige titel wordt afgeleverd, zoals bedoeld in artikel 17, en de vermeldingen die er moeten voorkomen;

3° l'autorité chargée de la délivrance du certificat de travail dans la pêche.

CHAPITRE 3

Mesures de publicité

Art. 26

Une copie du certificat de travail dans la pêche est affichée bien en vue dans un endroit accessible aux pêcheurs.

Art. 27

L'armateur communique une copie du certificat de travail dans la pêche sur demande des pêcheurs, des fonctionnaires désignés, des organismes agréés, des fonctionnaires autorisés de l'État du port et des représentants des pêcheurs et des armateurs.

TITRE 3

Inspections

CHAPITRE 1^{ER}

Inspections des navires de pêche battant pavillon belge

Section 1^{re}

Inspections hors certification

Sous-section 1^{re}

Inspections périodiques

Art. 28

Sans préjudice des pouvoirs d'inspection des fonctionnaires désignés en vertu d'autres dispositions légales et réglementaires, tous les navires de pêche battant pavillon belge, tenus ou non à l'obligation de certification, sont soumis à des inspections périodiques pour garantir que les conditions de travail et de vie des pêcheurs à bord des navires de pêche battant pavillon belge, satisfont et continuent à satisfaire aux dispositions nationales régissant les domaines visés à l'article 12 de la présente loi.

3° de overheid welke bevoegd is voor de afgifte van een certificaat.

HOOFDSTUK 3

Maatregelen voor de bekendmaking

Art. 26

Een kopie van het visserij-arbeidscertificaat wordt goed zichtbaar aangeplakt op een plaats die toegankelijk is voor de vissers.

Art. 27

Op verzoek van de vissers, de aangewezen ambtenaren, de erkende organisaties, de bevoegde ambtenaren van de havenstaat en de vertegenwoordigers van de vissers en van de reders bezorgt de reder een kopie van het visserij-arbeidscertificaat.

TITEL 3

Inspecties

HOOFDSTUK 1

Inspecties van de vissersschepen die de Belgische vlag voeren

Afdeling 1

Inspecties buiten certificatie

Onderafdeling 1

Periodieke inspecties

Art. 28

Onverminderd de inspectiebevoegdheden van de aangewezen ambtenaren krachtens andere wettelijke en reglementaire bepalingen, zijn alle vissersschepen die de Belgische vlag voeren, die al dan niet gehouden zijn tot certificatie, onderworpen aan periodieke inspecties om te garanderen dat de arbeids- en leefomstandigheden van vissers aan boord van vissersschepen die de Belgische vlag voeren, voldoen aan de nationale bepalingen die de domeinen bedoeld in artikel 12 regelen en hieraan blijven voldoen.

Art. 29

Les inspections périodiques sont en principe annoncées, à moins qu'une telle annonce risque de porter préjudice à l'efficacité de l'inspection.

*Sous-section 2**Autres types d'inspections*

Art. 30

Sans préjudice des pouvoirs d'inspection des fonctionnaires désignés en vertu d'autres dispositions légales et réglementaires, tous les navires de pêche battant pavillon belge, tenus ou non à l'obligation de certification, peuvent également faire l'objet d'inspections ponctuelles, d'inspections ciblées ou d'inspections découlant d'une plainte.

Par "inspection ponctuelle", il convient d'entendre, l'inspection qui n'est pas une inspection périodique et qui est destinée à vérifier la conformité du navire de pêche battant pavillon belge aux dispositions nationales transposant les prescriptions de l'Accord.

Par "inspection ciblée", il convient d'entendre l'inspection liée à un problème spécifique ou un type donné de navire de pêche.

Par "inspection découlant d'une plainte", il convient d'entendre l'inspection réalisée à la suite d'une plainte telle que visée au Titre 6.

Art. 31

Le fonctionnaire désigné décide s'il annonce ou non les inspections visées à l'article 30 et détermine en fonction des circonstances, l'étendue de l'inspection.

Section 2*Inspections en vue de la certification*

Art. 32

L'inspection des navires de pêche battant pavillon belge tenus à l'obligation de certification doit être complète et préalable à la délivrance du certificat de travail dans la pêche et porter sur les domaines énumérés à l'article 12 de la présente loi.

Art. 29

Periodieke inspecties worden in principe aangekondigd, tenzij een dergelijke aankondiging de effectiviteit van de inspectie kan benadelen.

*Onderafdeling 2**Andere soorten inspecties*

Art. 30

Onverminderd de inspectiebevoegdheden van de aangewezen ambtenaren krachtens andere wettelijke en reglementaire bepalingen, kunnen alle vissersschepen die de Belgische vlag voeren, ongeacht of ze al dan niet gehouden zijn tot certificatie, ook het voorwerp zijn van punctuele inspecties, gerichte inspecties of inspecties naar aanleiding van een klacht.

Onder "punctuele inspectie" wordt verstaan de inspectie die geen periodieke inspectie is en die bestemd is om na te gaan of het vissersschip dat de Belgische vlag voert, voldoet aan de nationale bepalingen tot omzetting van de vereisten van de Overeenkomst.

Onder "gerichte inspectie" wordt verstaan de inspectie in verband met een specifiek probleem of een type vissersschip.

Onder "inspectie naar aanleiding van een klacht" wordt verstaan de inspectie uitgevoerd naar aanleiding van een klacht zoals bedoeld in Titel 6.

Art. 31

De aangewezen ambtenaar beslist of hij al dan niet de in artikel 30 bedoelde inspecties aankondigt en bepaalt, in functie van de omstandigheden, de omvang van de inspectie.

Afdeling 2*Inspecties met het oog op certificatie*

Art. 32

De inspectie van de vissersschepen die de Belgische vlag voeren die gehouden zijn tot certificatie, moet volledig zijn en voorafgaan aan de aflevering van het visserij-arbeidscertificaat en moet betrekking hebben op de gebieden die in artikel 12 van deze wet zijn opgesomd.

Art. 33

Pour les navires de pêche battant pavillon belge construits avant l'entrée en vigueur de la présente loi, les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires fixées dans l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime continuent à s'appliquer.

Art. 34

Au moins une inspection intermédiaire doit être réalisée en vue de vérifier si les dispositions nationales transposant les prescriptions de l'Accord sont toujours respectées.

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

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

Art. 35

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

Art. 36

L'inspection aux fins de renouvellement du certificat de travail dans la pêche porte sur les dispositions nationales transposant les prescriptions de l'Accord qui font l'objet de l'inspection préalable à la délivrance d'un premier certificat de travail dans la pêche.

CHAPITRE 2

**Inspections des navires de pêche
battant pavillon étranger**

Art. 37

Tout navire de pêche battant pavillon étranger, qui fait escale dans un port belge, dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, ou qui se trouve dans les eaux territoriales belges, peut être inspecté dès lors:

Art. 33

Voor de vissersschepen die de Belgische vlag voeren die vóór de inwerkingtreding van deze wet werden gebouwd, blijven de bepalingen betreffende de bouw en de uitrusting van de schepen van toepassing zoals bepaald in het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement.

Art. 34

Er moet minstens een tussentijdse inspectie worden uitgevoerd om na te gaan of de nationale bepalingen tot omzetting van de vereisten van de Overeenkomst nog steeds worden nageleefd.

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

Onder de verjaardag verstaat men de dag en de maand van elk jaar die overeenkomen met de vervaldatum van het visserij-arbeidscertificaat.

Art. 35

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

Art. 36

De inspectie met het oog op de vernieuwing van het visserij-arbeidscertificaat heeft betrekking op de nationale bepalingen tot omzetting van de vereisten van de Overeenkomst die het voorwerp zijn van de inspectie voorafgaand aan de aflevering van een eerste visserij-arbeidscertificaat.

HOOFDSTUK 2

**Inspecties van de vissersschepen
die een vreemde vlag voeren**

Art. 37

Elk vissersschip, dat de vlag voert van een vreemde Staat en dat een Belgische haven aandoet tijdens zijn gewone activiteit of om een reden inherent aan de exploitatie, of die zich in de Belgische territoriale wateren bevindt, kan worden geïnspecteerd van zodra:

1° qu'une preuve est apparue que ce navire de pêche ne se conforme pas aux prescriptions des instruments internationaux en vigueur relatifs aux conditions de travail et de vie des pêcheurs et/ou, pour ce qui concerne les navires de pêches battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, aux prescriptions de l'Accord; ou

2° qu'une plainte a été soumise du chef de non-conformité aux prescriptions des instruments internationaux en vigueur applicables aux navires de pêche relatif aux conditions de travail et de vie des pêcheurs et/ou, pour ce qui concerne les navires de pêches battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, aux prescriptions de l'Accord.

Art. 38

Sans préjudice des cas définis à l'article 40 et des compétences de l'État du port prévues par les dispositions belges et internationales relatives au contrôle par l'État du port, l'inspection des navires de pêche battant pavillon étranger est limitée à un contrôle des documents qui doivent être délivrés par l'autorité compétente indiquant que le navire de pêche a été inspecté par l'autorité compétente ou en son nom en vue de déterminer sa conformité avec les dispositions des instruments internationaux en vigueur relatifs aux conditions de travail et de vie des pêcheurs et/ou, pour ce qui concerne les navires de pêches battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, avec les prescriptions de l'Accord.

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

Art. 39

§ 1^{er}. Le fonctionnaire désigné peut procéder à une inspection détaillée afin de vérifier que les conditions de travail et de vie à bord du navire de pêche sont respectées si, à l'occasion d'une inspection visée à l'article 38, il constate que:

1° les documents requis ne sont pas présentés ou ne sont pas tenus à jour, ou ont été établis de manière mensongère, ou que les documents ne contiennent pas les informations requises par un instrument international en vigueur relatif aux conditions de travail et de vie des pêcheurs et/ou, pour ce qui concerne les navires de pêches battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, par l'Accord ou ne sont pas valables pour une autre raison; ou

1° er bewijzen zijn dat het vissersschip niet voldoet aan de vereisten van de van kracht zijnde internationale instrumenten betreffende de werk- en leefomstandigheden van vissers en/of, voor vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, aan de vereisten van de Overeenkomst; of

2° een klacht is ingediend wegens het niet-voldoen aan de vereisten van de van kracht zijnde internationale instrumenten die van toepassing zijn op vissersschepen met betrekking tot de werk- en leefomstandigheden van vissers en/of, voor vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, aan de vereisten van de Overeenkomst.

Art. 38

Onverminderd de in artikel 40 omschreven gevallen en de bevoegdheden van de havenstaat voorzien door de Belgische en internationale bepalingen inzake havenstaatcontrole, blijft de inspectie van vissersschepen die een vreemde vlag voeren, beperkt tot een inspectie van de door de bevoegde autoriteit af te geven documenten waaruit blijkt dat het vissersschip door of namens de bevoegde autoriteit is geïnspecteerd, om na te gaan of het vissersschip in overeenstemming is met de bepalingen van de van kracht zijnde internationale instrumenten inzake de werk- en leefomstandigheden van vissers en/of, met de vereisten van de overeenkomst voor de vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, met de vereisten van de overeenkomst.

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

Art. 39

§ 1. De aangewezen ambtenaar kan tot een gedetailleerde inspectie overgaan om te controleren of de werk- en leefomstandigheden aan boord van het vissersschip nageleefd worden, wanneer hij bij een inspectie bedoeld in artikel 38, vaststelt dat:

1° de vereiste documenten niet worden voorgelegd, of niet bijgehouden of bedrieglijk werden opgesteld, of dat de documenten niet de informatie bevatten die wordt vereist door een geldend internationaal instrument betreffende de werk- en leefomstandigheden van vissers en/of, voor vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, door de Overeenkomst, of om enige andere reden niet geldig zijn; of

2° il existe de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire de pêche ne sont pas conformes aux prescriptions d'un instrument international en vigueur relatif aux conditions de travail et de vie des pêcheurs et/ou, pour ce qui concerne les navires de pêches battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, aux prescriptions de l'Accord; ou

3° il existe des motifs raisonnables de penser que le navire de pêche a changé de pavillon dans le but d'échapper à l'obligation de se conformer aux prescriptions des instruments internationaux en vigueur relatifs aux conditions de travail et de vie des pêcheurs et/ou, pour ce qui concerne les navires de pêches battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, aux prescriptions de l'Accord.

§ 2. Le fonctionnaire désigné doit procéder à une inspection détaillée:

1° s'il est constaté que les conditions de travail et de vie dont il est jugé ou allégué qu'elles ne sont pas conformes aux prescriptions d'un instrument international en vigueur relatif aux conditions de travail et de vie des pêcheurs et/ou, pour ce qui concerne les navires de pêches battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, aux prescriptions de l'Accord, risquent de constituer un danger réel pour la sécurité, la santé ou la sûreté des pêcheurs, ou

2° lorsqu'il y a des raisons de croire que tout manquement constitue une infraction grave aux prescriptions d'un instrument international en vigueur relatif aux conditions de travail et de vie des pêcheurs et/ou, pour ce qui concerne les navires de pêches battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, aux prescriptions de l'Accord.

Art. 40

L'inspection détaillée dans les cas visés à l'article 39 porte sur les domaines énumérés à l'article 12 conformément aux prescriptions des instruments internationaux en vigueur et/ou, pour ce qui concerne les navires de pêches battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, aux prescriptions de l'Accord.

2° er gegronde redenen bestaan om aan te nemen dat de werk- en leefomstandigheden aan boord van het vissersschip niet overeenstemmen met de vereisten van een geldend internationaal instrument betreffende de werk- en leefomstandigheden van vissers en/of, in het geval van vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, met de vereisten van de Overeenkomst; of

3° er redelijke motieven bestaan om aan te nemen dat het vissersschip werd omgevlagd teneinde te ontsnappen aan de verplichting om zich te schikken naar de vereisten van de van kracht zijnde internationale instrumenten betreffende de werk- en leefomstandigheden van de vissers en/of, voor vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, naar de vereisten van de Overeenkomst.

§ 2. De aangewezen ambtenaar moet overgaan tot een gedetailleerde inspectie:

1° indien wordt vastgesteld dat de werk- en leefomstandigheden waarvan geoordeeld of aangevoerd wordt niet overeen te stemmen met de vereisten van een geldend internationaal instrument betreffende de werk- en leefomstandigheden van vissers en/of, voor de vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, met de vereisten van de Overeenkomst, een reëel gevaar kunnen betekenen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de vissers, of

2° wanneer er redenen zijn om aan te nemen dat elke tekortkoming een ernstige inbreuk is op de vereisten van een geldend internationaal instrument betreffende de arbeids- en levensomstandigheden van vissers en/of, voor de vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, op de vereisten van de Overeenkomst.

Art. 40

De gedetailleerde inspectie in de gevallen bedoeld in artikel 39 heeft betrekking op de gebieden opgesomd in artikel 12 overeenkomstig de vereisten van geldend internationale instrumenten en/of, voor de vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, de vereisten van de Overeenkomst.

CHAPITRE 3

Les fonctionnaires désignés

Art. 41

Un protocole d'accord doit être conclu entre les fonctionnaires dirigeants des services d'inspection dont relèvent les fonctionnaires désignés, y compris la Direction générale Navigation 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. 42

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

— le respect des dispositions nationales transposant les prescriptions de l'Accord ainsi que le respect de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution pour ce qui concerne les navires de pêche battant pavillon belge;

— le respect des instruments internationaux en vigueur relatifs aux conditions de travail et de vie des pêcheurs à bord pour ce qui concerne les navires de pêche battant pavillon étranger et;

— le respect des prescriptions de l'Accord pour ce qui concerne les navires de pêche battant pavillon d'un État membre de l'Union européenne.

Art. 43

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

HOOFDSTUK 3

De aangewezen ambtenaren

Art. 41

Er dient een protocolakkoord afgesloten te worden tussen de leidende ambtenaren van de inspectiediensten waarbij de aangewezen ambtenaren behoren, met inbegrip van het Directoraat-generaal Scheepvaart en de Afdeling van de juridische studiën, documentatie en geschillen van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg.

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. 42

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

— de naleving van de nationale bepalingen tot omzetting van de vereisten van de Overeenkomst evenals de naleving van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan voor de vissersschepen die de Belgische vlag voeren;

— de naleving van de internationale instrumenten betreffende de arbeids- en leefomstandigheden van de vissers aan boord van het vissersschip voor de vissersschepen die een vreemde vlag voeren en;

— de naleving van de vereisten van de Overeenkomst voor de vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren.

Art. 43

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.

CHAPITRE 4

Habilitation des organismes agréés

Art. 44

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

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

Cette habilitation permet au moins d'exiger la correction des manquements constatés en matière de conditions de travail et conditions de vie des pêcheurs et d'effectuer des inspections dans ce domaine si un État du port le demande.

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

CHAPITRE 5

Devoir de rapportage**Section 1^{re}**

Dispositions applicables aux inspections des navires de pêche battant pavillon belge

Art. 45

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

Art. 46

Une copie du rapport est remise à l'armateur et au patron du navire de pêche inspecté.

HOOFDSTUK 4

Machtiging van de erkende organisaties

Art. 44

§ 1. De Koning kan voorzien in de machtiging van erkende organisaties teneinde er op toe te zien dat de vissersschepen die de Belgische vlag voeren, de nationale bepalingen tot uitvoering van de vereisten van de Overeenkomst en van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan naleven.

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

Deze machtiging laat toe om minstens de verbetering te eisen van de tekortkomingen vastgesteld inzake de arbeids- en leefomstandigheden van de vissers en op dit gebied inspecties uit te voeren, indien een havenstaat hierom verzoekt.

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

HOOFDSTUK 5

Rapporteringplicht**Afdeling 1**

Bepalingen van toepassing op de inspecties van vissersschepen die de Belgische vlag voeren

Art. 45

Voor iedere inspectie uitgevoerd op vissersschepen die de Belgische vlag voeren, wordt een inspectieverslag opgesteld en aan het Directoraat-generaal Scheepvaart gezonden.

Art. 46

Een kopie van het verslag wordt aan de reder en de schipper van het geïnspecteerde vissersschip overhandigd.

Art. 47

Le fonctionnaire désigné ou l'organisme agréé visé à l'article 44 communique une copie du rapport aux représentants des pêcheurs qui en font la demande.

Art. 48

La Direction générale Navigation tient un registre de toutes les inspections.

La tenue d'un registre a pour objectif:

— de disposer d'un historique, par navire de pêche, des inspections réalisées et des résultats de ces inspections;

— de préparer les différentes inspections à réaliser en vertu de la présente loi;

— de tirer les enseignements utiles;

— le cas échéant, de rédiger un rapport annuel.

Le registre contient les données suivantes:

a) l'identification du navire de pêche inspecté;

b) les nom et prénom de l'inspecteur;

c) les date, lieu et type d'inspection;

d) le cas échéant, les résultats des entretiens avec les pêcheurs à bord du navire de pêche inspecté;

e) des informations relatives aux éventuels manquements et/ou infractions à la législation, les mesures imposées et l'immobilisation du navire de pêche;

f) les références des procès-verbaux établis.

Les données sont anonymisées pour ce qui concerne les pêcheurs.

Le responsable de traitement est le directeur général de la direction générale Navigation.

Chaque fonctionnaire désigné de la Direction générale Navigation a accès aux données enregistrées et dans les seuls buts visés au présent article.

Les données sont conservées durant une période de 10 ans.

Art. 47

De aangewezen ambtenaar of degene die namens de erkende organisatie bedoeld in artikel 44 optreedt bezorgt een kopie van het verslag aan de vertegenwoordigers van de vissers die hierom verzoeken.

Art. 48

Het Directoraat-generaal Scheepvaart houdt een register bij van alle inspecties.

Het houden van een register heeft tot doel:

— per vissersschip een overzicht te hebben van de verrichte inspecties en de resultaten daarvan;

— de verschillende controles voor te bereiden die in het kader van deze wet moeten worden uitgevoerd;

— om de nodige lessen te trekken;

— desgevallend, een jaarverslag op te stellen.

De register bevat volgende gegevens:

a) de identificatie van het geïnspecteerde vissersschip;

b) de naam en voornaam van de inspecteur;

c) de datum, plaats en type van de inspectie;

d) eventueel, de resultaten van de gesprekken met de vissers aan boord van het geïnspecteerde vissersschip;

e) informatie betreffende eventuele tekortkomingen en/of inbreuken op de wetgeving, opgelegde maatregelen en aanhouding van het vissersschip;

f) verwijzingen van de opgestelde proces-verbalen.

De gegevens worden geanonimiseerd voor de vissers.

De verwerkingsverantwoordelijke is de directeur-generaal van het Directoraat-generaal Scheepvaart.

Elke aangewezen ambtenaar van het Directoraat-generaal Scheepvaart heeft toegang tot de geregistreerde gegevens en alleen voor de in dit artikel genoemde doeleinden.

De gegevens worden gedurende 10 jaar bewaard.

Art. 49

Le patron du navire de pêche inspecté affiche une copie du rapport sur le tableau d'affichage du navire de pêche ou met ce rapport à disposition sous forme électronique pour l'information des pêcheurs.

Art. 50

Le résultat de toutes les inspections effectuées sur le navire de pêche et tous défauts importants relevés au cours de ces inspections de même que la date du constat qu'il a été remédié aux défauts sont consignés dans un document, sous forme papier ou sous forme électronique, que l'armateur doit tenir à bord du navire de pêche, à la disposition des pêcheurs, des inspecteurs de l'État du pavillon, des fonctionnaires autorisés de l'État du port et des représentants des armateurs et des pêcheurs.

Le document doit être immédiatement consultable lors des inspections.

Section 2

Dispositions applicables aux inspections des navires de pêche battant pavillon étranger

Art. 51

Le fonctionnaire désigné qui, à l'occasion d'une inspection détaillée d'un navire de pêche battant pavillon étranger faisant escale dans un port belge, constate que les conditions de travail et de vie des pêcheurs à bord du navire de pêche ne sont pas conformes aux prescriptions d'instruments internationaux relatifs aux conditions de travail et de vie des pêcheurs à bord et/ou pour ce qui concerne les navires de pêche battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, aux prescriptions de l'Accord, doit, à tout le moins:

1° porter immédiatement à la connaissance, par écrit, du patron du navire de pêche les manquements constatés, les mesures pour y remédier et les délais dans lesquels il doit y être remédié et;

2° dresser et transmettre un rapport d'inspection à la Direction générale Navigation.

Art. 52

Lorsque le fonctionnaire désigné a constaté l'existence de manquements qu'il juge assez sérieux, et a convenu

Art. 49

De schipper van het geïnspecteerde vissersschip plakt een kopie van het verslag aan op het aanplakbord van het vissersschip of stelt het elektronisch beschikbaar om de vissers in te lichten.

Art. 50

Het resultaat van alle inspecties die op het vissersschip werden uitgevoerd en alle ernstige tekortkomingen die tijdens deze inspecties werden vastgesteld alsook de datum van de vaststelling dat de tekortkomingen werden verholpen, worden opgenomen in een document, op papier of in elektronische vorm, dat de reder aan boord van het vissersschip moet bijhouden en wordt beschikbaar gesteld aan vissers, inspecteurs van de vlaggenstaat, bevoegde officieren in havenstaten en vertegenwoordigers van de reders en vissers.

Het document moet onmiddellijk raadpleegbaar zijn tijdens de inspecties.

Afdeling 2

Bepalingen van toepassing op de inspecties van vissersschepen die een vreemde vlag voeren

Art. 51

De aangewezen ambtenaar die, bij een gedetailleerde inspectie van een vissersschip dat een vreemde vlag voert en een Belgische haven aandoet, vaststelt dat de werk- en leefomstandigheden van de vissers aan boord van het vissersschip niet overeenstemmen met de voorschriften van geldend internationale instrumenten betreffende de werk- en levensomstandigheden van vissers en/of, voor de vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, van de Overeenkomst, moet minstens:

1° onmiddellijk de schipper van het vissersschip schriftelijk in kennis stellen van de vastgestelde tekortkomingen, van de maatregelen om deze te verhelpen en van de termijnen waarin zij moeten worden verholpen en;

2° een inspectieverslag opstellen en naar het Directoraat-generaal Scheepvaart zenden.

Art. 52

Wanneer de aangewezen ambtenaar tekortkomingen heeft vastgesteld die hij als voldoende ernstig beschouwt

avec le patron du navire de pêche battant pavillon étranger des mesures appropriées pour y remédier et des délais pour y parvenir, la Direction générale Navigation adresse à l'État du pavillon le rapport d'inspection décrivant en détail les manquements et les mesures approuvées pour y remédier. En même temps la direction général Navigation invite le plus proche représentant de l'État du pavillon à être présent si possible.

La Direction générale Navigation adresse une copie du rapport d'inspection, visé au premier alinéa, au Directeur général du Bureau international du Travail.

CHAPITRE 6

Devoirs de confidentialité et de discrétion

Art. 53

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

Art. 54

Sauf autorisation expresse de l'auteur d'une plainte ou d'une dénonciation relative à:

- un manquement tel que visé au Titre 4 de la présente loi,
- un manquement aux droits des pêcheurs, ou
- un manquement à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution,

les fonctionnaires désignés et les organismes agréés ne peuvent révéler en aucun cas, même devant les tribunaux, le nom de l'auteur de cette plainte ou de cette dénonciation.

Il est également interdit aux fonctionnaires désignés et aux organismes agréés de révéler à l'armateur ou représentant ou au patron qu'il a été procédé à une enquête à la suite d'une plainte ou d'une dénonciation.

en met de schipper van het vissersschip dat een vreemde vlag voert, de passende maatregelen om deze te verhelpen en de daarvoor nodige termijnen is overeengekomen, zendt het Directoraat-generaal Scheepvaart aan de vlaggenstaat het inspectieverslag toe waarin de tekortkomingen en de goedgekeurde maatregelen om deze te verhelpen, worden beschreven. Tezelfdertijd verzoekt het Directoraat-generaal Scheepvaart de meest nabije vertegenwoordiger van de Vlaggenstaat om daarbij, zo mogelijk, aanwezig te zijn.

Van het inspectieverslag, vermeld in het eerste lid, zendt het Directoraat-generaal Scheepvaart een kopie aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau.

HOOFDSTUK 6

Plichten tot vertrouwelijkheid en geheimhouding

Art. 53

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

Art. 54

Behoudens uitdrukkelijke toestemming van de indiener van een klacht of van een aangifte betreffende:

- een overtreding zoals bedoeld in Titel 4 van deze wet,
- een overtreding aan de rechten van de vissers, of
- een overtreding 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 de aangewezen ambtenaren en de erkende organisaties eveneens verboden aan de reder of zijn vertegenwoordiger te onthullen dat ingevolge een klacht of een aangifte een onderzoek werd ingesteld.

TITRE 4

*Mesures pouvant être prescrites
en cas de constat de manquement*

CHAPITRE 1^{ER}

**À l'égard des navires de pêche
battant pavillon belge**

Art. 55

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

CHAPITRE 2

**À l'égard des navires de pêche
battant pavillon étranger**

Art. 56

Sans préjudice du pouvoir de dresser procès-verbal en cas de constatation de manquement:

— aux prescriptions d'un instrument international en vigueur relatif aux conditions de travail et de vie des pêcheurs;

— aux prescriptions de l'Accord, pour ce qui concerne les navires de pêche battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne;

— à la présente loi et/ou à ses arrêtés d'exécution,

le fonctionnaire désigné qui, à l'occasion d'une inspection détaillée à bord d'un navire de pêche battant pavillon étranger, constate en outre que:

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

TITEL 4

*Maatregelen die kunnen worden voorgeschreven
in geval van vaststelling van overtreding*

HOOFDSTUK 1

**Ten aanzien van vissersschepen
die de Belgische vlag voeren**

Art. 55

Onverminderd de bevoegdheid om proces-verbaal op te stellen bij vaststelling van een inbreuk op de nationale bepalingen tot omzetting van de vereisten van de Overeenkomst, van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, is de aangewezen ambtenaar gemachtigd om te eisen dat elke tekortkoming wordt verholpen en om aan een vissersschip 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 omzetting van de vereisten van de Overeenkomst, of een ernstig gevaar vormen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de vissers.

HOOFDSTUK 2

**Ten aanzien van vissersschepen
die een vreemde vlag voeren**

Art. 56

Onverminderd de bevoegdheid om proces-verbaal op te stellen in geval van tekortkomingen op:

— de voorschriften van een van kracht zijnde internationale instrumenten betreffende de werk- en levensomstandigheden van vissers;

— op de vereisten van de Overeenkomst, voor de vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren;

— op deze wet en/of haar uitvoeringsbesluiten,

neemt de aangewezen ambtenaar, die bij een gedetailleerde inspectie aan boord van een vissersschip die een vreemde vlag voert, bovendien vaststelt dat:

a) de werk- en leefomstandigheden aan boord een duidelijk gevaar vormen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de vissers; of

b) le manquement constitue une infraction grave ou répétée aux prescriptions d'un instrument international en vigueur relatif aux conditions de travail et de vie des pêcheurs, et/ou, pour ce qui concerne les navires de pêche battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, aux prescriptions de l'Accord,

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

Art. 57

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

Il informe également sans délai, les représentants des pêcheurs et des armateurs présents sur le territoire belge.

CHAPITRE 3

Recours contre les décisions

Art. 58

Sans préjudice des voies de recours ouvertes en application d'autres réglementations, l'armateur ou le patron qui estime que ses droits sont lésés par la décision prise par le fonctionnaire désigné en application de l'article 55 ou 57 d'interdire le navire de pêche de quitter le port peut introduire un recours contre la décision dans les quatorze jours qui suivent la notification de la décision conformément aux dispositions applicables.

Le recours est introduit par une requête adressée au Commissaire de l'État auprès du Conseil d'enquête maritime et contient les moyens invoqués.

Le recours n'est pas suspensif.

b) de tekortkoming een ernstige of herhaalde inbreuk vormt op de voorschriften van de van kracht zijnde internationale instrumenten betreffende de werk- en levensomstandigheden van vissers en/of, voor de vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren, op de vereisten van de Overeenkomst,

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

Art. 57

Indien hij het vissersschip 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 vertegenwoordigers van de vissers en de reders die op het Belgisch grondgebied bestaan.

HOOFDSTUK 3

Beroep tegen de beslissingen

Art. 58

Onverminderd de mogelijke rechtsmiddelen overeenkomstig andere reglementeringen, kan de reder of de schipper, die meent dat zijn rechten werden geschaad door de beslissing, genomen door de aangewezen ambtenaar overeenkomstig artikel 55 of 57 om het vissersschip te verbieden de haven te verlaten, beroep aantekenen tegen de beslissing binnen de veertien dagen volgend op de kennisgeving van de beslissing overeenkomstig de toepasselijke bepalingen.

Het beroep wordt ingediend bij verzoekschrift gericht aan de Rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de scheepvaart en bevat de ingeroepen middelen.

Het beroep is niet opschortend.

TITRE 5

Devoir de diligence des fonctionnaires désignés et des organismes agréés

Art. 59

Tous les efforts raisonnables sont déployés afin d'éviter que les contrôles, les inspections, les mesures prescrites visant à remédier aux manquements constatés et/ ou les mesures de contrainte, n'entraînent indûment une immobilisation ou un retard du navire de pêche.

TITRE 6

*Procédures de plainte des pêcheurs*CHAPITRE 1^{ER}**Plaintes relatives aux conditions de travail et de vie à bord du navire de pêche**

Art. 60

Tout pêcheur, occupé à bord d'un navire de pêche battant pavillon belge ou se trouvant à bord d'un navire de pêche battant pavillon étranger faisant escale dans un port belge ou qui se trouve dans les eaux territoriales belges peut déposer une plainte auprès du fonctionnaire désigné du chef de toute question constituant à leurs yeux une infraction, pour les premiers aux dispositions nationales transposant les prescriptions de l'Accord, à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, et pour les seconds, aux prescriptions d'un instrument international en vigueur relatif aux conditions de travail et de vie des pêcheurs et/ou pour ce qui concerne les pêcheurs se trouvant à bord d'un navire de pêche battant pavillon d'un État membre de l'Union européenne, aux prescriptions de l'Accord.

Art. 61

Est également considérée comme plainte, et traitée comme telle, toute information soumise par un organisme professionnel, une association, un syndicat ou de manière générale toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire de pêche, y compris sous l'aspect des risques pour la sécurité ou la santé des pêcheurs à bord.

TITEL 5

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

Art. 59

Alle redelijke inspanningen worden gedaan om te voorkomen dat de controles, de inspecties, de voorgeschreven maatregelen om de vastgestelde tekortkomingen te verhelpen en/of de dwangmaatregelen, ten onrechte een aanhouding of een vertraging van het vissersschip zouden veroorzaken.

TITEL 6

Klachtenprocedures van de vissers

HOOFDSTUK 1

Klachten betreffende de werk- en leefomstandigheden aan boord van het vissersschip

Art. 60

Elke visser, aan boord van een vissersschip dat de Belgische vlag voert of die zich bevindt aan boord van een vissersschip dat een vreemde vlag voert dat een Belgische haven aandoet of die zich op de Belgische territoriale wateren bevindt kan bij de aangewezen ambtenaar een klacht indienen over elk probleem dat in hun ogen een inbreuk vormt, voor de eerste, op de nationale bepalingen tot omzetting van de vereisten van de Overeenkomst, op deze wet en haar uitvoeringsbesluiten en voor de tweede, op de vereisten van een geldend internationale instrument betreffende de werk- en leefomstandigheden van de vissers en/of, voor de vissers aan boord van een vissersschip die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voert, op de vereisten van de Overeenkomst.

Art. 61

Wordt ook als klacht beschouwd en als zodanig behandeld, elke informatie verstrekt door een beroepsorganisatie, een vereniging, een vakbond of meer algemeen elke persoon die belang heeft bij de veiligheid van het vissersschip, met inbegrip van de risico's voor de veiligheid of de gezondheid van de vissers aan boord.

CHAPITRE 2

Traitement des plaintes

Art. 62

À moins qu'il ne l'estime manifestement infondée, le fonctionnaire désigné doit donner suite à toute plainte.

Par plainte manifestement infondée, il y a lieu d'entendre la plainte qui à l'évidence manque de fondement ou est abusive, de sorte qu'elle ne mérite pas d'être examinée en détail.

S'il apparaît qu'une plainte est manifestement infondée, les raisons à cela doivent être consignées dans un rapport qui est communiqué à la Direction générale de la Navigation.

Art. 63

Le fonctionnaire désigné effectue une enquête initiale aux fins de vérifier si la plainte porte effectivement sur les conditions de travail et de vie à bord du navires de pêche.

Art. 64

Si, à la suite de l'enquête initiale, le fonctionnaire désigné décide de procéder à une inspection à bord du navire de pêche, il doit limiter celle-ci à l'objet de la plainte, à moins que la plainte ou son examen fournisse de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire de pêche ne sont pas conformes:

— aux dispositions nationales transposant les prescriptions de l'Accord, pour ce qui concerne les navires de pêche battant pavillon belge;

— aux prescriptions d'un instrument international en vigueur relatif aux conditions de travail et de vie des pêcheurs applicables pour ce qui concerne les navires de pêche battant pavillon étranger et/ou,

— aux prescriptions de l'Accord pour ce qui concerne les navires de pêches battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne,.

Dans ce cas, le fonctionnaire désigné procède à une inspection visée à l'article 30 pour ce qui concerne les navires de pêche battant pavillon belge et une inspection détaillée visée l'article 39 pour ce qui concerne les navires de pêche battant pavillon étranger.

HOOFDSTUK 2

Behandeling van de klachten

Art. 62

Tenzij hij ze kennelijk ongegrond acht dient de aangewezen ambtenaar gevolg te geven aan elke klacht.

Een kennelijk ongegronde klacht is een klacht die duidelijk ongegrond of onrechtmatig is, en verdient dus niet grondig te worden onderzocht.

Indien blijkt dat een klacht duidelijk ongegrond is, moeten de redenen ervan worden vastgelegd in een verslag dat aan het Directoraat-generaal Scheepvaart wordt meegedeeld.

Art. 63

De aangewezen ambtenaar verricht een eerste onderzoek om na te gaan of de klacht daadwerkelijk betrekking heeft op de werk- en leefomstandigheden aan boord van het vissersschip.

Art. 64

Wanneer, ten gevolge van de eerste onderzoek, de aangewezen ambtenaar besluit een inspectie aan boord van het vissersschip uit te voeren, moet hij deze beperken tot het voorwerp van de klacht, tenzij de klacht of het onderzoek ervan gegronde redenen oplevert om aan te nemen dat de werk- en leefomstandigheden aan boord van het vissersschip niet overeenstemmen:

— met de nationale bepalingen tot uitvoering van de vereisten van de Overeenkomst, voor de vissersschepen die de Belgische vlag voeren;

— met de vereisten van een geldend internationaal instrument betreffende de arbeids- en levensomstandigheden van vissers voor de vissersschepen die een vreemde vlag voeren, en/of,

— met de vereisten van de Overeenkomst voor de vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren.

In dat geval verricht de aangewezen ambtenaar een inspectie zoals bedoeld in artikel 30 voor de vissersschepen die de Belgische vlag voeren en een gedetailleerde inspectie zoals bedoeld in artikel 39 voor de vissersschepen die een vreemde vlag voeren.

CHAPITRE 3

Disposition spécifique pour les navires de pêche battant pavillon belge**Section 1^{re}***Information***Art. 65**

Un document rédigé en anglais et dans la langue de travail du navire de pêche décrivant la procédure de plainte doit être affiché au tableau d'affichage du navire de pêche ou sous forme électronique à disposition de chaque pêcheur.

Ce document doit également mentionner les coordonnées du service d'inspection auprès duquel plainte peut être déposée ainsi que les coordonnées de la Direction générale Navigation.

Section 2*Protection en cas de plainte introduite par un pêcheur occupé à bord d'un navire de pêche battant pavillon belge***Art. 66**

§ 1^{er}. Lorsqu'une plainte est introduite par un pêcheur, aucune mesure préjudiciable ne peut être prise à l'encontre de cette personne, sauf pour des motifs qui sont étrangers à cette plainte.

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

§ 3. Au sens du présent article, il y a lieu d'entendre par plainte, la plainte visée aux articles 60 et 61, ainsi que l'action en justice introduite par la personne concernée.

§ 4. Lorsqu'une mesure préjudiciable est adoptée à l'encontre du pêcheur concerné dans un délai de douze mois suivant l'introduction de la plainte, le pêcheur en informe le fonctionnaire désigné auprès duquel la plainte a été déposée.

HOOFDSTUK 3

Specifieke bepaling voor de vissersschepen die de Belgische vlag voeren**Afdeling 1***Informatie***Art. 65**

Een document, opgesteld in het Engels en in de werktal van het vissersschip waarin de klachtenprocedure wordt beschreven dient aangeplakt te worden op het aanplakbord van het vissersschip of elektronisch ter beschikking te worden gesteld aan elke visser.

Dit document moet ook de gegevens van de inspectiedienst waarbij klacht mag ingediend worden en van het Directoraat-generaal Scheepvaart vermelden.

Afdeling 2*Bescherming in geval van klacht ingediend door een visser werkzaam aan boord van een vissersschip dat de Belgische vlag voert***Art. 66**

§ 1. Wanneer door een visser een klacht wordt ingediend, 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 eenzijdige wijziging van de arbeidsvoorwaarden of elke andere kwaadwillige handeling, ongeacht de dader ervan, ten aanzien van de visser die klacht heeft ingediend.

§ 3. In de zin van dit artikel dient onder klacht verstaan te worden de klacht zoals bedoeld in artikelen 60 en 61, alsook een rechtsvordering ingediend door de betrokken persoon.

§ 4. Wanneer ten aanzien van de betrokken visser een nadelige maatregel werd genomen binnen een termijn van twaalf maanden volgend op het indienen van de klacht, stelt de visser de aangewezen ambtenaar bij wie de klacht werd ingediend, daarvan in kennis.

TITRE 7

*Dispositions pénales*CHAPITRE 1^{ER}**À bord des navires de pêche
battant pavillon belge**

Art. 67

Sans préjudice de l'application éventuelle d'autres sanctions légales, pour tout navire de pêche battant pavillon belge, est puni d'une amende pénale de 100 à 1 000 euros, majorée des décimes additionnels l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le patron ou son représentant qui:

1° ne conserve pas à bord du navire de pêche le certification de travail dans la pêche ou ne tient pas à jour le certificat de travail dans la pêche;

2° ne communique pas une copie du certificat de travail dans la pêche aux pêcheurs, fonctionnaires désignés, organismes agréés, ou représentants des pêcheurs et des armateurs qui en font la demande;

3° n'a pas affiché une copie du certificat de travail dans la pêche bien en vue dans un endroit accessible aux pêcheurs;

4° n'a pas affiché une copie du rapport d'inspection sur le tableau d'affichage conformément à l'obligation visée à l'article 49;

5° ne tient pas à bord du navire de pêche le document visé à l'article 50 ou ne le tient pas dans les formes prescrites ou ne le tient pas de manière à ce qu'il soit immédiatement consultable lors des inspections.

6° ne respecte pas la procédure permettant aux pêcheurs de porter plainte sur toute question constituant selon eux une infraction aux dispositions nationales transposant les prescriptions de l'Accord;

7° ne remet pas à tous les pêcheurs à bord du navire de pêche le document visé à l'article 65 ou remet un document incomplet ou rédigé dans une autre langue que celles imposées par l'article 65.

TITEL 7

Strafrechtelijke bepalingen

HOOFDSTUK 1

**Aan boord van vissersschepen
die de Belgische vlag voeren**

Art. 67

Onverminderd de mogelijke toepassing van andere wettelijke sancties, voor elk vissersschip dat de Belgische vlag voert, wordt gestraft met een strafrechtelijke geldboete van 100 tot 1 000 euro, vermeerderd met de opdecimen, de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de schipper of zijn vertegenwoordiger die:

1° aan boord van het vissersschip, het visserij-arbeidscertificaat niet bewaart of bijhoudt;

2° geen kopie van het visserij-arbeidscertificaat meedeelt aan de vissers, de aangewezen ambtenaren, de erkende organisaties of vertegenwoordigers van de vissers en de reders, die hierom verzoeken;

3° geen kopie van het visserij-arbeidscertificaat goed zichtbaar heeft aangeplakt op een plaats die toegankelijk is voor de vissers;

4° geen kopie van het inspectieverslag op het aanplakbord heeft aangeplakt overeenkomstig de verplichting bedoeld in artikel 49;

5° het document bedoeld in artikel 50 niet aan boord van het vissersschip bijhoudt of het niet in de voorgeschreven vorm bijhoudt of niet op zodanige wijze dat het tijdens de inspecties onmiddellijk raadpleegbaar is.

6° de procedure niet naleeft, die aan de vissers de mogelijkheid biedt om klacht in te dienen aangaande elk probleem dat volgens hen een inbreuk vormt op de nationale bepalingen tot omzetting van de vereisten van de Overeenkomst;

7° aan de vissers aan boord van het vissersschip niet het document overhandigt bedoeld in artikel 65 of een onvolledig document overhandigt of een document opgesteld in een andere taal dan deze opgelegd door artikel 65.

CHAPITRE 2

**À bord des navires de pêche
battant pavillon étranger**

Art 68

Pour tout navire de pêche battant pavillon étranger, conformément au droit international, est puni d'une amende pénale de 600 à 6 000 euros, majorée des décimes additionnels, l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le patron ou son représentant qui:

1° fait obstacle, de quelque façon que ce soit, au droit des pêcheurs se trouvant à bord d'un navire de pêche battant pavillon étranger de porter plainte ou de faire état auprès du fonctionnaire désigné d'un manquement aux prescriptions d'un instrument international en vigueur relatifs aux conditions de travail et de vie des pêcheurs et/ou, pour ce qui concerne les navires de pêche battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, aux prescriptions de l'Accord;

2° commet une infraction aux prescriptions des instruments internationaux en vigueur relatif aux conditions de travail et de vie des pêcheurs et/ou, pour ce qui concerne les navires de pêche battant le pavillon d'un État membre de l'Union européenne, aux prescriptions de l'Accord.

CHAPITRE 3

**À bord des navires de pêche
quel que soit l'État de leur pavillon**

Art. 69

Est puni d'une amende pénale de 600 à 6 000 euros, majorée des décimes additionnels, l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le patron ou son représentant qui fait naviguer un navire de pêche, quel que soit l'État du pavillon, au mépris de l'interdiction de quitter le port décidée par le fonctionnaire désigné.

Art. 70

Sans préjudice des articles 269 à 274 du Code pénal et des articles 22 et 28 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, est puni d'une amende pénale de 600 à 6 000 euros, majorée des décimes additionnels, toute

HOOFDSTUK 2

**Aan boord van vissersschepen
die een vreemde vlag voeren**

Art. 68

Voor elk vissersschip dat de vreemde vlag voert, overeenkomstig het internationaal recht, wordt gestraft met een strafrechtelijke geldboete van 600 tot 6 000 euro, vermeerderd met de opdecimen, de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de schipper of zijn vertegenwoordiger die:

1° op om het even welke wijze het recht verhindert van de vissers, die zich aan boord van een vissersschip bevinden dat een vreemde vlag voert, om klacht in te dienen of bij de aangewezen ambtenaar een overtreding van de vereisten van een internationaal instrument betreffende de werk- en leefomstandigheden van de vissers te melden en/of, voor de vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese unie voeren, van de vereisten van de Overeenkomst;

2° die een overtreding begaat aan de vereisten van een geldend internationaal instrument betreffende de werk- en leefomstandigheden van de vissers en/of, voor de vissersschepen die de vlag van een lidstaat van de Europese unie voeren, van de vereisten van de Overeenkomst.

HOOFDSTUK 3

**Aan boord van vissersschepen
ongeacht de Staat van hun vlag**

Art. 69

Wordt gestraft met een strafrechtelijke geldboete van 600 tot 6 000 euro, vermeerderd met de opdecimen, de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de schipper of zijn vertegenwoordiger die een vissersschip, ongeacht de Staat van de vlag, laat varen niettegenstaande het verbod om de haven te verlaten zoals beslist door de aangewezen ambtenaar.

Art. 70

Onverminderd de artikelen 269 tot 274 van het Strafwetboek en van de artikelen 22 en 28 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de schepen, wordt gestraft met een strafrechtelijke geldboete van 600 tot

personne qui met obstacle à la surveillance organisée en vertu de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

CHAPITRE 4

Règles applicables aux sanctions pénales

Art. 71

Les peines prévues à la présente loi, à l'égard du patron, peuvent être réduites à un quart de celles auxquelles l'armateur peut être condamné, s'il est prouvé que le patron a reçu l'ordre écrit ou verbal de cet armateur d'agir en infraction à la présente loi ou ses arrêtés d'exécution.

Art. 72

En cas de récidive dans l'année qui suit une condamnation pour une infraction aux dispositions de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution, la peine peut être portée au double du maximum.

Le chapitre V du Livre 1^{er}, du Code pénal n'est pas applicable aux infractions reprises au présent Titre.

Art. 73

Les chapitres VI et VII du Livre 1^{er} du Code pénal sont applicables aux infractions reprises au présent Titre.

Art. 74

S'il existe des circonstances atténuantes, l'amende peut être réduite en dessous du montant minimum porté par la loi, sans qu'elle puisse toutefois être inférieure à 40 pour cent du montant minimum prescrit.

TITRE 8

Rétributions et frais de voyage

Art. 75

Le Roi détermine les rétributions qui peuvent être perçues du chef de la procédure de certification et de l'inspection d'un navire de pêche, ainsi que de toute intervention faite par le fonctionnaire désigné dans le

6 000 euro, vermeerderd met de opdecimenen, elke persoon die het toezicht, georganiseerd krachtens deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, verhindert.

HOOFDSTUK 4

Regels van toepassing op de strafsancities

Art. 71

De straffen bepaald bij deze wet ten aanzien van de schipper kunnen worden verminderd tot een vierde van deze waartoe de reder kan worden veroordeeld, indien bewezen is dat de schipper het schriftelijk of mondeling bevel van die reder heeft ontvangen om in strijd met deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan te handelen.

Art. 72

Bij herhaling binnen het jaar volgend op een veroordeling voor een inbreuk op de bepalingen van deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan, kan de straf op het dubbele van het maximum worden gebracht.

Hoofdstuk van Boek 1 van het Strafwetboek is niet van toepassing op de inbreuken opgenomen in deze Titel.

Art. 73

Hoofdstukken VI en VII van Boek 1 van het Strafwetboek zijn van toepassing op de inbreuken opgenomen in deze Titel.

Art. 74

Indien er verzachtende omstandigheden zijn, kan de geldboete worden verminderd tot beneden het minimumbedrag vermeld door de wet, zonder dat zij evenwel lager mag zijn dan 40 procent van het voorgeschreven minimumbedrag.

TITEL 8

Vergoedingen en reiskosten

Art. 75

De Koning bepaalt de vergoedingen die kunnen worden geïnd uit hoofde van de certificatieprocedure en de inspectie aan een vissersschip, alsmede van elke tussenkomst, uitgevoerd door de aangewezen ambtenaar

cadre des fonctions qui lui sont imposées par la loi ou les arrêtés d'exécution de cette loi. Celles-ci sont à charge de l'armateur.

Art. 76

Quand une inspection hors de Belgique se révèle nécessaire, les frais de voyage et de séjour des fonctionnaires désignés qui y procèdent sont à charge de l'armateur.

TITRE 9

Dispositions modificatives

CHAPITRE 1^{ER}

Modifications de la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur

Art. 77

Dans la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur, il est inséré un article 1/1 rédigé comme suit:

“Art. 1/1. La présente loi transpose partiellement la directive 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016 portant mise en œuvre de l'accord relatif à la mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche).”.

Art. 78

Dans l'article 2 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

a) au 1°, les mots “, pour lequel une licence de pêche a été délivrée par le service compétent pour la pêche maritime” sont abrogés;

b) le 2° est remplacé par ce qui suit:

in het kader van de functies die hem door deze wet of uitvoeringsbesluiten ervan zijn opgelegd. Deze komen ten laste van de reder.

Art. 76

Indien een inspectie buiten België noodzakelijk blijkt te zijn, komen de reis- en verblijfkosten van de aangewezen ambtenaren die deze uitvoeren, ten laste van de reder.

TITEL 9

Wijzigende bepalingen

HOOFDSTUK 1

Wijzigingen van de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser

Art. 77

In de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser wordt een artikel 1/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 1/1. Deze wet zet de richtlijn (EU) 2017/159 van de Raad van 19 december 2016 tot uitvoering van de op 21 mei 2012 door het Algemeen Comité van de landbouwcoöperaties van de Europese Unie (COGECA), de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) en de Vereniging van de nationale organisaties van visserijondernemingen in de Europese Unie (Europêche) gesloten Overeenkomst betreffende de uitvoering van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector van de Internationale Arbeidsorganisatie uit 2007 gedeeltelijk om.”.

Art. 78

In artikel 2 van dezelfde wet, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) In de bepaling onder 1° worden de woorden “, waarvoor door de bevoegde dienst voor de zeevisserij een visvergunning werd afgeleverd” opgeheven;

b) De bepaling onder 2° wordt vervangen als volgt:

“2° “l’armateur”: le propriétaire du navire de pêche ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l’agent ou l’affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l’exploitation du navire de pêche et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs à la pêche aux termes de la présente loi et de l’Accord, indépendamment du fait que d’autres entités ou personnes s’acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités;”;

c) au 3°, les mots “en exécution d’un contrat d’engagement conclu avec l’armateur.” sont abrogés;

d) le même article est complété par un 3°/1, rédigé comme suit:

“3°/1 “le patron”: commandant à bord du navire de pêche;”.

Art. 79

Dans l’article 9, § 2, de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

a) le 3° est remplacé par ce qui suit: “les nom et prénoms, le numéro de registre national pour les marins pêcheurs qui y sont inscrits, le lieu de naissance et la date de naissance ou l’âge si la date de naissance n’est pas connue pour les marins pêcheurs qui ne sont pas inscrits au registre national, le domicile et le numéro d’agrément du marin pêcheur;”;

b) le même paragraphe est complété par les 8° et 9° rédigés comme suit:

“8° les vivres et l’eau potable à allouer au marin pêcheur;

9° les périodes minimales de repos.”.

Art. 80

L’article 9 de la même loi est complété par le paragraphe 4 rédigé comme suit:

“§ 4. Le marin pêcheur doit avoir la possibilité d’examiner le contrat d’engagement maritime pour la pêche maritime et demander conseil à ce sujet avant de la signer, et disposer de toutes autres facilités qui sont nécessaires pour garantir qu’il contracte librement, en

“2° “de reder”: eigenaar van het vissersschip 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 vissersschip heeft toevertrouwd en die, bij het opnemen van die verantwoordelijkheid, aanvaard heeft om de taken en verplichtingen die krachtens deze wet en de Overeenkomst, 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;”;

c) in de bepaling onder 3° worden de woorden “in uitvoering van een arbeidsovereenkomst met de reder gesloten. “opgeheven;

d) hetzelfde artikel wordt aangevuld met de bepaling onder 3°/1, luidende:

“3°/1 “de schipper”: gezagvoerder aan boord van de vissersschip;”.

Art. 79

In artikel 9, § 2 van dezelfde wet, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) de bepaling onder 3° wordt vervangen als volgt, “de naam en de voornamen, het rijksregisternummer voor de zeevissers die ingeschreven zijn in het rijksregister, de geboorteplaats en de geboortedatum of leeftijd indien de geboortedatum niet gekend is van de zeevissers die niet in het rijksregister ingeschreven zijn, de woonplaats en het erkenningsnummer van de zeevisser;”;

b) dezelfde paragraaf wordt aangevuld met de bepalingen onder 8° en 9°, luidende:

“8° de levensmiddelen en drinkwater die aan de zeevisser moeten worden verstrekt;

9° de minimale duur van de rusttijden.”.

Art. 80

Artikel 9 van dezelfde wet wordt aangevuld met een paragraaf 4, luidende:

“§ 4. De zeevisser moet de gelegenheid hebben de overeenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij te bestuderen en hieromtrent advies in te winnen alvorens tot ondertekening over te gaan, en toegang krijgen tot alle andere middelen die noodzakelijk zijn

ayant une compréhension suffisante de ses droits et de ses obligations.”

Art. 81

L'article 11 de la même loi est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“L'armateur veille à ce que chaque marin pêcheur soit en possession d'un contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime établi conformément aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.”

Art. 82

Dans la même loi, il est inséré un article 24/1 rédigé comme suit:

“Art. 24/1. Dans les conditions fixées par le Roi, l'armateur est tenu de fournir aux marins pêcheurs des vivres d'une valeur nutritionnelle, d'une qualité et d'une quantité suffisantes et de l'eau potable d'une qualité et d'une quantité suffisantes.

Les vivres et l'eau potable doivent être fournis par l'armateur sans frais pour le marin pêcheur.”

Art. 83

Dans la même loi, il est inséré un article 24/2 rédigé comme suit:

“Art. 24/2. Dans le cadre de leurs obligations en matière d'analyse des risques, l'armateur et le patron prennent les mesures nécessaires visant à exécuter à bord des navires de pêche les recommandations de prévention élaborées par l'organisme compétent pour la promotion d'une politique préventive pour la sécurité et la santé ou des mesures de prévention équivalentes.”

Art. 84

Dans la même loi, il est inséré un article 24/3 rédigé comme suit:

“Art. 24/3. L'armateur ne doit pas entraver la liberté du patron de prendre toute décision qui, de l'avis professionnel de ce dernier, est nécessaire pour la sécurité du navire de pêche, de sa navigation ou de son exploitation, ou pour la sécurité des pêcheurs qui sont à bord.”

om te verzekeren dat hij zich vrijwillig verbond met voldoende begrip van zijn rechten en zijn verplichtingen.”

Art. 81

Artikel 11 wordt aangevuld met een lid luidende:

“De reder zorgt ervoor dat elke zeevisser in bezit is van een overeenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij opgesteld in overeenstemming met de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.”

Art. 82

Dezelfde wet wordt aangevuld met een artikel 24/1, luidende:

“Art. 24/1. Onder de voorwaarden vastgesteld door de Koning, dient de reder levensmiddelen met een voldoende voedingswaarde, van toereikende kwaliteit en kwantiteit en drinkwater van toereikende kwaliteit en kwantiteit ter beschikking van de zeevissers te stellen.

De levensmiddelen en drinkwater moeten door de reder worden verstrekt zonder kosten voor de zeevisser.”

Art. 83

Dezelfde wet wordt aangevuld met een artikel 24/2, luidende:

“Art. 24/2. In het kader van hun verplichtingen inzake risicoanalyse nemen de reder en de schipper de nodige maatregelen om aan boord van de vissersschepen de preventieaanbevelingen die zijn opgesteld door de bevoegde instantie ter bevordering van een preventief veiligheids- en gezondheidsbeleid of gelijkwaardige preventiemaatregelen uit te voeren.”

Art. 84

Dezelfde wet wordt aangevuld met een artikel 24/3, luidende:

“Art. 24/3. De reder mag de schipper niet verhinderen beslissingen te nemen die naar het professionele oordeel van de schipper noodzakelijk zijn voor de veiligheid van de zeevissers aan boord of voor het visserschip en de veilige navigatie en exploitatie ervan.”

Art. 85

Dans la même loi, il est inséré un article 26/1 rédigé comme suit:

“Art. 26/1. L’armateur et le patron prennent les mesures nécessaires pour assurer aux marins pêcheurs des périodes de repos conformément aux dispositions du chapitre IV/1.”

Art. 86

Dans la même loi, il est inséré un chapitre IV/1, comportant les articles 27/1 à 27/6, rédigé comme suit:

“Chapitre IV/1. – Du temps de repos

Art. 27/1. Le marin pêcheur a droit à des périodes de repos régulières d’une durée suffisante pour préserver sa sécurité et sa santé.

Art. 27/2. Le nombre minimal d’heures de repos ne peut être inférieur à:

- 10 heures par période de 24 heures et
- 77 heures par période de 7 jours.

Art. 27/3. Les temps de repos ne peuvent être scindés en plus de deux périodes, dont l’une d’une durée d’au moins six heures, et l’intervalle entre les deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser quatorze heures.

Art. 27/4. Le Roi peut, après consultation de la commission paritaire pour la pêche maritime, déterminer les cas et les conditions de dérogation aux dispositions relatives à la durée minimale de repos et à la scission des périodes de repos en veillant à ce que la santé et la sécurité des pêcheurs ne soient pas mises en danger et pour des raisons objectives ou techniques ou pour des raisons ayant trait à l’organisation du travail.

Dans ces cas, des périodes de repos compensatoires doivent être accordées aux pêcheurs dès que possible.

Art. 27/5. Aucune des dispositions du présent chapitre ne porte atteinte au droit du patron d’un navire de pêche d’exiger d’un marin pêcheur qu’il exécute les heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire de pêche, des personnes à bord ou des captures ou pour porter secours à d’autres embarcations ou à des personnes en détresse en mer. Le cas échéant, le patron peut suspendre les horaires de repos normaux et exiger d’un marin pêcheur qu’il accomplisse les heures

Art. 85

Dezelfde wet wordt aangevuld met een artikel 26/1, luidende:

“Art. 26/1. De reder en de schipper nemen de nodige maatregelen om de rusttijden in overeenstemming met de bepalingen van hoofdstuk IV/1 aan de zeevisser te waarborgen.”

Art. 86

In dezelfde wet wordt een hoofdstuk IV/1 ingevoegd, die de artikelen 27/1 tot 27/6 bevat, luidende:

“Hoofdstuk IV/1. – Rusttijden

Art. 27/1. De zeevisser heeft recht op regelmatige rusttijden van een voldoende duur om zijn veiligheid en gezondheid te beschermen.

Art. 27/2. Het minimumaantal rusturen mag niet minder bedragen dan:

- 10 uur per periode van 24 uur, en
- 77 uur per periode van zeven dagen.

Art. 27/3. De rusttijd mag in niet meer dan twee perioden worden opgedeeld, waarvan er één minstens zes uur moet bedragen, en de tijd tussen twee opeenvolgende rustperioden mag niet meer dan 14 uur bedragen.

Art. 27/4. Overeenkomstig de algemene beginselen van de bescherming van de gezondheid en de veiligheid van werknemers en om objectieve, technische of arbeidsorganisatorische redenen mag de Koning, na overleg met de paritaire commissie voor zeevisserij, de gevallen en voorwaarden van uitzonderingen met betrekking tot het minimumaantal rusturen en de opdeling van de rusttijden, bepalen.

In deze gevallen, worden aan de zeevisser zo snel mogelijk compenserende rusttijden toegestaan.

Art. 27/5. Geen enkel bepaling van dit hoofdstuk doet afbreuk aan het recht van de schipper van een vissersschip een zeevisser te verplichten de nodige uren te werken om de onmiddellijke veiligheid van het vissersschip, de personen aan boord of de vangst te waarborgen of om op zee bijstand aan andere boten, schepen of personen in nood te verlenen. De schipper kan dus de geplande rusttijden tijdelijk opschorten en een zeevisser verplichten de nodige uren te werken totdat

de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Dès que possible après le retour à une situation normale, le patron fait en sorte que tout marin pêcheur ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Art. 27/6. Aux fins de permettre la vérification du respect des périodes minimales de temps de repos, un système de suivi du temps de travail et de repos est mis en place à bord de chaque navire de pêche. Ce système doit satisfaire aux conditions suivantes:

a) le système de suivi du temps comprend pour chaque marin pêcheur concerné, par voyage en mer, les données suivantes:

1° les nom, prénom et date de naissance du marin pêcheur;

2° par jour, le début et la fin de ses prestations et de ses intervalles de repos; ces données doivent respectivement être consignées au moment où les prestations commencent, où elles finissent ainsi qu'au début et à la fin de ses intervalles de repos;

3° la période à laquelle les données consignées se rapportent;

b) aux fins de contrôle du respect des périodes minimales de repos ainsi que la qualité des données y reprises, le système de suivi du temps doit pouvoir être consulté par le marin pêcheur, les fonctionnaires chargés de la surveillance de l'exécution de la présente loi et les représentants des pêcheurs et des armateurs.

Chaque marin-pêcheur ne peut avoir accès qu'à ces propres données;

c) les données consignées sont conservées par l'armateur pendant toute la période qui débute à la date de l'inscription de la dernière mention obligatoire et qui se termine trois ans après la fin du mois qui suit le trimestre au cours duquel cette inscription a été faite.”;

d) les données sont consignées au moyen d'un marqueur indélébile si un format papier est utilisé.

Dans l'hypothèse d'un système de suivi du temps sous forme électronique, le système doit enregistrer toutes les modifications apportées aux données consignées.”

de situation opnieuw normaal is. Zo snel mogelijk nadat de situatie opnieuw normaal is, zorgt de schipper ervoor dat alle zeevissers die tijdens een geplande rustperiode gewerkt hebben, voldoende rust krijgen.

Art. 27/6. Teneinde de controle op de naleving van de minimumrusttijden te veroorloven, wordt een systeem van werk- en rusttijdsopvolging ingevoerd aan boord van elke vissersschip. Dit systeem moet voldoen aan volgende voorwaarden:

a) het systeem van tijdsopvolging bevat, voor elke betrokken zeevisser, per zeereis, de volgende gegevens:

1° de naam, voornaam en geboortedatum van de zeevisser;

2° per dag het begin en einde van zijn prestaties en zijn rustpauzes; deze gegevens moeten respectievelijk worden opgetekend op het ogenblik dat de prestaties beginnen, dat ze eindigen en bij het begin en einde van elke rustpauze;

3° de periode waarop de opgetekende gegevens betrekking hebben;

b) teneinde de controle op de naleving van de minimumrusttijden en de kwaliteitscontrole van de daarin opgenomen gegevens te veroorloven moet het systeem van tijdsopvolging kunnen geraadpleegd worden door de zeevisser, alsook door de ambtenaren die met het toezicht op de uitvoering van deze wet belast zijn en de vertegenwoordigers van de zeevissers en van de reders.

Elke zeevisser mag enkel toegang hebben tot zijn eigen gegevens;

c) de opgetekende gegevens worden door de reder bewaard gedurende de gehele periode die begint op de datum van de inschrijving van de laatste verplichte vermelding en eindigt drie jaar na het einde van de maand die volgt op het kwartaal waarin deze inschrijving wordt uitgevoerd.”;

d) de gegevens worden opgetekend met een onuitwisbare markering wanneer een papieren formaat wordt gebruikt.

In het geval van een elektronisch systeem van tijdsopvolging moet het systeem alle wijzigingen registreren die in de opgetekende gegevens zijn aangebracht.”

Art. 87

L'article 42 de la même loi est complété par un alinéa, rédigé comme suit:

“Le marin pêcheur a le droit de bénéficier d'un traitement médical à terre et être débarqué à cet effet en temps voulu en cas de lésion ou de maladie graves.”.

Art. 88

À l'article 47 de la même loi, le mot “grave” est remplacé par le mot “intentionnelle”.

Art. 89

L'article 48 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 48. § 1^{er}. Le marin pêcheur, débarqué à l'étranger, a le droit d'être rapatrié à son domicile aux frais de l'armateur du navire de pêche dans les cas visés à l'article 52.

Le droit au rapatriement s'étend aux frais de transport, d'hébergement et de nourriture du marin pêcheur.

L'armateur peut récupérer ces frais auprès du marin pêcheur si celui-ci a dû être débarqué pour des raisons disciplinaires ou si l'armateur démontre que la maladie ou la blessure est due exclusivement à une faute intentionnelle du marin pêcheur.

§ 2. La durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles le pêcheur a droit au rapatriement est inférieure à douze mois.

Le rapatriement doit avoir lieu au moyen d'un transport approprié et être le plus rapide possible.

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

§ 4. Si l'armateur reste en défaut d'assurer le rapatriement des marins pêcheurs, l'État belge prend en charge les frais de rapatriement.

En tenant compte des instruments internationaux applicables, l'État belge peut, s'il a payé les frais de rapatriement conformément à l'alinéa premier, récupérer

Art. 87

Artikel 42 van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid, luidende:

“De zeevisser heeft recht om aan wal medisch behandeld te worden en tijdig voor behandeling aan wal te worden gebracht als hij het slachtoffer wordt van een ernstig letsel of een ernstige ziekte.”.

Art. 88

In artikel 47 van dezelfde wet, wordt het woord “zware” vervangen door het woord “opzettelijke”.

Art. 89

Artikel 48 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 48. § 1. De in het buitenland ontscheepte zeevisser heeft recht op repatriëring naar zijn woonplaats op kosten van de reder van het vissersschip in de in artikel 52 bedoelde gevallen.

Het recht op repatriëring strekt zich uit tot de reis-, verblijf- en voedselkosten van de zeevissers.

De reder kan deze kosten terugvorderen bij de zeevisser indien deze ontscheept moest worden om disciplinaire redenen of wanneer de reder aantoonbaar dat de ziekte of de verwonding enkel te wijten is aan een opzettelijke fout van de zeevisser.

§ 2. De maximumduur van tijdvakken van dienst aan boord waarna de zeevisser recht heeft op repatriëring is minder dan 12 maanden.

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

§ 3. Het is aan de reders verboden vooruitbetaling te eisen van de zeevisser bij aanvang van zijn tewerkstelling voor de kosten van repatriëring, en eveneens om de kosten van repatriëring te verhalen op het loon of andere aanspraken van de zeevisser, tenzij de repatriëring om tuchtrekenen diende te gebeuren.

§ 4. Als de repatriëring van de zeevissers niet wordt voorzien door de reder, draagt de Belgische staat de kosten van repatriëring.

Met inachtneming van de van toepassing zijnde internationale instrumenten, kan de Belgische staat indien deze de kosten van repatriëring ingevolge paragraaf 1

ceux-ci auprès de l'armateur et, si nécessaire, immobiliser les navires de pêche de l'armateur concerné ou demander leur immobilisation, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué.

Les frais de rapatriement ne peuvent en aucun cas être à la charge du marin pêcheur sauf si le rapatriement a eu lieu pour des raisons disciplinaires.

L'État belge facilite le rapatriement des marins pêcheurs qui servent sur des navires de pêche battant pavillon autre que le pavillon belge faisant escale dans les ports belges ou traversant les eaux belges territoriales ou intérieures ainsi que leur remplacement à bord.

Le droit d'être rapatrié ne peut pas être refusé à un marin pêcheur 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

Modification du Code pénal social

Art. 90

Dans le livre 2, chapitre 1^{er}, section 3, du Code pénal social, il est inséré un article 126/1, libellé comme suit:

“Art. 126/1. Les marins pêcheurs

Est puni d'une sanction de niveau 3, l'armateur, son préposé ou son mandataire, le patron, qui, en contre-venant à la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur, n'a pas pris les mesures nécessaires visant à mettre en œuvre les recommandations de prévention élaborées par l'organisme compétent pour la promotion d'une politique préventive pour la sécurité et la santé ou des mesures de prévention équivalentes à bord des navires de pêche.

L'infraction est punie d'une sanction de niveau 4 lorsqu'elle a eu comme conséquence des ennuis de santé ou un accident du travail pour un marin-pêcheur.

Le juge peut en outre prononcer les peines prévues aux articles 106 et 107.”

heeft betaald, deze kosten terugvorderen van de reder en, indien nodig, de vissersschepen van de desbetreffende reder aanhouden, of verzoeken om aanhouding hiervan, totdat de vergoeding heeft plaatsgevonden.

De kosten van repatriëring komen in geen geval ten laste van een zeevisser, behalve wanneer de repatriëring is gebeurd om tuchtrekenen.

De Belgische staat faciliteert de repatriëring van zeevissers die werken aan boord van vissersschepen die een andere vlag dan de Belgische vlag voeren die een Belgische haven aandoen of door de Belgische territoriale wateren of binnenwateren varen, alsook hun vervanging aan boord.

Het recht op repatriëring kan niet geweigerd worden aan de zeevisser 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

Wijziging van het Sociaal strafwetboek

Art. 90

In boek 2, hoofdstuk 1, afdeling 3, van het Sociaal Strafwetboek wordt een artikel 126/1 toegevoegd luidende:

“Art. 126/1. De zeevissers

Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber, de schipper die, in strijd met de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser, niet de nodige maatregelen heeft genomen om de preventieve aanbevelingen van de bevoegde instantie ter bevordering van een preventief beleid inzake veiligheid en gezondheid of gelijkwaardige preventiemaatregelen aan boord van vissersschepen ten uitvoer te leggen.

De inbreuk wordt bestraft met een sanctie van niveau 4 wanneer ze gezondheidsschade of een arbeidsongeval tot gevolg heeft gehad voor een zeevisser.

De rechter kan bovendien de straffen bepaald in de artikelen 106 en 107 uitspreken.”

Art. 91

Dans le livre 2, chapitre 1^{er}, section 4, du même Code, il est inséré un article 136/1 rédigé comme suit:

“Article 136/1. Le mineur marin pêcheur

Est puni d’une sanction de niveau 4, l’armateur, son préposé ou son mandataire, le patron qui, en contre-venant à la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d’engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur:

1° a embarqué à bord d’un navire de pêche un mineur âgé de quinze ans ou plus et qui n’est plus soumis à l’obligation scolaire à temps plein sans avoir obtenu l’autorisation du fonctionnaire chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet;

2° a embarqué à bord d’un navire de pêche un mineur âgé de quinze ans ou plus et qui n’est plus soumis à l’obligation scolaire à temps plein durant une période au cours de laquelle la présence du mineur précité à l’école est obligatoire;

3° n’a pas conclu de contrat d’engagement pour la pêche maritime avec le mineur âgé de quinze ans ou plus, qui n’est plus soumis à l’obligation scolaire à temps plein, et qui est autorisé à embarquer à bord d’un navire de pêche par le fonctionnaire chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet;

4° a conclu avec le mineur âgé de quinze ans ou plus, qui n’est plus soumis à l’obligation scolaire à temps plein, et qui est autorisé à embarquer à bord d’un navire de pêche par le fonctionnaire chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet, un contrat d’engagement pour la pêche maritime pour une durée qui dépasse la durée d’un voyage en mer;

5° a conclu avec le mineur âgé de quinze ans ou plus, qui n’est plus soumis à l’obligation scolaire à temps plein, et qui est autorisé à embarquer à bord d’un navire de pêche par le fonctionnaire chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet, un contrat d’engagement pour la pêche maritime ou des contrats d’engagement successifs dont la durée totale dépasse la durée des vacances scolaires.

En ce qui concerne les infractions visées à l’alinéa 1^{er}, l’amende est multipliée par le nombre de mineurs concernés.”

Art. 91

In boek 2, hoofdstuk 1, afdeling 4, van hetzelfde Wetboek wordt artikel 136/1 ingevoegd, luidende:

“Artikel 136/1. De minderjarige zeevisser

Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber, de schipper die, in strijd met de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser:

1° een minderjarige van 15 jaar of ouder die niet meer onderworpen is aan de voltijdse leerplicht aan boord van een vissersschip heeft ingescheept zonder de toestemming van de daartoe aangewezen ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole;

2° een minderjarige van 15 jaar of ouder die niet meer onderworpen is aan de voltijdse leerplicht aan boord van een vissersschip heeft ingescheept gedurende een periode waarin de aanwezigheid van voornoemde minderjarige op school verplicht is;

3° geen arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij heeft gesloten met de minderjarige die 15 jaar of ouder die niet meer onderworpen is aan de voltijdse leerplicht en die de toestemming tot het inschepen aan boord van een vissersschip van de daartoe aangewezen ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole heeft gekregen;

4° een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij voor een langere periode dan de duur van één zeereis heeft gesloten met een minderjarige die 15 jaar of ouder is, die niet meer onderworpen is aan de voltijdse leerplicht en die de toestemming tot het inschepen aan boord van een vissersschip van de daartoe aangewezen ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole heeft gekregen;

5° een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij of opeenvolgende arbeidsovereenkomsten heeft gesloten waarvan de totale duur de duur van de schoolvakantie overschrijdt heeft gesloten met een minderjarige die 15 jaar of ouder, die niet meer onderworpen is aan de voltijdse leerplicht en die de toestemming tot het inschepen aan boord van een vissersschip van de daartoe aangewezen ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole heeft gekregen.

Voor de in het eerste lid bedoelde inbreuken wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken minderjarigen”.

Art. 92

Dans le livre 2, chapitre 2, du même Code, il est inséré une section 9 intitulée:

“Les temps de travail et de repos des marins pêcheurs”.

Art. 93

Dans la section 9, insérée par l'article 92, il est inséré un article 160/2 rédigé comme suit:

“Article 160/2. Les temps de travail et de repos des marins pêcheurs

Est puni d'une sanction de niveau 2, l'armateur, son préposé ou son mandataire, le patron qui, en contravention à la loi du mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur:

1° n'a pas octroyé les périodes de repos fixées au chapitre IV/1 de la loi précitée du 3 mai 2003;

2° n'a pas établi ou complété aux moments prescrits le document de suivi des temps de travail et de repos.

En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1^{er}, l'amende est multipliée par le nombre de marins pêcheurs concernés”.

Art. 94

Dans le livre 2, chapitre 3, section 2, du même Code, il est inséré un article 171/5 rédigé comme suit:

“Article 171/5. Les frais de rapatriement du marin pêcheur

Est puni d'une sanction de niveau 2, l'armateur, son préposé ou son mandataire qui, en contravention à la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur:

1° a exigé du marin pêcheur, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement ou a recouvré auprès du marin pêcheur les frais de rapatriement sur son salaire ou ses autres droits, hors le cas du rapatriement pour des raisons disciplinaires ou dans le cas visé à l'article 47 de la loi précitée du 3 mai 2003;

Art. 92

In Boek 2, Hoofdstuk 2, van hetzelfde Wetboek wordt een afdeling 9 ingevoegd, luidende:

“De arbeidstijd en rusttijden van de zeevisser”.

Art. 93

In afdeling 9, ingevoegd bij artikel 92, wordt artikel 160/2 ingevoegd, luidende:

“Artikel 160/2. De arbeidstijd en rusttijden van de zeevisser

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber, de schipper, die, in strijd met de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser:

1° de rusttijden bepaald in hoofdstuk IV/1 van voormelde wet van 3 mei 2003 niet heeft toegekend;

2° het document voor het toezicht op de arbeidstijd en de rusttijd niet op de voorgeschreven tijdstippen heeft ingevuld of voltooid.

Voor de in het eerste lid bedoelde inbreuken wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken zeevisser”.

Art. 94

In boek 2, hoofdstuk 3, afdeling 2, van hetzelfde Wetboek wordt artikel 171/5 ingevoegd, luidende:

“Artikel 171/5. De kosten van repatriëring van de zeevisser

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber die, in strijd met de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser:

1° vooruitbetaling heeft geëist van de zeevisser bij aanvang van zijn tewerkstelling voor de kosten van repatriëring, en eveneens de kosten van repatriëring verhaald op de loon of andere aanspraken van de zeevisser, tenzij de repatriëring om tuchttredenen diende te gebeuren of in het geval bedoeld in artikel 47 van voormelde wet van 3 mei 2003;

2° en cas de débarquement du marin pêcheur à l'étranger, ne l'a pas rapatrié vers le domicile du marin pêcheur ou l'a rapatrié aux frais du marin pêcheur, dans les cas visés à l'article 52, 1° à 3°, 5°, 7°, uniquement lorsqu'il est mis fin au contrat d'engagement par le marin-pêcheur, et 8° et à l'article 54 de la loi précitée du 3 mai 2003.

En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1^{er}, l'amende est multipliée par le nombre de marins pêcheurs concernés.”

Art. 95

Dans le livre 2, chapitre 6, du même Code, il est inséré une section 6/1 intitulée:

“Le contrat d'engagement pour la pêche maritime et le registre matricule des marins pêcheurs”.

Art. 96

Dans la section 6/1 insérée par l'article 95, il est inséré un article 188/3 rédigé comme suit:

“Article 188/3. Le contrat d'engagement pour la pêche maritime et le registre matricule des marins pêcheurs

§ 1^{er}. Est puni d'une sanction de niveau 2, l'armateur, son préposé ou son mandataire qui, en contravention à la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur:

1° emploie, en qualité de membre d'équipage dans le cadre d'un contrat d'engagement pour la pêche maritime, des marins pêcheurs sans avoir conclu préalablement à l'occupation un contrat d'engagement pour la pêche maritime;

2° n'a pas fait signé le contrat d'engagement pour la pêche maritime par le marin pêcheur personnellement;

3° a conclu avec un ou plusieurs marins pêcheurs un contrat d'engagement pour la pêche maritime qui ne contient pas toutes les mentions minimales visées à l'article 9, § 2, de la loi précitée du 3 mai 2003;

4° n'a pas remis au marin pêcheur un exemplaire du contrat d'engagement pour la pêche maritime;

2° in geval van ontschepping van de zeevisser in het buitenland, hem niet heeft gerepatrieerd naar de woonplaats van de zeevisser of hem heeft gerepatrieerd op kosten van de zeevisser, in de gevallen bedoeld in artikel 52, 1° tot 3°, 5°, 7°, enkel indien er door de zeevisser een einde wordt gesteld aan de arbeidsovereenkomst, en 8° en in artikel 54 van voormelde wet van 3 mei 2003.

Voor de in het eerste lid bedoelde inbreuken wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken zeevissers.”

Art. 95

In Boek 2, Hoofdstuk 6, van hetzelfde Wetboek wordt een afdeling 6/1 ingevoegd, luidende:

“De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en het algemeen stamboek der zeevissers”.

Art. 96

In afdeling 6/1 ingevoegd bij artikel 95, wordt artikel 188/3 ingevoegd, luidende:

“Artikel 188/3. De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en het algemeen stamboek der zeevissers

§ 1. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber die, in strijd met de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser:

1° één of meerdere zeevissers als bemanningslid tewerkstelt zonder voorafgaand aan de tewerkstelling een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij te hebben gesloten;

2° de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij niet door de zeevisser zelf heeft doen ondertekenen;

3° met één of meerdere zeevissers een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij heeft gesloten die niet alle minimale vereisten bepaald in artikel 9, § 2 van voormelde wet van 3 mei 2003 bevat;

4° geen exemplaar van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij aan de zeevisser heeft overhandigd;

5° n'a pas conservé un exemplaire du contrat d'engagement à bord du navire de pêche à un endroit où il peut être consulté à tout moment par le marin pêcheur.

En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1^{er}, l'amende est multipliée par le nombre de marins pêcheurs concernés.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 2, l'armateur, son préposé ou son mandataire qui, en contravention à la loi précitée du 3 mai 2003, n'a pas inscrit le marin pêcheur, engagé pour la première fois dans le cadre d'un contrat d'engagement pour la pêche maritime, dans le registre matricule des marins pêcheurs.

En ce qui concerne l'infraction visée à l'alinéa 1^{er}, l'amende est multipliée par le nombre de marins pêcheurs concernés.”

CHAPITRE 3

Modification de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation

Art. 97

L'article 2, 1° de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation est complété par un vingtième tiret rédigé comme suit:

“- la loi du relative au travail dans la pêche.”

5° geen exemplaar van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij aan boord van het vissersschip heeft bewaard, waar de zeevisser het op elk ogenblik kan inkijken.

Voor de in het eerste lid bedoelde inbreuken wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken zeevissers.

§ 2. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber die, in strijd met voormelde wet van 3 mei 2003 de zeevisser die voor de eerste maal in het kader van een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij wordt aangeworven, niet heeft ingeschreven in het algemeen stamboek der zeevisser.

Voor de in het eerste lid bedoelde inbreuk, wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken zeevissers.”

HOOFDSTUK 3

Wijziging van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten

Art. 97

Artikel 2, 1° van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten wordt aangevuld met een twintigste streepje, luidende:

“- de wet van ... betreffende werk in de visserijsector.”

TITRE 10

Entrée en vigueur

Art. 98

Le Titre 2, la section 2 du chapitre 1^{er} du Titre 3 et l'article 67, 1° à 3° entrent en vigueur le 15 novembre 2020.

Donné à Bruxelles, le 22 avril 2020

PHILIPPE

PAR LE ROI:

La ministre de l'Emploi,

Nathalie MUYLLE

La ministre des Affaires sociales,

Maggie DE BLOCK

Le ministre de la Justice,

Koen GEENS

Le ministre de la Mer du Nord,

Philippe DE BACKER

TITEL 10

Inwerkingtreding

Art. 98

Titel 2, afdeling 2 van hoofdstuk 1 van Titel 3 en artikel 67, 1° tot en met 3°, treden in werking op 15 november 2020.

Gegeven te Brussel, 22 april 2020

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Werk,

Nathalie MUYLLE

De minister van Sociale Zaken,

Maggie DE BLOCK

De minister van Justitie,

Koen GEENS

De minister voor Noordzee,

Philippe DE BACKER

<u>Coordination des articles</u>	
TEXTE DE BASE	TEXTE ADAPTÉ
<u>Loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur</u>	<u>Loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur</u>
	Art. 1/1.
	La présente loi transpose partiellement la Directive 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016 portant mise en œuvre de l'accord relatif à la mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche).
Art. 2.	Art. 2.
Pour l'application de la présente loi, on entend par : 1° " navire de pêche " : tout navire utilisé de manière rationnelle en mer en vue de la pêche maritime commerciale, pour lequel une licence de pêche a été délivrée par le service compétent pour la pêche maritime et mentionné comme tel sur la liste officielle des navires de pêche belges qui est publiée annuellement par le Service public fédéral Mobilité et Transports, Administration du Transport maritime; 2° " armateur " : toute personne physique ou morale, quels que soient sa dénomination ou le droit national en vertu duquel elle a été créée, qui exploite un ou plusieurs navires de pêche sous pavillon belge;	Pour l'application de la présente loi, on entend par : 1° " navire de pêche " : tout navire utilisé de manière rationnelle en mer en vue de la pêche maritime commerciale, pour lequel une licence de pêche a été délivrée par le service compétent pour la pêche maritime et mentionné comme tel sur la liste officielle des navires de pêche belges qui est publiée annuellement par le Service public fédéral Mobilité et Transports, Administration du Transport maritime; 2° « l'armateur » : le propriétaire du navire de pêche ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire de pêche et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs à la pêche aux termes de la présente loi et de l'Accord, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes

3° " marin pêcheur " : toute personne employée comme membre d'équipage d'un navire de pêche en exécution d'un contrat d'engagement conclu avec l'armateur. La personne en question est considérée comme marin-pêcheur pendant toute la durée du voyage entre son domicile légal et le navire, quelque soit le mode de transport utilisé. II en va de même, à l'étranger, pour le voyage d'un navire de pêche vers un autre navire de pêche pour lequel le marin pêcheur a conclu un nouveau contrat d'engagement; 4° " voyage en mer " : le laps de temps qui s'écoule entre le moment où le navire de pêche quitte un port, d'une part, et le moment où il fait escale dans un port pour décharger le produit de sa pêche ou en raison d'une force majeure, d'autre part.	s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités; 3° " marin pêcheur " : toute personne employée comme membre d'équipage d'un navire de pêche en exécution d'un contrat d'engagement conclu avec l'armateur. La personne en question est considérée comme marin-pêcheur pendant toute la durée du voyage entre son domicile légal et le navire, quelque soit le mode de transport utilisé. II en va de même, à l'étranger, pour le voyage d'un navire de pêche vers un autre navire de pêche pour lequel le marin pêcheur a conclu un nouveau contrat d'engagement; 3°/1 «le patron » : commandant à bord du navire de pêche ; 4° " voyage en mer " : le laps de temps qui s'écoule entre le moment où le navire de pêche quitte un port, d'une part, et le moment où il fait escale dans un port pour décharger le produit de sa pêche ou en raison d'une force majeure, d'autre part.
Art. 9, § 2	Art. 9, § 2
§ 2. Le contrat d'engagement écrit visé au paragraphe précédent doit au moins indiquer : 1° la date et le lieu de conclusion du contrat; 2° les nom, prénom et domicile de l'armateur ou de son préposé. Si l'armateur est une personne morale, sa dénomination officielle et l'adresse de son siège social doivent être indiquées; 3° les nom, prénoms et domicile du marin pêcheur, ainsi que son numéro d'agrément; 4° le nom, le port d'attache et le numéro du navire de pêche à bord duquel la fonction doit être exercée; 5° le lieu, la date et l'heure de l'embarquement; 6° la fonction que le marin pêcheur devra exercer;	§ 2. Le contrat d'engagement écrit visé au paragraphe précédent doit au moins indiquer : 1° la date et le lieu de conclusion du contrat; 2° les nom, prénom et domicile de l'armateur ou de son préposé. Si l'armateur est une personne morale, sa dénomination officielle et l'adresse de son siège social doivent être indiquées; 3° les nom et prénoms, le numéro de registre national pour les marins pêcheurs qui y sont inscrits, le lieu de naissance et la date de naissance ou l'âge si la date de naissance n'est pas connue pour les marins pêcheurs qui ne sont pas inscrits au registre national, le domicile et le numéro d'agrément du marin pêcheur; 4° le nom, le port d'attache et le numéro du navire de pêche à bord duquel la fonction doit être exercée; 5° le lieu, la date et l'heure de l'embarquement; 6° la fonction que le marin pêcheur devra exercer;

7° la rémunération et le mode de rémunération.	7° la rémunération et le mode de rémunération. 8° les vivres et l'eau potable à allouer au marin pêcheur ; 9° les périodes minimales de repos.
	Art. 9, §4
	§4. Le marin pêcheur doit avoir la possibilité d'examiner le contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et demander conseil à ce sujet avant de la signer, et disposer de toutes autres facilités qui sont nécessaires pour garantir qu'il contracte librement, en ayant une compréhension suffisante de ses droits et de ses obligations.
Art. 11.	Art. 11.
A la conclusion du contrat d'engagement, un exemplaire du contrat est remis au marin pêcheur et un autre exemplaire est envoyé à l'organisation d'employeurs agréée visée à l'article 26. Un exemplaire est également conservé à bord du navire, où il peut être consulté à tout moment par le marin pêcheur.	A la conclusion du contrat d'engagement, un exemplaire du contrat est remis au marin pêcheur et un autre exemplaire est envoyé à l'organisation d'employeurs agréée visée à l'article 26. Un exemplaire est également conservé à bord du navire, où il peut être consulté à tout moment par le marin pêcheur. L'armateur veille à ce que chaque marin pêcheur soit en possession d'un contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime établi conformément aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.
	Art. 24/1.
	Dans les conditions fixées par le Roi, l'armateur est tenu de fournir aux marins pêcheurs des vivres d'une valeur nutritionnelle, d'une qualité et d'une quantité suffisantes et de l'eau potable d'une qualité et d'une quantité suffisantes. Les vivres et l'eau potable doivent être fournis par l'armateur sans frais pour le marin pêcheur.
	Art. 24/2.
	Dans le cadre de leurs obligations en matière d'analyse des risques, l'armateur et le patron prennent les

	mesures nécessaires visant à exécuter à bord des navires de pêche les recommandations de prévention élaborées par l'organisme compétent pour la promotion d'une politique préventive pour la sécurité et la santé ou des mesures de prévention équivalentes.
	Art. 24/3.
	L'armateur ne doit pas entraver la liberté du patron de prendre toute décision qui, de l'avis professionnel de ce dernier, est nécessaire pour la sécurité du navire de pêche, de sa navigation ou de son exploitation, ou pour la sécurité des pêcheurs qui sont à bord.
	Art. 26/1.
	L'armateur et le patron prennent les mesures nécessaires pour assurer aux marins pêcheurs des périodes de repos conformément aux dispositions du chapitre IV/1.
	Chapitre IV/1. – Du temps de repos
	Art. 27/1.
	Le marin pêcheur a droit à des périodes de repos régulières d'une durée suffisante pour préserver sa sécurité et sa santé.
	Art. 27/2.
	Le nombre minimal d'heures de repos ne peut être inférieur à : - 10 heures par période de 24 heures et - 77 heures par période de 7 jours.
	Art. 27/3.
	Les temps de repos ne peuvent être scindés en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures, et l'intervalle entre les deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser quatorze heures.
	Art.27/4.

	Le Roi peut, après consultation de la commission paritaire pour la pêche maritime, déterminer les cas et les conditions de dérogation aux dispositions relatives à la durée minimale de repos et à la scission des périodes de repos en veillant à ce que la santé et la sécurité des pêcheurs ne soient pas mises en danger et pour des raisons objectives ou techniques ou pour des raisons ayant trait à l'organisation du travail. Dans ces cas, des périodes de repos compensatoires doivent être accordées aux pêcheurs dès que possible.
	Art. 27/5.
	Aucune des dispositions du présent chapitre ne porte atteinte au droit du patron d'un navire de pêche d'exiger d'un marin pêcheur qu'il exécute les heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire de pêche, des personnes à bord ou des captures ou pour porter secours à d'autres embarcations ou à des personnes en détresse en mer. Le cas échéant, le patron peut suspendre les horaires de repos normaux et exiger d'un marin pêcheur qu'il accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Dès que possible après le retour à une situation normale, le patron fait en sorte que tout marin pêcheur ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.
	Art. 27/6.
	Aux fins de permettre la vérification du respect des périodes minimales de temps de repos, un système de suivi du temps de travail et de repos est mis en place à bord de chaque navire de pêche. Ce système doit satisfaire aux conditions suivantes : a) le système de suivi du temps comprend pour chaque marin pêcheur concerné, par voyage en mer, les données suivantes :

	1° les nom, prénom et date de naissance du marin pêcheur; 2° par jour, le début et la fin de ses prestations et de ses intervalles de repos; ces données doivent respectivement être consignées au moment où les prestations commencent, où elles finissent ainsi qu'au début et à la fin de ses intervalles de repos; 3° la période à laquelle les données consignées se rapportent; b) Aux fins de contrôle du respect des périodes minimales de repos ainsi que la qualité des données y reprises, le système de suivi du temps doit pouvoir être consulté par le marin pêcheur, les fonctionnaires chargés de la surveillance de l'exécution de la présente loi et les représentants des pêcheurs et des armateurs. Chaque marin-pêcheur ne peut avoir accès qu'à ces propres données ; c) les données consignées sont conservées par l'armateur pendant toute la période qui débute à la date de l'inscription de la dernière mention obligatoire et qui se termine trois ans après la fin du mois qui suit le trimestre au cours duquel cette inscription a été faite. » d) les données sont consignées au moyen d'un marqueur indélébile si un format papier est utilisé ; Dans l'hypothèse d'un système de suivi du temps sous forme électronique, le système doit enregistrer toute les modifications apportées aux données consignées.
Art. 42.	Art. 42.
Le présent chapitre règle le droit aux soins médicaux, aux frais de déplacement et au maintien du salaire du marin pêcheur en cas d'incapacité de travail pour cause de maladie ou d'accident. Pour l'application du présent chapitre, on entend par maladie ou accident, une maladie ou un accident de	Le présent chapitre règle le droit aux soins médicaux, aux frais de déplacement et au maintien du salaire du marin pêcheur en cas d'incapacité de travail pour cause de maladie ou d'accident. Pour l'application du présent chapitre, on entend par maladie ou accident, une maladie ou un accident de

droit commun, un accident du travail, un accident sur le chemin du travail ou une maladie professionnelle. Pour l'application du présent chapitre, le voyage est réputé avoir débuté au moment où le marin pêcheur a franchi le seuil de son domicile en vue de se rendre sur le navire par l'itinéraire normal, et est réputé avoir pris fin au moment où, après avoir suivi l'itinéraire normal, le marin pêcheur franchit à nouveau ce seuil.	droit commun, un accident du travail, un accident sur le chemin du travail ou une maladie professionnelle. Pour l'application du présent chapitre, le voyage est réputé avoir débuté au moment où le marin pêcheur a franchi le seuil de son domicile en vue de se rendre sur le navire par l'itinéraire normal, et est réputé avoir pris fin au moment où, après avoir suivi l'itinéraire normal, le marin pêcheur franchit à nouveau ce seuil. Le marin pêcheur a le droit de bénéficier d'un traitement médical à terre et être débarqué à cet effet en temps voulu en cas de lésion ou de maladie graves.
Art. 47.	Art. 47.
L'armateur qui a consenti des interventions en application des dispositions du présent chapitre peut les récupérer auprès du marin pêcheur ou de ses ayants droit, s'il démontre que la maladie ou l'accident est dû exclusivement à une faute grave du marin pêcheur.	L'armateur qui a consenti des interventions en application des dispositions du présent chapitre peut les récupérer auprès du marin pêcheur ou de ses ayants droit, s'il démontre que la maladie ou l'accident est dû exclusivement à une faute intentionnelle du marin pêcheur.
Art. 48.	Art. 48.
Le marin pêcheur débarqué à l'étranger a le droit d'être rapatrié à son domicile aux frais de l'armateur du navire de pêche. 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 pêcheur si celui-ci a dû être débarqué pour des raisons disciplinaires ou dans le cas visé à l'article 47.	§ 1er. Le marin pêcheur, débarqué à l'étranger, a le droit d'être rapatrié à son domicile aux frais de l'armateur du navire de pêche dans les cas visés à l'article 52. Le droit au rapatriement s'étend aux frais de transport, d'hébergement et de nourriture du marin pêcheur. L'armateur peut récupérer ces frais auprès du marin pêcheur si celui-ci a dû être débarqué pour des raisons disciplinaires ou si l'armateur démontre que la maladie ou la blessure est due exclusivement à une faute intentionnelle du marin pêcheur. §2. La durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles le pêcheur a droit au rapatriement est inférieure à douze mois. Le rapatriement doit avoir lieu au moyen d'un transport approprié et être le plus rapide possible.

	§ 3. Il est interdit aux armateurs d'exiger du marin pêcheur, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement et également de recouvrer auprès du marin pêcheur les frais de rapatriement sur son salaire ou ses autres droits, sauf si le rapatriement doit avoir lieu pour des raisons disciplinaires. §4. Si l'armateur reste en défaut d'assurer le rapatriement des marins pêcheurs, l'Etat belge prend en charge les frais de rapatriement. En tenant compte des instruments internationaux applicables, l'Etat belge peut, s'il a payé les frais de rapatriement conformément à l'alinéa premier, récupérer ceux-ci auprès de l'armateur et, si nécessaire, immobiliser les navires de pêche de l'armateur concerné ou demander leur immobilisation, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué. Les frais de rapatriement ne peuvent en aucun cas être à la charge du marin pêcheur sauf si le rapatriement a eu lieu pour des raisons disciplinaires. L'Etat belge facilite le rapatriement des marins pêcheurs qui servent sur des navires de pêche battant pavillon autre que le pavillon belge faisant escale dans les ports belges ou traversant les eaux belges territoriales ou intérieures ainsi que leur remplacement à bord. Le droit d'être rapatrié ne peut pas être refusé à un marin pêcheur 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.
<u>Code Pénal Social</u>	<u>Code Pénal Social</u>
	Livre 2, Chapitre 1 ^{er} , Section 3
	Art. 126/1. Les marins pêcheurs
	Est puni d'une sanction de niveau 3, l'armateur, son préposé ou son

	mandataire, le patron, qui, en contravention à la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur, n'a pas pris les mesures nécessaires visant à mettre en œuvre les recommandations de prévention élaborées par l'organisme compétent pour la promotion d'une politique préventive pour la sécurité et la santé ou des mesures de prévention équivalentes à bord des navires de pêche. L'infraction est punie d'une sanction de niveau 4 lorsqu'elle a eu comme conséquence des ennuis de santé ou un accident du travail pour un marin-pêcheur. Le juge peut en outre prononcer les peines prévues aux articles 106 et 107.
	Livre 2, Chapitre 1 ^{er} , Section 4
	Article 136/1. Le mineur marin pêcheur
	Est puni d'une sanction de niveau 4, l'armateur, son préposé ou son mandataire, le patron qui, en contravention à la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur: 1° a embarqué à bord d'un navire de pêche un mineur âgé de quinze ans ou plus et qui n'est plus soumis à l'obligation scolaire à temps plein sans avoir obtenu l'autorisation du fonctionnaire chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet; 2° a embarqué à bord d'un navire de pêche un mineur âgé de quinze ans ou plus et qui n'est plus soumis à l'obligation scolaire à temps plein durant une période au cours de laquelle la présence du mineur précité à l'école est obligatoire ; 3° n'a pas conclu de contrat d'engagement pour la pêche maritime

	avec le mineur âgé de quinze ans ou plus, qui n'est plus soumis à l'obligation scolaire à temps plein, et qui est autorisé à embarquer à bord d'un navire de pêche par le fonctionnaire chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet ; 4° a conclu avec le mineur âgé de quinze ans ou plus, qui n'est plus soumis à l'obligation scolaire à temps plein, et qui est autorisé à embarquer à bord d'un navire de pêche par le fonctionnaire chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet, un contrat d'engagement pour la pêche maritime pour une durée qui dépasse la durée d'un voyage en mer ; 5° a conclu avec le mineur âgé de quinze ans ou plus, qui n'est plus soumis à l'obligation scolaire à temps plein, et qui est autorisé à embarquer à bord d'un navire de pêche par le fonctionnaire chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet, un contrat d'engagement pour la pêche maritime ou des contrats d'engagement successifs dont la durée totale dépasse la durée des vacances scolaires. En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1er, l'amende est multipliée par le nombre de mineurs concernés.
	Livre 2, Chapitre 2
	Section 9 - Les temps de travail et de repos des marins pêcheurs
	Article 160/2.
	Les temps de travail et de repos des marins pêcheurs Est puni d'une sanction de niveau 2, l'armateur, son préposé ou son mandataire, le patron qui, en contravention à la loi du mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur:

	1° n'a pas octroyé les périodes de repos fixées au chapitre IV/1 de la loi précitée du 3 mai 2003; 2° n'a pas établi ou complété aux moments prescrits le document de suivi des temps de travail et de repos. En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1er, l'amende est multipliée par le nombre de marins pêcheurs concernés.
	Livre 2, Chapitre 3, Section 2
	Article 171/5. Les frais de rapatriement du marin pêcheur
	Est puni d'une sanction de niveau 2, l'armateur, son préposé ou son mandataire qui, en contravention à la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur : 1° a exigé du marin pêcheur, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement ou a recouvré auprès du marin pêcheur les frais de rapatriement sur son salaire ou ses autres droits, hors le cas du rapatriement pour des raisons disciplinaires ou dans le cas visé à l'article 47 de la loi précitée du 3 mai 2003 ; 2° en cas de débarquement du marin pêcheur à l'étranger, ne l'a pas rapatrié vers le domicile du marin pêcheur ou l'a rapatrié aux frais du marin pêcheur, dans les cas visés à l'article 52, 1° à 3°, 5°, 7°, uniquement lorsqu'il est mis fin au contrat d'engagement par le marin-pêcheur, et 8° et à l'article 54 de la loi précitée du 3 mai 2003. En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1er, l'amende est multipliée par le nombre de marins pêcheurs concernés.
	Livre 2, Chapitre 6

	Section 6/1 - Le contrat d'engagement pour la pêche maritime et le registre matricule des marins pêcheurs
	Article 188/3. Le contrat d'engagement pour la pêche maritime et le registre matricule des marins pêcheurs
	§1er. Est puni d'une sanction de niveau 2, l'armateur, son préposé ou son mandataire qui, en contravention à la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur: 1° emploie, en qualité de membre d'équipage dans le cadre d'un contrat d'engagement pour la pêche maritime, des marins pêcheurs sans avoir conclu préalablement à l'occupation un contrat d'engagement pour la pêche maritime; 2° n'a pas fait signé le contrat d'engagement pour la pêche maritime par le marin pêcheur personnellement; 3° a conclu avec un ou plusieurs marins pêcheurs un contrat d'engagement pour la pêche maritime qui ne contient pas toutes les mentions minimales visées à l'article 9, §2, de la loi précitée du 3 mai 2003; 4° n'a pas remis au marin pêcheur un exemplaire du contrat d'engagement pour la pêche maritime; 5° n'a pas conservé un exemplaire du contrat d'engagement à bord du navire de pêche à un endroit où il peut être consulté à tout moment par le marin pêcheur. En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1er, l'amende est multipliée par le nombre de marins pêcheurs concernés. §2. Est puni d'une sanction de niveau 2, l'armateur, son préposé ou son mandataire qui, en contravention à la loi précitée du 3 mai 2003, n'a pas

	inscrit le marin pêcheur, engagé pour la première fois dans le cadre d'un contrat d'engagement pour la pêche maritime, dans le registre matricule des marins pêcheurs. En ce qui concerne l'infraction visée à l'alinéa 1er, l'amende est multipliée par le nombre de marins pêcheurs concernés.
<u>Loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation</u>	<u>Loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation</u>
Art. 2,1°	Art. 2, 1°
Pour l'application de la présente loi, il y a lieu d'entendre par: 1° les lois sur la navigation: - la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable; - la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation; - la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972; - la loi du 8 juillet 1976 relative à la licence d'exploitation des bâtiments de navigation intérieure et au financement de l'Institut pour le transport par batellerie; - la loi du 20 août 1981 portant approbation de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, et des Annexes, faites à Genève le 2 décembre 1972; - la loi du 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires; - la loi du 25 janvier 1984 protégeant la marine marchande belge; - la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires; - la loi du 21 mai 1991 relative à l'instauration d'un brevet de conduite pour la navigation sur les voies navigables du Royaume;	Pour l'application de la présente loi, il y a lieu d'entendre par: 1° les lois sur la navigation: - la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable; - la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation; - la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972; - la loi du 8 juillet 1976 relative à la licence d'exploitation des bâtiments de navigation intérieure et au financement de l'Institut pour le transport par batellerie; - la loi du 20 août 1981 portant approbation de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, et des Annexes, faites à Genève le 2 décembre 1972; - la loi du 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires; - la loi du 25 janvier 1984 protégeant la marine marchande belge; - la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires; - la loi du 21 mai 1991 relative à l'instauration d'un brevet de conduite pour la navigation sur les voies navigables du Royaume;

- la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires; - la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique; - la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord; - la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime; - la loi du 20 janvier 2011 portant exécution de l'accord de coopération du 3 décembre 2009 entre l'Etat fédéral et les Régions concernant la mise en oeuvre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg le 9 septembre 1996 et portant exécution de la Convention; - la loi du 30 janvier 2012 réglant des matières visées à l'article 78 de la Constitution en matière d'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes; - la loi du 30 janvier 2012 réglant des matières visées à l'article 78 de la Constitution en matière de responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident; - la loi du 19 décembre 2012 portant exécution de Conventions internationales diverses en matière de responsabilité civile pour la pollution par les navires, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution; - la loi du 4 avril 2014 relative à la protection du patrimoine culturel subaquatique; - la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 (I); - la loi du 19 juin 2016 portant exécution du Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le Règlement (CE) n° 1013/2006 et la Directive 2009/16/CE.	- la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires; - la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique; - la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord; - la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime; - la loi du 20 janvier 2011 portant exécution de l'accord de coopération du 3 décembre 2009 entre l'Etat fédéral et les Régions concernant la mise en oeuvre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg le 9 septembre 1996 et portant exécution de la Convention; - la loi du 30 janvier 2012 réglant des matières visées à l'article 78 de la Constitution en matière d'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes; - la loi du 30 janvier 2012 réglant des matières visées à l'article 78 de la Constitution en matière de responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident; - la loi du 19 décembre 2012 portant exécution de Conventions internationales diverses en matière de responsabilité civile pour la pollution par les navires, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution; - la loi du 4 avril 2014 relative à la protection du patrimoine culturel subaquatique; - la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 (I); - la loi du 19 juin 2016 portant exécution du Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le Règlement (CE) n° 1013/2006 et la Directive 2009/16/CE. - la loi du relative au travail dans la pêche.
--	--

<u>Coördinatie van de artikelen</u>	
BASISTEKST	AANGEPASTE TEKST
<u>Wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser.</u>	<u>Wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser.</u>
	Art. 1/1.
	Deze wet zet de Richtlijn (EU) 2017/159 van de Raad van 19 december 2016 tot uitvoering van de op 21 mei 2012 door het Algemeen Comité van de landbouwcoöperaties van de Europese Unie (COGECA), de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) en de Vereniging van de nationale organisaties van visserijondernemingen in de Europese Unie (Europêche) gesloten Overeenkomst betreffende de uitvoering van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector van de Internationale Arbeidsorganisatie uit 2007 gedeeltelijk om.
Art. 2.	Art.2.
Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder : 1 ° " vissersschip " : elk schip dat doelmatig op zee wordt ingezet voor de commerciële zeevisserij, waarvoor door de bevoegde dienst voor de zeevisserij een visvergunning werd afgeleverd en dat als dusdanig voorkomt op de officiële lijst van Belgische vissersschepen, jaarlijks uitgegeven door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Bestuur van Maritiem Vervoer;	Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder : 1 ° " vissersschip " : elk schip dat doelmatig op zee wordt ingezet voor de commerciële zeevisserij, waarvoor door de bevoegde dienst voor de zeevisserij een visvergunning werd afgeleverd en dat als dusdanig voorkomt op de officiële lijst van Belgische vissersschepen, jaarlijks uitgegeven door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Bestuur van Maritiem Vervoer;
2° " reder " : elke natuurlijke persoon of rechtspersoon, ongeacht de benaming of het nationaal recht volgens hetwelk zij is opgericht, die één of meerdere vissersschepen uitbaat onder Belgische vlag;	2° "de reder » : eigenaar van het vissersschip 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 vissersschip heeft toevertrouwd en die, bij het opnemen van die verantwoordelijkheid, aanvaard heeft om de taken en

3° " zeevisser " : elke persoon die als bemanningslid van een vissersschip wordt tewerkgesteld in uitvoering van een arbeidsovereenkomst met de reder gesloten. Gedurende de heen- en terugreis tussen de woonplaats en het vissersschip, wordt de persoon echter ook als zeevisser aanzien, ongeacht de wijze van vervoer. Dit is eveneens het geval, in het buitenland, voor de reis van een vissersschip naar een ander vissersschip waarvoor de zeevisser een nieuwe arbeidsovereenkomst heeft gesloten; 4° " zeereis " : het tijdsverloop tussen het vertrek van het vissersschip uit een haven, enerzijds, en het aanlopen van een haven waar de vangst wordt gelost of het aanlopen van een haven in gevallen van overmacht, anderzijds.	verplichtingen die krachtens deze wet en de Overeenkomst, 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; 3° " zeevisser " : elke persoon die als bemanningslid van een vissersschip wordt tewerkgesteld in uitvoering van een arbeidsovereenkomst met de reder gesloten. Gedurende de heen- en terugreis tussen de woonplaats en het vissersschip, wordt de persoon echter ook als zeevisser aanzien, ongeacht de wijze van vervoer. Dit is eveneens het geval, in het buitenland, voor de reis van een vissersschip naar een ander vissersschip waarvoor de zeevisser een nieuwe arbeidsovereenkomst heeft gesloten; 3°/1 « de schipper » : gezagvoerder aan boord van de vissersschip ; 4° " zeereis " : het tijdsverloop tussen het vertrek van het vissersschip uit een haven, enerzijds, en het aanlopen van een haven waar de vangst wordt gelost of het aanlopen van een haven in gevallen van overmacht, anderzijds.
Art. 9, §2.	Art. 9, §2.
§ 2. De in voorgaande paragraaf bedoelde schriftelijke arbeidsovereenkomst dient tenminste te vermelden : 1° de datum en plaats van het sluiten van de overeenkomst; 2° de naam, voornaam en woonplaats van de reder of zijn gemachtigde. Indien de reder een rechtspersoon is, dienen de officiële benaming ervan en het adres van de maatschappelijke zetel te worden vermeld; 3° de naam, voornamen en de woonplaats van de zeevisser, alsmede zijn erkenningsnummer;	§ 2. De in voorgaande paragraaf bedoelde schriftelijke arbeidsovereenkomst dient tenminste te vermelden : 1° de datum en plaats van het sluiten van de overeenkomst; 2° de naam, voornaam en woonplaats van de reder of zijn gemachtigde. Indien de reder een rechtspersoon is, dienen de officiële benaming ervan en het adres van de maatschappelijke zetel te worden vermeld; 3° de naam en de voornamen, de rijksregisternummer voor de zeevisser die ingeschreven zijn in het rijksregister, de geboorteplaats en het geboortedatum of leeftijd indien het geboortedatum niet gekend is van de zeevisser die niet in het rijksregister ingeschreven is, de woonplaats en het erkenningsnummer van de zeevisser; 4° de naam, de thuishaven en het nummer

4° de naam, de thuishaven en het nummer van het vissersschip waarop de functie moet worden uitgeoefend; 5° de plaats, datum en uur van de inscheping; 6° de functie die de zeevisser zal moeten uitoefenen; 7° het loon en de wijze van betaling van het loon.	van het vissersschip waarop de functie moet worden uitgeoefend; 5° de plaats, datum en uur van de inscheping; 6° de functie die de zeevisser zal moeten uitoefenen; 7° het loon en de wijze van betaling van het loon. 8° de levensmiddelen en drinkwater die aan de zeevisser moeten worden verstrekt; 9° de minimale duur van de rusttijden.
	Art. 9, §4.
	§4. De zeevisser moet de gelegenheid hebben de overeenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij 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. 11.	Art. 11.
Bij het sluiten van de arbeidsovereenkomst wordt een exemplaar overhandigd aan de zeevisser en wordt een ander exemplaar overgezonden aan de erkende organisatie van werkgevers bedoeld bij artikel 26. Tevens dient zich een exemplaar van de arbeidsovereenkomst aan boord van het vissersschip te bevinden, waar de zeevisser het op elk ogenblik moet kunnen inkijken.	Bij het sluiten van de arbeidsovereenkomst wordt een exemplaar overhandigd aan de zeevisser en wordt een ander exemplaar overgezonden aan de erkende organisatie van werkgevers bedoeld bij artikel 26. Tevens dient zich een exemplaar van de arbeidsovereenkomst aan boord van het vissersschip te bevinden, waar de zeevisser het op elk ogenblik moet kunnen inkijken. De reder zorgt ervoor dat elke zeevisser in bezit is van een overeenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij opgesteld in overeenstemming met de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.
	Art. 24/1
	Onder de voorwaarden vastgesteld door de Koning, dient de reder levensmiddelen met een voldoende voedingswaarde, van toereikende kwaliteit en kwantiteit en drinkwater van toereikende kwaliteit en

	kwantiteit ter beschikking van de zeevisser te stellen. De levensmiddelen en drinkwater moeten door de reder worden verstrekt zonder kosten voor de zeevisser.
	Art. 24/2.
	In het kader van hun verplichtingen inzake risicoanalyse nemen de reder en de schipper de nodige maatregelen om aan boord van de vissersschepen de preventieaanbevelingen die zijn opgesteld door de bevoegde instantie ter bevordering van een preventief veiligheids- en gezondheidsbeleid of gelijkwaardige preventiemaatregelen uit te voeren.
	Art. 24/3.
	De reder mag de schipper niet verhinderen beslissingen te nemen die naar het professionele oordeel van de schipper noodzakelijk zijn voor de veiligheid van de zeevisser aan boord of voor het vissersschip en de veilige navigatie en exploitatie ervan.
	Art. 26/1.
	De reder en de schipper nemen de nodige maatregelen om de rusttijden in overeenstemming met de bepalingen van hoofdstuk IV/1 aan de zeevisser te waarborgen.
	Hoofdstuk IV/1 . - Rusttijden
	Art. 27/1.
	De zeevisser heeft recht op regelmatige rusttijden van een voldoende duur om zijn veiligheid en gezondheid te beschermen.
	Art. 27/2.
	Het minimumaantal rusturen mag niet minder bedragen dan: - 10 uur per periode van 24 uur, en - 77 uur per periode van zeven dagen.
	Art. 27/3.

	De rusttijd mag in niet meer dan twee perioden worden opgedeeld, waarvan er één minstens zes uur moet bedragen, en de tijd tussen twee opeenvolgende rustperioden mag niet meer dan 14 uur bedragen.
	Art. 27/4.
	Overeenkomstig de algemene beginselen van de bescherming van de gezondheid en de veiligheid van werknemers en om objectieve, technische of arbeidsorganisatorische redenen mag de Koning, na overleg met de paritaire commissie voor zeevisserij, de gevallen en voorwaarden van uitzonderingen met betrekking tot het minimumaantal rusturen en de opdeling van de rusttijden, bepalen.
	In deze gevallen, worden aan de zeevisseren zo snel mogelijk compenserende rusttijden toegestaan.
	Art. 27/5.
	Geen enkel bepaling van dit hoofdstuk doet afbreuk aan het recht van de schipper van een vissersschip een zeevisser te verplichten de nodige uren te werken om de onmiddellijke veiligheid van het vissersschip, de personen aan boord of de vangst te waarborgen of om op zee bijstand aan andere boten, schepen of personen in nood te verlenen. De schipper kan dus de geplande rusttijden tijdelijk opschorten en een zeevisser verplichten de nodige uren te werken totdat de situatie opnieuw normaal is. Zo snel mogelijk nadat de situatie opnieuw normaal is, zorgt de schipper ervoor dat alle zeevisseren die tijdens een geplande rustperiode gewerkt hebben, voldoende rust krijgen.
	Art. 27/6.
	Teneinde de controle op de naleving van de minimumrusttijden te veroorloven, wordt een systeem van werk- en rusttijdsopvolging ingevoerd aan boord van elke vissersschip. Dit

	systeem moet voldoen aan volgende voorwaarden:
	a) het systeem van tijdsopvolging bevat, voor elke betrokken zeevisser, per zeereis, de volgende gegevens :
	1° de naam, voornaam en geboortedatum van de zeevisser;
	2° per dag het begin en einde van zijn prestaties en zijn rustpauzes; deze gegevens moeten respectievelijk worden opgetekend op het ogenblik dat de prestaties beginnen, dat ze eindigen en bij het begin en einde van elke rustpauze;
	3° de periode waarop de opgetekende gegevens betrekking hebben;
	b) Teneinde de controle op de naleving van de minimumrusttijden en de kwaliteitscontrole van de daarin opgenomen gegevens te veroorloven moet het systeem van tijdsopvolging kunnen geraadpleegd worden door de zeevisser, alsook door de ambtenaren die met het toezicht op de uitvoering van deze wet belast zijn en de vertegenwoordigers van de zeevissers en van de reders.
	Elke zeevisser mag enkel toegang hebben tot zijn eigen gegevens;
	c) de opgetekende gegevens worden door de reder bewaard gedurende de gehele periode die begint op de datum van de inschrijving van de laatste verplichte vermelding en eindigt drie jaar na het einde van de maand die volgt op het kwartaal waarin deze inschrijving wordt uitgevoerd;
	d) de gegevens worden opgetekend met een onuitwisbare markering wanneer een papieren formaat wordt gebruikt.
	In het geval van een elektronisch systeem van tijdsopvolging moet het systeem alle wijzigingen registreren die in de opgetekende gegevens zijn aangebracht.
Art. 42.	Art. 42.

Dit hoofdstuk regelt het recht op geneeskundige verzorging, verplaatsingskosten en behoud van het loon van de zeevisser in geval van 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 zeereis geacht begonnen te zijn vanaf het ogenblik waarop de zeevisser de dorpel van zijn woonplaats verlaat om zich, langs het normale traject, naar het vissersschip te begeven en te zijn beëindigd op het ogenblik waarop de zeevisser, via het normale traject, deze dorpel opnieuw overschrijdt.	Dit hoofdstuk regelt het recht op geneeskundige verzorging, verplaatsingskosten en behoud van het loon van de zeevisser in geval van 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 zeereis geacht begonnen te zijn vanaf het ogenblik waarop de zeevisser de dorpel van zijn woonplaats verlaat om zich, langs het normale traject, naar het vissersschip te begeven en te zijn beëindigd op het ogenblik waarop de zeevisser, via het normale traject, deze dorpel opnieuw overschrijdt. De zeevisser heeft recht om aan wal medisch behandeld te worden en tijdig voor behandeling aan wal te worden gebracht als hij het slachtoffer wordt van een ernstig letsel of een ernstige ziekte.
Art. 47.	Art. 47.
De reder die op grond van de bepalingen van dit hoofdstuk heeft bijgedragen in kosten, kan deze terugvorderen van de zeevisser of zijn rechthebbenden, wanneer hij aantoont dat de ziekte of het ongeval enkel te wijten is aan een zware fout van de zeevisser.	De reder die op grond van de bepalingen van dit hoofdstuk heeft bijgedragen in kosten, kan deze terugvorderen van de zeevisser of zijn rechthebbenden, wanneer hij aantoont dat de ziekte of het ongeval enkel te wijten is aan een opzettelijke fout van de zeevisser.
Art. 48.	Art. 48.
De in het buitenland ontscheepte zeevisser heeft het recht om op kosten van de reder van het vissersschip naar zijn woonplaats te worden teruggebracht. Dit recht omvat de kosten van vervoer, logies en voeding. Deze kosten kunnen op de zeevisser worden verhaald, indien de ontscheeping om tuchtredeken diende te gebeuren of in het geval bedoeld in artikel 47.	§ 1. De in het buitenland ontscheepte zeevisser heeft recht op repatriëring naar zijn woonplaats op kosten van de reder van het vissersschip in de in artikel 52 bedoelde gevallen. Het recht op repatriëring strekt zich uit tot de reis-, verblijf- en voedselkosten van de zeevisser. De reder kan deze kosten terugvorderen bij de zeevisser indien deze ontscheept moest worden om disciplinaire redenen of wanneer de reder aantoont dat de ziekte of de verwonding enkel te wijten is aan een opzettelijke fout van de zeevisser.

§2. De maximumduur van tijdvakken van dienst aan boord waarna de zeevisser recht heeft op repatriëring is minder dan 12 maanden.

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

§ 3. Het is aan de reders verboden vooruitbetaling te eisen van de zeevisser bij aanvang van zijn tewerkstelling voor de kosten van repatriëring, en eveneens om de kosten van repatriëring te verhalen op het loon of andere aanspraken van de zeevisser, tenzij de repatriëring om tuchtreddenen diende te gebeuren.

§4. Als de repatriëring van de zeevisser niet wordt voorzien door de reder, draagt de Belgische staat de kosten van repatriëring.

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

De kosten van repatriëring komen in geen geval ten laste van een zeevisser, behalve wanneer de repatriëring is gebeurd om tuchtreddenen.

De Belgische staat faciliteert de repatriëring van zeevissers die werken aan boord van vissersschepen die een andere vlag dan de Belgische vlag voeren die een Belgische haven aandoen of door de Belgische territoriale wateren of binnenwateren varen, alsook hun vervanging aan boord.

Het recht op repatriëring kan niet geweigerd worden aan de zeevisser omwille van de financiële omstandigheden van de reder of omwille van het onvermogen of onwil

	van de reder om de betrokkene te vervangen.
<u>Sociaal Strafwetboek</u>	<u>Sociaal Strafwetboek</u>
	Boek 2, Hoofdstuk 1, Afdeling 3
	Art. 126/1. De zeevisser
	Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber, de schipper die, in strijd met de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser, niet de nodige maatregelen heeft genomen om de preventieve aanbevelingen van de bevoegde instantie ter bevordering van een preventief beleid inzake veiligheid en gezondheid of gelijkwaardige preventiemaatregelen aan boord van vissersschepen ten uitvoer te leggen. De inbreuk wordt bestraft met een sanctie van niveau 4 wanneer ze gezondheidsschade of een arbeidsongeval tot gevolg heeft gehad voor een zeevisser. De rechter kan bovendien de straffen bepaald in de artikelen 106 en 107 uitspreken.
	Boek 2, Hoofdstuk 1, Afdeling 4
	Artikel 136/1. De minderjarige zeevisser
	Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber, de schipper die, in strijd met de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser: 1° een minderjarige van 15 jaar of ouder die niet meer onderworpen is aan de voltijdse leerplicht aan boord van een vissersschip heeft ingescheept zonder de toestemming van de daartoe aangewezen

	ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole; 2° een minderjarige van 15 jaar of ouder die niet meer onderworpen is aan de voltijdse leerplicht aan boord van een vissersschip heeft ingescheept gedurende een periode waarin de aanwezigheid van voornoemde minderjarige op school verplicht is; 3° geen arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij heeft gesloten met de minderjarige die 15 jaar of ouder die niet meer onderworpen is aan de voltijdse leerplicht en die de toestemming tot het inschepen aan boord van een vissersschip van de daartoe aangewezen ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole heeft gekregen; 4° een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij voor een langere periode dan de duur van één zeereis heeft gesloten met een minderjarige die 15 jaar of ouder is, die niet meer onderworpen is aan de voltijdse leerplicht en die de toestemming tot het inschepen aan boord van een vissersschip van de daartoe aangewezen ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole heeft gekregen; 5° een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij of opeenvolgende arbeidsovereenkomsten heeft gesloten waarvan de totale duur de duur van de schoolvakantie overschrijdt heeft gesloten met een minderjarige die 15 jaar of ouder, die niet meer onderworpen is aan de voltijdse leerplicht en die de toestemming tot het inschepen aan boord van een vissersschip van de daartoe aangewezen ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole heeft gekregen. Voor de in het eerste lid bedoelde inbreuken wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken minderjarigen.
--	---

	Boek 2, Hoofdstuk 2
	Afdeling 9 De arbeidstijd en rusttijden van de zeevisser
	Artikel 160/2. De arbeidstijd en rusttijden van de zeevisser
	Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber, de schipper, die, in strijd met de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser: 1° de rusttijden bepaald in hoofdstuk IV/1 van voormelde wet van 3 mei 2003 niet heeft toegekend; 2° het document voor het toezicht op de arbeidstijd en de rusttijd niet op de voorgeschreven tijdstippen heeft ingevuld of voltooid. Voor de in het eerste lid bedoelde inbreuken wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken zeevisser.
	Boek 2, Hoofdstuk 3, Afdeling 2
	Artikel 171/5. De kosten van repatriëring van de zeevisser
	Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber die, in strijd met de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser: 1° vooruitbetaling heeft geëist van de zeevisser bij aanvang van zijn tewerkstelling voor de kosten van repatriëring, en eveneens de kosten van repatriëring verhaald op de loon of andere aanspraken van de zeevisser, tenzij de repatriëring om tuchtredeken diende te gebeuren of in het geval bedoeld in artikel 47 van voormelde wet van 3 mei 2003;

	2° in geval van ontschepping van de zeevisser in het buitenland, hem niet heeft gerepatrieerd naar de woonplaats van de zeevisser of hem heeft gerepatrieerd op kosten van de zeevisser, in de gevallen bedoeld in artikel 52, 1° tot 3°, 5°, 7°, enkel indien er door de zeevisser een einde wordt gesteld aan de arbeidsovereenkomst, en 8° en in artikel 54 van voormelde wet van 3 mei 2003; Voor de in het eerste lid bedoelde inbreuken wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken zeevissers.
	Boek 2, Hoofdstuk 6
	Afdeling 6/1 De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en het algemeen stamboek der zeevissers
	Artikel 188/3. De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en het algemeen stamboek der zeevissers
	§1. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber die, in strijd met de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser: 1° één of meerdere zeevissers als bemanningslid tewerkstelt zonder voorafgaand aan de tewerkstelling een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij te hebben gesloten; 2° de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij niet door de zeevisser zelf heeft doen ondertekenen; 3° met één of meerdere zeevissers een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij heeft gesloten die niet alle minimale

	vereisten bepaald in artikel 9, §2 van voormelde wet van 3 mei 2003 bevat; 4° geen exemplaar van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij aan de zeevisser heeft overhandigd; 5° geen exemplaar van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij aan boord van het vissersschip heeft bewaard, waar de zeevisser het op elk ogenblik kan inkijken. Voor de in het eerste lid bedoelde inbreuken wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken zeevisser. §2. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber die, in strijd met voormelde wet van 3 mei 2003 de zeevisser die voor de eerste maal in het kader van een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij wordt aangeworven, niet heeft ingeschreven in het algemeen stamboek der zeevisser. Voor de in het eerste lid bedoelde inbreuk, wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken zeevisser.
<u>Wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten</u>	<u>Wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten</u>
Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder : 1° de scheepvaartwetten: - wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg; - wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen; - wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van	Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder : 1° de scheepvaartwetten: - wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg; - wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen; - wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van

aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972; - wet van 8 juli 1976 betreffende de vergunning voor de exploitatie van binnenvaartuigen en betreffende de financiering van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren; - wet van 20 augustus 1981 houdende goedkeuring van de Internationale Overeenkomst voor veilige containers, en van de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 2 december 1972; - wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting; - wet van 25 januari 1984 tot bescherming van de Belgische koopvaardij; - wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen; - wet van 21 mei 1991 betreffende het invoeren van een stuurbrevet voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk; - wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen; - wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België; - wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee; - wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging; - wet van 20 januari 2011 houdende uitvoering van het samenwerkingsakkoord van 3 december 2009 tussen de Federale Staat en de Gewesten betreffende de uitvoering van het Verdrag inzake de verzameling, de afgifte en de inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, ondertekend te Straatsburg op 9 september 1996 en houdende uitvoering van het Verdrag; - wet van 30 januari 2012 tot regeling van aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet inzake verzekering van	aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972; - wet van 8 juli 1976 betreffende de vergunning voor de exploitatie van binnenvaartuigen en betreffende de financiering van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren; - wet van 20 augustus 1981 houdende goedkeuring van de Internationale Overeenkomst voor veilige containers, en van de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 2 december 1972; - wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting; - wet van 25 januari 1984 tot bescherming van de Belgische koopvaardij; - wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen; - wet van 21 mei 1991 betreffende het invoeren van een stuurbrevet voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk; - wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen; - wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België; - wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee; - wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging; - wet van 20 januari 2011 houdende uitvoering van het samenwerkingsakkoord van 3 december 2009 tussen de Federale Staat en de Gewesten betreffende de uitvoering van het Verdrag inzake de verzameling, de afgifte en de inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, ondertekend te Straatsburg op 9 september 1996 en houdende uitvoering van het Verdrag; - wet van 30 januari 2012 tot regeling van aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet inzake verzekering van
--	--

scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen; - wet van 30 januari 2012 tot regeling van aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet inzake de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen; - wet van 19 december 2012 houdende uitvoering van verscheidene Internationale Verdragen inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door schepen, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet; - wet van 4 april 2014 betreffende bescherming van het cultureel erfgoed onder water; - wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 (I); - wet van 19 juni 2016 tot uitvoering van Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG.	scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen; - wet van 30 januari 2012 tot regeling van aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet inzake de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen; - wet van 19 december 2012 houdende uitvoering van verscheidene Internationale Verdragen inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door schepen, met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet; - wet van 4 april 2014 betreffende bescherming van het cultureel erfgoed onder water; - wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 (I); - wet van 19 juni 2016 tot uitvoering van Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG. - wet van ... betreffende werk in de visserijsector.
--	---

**Avis n° 148/2019 du 4 septembre 2019**

Objet: Avant-Projet de loi relative au travail dans le secteur de la pêche (CO-A-2019-154)

L'Autorité de protection des données (ci-après « l'Autorité »);

Vu la loi du 3 décembre 2017 *portant création de l'Autorité de protection des données*, en particulier les articles 23 et 26 (ci-après « LCA »);

Vu le règlement (UE) 2016/679 *du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE* (ci-après « RGPD »);

Vu la loi du 30 juillet 2018 *relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel* (ci-après « LTD »);

Vu la demande d'avis de Wouter Beke, Ministre fédéral de l'Emploi, reçue le 16 juillet 2019;

Vu le rapport de Madame Alexandra Jaspar, Directrice du Centre de Connaissances de l'Autorité de protection des données;

Émet, le 4 septembre 2019, l'avis suivant :

I. Objet et contexte de la demande

1. Le Ministre fédéral de l'Emploi (ci-après « le demandeur ») sollicite l'avis de l'Autorité sur les articles 43, 53, 79 et 86 de son avant-projet de loi relative au travail dans le secteur de la pêche.
2. Cet avant-projet de loi implémente en droit belge la Directive 2017/159 portant mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche du 14 juin 2007 de l'Organisation internationale du travail dont l'objectif est de compléter les normes internationales en matière de conditions de vie et de travail dans ce secteur.
3. En vue de garantir le respect des obligations mises à charge des armateurs, le projet de loi impose l'obligation de détenir un certificat de travail pour la pêche maritime qui sera délivré à l'issue d'une inspection portant sur les domaines variés tels que le respect de l'âge minimum des personnes employées, du nombre minimal d'effectifs, des temps de repos, des mentions obligatoires du contrat d'engagement, de la rémunération ou des conditions de logement.
4. A côté de ces inspections effectuées en vue de la délivrance d'un certificat, les inspecteurs précités effectueront également des inspections ultérieures (en principe annoncées, à moins que leur annonce ne risque de porter préjudice à l'efficacité de l'inspection) visant à vérifier le respect des conditions liées à l'obtention du certificat.
5. Si des manquements sont constatés dans le cadre de ces inspections ultérieures, les services d'inspection auront la possibilité d'interdire à un navire de pêche de quitter le port tant qu'il n'aura pas été remédié aux manquements constatés et des sanctions pénales et administratives en cas de non-respect de la loi sont prévues.

II. Examen

6. L'objet principal de l'avant-projet de loi soumis pour avis consiste à instaurer de nouvelles obligations en matière de droit du travail dans le secteur de la pêche et à préciser les pouvoirs dont disposeront les inspecteurs désignés pour assurer la veille du respect de cette loi.
7. Des traitements de données à caractère personnel seront réalisés par les services d'inspection concernés étant donné que la personne faisant l'objet de l'inspection peut être une personne

physique¹ et que ces inspections nécessitent de vérifier les conditions de travail des personnes employées sur un navire de pêche dans les domaines suivants :

- a. l'âge minimum des personnes employées ou engagées ou travaillant à bord du navire de pêche ;
- b. l'examen médical et la certification médicale ;
- c. les effectifs ;
- d. la durée de repos ;
- e. la liste d'équipage ;
- f. le contrat d'engagement pour la pêche maritime ;
- g. le rapatriement ;
- h. le recours à tout service de recrutement et de placement ;
- i. la rémunération ;
- j. le logement ;
- k. l'alimentation et le service de table ;
- l. les soins médicaux à bord ;
- m. la sécurité et la santé au travail et la prévention des accidents de travail ;
- n. la sécurité sociale ;
- o. la protection en cas de maladie, lésion ou décès en lien avec le travail.

8. Il est évident que les services d'inspection sont responsables des traitements de données à caractère personnel qu'ils posent dans l'exercice de leurs missions d'investigation, que ces dernières soient réalisées en vue de la délivrance du certificat ou ultérieurement. Les traitements de données à caractère personnel que ces services réalisent dans ce cadre (en ce compris les collectes de données à caractère personnel qu'ils réalisent en vue de l'octroi de la certification) doivent être conformes au RGPD. Etant donné qu'ils doivent être en mesure de le démontrer (obligation d'accountability), les services d'inspection doivent documenter les mesures qu'ils adoptent pour ce faire

9. Les articles de l'avant-projet de loi soumis pour avis traitent des aspects suivants :

- a. Le pouvoir de visiter les navires et l'échange de données entre services d'inspection ;
- b. Le devoir de confidentialité imposé aux services d'inspection ;
- c. L'ajout de mentions à reprendre dans les contrats d'engagement des pêcheurs ;
- d. La tenue obligatoire par les employeurs au sein d'un navire de pêche d'un système de suivi des temps de travail et de repos des marins pêcheurs.

¹ L'armateur étant défini à l'article 4, 8° en projet comme « le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité ou l'exploitation du navire et qui, 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 ».

10. Etant donné qu'il présente un impact en terme de protection des données à caractère personnel, l'Autorité se prononce également sur l'article 48 de l'avant-projet de loi qui instaure la mise en place d'un registre des inspections au sein de la DG Navigation du SPF Mobilité et Transports.

**a. Visites des navires et échange de données entre services d'inspection
(art. 43 de l'avant-projet)**

11. L'article 43 de l'avant-projet de loi organise le pouvoir de visite des navires de pêche accordé aux services d'inspection pour vérifier le respect de la loi en projet ainsi que de l'échange de données entre services d'inspection.

**i. Accès aux espaces, locaux et installations des navires de
pêche, y compris les espaces de logement et les cabines
destinés aux pêcheurs**

12. L'article 43, § 2 et 3 autorise les services d'inspection à accéder à toute heure du jour et de la nuit au navire, en ce compris aux espaces de logement et cabines des pêcheurs et ce, sans avertissement préalable.
13. Ces visites constituent des ingérences qui doivent être proportionnées au but légitime recherché. Etant donné que le navire contrôlé est à la fois un lieu de travail et un lieu habité, des garanties particulières doivent entourer la possibilité de pénétrer dans les parties habitées du navire. Tout en considérant que la vérification du respect de la loi en projet nécessite d'avoir accès aux espaces habités du navire, l'Autorité constate que ce n'est pas le cas pour la totalité des 15 domaines à vérifier. De plus, il n'est pas justifié dans l'exposé des motifs en quoi les visites des parties habitées du navire doivent nécessairement se faire à toute heure du jour et la nuit.
14. Par conséquent, il convient de modifier l'article 43 de l'avant-projet de loi en limitant la visite des lieux habités aux seuls contrôles des domaines qui le nécessitent (moyennant justification dans l'exposé des motifs) et en limitant leur réalisation pendant les périodes habituelles de repos (entre 21h et 5 h du matin) aux seules hypothèses qui le nécessitent (moyennant justification dans l'exposé des motifs). De plus, des garanties similaires à celles reprises à l'article 24 du Code pénal social pour les visites des lieux habités doivent également être prévues (limitation aux hypothèse de flagrant délit, d'accord écrit préalable de la personne qui

a la jouissance de l'espace habité (soit, le marin pêcheur s'il s'agit de la cabine dans laquelle il dort) ou d'autorisation de visite domiciliaire délivrée par le juge d'instruction,...).

ii. Communication des renseignements recueillis au cours d'une inspection à d'autres services d'inspection

15. L'article 43, § 3, al. 1 en projet confère une base légale au traitement des renseignements collectés à l'origine par un service d'inspection et traités ultérieurement par un autre service d'inspection en ces termes : « *Lorsqu'ils l'estiment nécessaire, les fonctionnaires désignés communiquent les renseignements qu'ils recueillent au cours de l'exercice des missions qui leur sont dévolues en vertu de la présente loi, aux autres fonctionnaires relevant d'autres services d'inspection et aux institutions compétentes, belges et de l'Etat dont le navire de pêche inspecté porte le pavillon, dans la mesure où ces renseignements peuvent les intéresser en raison des législations qu'ils sont chargés de surveiller ou d'appliquer* ».
16. Si certains des renseignements communiqués portent sur des données à caractère personnel, l'article 6.4 du RGPD s'applique à ce type de communications. Cette disposition impose la réalisation d'une analyse de compatibilité préalable (basée sur les critères visés à cet article 6.4) à tout responsable de traitement qui souhaite traiter ultérieurement des données à caractère personnel pour des finalités autres que celle pour lesquelles elles ont été collectées. Le responsable de traitement est dispensé de cette analyse de compatibilité lorsque le traitement ultérieur est prévu par une disposition légale qui constitue une mesure nécessaire et proportionnée visant à garantir les objectifs visés à l'article 23 du RGDP, en ce compris les missions d'inspection et de poursuite dans les matières pénales, monétaires, de santé publique et de sécurité sociale.
17. L'article 43, §3, al. 1 en projet n'exemptera donc les services d'inspection de cette analyse de compatibilité que si la mesure encadrée est nécessaire et proportionnée à l'objectif poursuivi et si son encadrement légal répond aux critères usuels de qualité impliquant la description des éléments essentiels de la communication de données à caractère personnel; à savoir, sa ou ses finalité(s) précise(s), les types de données traitées qui sont nécessaires pour la réalisation de cette finalité, les catégories de personnes concernées à propos desquelles des données seront traitées, les destinataires ou catégories de destinataire auxquels les données sont communiquées, les circonstances dans lesquelles elles seront communiquées ainsi que toutes mesures visant à assurer un traitement licite et loyal des données à caractère personnel.
18. Par conséquent, en lieu et place de les limiter aux renseignements pouvant intéresser les inspecteurs destinataires, il convient de circonscrire leur objet en précisant qu'il ne peut s'agir

que de données pertinentes, à savoir des indices d'infraction aux législations dont les inspecteurs destinataires sont chargés de surveiller le respect, et ce, lorsque les communications visées portent, partiellement ou totalement, sur des données à caractère personnel. De plus, l'Autorité relève que les circonstances de ces communications sont laissées à libre discrétion de chaque inspecteur dans l'avant-projet de loi (« *lorsqu'ils l'estiment nécessaire* »). Pour éviter tout arbitraire et communications disproportionnées ; ce qui impliquerait des risques pour les droits et libertés des personnes concernées, il convient en lieu et place de déterminer dans la loi les critères sur base desquels les services d'inspections peuvent se baser pour procéder à cette communication. L'article 43, §3, al. 1 en projet sera utilement adapté en ce sens.

iii. Obligation de communication de données recueillies en cas de demande d'un autre service d'inspection

19. L'article 43, §3 al. 3 en projet instaure, à charge des services d'inspection, une obligation de communication de données en ces termes : « *Il y a obligation de communiquer ces renseignements lorsque les fonctionnaires désignés d'un autre service d'inspection le demandent.* »
20. Dans l'hypothèse où la demande d'information porte sur des données à caractère personnel, il appartient au service d'inspection demandeur de motiver sa demande afin de permettre au service d'inspection sollicité d'apprécier le caractère pertinent de la communication de données demandée ; ce qu'il doit faire, en tant que responsable de traitement, en vertu du principe de minimisation des données qui s'impose à lui en vertu de l'article 5.1.c du RGPD. Par conséquent, les termes « et justifie son besoin d'en disposer » seront ajoutés à cette disposition en projet.
21. D'un point de vue général et par souci d'exhaustivité, l'Autorité attire l'attention sur le fait que, pour l'accès à des données à caractère personnel provenant d'une autorité publique fédérale conformément à l'article 20 de la LTD, un protocole d'accord doit être conclu au préalable. En cas d'impossibilité pour les responsables de traitement émetteur et destinataire de données de parvenir à un accord, le flux doit en principe faire l'objet d'une délibération préalable de la Chambre autorité fédérale du comité de sécurité de l'information (sauf communication ponctuelle de données ou sauf normes réglementaires précisant les modalités du flux telles que ses finalités, les catégories de données et les destinataires de données). Pour les flux de données émanant d'une institution faisant partie du réseau de la sécurité sociale, il faut tenir compte de l'article 15 de la loi du 15 janvier 1990 relative à l'institution et à l'organisation d'une Banque-carrefour de la sécurité sociale (autorisation obligatoire de la Chambre sécurité sociale et santé du comité de sécurité de l'information et pas de protocole).

b. Registre des inspections (article 48 en projet).

22. L'article 48 du projet de loi précise que la DG Navigation du SPF Mobilité et Transports assurera la tenue d'un registre des inspections.

23. Dans la mesure où ce registre constitue un traitement de données à caractère personnel à risque pour les personnes concernées (vu qu'il s'agira vraisemblablement de données relatives à des personnes suspectées d'infractions pénales), la disposition légale mettant en place un tel registre doit répondre aux critères de qualité précités au considérant 16. Outre le fait que la mise en place d'un tel registre ne peut se faire que si cela cadre avec la mission de service public de la DG Mobilité et Transports (ce qui devra faire l'objet d'une motivation dans l'exposé des motifs), la ou les finalités opérationnelles pour lesquelles un tel registre est mis en place doivent être précisées de manière claire et explicite dans l'avant-projet de loi. A leur lecture, on pourra entrevoir aisément les traitements qui seront réalisés sur base de ce registre. De plus, les principales caractéristiques de ce registre devront également être décrites (catégories de données y reprises, durée de conservation des données au sein du registre, destinataires éventuels, ainsi que toutes mesures visant à assurer un traitement licite et loyal des données à caractère personnel) ; et ce de manière proportionnée, à savoir dans la stricte mesure du nécessaire pour la réalisation de la finalité poursuivie.

24. Le responsable de traitement de ce registre devra être désigné dans la loi. Cela participe à la prévisibilité de la loi et à l'effectivité des droits des personnes concernées consacrés par le RGPD. L'Autorité en profite pour rappeler que cette désignation doit être adéquate au regard des circonstances factuelles. Il est nécessaire de vérifier pour chaque traitement de données à caractère personnel qui détermine la finalité pour laquelle elles sont traitées ainsi que les moyens utilisés pour atteindre cette finalité. Tant le Groupe de travail 29² – prédécesseur du Comité européen de la protection des données – que l'Autorité³ ont insisté sur la nécessité d'approcher le concept de responsable du traitement dans une perspective factuelle.

² Groupe de travail 29, Avis 1/2010 sur les notions de "responsable de traitement" et de "sous-traitant", 16 février 2010, p. 9 (https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2010/wp169_en.pdf).

³ Autorité de protection des données, *Le point sur les notions de responsable de traitement/sous-traitant au regard du au regard du Règlement EU 2016/679 sur la protection des données à caractère personnel (RGPD) et quelques applications spécifiques aux professions libérales telles que les avocats*, p.1 (https://www.autoriteprotectiondonnees.be/sites/privacycommission/files/documents/Notions_RT_ST.pdf).

25. Des garanties spécifiques pour les droits et libertés des personnes concernées devront être prévues. A titre d'exemple, les membres du personnel qui pourront accéder à un tel registre devront être limités à ceux qui disposent d'un intérêt fonctionnel pour ce faire et d'une habilitation spécifique étant donné que seuls les fonctionnaires désignés inspecteurs par le Roi peuvent poser des actes d'inspection (et que à priori un tel registre a pour finalité la gestion des inspections en cours). Pour le surplus, l'Autorité renvoie aux exigences relatives à la sécurité de l'information explicitées au point suivant.

c. Devoirs de confidentialité et de discrétion (article 53 en projet)

26. L'article 53 du projet de loi impose aux inspecteurs et organismes agréés en charge de la réalisation d'inspections de prendre des *« mesures nécessaires afin de garantir le caractère confidentiel des données sociales à caractère personnel dont ils ont obtenu connaissance dans l'exercice de leur mission et afin de garantir l'usage de ces données aux seules fins pour l'exercice de leur mission de surveillance »*.
27. L'auteur du projet de loi veille ainsi à ce que les personnes désignées pour réaliser les inspections soient tenues par une obligation légale de confidentialité. Ce faisant, il répond à l'exigence requise par l'article 10, § 2, al. 2 de la LTD.
28. Dans la mesure où cette exigence s'impose pour tout traitement de données relatives aux infractions pénales, ce qui sera le cas des traitements réalisés en l'espèce, l'Autorité considère qu'il convient de remplacer la notion de « données sociales à caractère personnel » par celle de « données à caractère personnel ».
29. Pour le surplus, l'Autorité rappelle que l'article 32 du RGPD oblige le responsable du traitement à prendre les mesures techniques et organisationnelles requises pour protéger les données à caractère personnel. Ces mesures doivent assurer un niveau de sécurité approprié, compte tenu, d'une part, de l'état des connaissances en la matière et des coûts qu'entraîne l'application de ces mesures et, d'autre part, de la nature des données à protéger et des risques potentiels.
30. L'article 32 du RGPD se réfère à cet égard à plusieurs exemples de mesures afin d'assurer, au besoin, un niveau de sécurité adapté au risque :
- la pseudonymisation et le chiffrement des données à caractère personnel ;
 - des moyens permettant de garantir la confidentialité, l'intégrité, la disponibilité et la résilience constantes des systèmes de traitement ;

- des moyens permettant de rétablir la disponibilité des données à caractère personnel et l'accès à celles-ci dans des délais appropriés en cas d'incident physique ou technique ;
- une procédure visant à tester, à analyser et à évaluer régulièrement l'efficacité des mesures techniques et organisationnelles pour assurer la sécurité du traitement

31. Pour l'exécution concrète de ces mesures, l'Autorité renvoie à la Recommandation de la Commission de la protection de la vie privée visant à prévenir les fuites de données et au document « Mesures de référence en matière de sécurité applicables à tout traitement de données à caractère personnel ». L'Autorité souligne encore l'importance d'une bonne gestion des utilisateurs et des accès .

32. Quant aux catégories particulières de données à caractère personnel au sens des articles 9 et 10 du RGPD, elles requièrent des mesures de sécurité plus strictes. En plus de la soumission des agents en charge de l'inspection à une obligation légale de confidentialité, les articles 9 et 10, § 2 de la LTD indiquent les mesures de sécurité supplémentaires suivantes à prévoir :
- désigner les catégories de personnes ayant accès aux données à caractère personnel, avec une description précise de leur fonction par rapport au traitement des données visées ;
 - tenir la liste des catégories des personnes ainsi désignées à la disposition de l'Autorité.

d. Ajout de mentions à reprendre dans les contrats d'engagement des pêcheurs (article 79 du projet)

33. L'article 79 du projet de loi modifie l'article 9, § 2 de la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du pêcheur en complétant la liste de mentions obligatoires devant figurer dans le contrat d'engagement du marin pêcheur.

34. L'Autorité constate le caractère pertinent de ces nouvelles mentions étant donné qu'elles résultent de l'annexe I de la Directive précitée 2017/159.

e. Système de suivi des temps de travail et de repos des travailleurs (article 86 du projet)

35. L'article 86 du projet de loi modifie également la loi précitée du 3 mai 2003 en y insérant un nouveau chapitre consacré aux temps de repos des marins pêcheurs.

36. Pour permettre la vérification du respect des périodes minimales de temps de repos, l'article 27/6 en projet impose la mise en place à bord de chaque navire de pêche d'un système de

suivi du temps de travail et de repos, sous format papier ou sur ordinateur de bord. Bien qu'elle soit implicite, cette finalité des traitements de données à caractère personnel qui seront réalisés à l'aide de ce système de suivi (vérification du respect des périodes minimales de temps de repos) doit être reprise explicitement à l'article 27/6 en projet.

37. L'article 27/6, al. 1^{er}, a) détermine les données à caractère personnel que ce système de suivi devra répertorier, à savoir, pour chaque voyage en mer :
- a. *« L'identité du marin pêcheur ;*
 - b. *Par jour, le début et la fin de ses prestations et de ses intervalles de repos ; ces données doivent respectivement être consignées au moment où les prestations commencent, où elles finissent ainsi qu'au début et à la fin de ses intervalles de repos ;*
 - c. *La période à laquelle les données consignées se rapportent ».*
38. Pour éviter l'enregistrement de données d'identification non pertinentes, l'Autorité considère que, en lieu et place de répertorier l'identité du marin, il convient de préciser la catégorie de données d'identification à reprendre et ce de manière proportionnée. A cet égard, les données « nom, prénom et date de naissance » apparaissent pertinentes.
39. L'article 27/6, al. 1, b en projet prévoit que le système de suivi des temps de travail et de repos pourra être consulté par le marin pêcheur, les fonctionnaires chargés de la surveillance de l'exécution de la loi en projet et les représentants des pêcheurs et des armateurs. Il convient de déterminer la finalité pour laquelle ces consultations peuvent être opérées (a priori, contrôle du respect des temps de travail et de repos et contrôle de la qualité des données y reprises) et de préciser que chaque marin pêcheur ne pourra consulter que ses propres données dans le système et non celles de ses collègues. De plus, la notion de « représentants » des pêcheurs sera utilement définie dans le projet. S'agit-il bien des délégués des organisations syndicales représentatives des pêcheurs ?
40. L'Autorité relève que la qualité des données répertoriées par le système de suivi est d'importance primordiale au vu du risque que des défauts à ce sujet ou falsifications engendreraient pour la santé et le bien-être des personnes concernées ainsi que pour la prévention des accidents en mer. Par conséquent, l'Autorité considère que l'auteur de l'avant-projet de loi veillera à introduire dans l'avant-projet des garanties à ce sujet.
41. En plus de conférer aux services d'inspection l'accès aux données du système de suivi du temps de travail, l'article 27/6, al. 1, d) prévoit la communication automatique de la copie des données répertoriées à la DG Contrôle des lois sociales dans les 10 jours qui suivent la fin de la période à laquelle les données consignées se rapportent. L'Autorité ne perçoit pas la finalité

opérationnelle de cette communication et ne peut donc juger de son caractère compatible, proportionné et nécessaire. A défaut de justification pertinente à ce sujet, cette disposition en projet sera supprimée. Si cela est justifié, la finalité concrète de cette communication doit être explicitement reprise à l'article 27/6, al.1, d. De plus, il conviendra de préciser ce qui est entendu par « période à laquelle les données consignées se rapportent ». S'agit-il bien de chaque voyage en mer ?

Par ces motifs,

L'Autorité,

Considère que le projet d'Arrêté soumis pour avis doit être adapté de la façon suivante :

1. Limitation des cas dans lesquels les inspecteurs peuvent visiter les locaux habités des bateaux aux seuls cas nécessaires et de même quant à leur visite pendant les périodes habituelles de repos et insertion de garanties similaires à celle figurant dans le Code pénal social pour la visite des locaux habités (cons. 14) ;
2. Amélioration du libellé de l'article 43, §3, al. 1 de l'avant-projet en déterminant l'objet de la communication de données et ses circonstances de manière plus précise et proportionnée (cons. 15) ;
3. Ajout à l'article 43, §3 en projet de l'obligation de motivation pour le service d'inspection demandeur de données (cons. 20) ;
4. Encadrement de la mise en place du registre des inspection conformément aux critères de qualité requis en matière de protection des données à caractère personnel (cons. 23 à 25) ;
5. Remplacement à l'article 53 de l'avant-projet de loi de la notion de « donnée sociale à caractère personnel » par celle de « donnée à caractère personnel » (cons. 28) ;
6. Précision, à l'article 27/6 en projet de la loi précitée du 3 mai 2003, de la finalité opérationnelle pour laquelle l'obligation de mise en place d'un système de suivi des temps de travail et de repos est instaurée (cons. 36) ;
7. Précision des données d'identification concernant les marins à reprendre dans le système de suivi du temps de travail et de repos conformément au considérant 38 ;
8. Précision à l'article 27/6, al.1, b en projet de la finalité pour laquelle les personnes désignées pourront consulter les données y répertoriées, précision que chaque marin pêcheur ne pourra accéder qu'à ses propres données et ajout d'une définition de la notion de représentants des pêcheurs (cons. 39) ;
9. Mise en place de garanties pour assurer la qualité des données y répertoriées (cons. 40) ;
10. Justification dans l'exposé des motifs de la raison pour laquelle l'obligation de communication automatique des données du système de suivi à la DG contrôle des lois sociales est instaurée, de son caractère compatible, proportionné et nécessaire et, si justifié, mention explicite de sa

Avis 148/2019 - 12/12

finalité dans la loi et précision de la notion de « période à laquelle les données se rapportent » (cons. 41).

Attire l'attention du demandeur sur l'importance du respect de l'article 32 RGPD et l'obligation qui incombe au responsable du traitement de prendre les mesures techniques et organisationnelles requises pour protéger les données à caractère personnel.



Directrice du Centre de Connaissances,
Alexandra Jaspar

**Advies nr. 148/2019 van 4 september 2019**

Betreft: Voorontwerp van wet betreffende werk in de visserijsector (CO-A-2019-154)

De Gegevensbeschermingsautoriteit (hierna "de Autoriteit");

Gelet op de wet van 3 december 2017 *tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit*, inzonderheid op artikel 23 en 26 (hierna "WOG");

Gelet op de Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 *betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming)* (hierna "AVG");

Gelet op de wet van 30 juli 2018 *betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens* (hierna "WVG");

Gelet op het verzoek om advies van Wouter Beke, Federale Minister van Werk, ontvangen op 16 juli 2019;

Gelet op het verslag van Mevrouw Alexandra Jaspar, Directeur van het Kenniscentrum van de Gegevensbeschermingsautoriteit;

Brengt op 4 september 2019 het volgend advies uit:

I. ONDERWERP EN CONTEXT VAN DE AANVRAAG

1. De Federale Minister van Werk (hierna "de aanvrager") vraagt het advies van de Autoriteit over de artikelen 43, 53, 79 en 86 van zijn voorontwerp van wet betreffende werk in de visserijsector.
2. Dit voorontwerp van wet is de omzetting van de Richtlijn (EU) 2017/159 tot uitvoering van de Overeenkomst van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector van de Internationale Arbeidsorganisatie naar Belgisch recht teneinde de internationale normen inzake de leef- en arbeidsomstandigheden in deze sector te vervolledigen.
3. Om ervoor te zorgen dat de aan de reders opgelegde verplichtingen worden nagekomen, legt het wetsontwerp de verplichting op om in het bezit te zijn van een zeevisserijcertificaat dat moet worden uitgereikt na een inspectie die betrekking heeft op verschillende elementen, zoals de naleving van de minimumleeftijd van de werknemers, het minimumaantal werknemers, de rusttijden, de verplichte voorwaarden van het arbeidscontract, het loon of de huisvestingsvoorwaarden.
4. Naast deze inspecties met het oog op de afgifte van een certificaat zullen bovengenoemde inspecteurs ook latere inspecties uitvoeren (in principe aangekondigd, tenzij hun aankondiging de doeltreffendheid van de inspectie zou kunnen aantasten) om na te gaan of aan de voorwaarden voor het verkrijgen van het certificaat wordt voldaan.
5. Als bij deze volgende inspecties overtredingen worden vastgesteld, kunnen de inspectiediensten een vissersschip verbieden de haven te verlaten totdat de geconstateerde overtredingen zijn verholpen en strafrechtelijke en administratieve sancties voor de niet-naleving van de wetgeving zijn vastgesteld.

II. Onderzoek

6. Het voor advies voorgelegde wetsontwerp heeft voornamelijk tot doel nieuwe verplichtingen in te voeren op het gebied van het arbeidsrecht in de visserijsector en de bevoegdheden van de inspecteurs, die zijn aangewezen om toe te zien op de naleving van deze wet, te specificeren.
7. De verwerking van de persoonsgegevens wordt uitgevoerd door de betrokken inspectiediensten, aangezien de persoon die aan de inspectie wordt onderworpen een

natuurlijke persoon kan zijn en deze inspecties¹ een verificatie vereisen van de arbeidsomstandigheden van de personen die werkzaam zijn op een vissersschip en dit voor de volgende elementen:

- a. de minimumleeftijd van de personen tewerkgesteld of in dienst genomen of werkend aan boord van het vissersschip;
- b. het medisch onderzoek en het medisch certificaat;
- c. de bemanning;
- d. de rusttijden;
- e. de bemanningslijst;
- f. de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst voor de zeevisserij;
- g. de repatriëring;
- h. het beroep op elke aanwervings- of arbeidsbemiddelingsdienst;
- i. het loon;
- j. de huisvesting;
- k. de voeding en de catering;
- l. de medische zorgen aan boord;
- m. de veiligheid en gezondheid op het werk en preventie van arbeidsongevallen;
- n. de sociale zekerheid;
- o. de bescherming bij werkgerelateerde ziekte, verwonding of overlijden.

8. Het is duidelijk dat de inspectiediensten verantwoordelijk zijn voor de verwerking van persoonsgegevens die zij in het kader van hun onderzoekstaken uitvoeren, of deze nu worden uitgevoerd met het oog op de afgifte van het certificaat of daarna. De verwerking van persoonsgegevens door deze diensten in dit verband (met inbegrip van het verzamelen van persoonsgegevens met het oog op certificering) moet in overeenstemming zijn met de AVG. Aangezien zij dit moeten kunnen aantonen (verantwoordingsplicht), moeten de inspectiediensten de maatregelen die zij daartoe nemen, documenteren.

9. De artikelen van het voor advies voorgelegde wetsvoorstel hebben betrekking op de volgende aspecten:

- a. De bevoegdheid om schepen te bezoeken en de uitwisseling van gegevens tussen inspectiediensten;
- b. De geheimhoudingsplicht van de inspectiediensten;

¹ De reder wordt als volgt omschreven in artikel 4, 8° van het ontwerp "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.».

- c. Toevoeging van vermeldingen die in de arbeidsovereenkomsten van vissers moeten worden opgenomen;
 - d. De verplichting voor de werkgevers om binnen een vissersschip te beschikken over een controlesysteem voor de werk- en rusttijden van de vissers.
10. Aangezien artikel 48 van het voorontwerp van wet een impact heeft op de bescherming van persoonsgegevens, spreekt de Autoriteit zich eveneens uit over dit artikel 48 dat voorziet in de invoering van een register van de inspecties binnen het Directoraat-generaal Scheepvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

a. Scheepsinspecties en gegevensuitwisseling tussen inspectiediensten (artikel 43 van het voorontwerp)

11. Artikel 43 van het wetsontwerp regelt de inspectiebevoegdheid van vissersschepen die aan inspectiediensten wordt verleend om na te gaan of de ontwerpwet wordt nageleefd en ook om gegevens uit te wisselen tussen inspectiediensten.

i. Toegang tot ruimten, lokalen en installaties van vissersschepen, met inbegrip van huisvestingsruimten en de kajuiten bestemd voor de vissers

12. Artikel 43, §2 en 3 machtigt de inspectiediensten om op elk uur van de dag of van de nacht en zonder voorafgaande waarschuwing aan boord te gaan van een schip met inbegrip van de huisvestingsruimten en de kajuiten die bestemd zijn voor de vissers.
13. Dergelijke bezoeken zijn een inmenging die in verhouding moeten staan tot het nagestreefde, rechtmatige doel. Aangezien het geïnspecteerde schip zowel een werkplek als een bewoonde plaats is, moet de mogelijkheid om de bewoonde delen van het schip te betreden door speciale voorzorgsmaatregelen worden omkaderd. Hoewel de Autoriteit van mening is dat voor de controle van de naleving van de voorgestelde wetgeving, een toegang tot de leefruimten van het schip vereist is, merkt zij op dat dit niet voor alle 15 elementen het geval is. Bovendien rechtvaardigt de Memorie van toelichting niet waarom de bewoonde delen van het schip noodzakelijkerwijs op elk moment van de dag en 's nachts moeten worden bezocht.
14. Daarom zou artikel 43 van het voorontwerp van wet moeten worden gewijzigd door de bezoeken aan bewoonde delen te beperken tot inspecties van de elementen die dit vereisen (met motivering in de Memorie van toelichting) en door de uitvoering ervan te beperken tijdens de gebruikelijke rusttijden (tussen 21.00 uur en 5.00 uur) tot die gevallen waarin dat nodig is

(met motivering in de Memorie van toelichting). Bovendien moet ook worden voorzien in garanties die vergelijkbaar zijn met die van artikel 24 van het Sociaal Strafwetboek voor bezoeken aan bewoonde plaatsen (beperking tot gevallen van flagrante delicten, voorafgaande schriftelijke toestemming van de persoon die de bewoonde ruimte geniet (d.w.z. de visser in het geval van de kajuit waarin hij slaapt) of toestemming voor een bezoek aan huis, afgegeven door de onderzoeksrechter, etc.).

ii. Mededeling aan andere inspectiediensten van de informatie die tijdens de inspectie werd verzameld

15. Het ontwerpartikel 43, § 3, lid 1, biedt een rechtsgrondslag voor de verwerking van informatie die oorspronkelijk door een inspectiedienst werd verzameld en vervolgens door een andere inspectiedienst werd verwerkt, volgend deze bewoordingen: « *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 vissersschip 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* ».
16. Indien een deel van de verstrekte informatie betrekking heeft op persoonsgegevens, is artikel 6.4 van de AVG op deze mededelingen van toepassing. Deze bepaling vereist een voorafgaand onderzoek naar de verenigbaarheid (op basis van de criteria als bedoeld in dit artikel 6.4 dat moet worden uitgevoerd door elke verwerkingsverantwoordelijke die persoonsgegevens verder wil verwerken voor andere doeleinden dan die waarvoor zij zijn verzameld. De verwerkingsverantwoordelijke wordt vrijgesteld van dit verenigbaarheidsonderzoek indien de verdere verwerking is vastgesteld in een wettelijke bepaling die een noodzakelijke en proportionele maatregel vormt als waarborg van de in artikel 23 van de AVG genoemde doelstellingen met inbegrip van opdrachten inzake inspectie en vervolging in strafrechtelijke, monetaire, volksgezondheids- en socialezekerheidsaangelegenheden.
17. Artikel 43, §3, al. 1 stelt dus de inspectiediensten alleen van dit verenigbaarheidsonderzoek vrij als de omkaderende maatregel noodzakelijk is en in verhouding staat tot het nagestreefde doel en als het rechtskader ervan voldoet aan de gebruikelijke kwaliteitscriteria, waaronder de beschrijving van de wezenlijke elementen van de verstrekking van persoonsgegevens; met name de precieze doeleinden ervan, de aard van de verwerkte gegevens die nodig zijn voor de verwezenlijking van dit doeleinde, de categorieën betrokken personen van wie de gegevens worden verwerkt, de ontvangers of categorieën ontvangers aan wie de gegevens zullen worden

verstrekt, de omstandigheden waarin zij zullen worden verstrekt en alle maatregelen om de rechtmatige en eerlijke verwerking van persoonsgegevens te waarborgen.

18. In plaats van de gegevens te beperken tot de informatie die van belang kan zijn voor de inspecteurs-ontvangers, moet het voorwerp ervan worden beperkt door te specificeren dat het uitsluitend kan gaan over relevante gegevens, namelijk aanwijzingen voor overtredingen van de wetgeving waarvan de controle aan de inspecteurs is toevertrouwd, en dit indien de betrokken mededelingen geheel of gedeeltelijk betrekking hebben op persoonsgegevens. Daarnaast merkt de Autoriteit op dat de omstandigheden van deze mededelingen in het wetsontwerp worden overgelaten aan de vrije beoordeling van elke inspecteur ("wanneer zij dat nodig achten"). Om willekeur en disproportionele mededelingen te vermijden, die risico's zouden inhouden voor de rechten en vrijheden van de betrokken personen, is het noodzakelijk om in plaats daarvan in de wet de criteria vast te leggen op basis waarvan de inspectiediensten tot deze mededeling kunnen overgaan. Artikel 43, § 3, lid 1 in ontwerp moet in die zin aangepast worden.

iii. Mededelingsplicht van ingezamelde gegevens op verzoek van een andere inspectiedienst

19. Artikel 43, §3, lid 3, in ontwerp, legt de inspectiediensten de verplichting op om gegevens te verstrekken volgens deze bewoordingen: « *Deze inlichtingen moeten verplicht worden meegedeeld wanneer de aangewezen ambtenaren van een andere inspectiedienst erom verzoeken.* »
20. Indien het verzoek om informatie betrekking heeft op persoonsgegevens, is het aan de verzoekende inspectiedienst om zijn verzoek te motiveren teneinde de aangezochte inspectiedienst in staat te stellen de relevantie van de mededeling van de gevraagde gegevens te beoordelen; dit moet gebeuren in zijn hoedanigheid van verwerkingsverantwoordelijke, overeenkomstig het beginsel van minimale gegevensverwerking die op hem rust op grond van artikel 5.1.c van de AVG. Bijgevolg moeten de woorden "en rechtvaardigt de behoefte om erover te beschikken" worden toegevoegd in deze ontwerpbevestiging.
21. Volledigheidshalve vestigt de Autoriteit de aandacht op het feit dat, voor de toegang tot persoonsgegevens die afkomstig zijn van een federale overheid, er overeenkomstig artikel 20 van de WVG vooraf een protocolakkoord moet worden afgesloten. En indien het voor de verwerkingsverantwoordelijken die gegevens verzenden en ontvangen, onmogelijk is om overeenstemming te bereiken, moet de gegevensstroom in principe vooraf worden beraadslaagd door de Kamer Federale Overheid van het Informatieveiligheidscomité (tenzij er

sprake is van occasionele mededeling van gegevens of een reglementaire norm die de modaliteiten van de gegevensstroom bepaalt, zoals het doel, de categorieën gegevens en de ontvangers van de gegevens). Uitzondering: voor gegevensstromen vanuit een instelling die deel uitmaakt van het netwerk van de sociale zekerheid, moet rekening gehouden worden met artikel 15 van de wet van 15 januari 1990 houdende de oprichting van een Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid (verplichte machtiging van de Kamer Sociale Zekerheid en Gezondheid van het Informatieveiligheidscomité en geen protocol).

b. Register van de inspecties (artikel 48 in ontwerp)

22. Artikel 48 van het wetsontwerp preciseert dat het Directoraat-generaal Scheepvaart een register van de inspecties bijhoudt.
23. Aangezien dit register een verwerking van persoonsgegevens vormt die voor de betrokkenen een risico vormt (aangezien het waarschijnlijk gegevens betreffen van personen die verdacht worden van strafbare feiten), moet de wettelijke bepaling die een dergelijk register instelt, voldoen aan de in overweging 16 genoemde kwaliteitscriteria. Naast het feit dat de invoering van een dergelijk register alleen mogelijk is als het in overeenstemming is met de openbare dienstverleningstaak van DG Mobiliteit en Vervoer (die in de Memorie van toelichting moet worden gemotiveerd), moet in het voorontwerp van wet duidelijk en expliciet worden aangegeven voor welk doel of voor welke doeleinden een dergelijk register wordt opgezet. Bij het lezen ervan zullen de verwerkingen die op basis van dit register zullen worden uitgevoerd, gemakkelijk waargenomen kunnen worden. Daarnaast moeten ook de belangrijkste kenmerken van het register worden beschreven (categorieën gegevens die erin zijn opgenomen, de duur van de opslag van de gegevens in het register, mogelijke ontvangers en eventuele maatregelen om een rechtmatige en eerlijke verwerking van persoonsgegevens te waarborgen), en dit op proportionele wijze, d.w.z. in de mate die strikt noodzakelijk is voor het doel waarvoor zij zijn bestemd.
24. De verwerkingsverantwoordelijke voor dit register moet in de wet worden aangewezen. Dit draagt bij tot de voorspelbaarheid van de wetgeving en de doeltreffendheid van de rechten van de betrokkenen die zijn vastgelegd in de AVG. De Autoriteit wil van deze gelegenheid gebruik maken om er nogmaals op te wijzen dat de aanwijzing van de verwerkingsverantwoordelijken passend moet zijn in het licht van de feitelijke omstandigheden. Het is noodzakelijk om voor elke verwerking van persoonsgegevens te controleren wie het doeleinde bepaalt van de verwerking alsook de middelen om dit doeleinde te realiseren. Zowel

de Werkgroep Artikel 29²- voorganger van het Europees Comité voor gegevensbescherming - als de Autoriteit³ hebben aangedrongen op de noodzaak om deze concepten te benaderen vanuit een feitelijk perspectief.

25. Er moet worden voorzien in specifieke garanties voor de rechten en vrijheden van de betrokken personen. De personeelsleden die toegang hebben tot een dergelijk register zouden bijvoorbeeld beperkt moeten blijven tot degenen die er een functioneel belang bij hebben en beschikken over een specifieke toestemming, aangezien alleen ambtenaren die door de koning als inspecteurs zijn aangewezen, inspecties mogen uitvoeren (en aangezien een dergelijk register a priori bedoeld is om de lopende inspecties te beheren). Voor het overige verwijst de Dienst naar de informatiebeveiligingsvoorschriften die in het volgende punt worden toegelicht.

c. Plichten tot vertrouwelijkheid en geheimhouding (artikel 53 in ontwerp)

26. Artikel 53 van het wetsontwerp verplicht de inspecteurs en de erkende organisaties belast met de uitvoering van de inspecties om *«de nodige maatregelen te nemen om het vertrouwelijk karakter te waarborgen van de sociale gegevens van persoonlijke aard waarvan ze kennis hebben gekregen in de uitoefening van hun opdracht en om te waarborgen dat deze gegevens uitsluitend worden aangewend voor de uitoefening van hun opdracht tot toezicht»*.
27. Zo zorgt de auteur van het wetsontwerp ervoor dat de personen die zijn aangewezen om inspecties uit te voeren, gebonden zijn aan een wettelijke geheimhoudingsplicht. Daarmee voldoet hij aan het vereiste van artikel 10, §2, lid 2 van de WVG.
28. Voor zover dit vereiste noodzakelijk is voor elke verwerking van gegevens met betrekking tot strafbare feiten, wat het geval zal zijn voor de verwerkingen in casu, is de Autoriteit van mening dat het begrip "sociale gegevens van persoonlijke aard" moet worden vervangen door "persoonsgegevens".
29. De Autoriteit herinnert eraan dat artikel 32 van de AVG de verwerkingsverantwoordelijke verplicht om de gepaste technische en organisatorische maatregelen te treffen die noodzakelijk

² Werkgroep 29, Advies 1/2010 over de begrippen "voor de verwerking verantwoordelijke" en "verwerker", blz. 27, beschikbaar op volgend adres: https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2010/wp169_nl.pdf).

³ Gegevensbeschermingsautoriteit, *het punt over de begrippen verwerkingsverantwoordelijke/verwerker uitgaande van de Verordening EU 2016/679 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens* (AVG) en enkele specifieke toepassingen voor vrije beroepen zoals advocaten", https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/sites/privacycommission/files/documents/Begrippen_VW_OA.pdf).

zijn voor de bescherming van de persoonsgegevens. Deze maatregelen moeten een passend beveiligingsniveau verzekeren rekening houdend, enerzijds, met de stand van de techniek ter zake en de kosten voor het toepassen van de maatregelen en, anderzijds, met de aard van de te beveiligen gegevens en de potentiële risico's.

30. Artikel 32 AVG wijst in dit verband op een aantal voorbeeldmaatregelen om, waar passend, een op het risico afgestemd beveiligingsniveau te waarborgen:

- de pseudonimisering en versleuteling van persoonsgegevens;
- het vermogen om op permanente basis de vertrouwelijkheid, integriteit, beschikbaarheid en veerkracht van de verwerkingssystemen te garanderen;
- het vermogen om bij een fysiek of technisch incident de beschikbaarheid van en de toegang tot de persoonsgegevens tijdig te herstellen;
- een procedure voor het op gezette tijdstippen testen, beoordelen en evalueren van de doeltreffendheid van de technische en organisatorische maatregelen ter beveiliging van de verwerking.

31. Voor de concrete uitwerking hiervan verwijst de Autoriteit naar de Aanbeveling van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer ter voorkoming van gegevenslekken en op het document Referentiemaatregelen inzake beveiliging die bij elke verwerking van persoonsgegevens in acht moeten worden genomen. De Autoriteit onderstreept ook het belang van een behoorlijk gebruikers- en toegangsbeheer

32. Bijzondere categorieën van persoonsgegevens in de zin van de artikelen 9 & 10 AVG behoeven strengere beveiligingsmaatregelen. Naast de wettelijke geheimhoudingsplicht van de inspecteurs, vermelden de artikelen 9 en 10, § 2 van de WVG de volgende aanvullende veiligheidsmaatregelen die moeten worden getroffen:

- aanduiden van de categorieën personen die toegang hebben tot de persoonsgegevens met een nauwkeurige omschrijving van hun functie in de bedoelde gegevensverwerking;
- de lijst van de aldus aangewezen categorieën van personen ter beschikking te houden van de Autoriteit;

d. Toevoegen van op te nemen vermeldingen in de arbeidsovereenkomst van de vissers (artikel 79 van het ontwerp)

33. Artikel 79 van het wetsontwerp wijzigt artikel 9, §2 van de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser door de lijst aan te vullen met verplichte vermeldingen in de arbeidsovereenkomst van de zeevisser.

34. De Autoriteit wijst op de relevantie van deze nieuwe vermeldingen, aangezien zij voortvloeien uit bijlage I van bovengenoemde Richtlijn 2017/159.

**e. Controlesysteem voor werk- en rusttijden van de werknemers
(artikel 86 van het ontwerp)**

35. Artikel 86 van het wetsontwerp wijzigt ook de bovengenoemde wet van 3 mei 2003 met de invoeging van een nieuw hoofdstuk over rusttijden voor vissers.
36. Om te kunnen controleren of de minimumrusttijden in acht worden genomen, schrijft ontwerpartikel 27/6 voor dat aan boord van elk vissersschip een systeem voor het toezicht op de werk- en rusttijden, op papier of aan boord van een computer, wordt ingevoerd. Hoewel dit doel van de verwerking van persoonsgegevens met behulp van dit controlesysteem (controle op de naleving van de minimumrusttijden) impliciet is, moet het uitdrukkelijk in het ontwerpartikel 27/6 worden opgenomen.
37. Artikel 27/6, lid c, a) bepaalt de persoonsgegevens die dit monitoringsysteem moet registreren, namelijk voor elke zeereis:
- a. *« De identiteit van de zeevisser;*
 - b. *Per dag het begin en einde van zijn prestaties en zijn rustpauzes; deze gegevens moeten respectievelijk worden opgetekend op het ogenblik dat de prestaties beginnen, dat ze eindigen en bij het begin en einde van elke rustpauze;*
 - c. *de periode waarop de opgetekende gegevens betrekking hebben ».*
38. Om te voorkomen dat irrelevante identificatiegegevens worden geregistreerd, is de Autoriteit van mening dat, in plaats van de identiteit van de zeevisser te registreren, de te registreren categorie identificatiegegevens op evenredige wijze moet worden gespecificeerd. In dit verband zijn de gegevens " naam, voornaam en geboortedatum" relevant.
39. Het ontwerpartikel 27/6, lid 1, b bepaalt dat het systeem voor de controle op de werk- en rusttijden kan worden geraadpleegd door de visser, de ambtenaren die belast zijn met de controle op de naleving van de ontwerpwet en de vertegenwoordigers van de vissers en de reders. Bepaald moet worden voor welk doel deze raadpleging kan worden gevoerd (a priori, controle op de naleving van de werk- en rusttijden en kwaliteitscontrole van de daarin opgenomen gegevens) en er moet worden bepaald dat elke visser alleen zijn eigen gegevens in het systeem mag raadplegen en niet die van zijn collega's. Bovendien moet het begrip

"vertegenwoordigers" van de vissers nuttig worden gedefinieerd in het project. Gaat het hier om de afgevaardigden van de vakbondsorganisaties die vissers vertegenwoordigen?

40. De Autoriteit merkt op dat de kwaliteit van de door het monitoringsysteem geregistreerde gegevens van het grootste belang is gezien het risico dat gebreken of vervalsingen op dit gebied de gezondheid en het welzijn van de betrokken personen en de preventie van ongevallen op zee in gevaar brengen. Bijgevolg is de Autoriteit van oordeel dat de auteur van het voorontwerp van wet ervoor moet zorgen dat in het voorontwerp garanties op dit vlak worden opgenomen.

41. Naast het feit dat aan de inspectiediensten toegang wordt verleend tot de gegevens van het systeem voor de werktijden, voorziet artikel 27/6 ook in een automatische toezending aan de Algemene Directie Toezicht op de sociale wetten, van een kopie van de geregistreerde gegevens binnen 10 dagen na het einde van de periode waarop de geregistreerde gegevens betrekking hebben. De Autoriteit ziet het operationele doel van deze mededeling niet in en kan derhalve niet oordelen over de verenigbaarheid, de evenredigheid en de noodzaak ervan. Bij gebrek aan relevante rechtvaardiging hiervoor, moet deze ontwerpbeperking worden geschrapt. Indien gerechtvaardigd, moet het concrete doel van deze mededeling uitdrukkelijk worden vermeld in artikel 27/6, lid 1, d. Bovendien moet worden gespecificeerd wat wordt bedoeld met "de periode waarop de opgetekende gegevens betrekking hebben". Gaat het hier over elke zeereis?

OM DIE REDENEN,

de Autoriteit

is van mening dat het ontwerp van KB dat voor advies voorligt, als volgt moet worden aangepast:

1. Beperking van de gevallen waarin de inspecteurs de bewoonde ruimten van de schepen mogen bezoeken tot de noodzakelijke gevallen en ook de beperking van hun bezoek gedurende de gebruikelijke rustperiodes en het opnemen van soortgelijke garanties als in het Sociaal Strafwetboek voor het bezoek van bewoonde ruimten (punt 14);
2. Verbetering van de formulering van artikel 43, §3, lid 1, van het voorontwerp door het doel van de gegevensmededeling en de omstandigheden daarvan nauwkeuriger en evenrediger vast te stellen (punt 15);
3. Toevoeging aan ontwerpartikel 43, §3, van de motiveringsplicht voor de inspectiedienst die de gegevens opvraagt (punt 20);
4. Omkadering van het register van de inspecties in overeenstemming met de vereiste kwaliteitscriteria voor de bescherming van persoonsgegevens (punten 23 tot en met 25);

5. Vervanging in artikel 53 van het wetsontwerp van het begrip "sociale gegeven van persoonlijke aard" door "persoonsgegevens" (punt. 28);
6. Verduidelijking in artikel 27/6 van bovengenoemd wetsontwerp van 3 mei 2003, van het operationele doel waarvoor de verplichting is ingevoerd om een systeem voor de controle van de werk- en rusttijden in te voeren (zie ook artikel 36);
7. Nadere omschrijving van de identificatiegegevens van zeevissers die moeten worden opgenomen in het systeem voor toezicht op de arbeidstijd en de rusttijden, in overeenstemming met overweging 38 ;
8. Nadere omschrijving in ontwerpartikel 27/6, lid 1, b van het doeleinde waarvoor de aangewezen personen de daarin vermelde gegevens kunnen raadplegen, verduidelijking dat elke visser alleen toegang heeft tot zijn eigen gegevens en toevoeging van een definitie van het begrip vertegenwoordigers van de vissers (punt 39);
9. Invoeren van garanties om de kwaliteit van de daarin opgenomen gegevens te verzekeren (punt 40);
10. Rechtvaardiging in de Memorie van toelichting van de reden waarom de verplichting om automatisch gegevens van het monitoringsysteem aan het DG voor het toezicht op de sociale wetten te verstrekken, de verenigbaarheid, de proportionaliteit en de noodzaak ervan wordt ingevoerd, en, indien gerechtvaardigd, een expliciete verwijzing naar het doel ervan in de wet en een verduidelijking van het begrip "de periode waarop de opgetekende gegevens betrekking hebben." zijn (punt. 41).

Vestigt de aandacht van de aanvrager op het belang van artikel 32 van de AVG en de verplichting die berust bij de verwerkingsverantwoordelijke om de nodige technische en organisatorische maatregelen te nemen om de persoonsgegevens te beschermen.



Directeur van het Kenniscentrum
Alexandra Jaspar

SPF JUSTICE
Conseil consultatif du droit pénal social

AVIS n° 2019/05
du 11 octobre 2019

Avant-projet de loi relative au travail dans la pêche et modifiant le Code pénal social

Boulevard de Waterloo, 115 – 1000 Bruxelles
Secrétaire: madame Marie Debauche
Tel: 02 542 79 82
Fax: 02 542 70 35
e-mail: marie.debauche@just.fgov.be , murielle.fabrot@emploi.belgique.be et
marianne.Gratia@minsoc.fed.be

1.- Avis demandé par le Ministre de l'Emploi

En application de l'article 97 du Code pénal social, le Conseil consultatif du droit pénal social est amené à donner son avis en urgence sur demande datée du 30 septembre 2019 émanant du Ministre de l'Emploi à l'époque, Monsieur Wouter BEKE.

L'avis du Conseil est demandé sur l'avant-projet de loi relative au travail dans la pêche qui modifie le Code pénal social (remplacement de l'article 179 et insertion de l'article 126/1).

La demande d'avis contient les explications suivantes :

« Les deux articles visent à sanctionner le non-respect d'obligations particulières déterminées par la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur.

-l'article 91 ambitionne de remplacer l'actuel article 179 du Code pénal social par une nouvelle disposition prévoyant une sanction de niveau 2 pour une série d'infractions à la loi précitée du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur. Les comportements visés ne sont à ce jour pas sanctionnés ni par des lois particulières ni par les réglementations de droit commun fixant des obligations en droit du travail à charge des employeurs, indistinctement du secteur d'activité.

- l'article 92 introduit une nouvelle infraction dans le Code pénal social consistant en une violation des obligations déterminées par le nouvel article 24/2 qui sera introduit dans la loi précitée du 3 mai 2003 (par l'article 83 du présent avant-projet de loi).

Le nouvel article 24/2 en projet dispose que « Dans le cadre de leurs obligations en matière d'analyse des risques, l'armateur et le patron prennent les mesures nécessaires visant à exécuter à bord des navires de pêche les recommandations de prévention élaborées par l'organisme compétent pour la promotion d'une politique préventive pour la sécurité et la santé ou des mesures de prévention équivalentes ».

S'agissant de protéger la santé et la sécurité des marins-pêcheurs, l'article 92 prévoit une sanction de niveau 3 en cas de non-respect de cette nouvelle obligation. Une sanction de niveau 4 pourra même être infligée lorsque l'infraction a eu comme conséquence des ennuis de santé ou un accident du travail pour un marin-pêcheur.

Cet avant-projet de loi vise à transposer la directive 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016 portant mise en œuvre de l'Accord relatif à la mise en œuvre de

Conseil consultatif du droit pénal social

Avis n° 2019/005 du 11 octobre 2019

la convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche). ».

La demande d'avis précise que compte tenu de l'échéance du délai de transposition de la directive 2017/159 au 15 novembre 2019, l'émission de l'avis précité revêt un caractère urgent.

Le Ministre de l'Emploi demande donc au Conseil consultatif de bien vouloir émettre un avis le plus rapidement possible et au plus tard le 4 octobre 2019.

2.- Avis du Conseil consultatif du droit pénal social

2.1.- Remarque préalable :

L'avis est rendu en urgence sur la base de l'article 7, alinéa 2, de l'arrêté royal du 7 juin 2011 déterminant la composition et le fonctionnement du Conseil consultatif du droit pénal social et fixant la date d'entrée en vigueur des articles 96, 97 et 98 du Code pénal social.

Le Conseil consultatif a utilisé la procédure écrite prévue par l'article 8 de l'arrêté royal du 7 juin 2011 déterminant la composition et le fonctionnement du Conseil consultatif du droit pénal social et fixant la date d'entrée en vigueur des articles 96, 97 et 98 du Code pénal social, afin de rendre son avis en urgence.

Le Conseil attire l'attention sur la brièveté du délai dans lequel il doit émettre cet avis et souligne que ces conditions peuvent constituer un obstacle à la qualité de son travail.

Suivant l'article 8 du règlement d'ordre intérieur du Conseil consultatif du droit pénal social, l'avis que le Conseil consultatif rend est un avis intermédiaire qui tient compte des observations que les membres effectuent selon la procédure de consultation électronique. Lors de sa prochaine réunion, le Conseil validera l'avis intermédiaire.

2.2.- Contenu de l'avis :

2.2.1. Actuel article 179 du Code pénal social

L'article 179 actuel du Code pénal social, qui se trouve dans la section 4 intitulée « *Les secteurs particuliers d'activité* » du chapitre 4 intitulé « *Le travail illégal* » du livre 2 du Code contient l'incrimination suivante à la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur:

« Art. 179. La pêche maritime

Est puni d'une sanction de niveau 2, l'armateur, son préposé ou son mandataire qui, en contravention à la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur emploie, en qualité de membre d'équipage dans le cadre d'un contrat d'engagement pour la pêche maritime, des marins pêcheurs qui n'ont pas été agréés dans les conditions et selon les modalités prescrites par le Roi ou dont l'agrément a été suspendu, a été retiré ou a été perdu d'office à l'exception des cas d'occupation temporaire et exceptionnelle sans agrément.

L'amende est multipliée par le nombre de travailleurs concernés. ».

2.2.2. Ordre des modifications apportées au Code pénal social – légistique

L'article 91 de l'avant-projet de loi remplace l'actuel article 179 du Code pénal social tandis que l'article 92 du même avant-projet de loi insère l'article 126/1 dans le Code pénal social.

Le Conseil fait remarquer qu'il convient, d'un point de vue de légistique, d'inverser l'ordre des modifications proposées (insertion de l'article 126/1 et ensuite remplacement de l'article 179).

2.2.3. Respecter les intérêts protégés et regroupement par matière:

Le Conseil constate que l'avant-projet de loi soumis pour avis remplace l'article 179 actuel du Code pénal social par une disposition qui contient treize incriminations relatives à différents intérêts protégés et à différentes matières qui sont regroupés dans le livre 2 du Code pénal social dans plusieurs chapitres et sections.

Lors de la rédaction du Code pénal social, les infractions ont en effet été classées et regroupées dans le livre 2 par catégories en fonction de l'intérêt auquel elles portent atteinte (par exemple, le droit à la rémunération, le repos du travailleur, les intérêts des assurés sociaux, ceux de l'État ou des parastataux).

Conseil consultatif du droit pénal social

Avis n° 2019/005 du 11 octobre 2019

Le Conseil propose dès lors de ne pas remplacer, ni même modifier l'article 179 du Code pénal social et d'insérer les nouvelles incriminations dans de nouveaux articles à insérer dans le Code pénal social dans les sections existantes pour certaines de ces dispositions et dans une nouvelle section intitulée « Le contrat d'engagement pour la pêche maritime et le registre matricule des marins pêcheurs » pour des autres.

Voici la proposition du Conseil :

Art. 91. Dans le livre 2, chapitre 1^{er}, section 3, du Code pénal social, il est inséré un article 126/1, rédigé comme suit :

« Art. 126/1. Les marins pêcheurs
Est puni d'une sanction de niveau 3, l'armateur, (ajouter « le capitaine »?), son préposé ou son mandataire, qui, en contravention à la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur, n'a pas pris les mesures nécessaires visant à mettre en œuvre les recommandations de prévention élaborées par l'organisme compétent pour la promotion d'une politique préventive pour la sécurité et la santé ou des mesures de prévention équivalentes à bord des navires de pêche.

L'infraction est punie d'une sanction de niveau 4 lorsqu'elle a eu comme conséquence des ennuis de santé ou un accident du travail pour un marin-pêcheur.

Le juge peut en outre prononcer les peines prévues aux articles 106 et 107.».

Art. 92. Dans le livre 2, chapitre 1^{er}, section 4, du même Code, il est inséré un article 136/1 rédigé comme suit :

« Article 136/1. Le mineur marin pêcheur
Est puni d'une sanction de niveau 4

Art. 91. In boek 2, hoofdstuk 1, afdeling 3, van het Sociaal Strafwetboek wordt een artikel 126/1 toegevoegd, luidende:

“ Art. 126/1. De zeevisser
Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber die, in strijd met de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser, niet de nodige maatregelen heeft genomen om de preventieve aanbevelingen van de bevoegde instantie ter bevordering van een preventief beleid inzake veiligheid en gezondheid of gelijkwaardige preventiemaatregelen aan boord van vissersvaartuigen ten uitvoer te leggen.

De inbreuk wordt bestraft met een sanctie van niveau 4 wanneer ze gezondheidsschade of een arbeidsongeval tot gevolg heeft gehad voor een zeevisser.

De rechter kan bovendien de straffen bepaald in de artikelen 106 en 107 uitspreken.”.

Art. 92. In boek 2, hoofdstuk 1, afdeling 4, van hetzelfde Wetboek wordt artikel 136/1 ingevoegd, luidende:

« Artikel 136/1. De minderjarige zeevisser
Met een sanctie van niveau 4 wordt

l'armateur, son préposé ou son mandataire qui, en contravention à la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur:

1° a embarqué à bord des navires de pêche un mineur âgé de quinze ans ou plus sans respecter les conditions fixées à l'article 57 de la loi précitée du 3 mai 2003 ; libellé à revoir, voir plus loin, point 2.2.5.

2° n'a pas conclu de contrat d'engagement pour la pêche maritime avec le mineur âgé de quinze ans ou plus, autorisé par le fonctionnaire chargé de la navigation désigné à cet effet à embarquer à bord du navire de pêche. Libellé à revoir, voir plus loin, point 2.2.5.

En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1er, l'amende est multipliée par le nombre de mineurs concernés. ».

Art. 93. Dans le livre 2, chapitre 2, du même Code, il est inséré une section 9 intitulée :

« Les temps de travail et de repos des marins pêcheurs »

Art. 94. Dans la section 9, insérée par l'article 93, il est inséré un article 160/2 rédigé comme suit :

« Article 160/2. Les temps de travail et de repos des marins pêcheurs

Est puni d'une sanction de niveau 2, l'armateur, (ajouter « le patron »?), son préposé ou son mandataire qui, en contravention à la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur:

1° n'a pas octroyé les périodes de repos fixées au chapitre IV/1 de la loi précitée du 3 mai 2003;

2° n'a pas établi ou complété aux moments prescrits le document de suivi

bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber die, in strijd met de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser:

1° één minderjarig die 15 jaar of ouder is heeft ingescheept zonder de voorwaarden bepaald in artikel 57 van voormelde wet van 3 mei 2003 na te leven; libellé à revoir, voir plus loin, point 2.2.5.

2° geen arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij heeft gesloten met de minderjarige die 15 jaar of ouder is die, mits toestemming van de daartoe aangewezen ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole, mogen inschepen aan boord van vissersschepen. Libellé à revoir, voir plus loin, point 2.2.5.

Voor de in het eerste lid bedoelde inbreuken wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken minderjarigen”.

Art. 93. In Boek 2, Hoofdstuk 2, van hetzelfde Wetboek wordt een afdeling 6/1 ingevoegd, luidende:

“ De arbeidstijd en rusttijden van de zeevisseren ”

Art. 94. In afdeling 9, ingevoegd bij artikel 93, wordt artikel 160/2 ingevoegd, luidende:

« Artikel 160/2. De arbeidstijd en rusttijden van de zeevisseren

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber, (ajouter « le patron »?), die, in strijd met de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser:

1° de rusttijden bepaald in hoofdstuk IV/1 van voormelde wet van 3 mei 2003 niet heeft toegekend;

2° het document voor het toezicht op de arbeidstijd en de rusttijd niet op de

des temps de travail et de repos.

En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1er, l'amende est multipliée par le nombre de marins pêcheurs concernés. ».

Art. 95. Dans le livre 2, chapitre 3, section 2, du même Code, il est inséré un article 171/5 rédigé comme suit :

« Article 171/5. Les frais de rapatriement du marin pêcheur

Est puni d'une sanction de niveau 2, l'armateur, son préposé ou son mandataire qui, en contravention à la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur :

1° a exigé du marin pêcheur, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement ou a recouvré auprès du marin pêcheur les frais de rapatriement sur son salaire ou ses autres droits, hors le cas du rapatriement pour des raisons disciplinaires ou dans le cas visé à l'article 47 de la loi précitée du 3 mai 2003 ;

2° en cas de débarquement du marin pêcheur à l'étranger, ne l'a pas rapatrié vers le domicile du marin pêcheur ou l'a rapatrié aux frais du marin pêcheur, dans les cas visés à l'article 52, 1° à 3°, 5°, 7°, uniquement lorsqu'il est mis fin au contrat d'engagement par le marin-pêcheur, et 8° et à l'article 54 de la loi précitée du 3 mai 2003.

En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1er, l'amende est multipliée par le nombre de marins pêcheurs concernés. ».

Art. 96. Dans le livre 2, chapitre 6, du même Code, il est inséré une section 6/1 intitulée :

« Le contrat d'engagement pour la pêche

voorgeschreven tijdstippen heeft ingevuld of voltooid.

Voor de in het eerste lid bedoelde inbreuken wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken zeevisser.

Art. 95. In boek 2, hoofdstuk 3, afdeling 2, van hetzelfde Wetboek wordt artikel 171/5 ingevoegd, luidende:

« Artikel 171/5. De kosten van repatriëring van de zeevisser

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber die, in strijd met de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser:

1° vooruitbetaling heeft geëist van de zeevisser bij aanvang van zijn tewerkstelling voor de kosten van repatriëring, en eveneens om de kosten van repatriëring te verhalen op de loon of andere aanspraken van de zeevisser, tenzij de repatriëring om tuchttredenen diende te gebeuren of in het geval bedoeld in artikel 47 van voormelde wet van 3 mei 2003;

2° in geval van ontschepping van de zeevisser in het buitenland, hem niet heeft gerepatriëerd naar de woonplaats van de zeevisser of hem heeft gerepatriëerd op kosten van de zeevisser, in de gevallen bedoeld in artikel 52, 1° tot 3°, 5°, 7°, enkel indien er door de zeevisser een einde wordt gesteld aan de arbeidsovereenkomst, en 8° en in artikel 54 van voormelde wet van 3 mei 2003;

Voor de in het eerste lid bedoelde inbreuken wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken zeevissers.”.

Art. 96. In Boek 2, Hoofdstuk 6, van hetzelfde Wetboek wordt een afdeling 6/1 ingevoegd, luidende:

“ De arbeidsovereenkomst wegens

Conseil consultatif du droit pénal social

Avis n° 2019/005 du 11 octobre 2019

maritime et le registre matricule des marins pêcheurs »

scheepsdienst voor de zeevisserij en het algemeen stamboek der zeevissers”

Art. 97. Dans la section 6/1 insérée par l'article 96, il est inséré un article 188/3 rédigé comme suit :

« Article 188/3. Le contrat d'engagement pour la pêche maritime et le registre matricule des marins pêcheurs

§1er. Est puni d'une sanction de niveau 2, l'armateur, son préposé ou son mandataire qui, en contravention à la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur :

1° emploie, en qualité de membre d'équipage dans le cadre d'un contrat d'engagement pour la pêche maritime, des marins pêcheurs sans avoir conclu préalablement à l'occupation un contrat d'engagement pour la pêche maritime;

2° n'a pas fait signé le contrat d'engagement pour la pêche maritime par le marin pêcheur personnellement ;

3° a conclu avec un ou plusieurs marins pêcheurs un contrat d'engagement pour la pêche maritime qui ne contient pas toutes les mentions minimales visées à l'article 9, §2, de la loi précitée du 3 mai 2003;

4° n'a pas remis au marin pêcheur un exemplaire du contrat d'engagement pour la pêche maritime;

5° n'a pas conservé un exemplaire du contrat d'engagement à bord du navire de pêche à un endroit où il peut être consulté à tout moment par le marin pêcheur.

En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1er, l'amende est multipliée par le nombre de marins pêcheurs concernés.

§2. Est puni d'une sanction de niveau 2,

Art. 97. In afdeling 6/1 ingevoegd bij artikel 96, wordt artikel 188/3 ingevoegd, luidende:

“Artikel 188/3. De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en het algemeen stamboek der zeevissers

§1. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber die, in strijd met de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser:

1° één of meerdere zeevissers als bemanningslid tewerkstelt zonder voorafgaand de tewerkstelling een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij te hebben gesloten;

2° de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij niet door de zeevisser zelf heeft doen ondertekenen;

3° met één of meerdere zeevissers een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij heeft gesloten die niet alle minimale vereisten bepaald in artikel 9, §2 van voormelde wet van 3 mei 2003 bevat;

4° geen exemplaar van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij aan de zeevisser heeft overhandigd;

5° geen exemplaar van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij aan boord van het vissersschip heeft bewaard, waar de zeevisser het op elk ogenblik kan inkijken.

Voor de in het eerste lid bedoelde inbreuken wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken zeevissers.

§2. Met een sanctie van niveau 2 wordt

l'armateur, son préposé ou son mandataire qui, en contravention à la loi précitée du 3 mai 2003, n'a pas inscrit le marin pêcheur, engagé pour la première fois dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime, dans le registre matricule des marins pêcheurs.

En ce qui concerne l'infraction visée à l'alinéa 1er, l'amende est multipliée par le nombre de marins pêcheurs concernés. ».

bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber die, in strijd met voormelde wet van 3 mei 2003 de zeevisser die voor de eerste maal in het kader van een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij wordt aangeworven, niet heeft ingeschreven in het algemeen stamboek der zeevisser.

Voor de in het eerste lid bedoelde inbreuk, wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken zeevissers.”.

2.2.4. Le Conseil recommande de revoir en profondeur la détermination des personnes qui doivent être punissables par les nouvelles incriminations proposées et d'assurer une cohérence entre les personnes visées dans l'article contenant l'obligation et les personnes visées dans l'article contenant l'infraction.

-En ce qui concerne la personne qu'il convient de punir par l'incrimination prévue à l'article 126/1 proposé : le texte soumis pour avis punit au début de l'article « l'armateur, son préposé ou son mandataire » et ensuite « le capitaine.... ».

L'article 26/1 que l'avant-projet de loi soumis pour avis insère dans la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur, prévoit quant à lui que « *Dans le cadre de leurs obligations en matière d'analyse des risques, l'armateur et le patron prennent les mesures nécessaires visant à exécuter à bord des navires de pêche les recommandations de prévention élaborées par l'organisme compétent pour la promotion d'une politique préventive pour la sécurité et la santé ou des mesures de prévention équivalentes.* ».

-En ce qui concerne les temps de travail et de repos des marins pêcheurs, le projet d'article 26/1 à insérer dans la loi précitée du 3 mai 2003 contient la disposition suivante : « Art. 26/1. L'armateur et le patron prennent les mesures nécessaires pour assurer aux marins pêcheurs des périodes de repos conformément aux dispositions du chapitre IV/1. ».

Or, l'article 179, h, en projet punit « l'armateur, son préposé ou son mandataire qui, n'a pas octroyé les périodes de repos fixées au chapitre IV/1 de la loi précitée du 3 mai 2003.

2.2.5. En ce qui concerne les infractions prévues à l'article 179, l et m du Code pénal social dans le texte soumis pour avis et qui sont insérées dans l'article 136/1 du Code pénal social dans la proposition du Conseil, le Conseil fait remarquer que le libellé des incriminations peut porter à confusion et ne respecte pas le principe de la légalité des incriminations: le 179, l (136/1,1^o) en projet punit le fait d'avoir « embarqué à bord des navires de pêche un mineur âgé de quinze ans ou plus sans respecter les conditions fixées à l'article 57 de la loi précitée du 3 mai 2003 » et le 179, m » (136/1, 2^o) en projet punit « le fait de ne pas avoir conclu de contrat d'engagement pour la pêche maritime avec le mineur âgé de quinze ans ou plus, autorisé par le fonctionnaire chargé de la navigation désigné à cet effet à embarquer à bord du navire de pêche ».

Or, c'est le même article 57 qui prévoit les obligations incriminées par l'article 179, l et m (136/1,1^o et 2^o) en projet :

« Moyennant l'autorisation du fonctionnaire chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet, les mineurs âgés de quinze ans ou plus et qui ne sont plus soumis à l'obligation scolaire à temps plein peuvent embarquer à bord des navires de pêche durant les périodes au cours desquelles leur présence à l'école n'est pas obligatoire. Ils ne peuvent toutefois pas être considérés comme des membres permanents de l'équipage.

Ils doivent conclure un contrat d'engagement pour la pêche maritime pour la durée d'un seul voyage en mer, ce contrat pouvant, le cas échéant, être renouvelé. La durée du contrat d'engagement ou la durée totale des contrats d'engagement successifs ne peut en aucun cas dépasser la durée des vacances scolaires. Les dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution leur sont applicables.».

La conclusion d'un contrat d'engagement pour la pêche maritime pour la durée de plus d'un voyage en mer ou un contrat d'engagement ou la durée totale des contrats d'engagement successifs qui dépassent la durée des vacances scolaires tomberont-ils dans le champ d'application du « l » (1^o) ou du « m » (2^o) en projet?

Le Conseil recommande dès lors de réexaminer le libellé des infractions prévues dans cet article.

2.2.6. Le Conseil consultatif propose les niveaux de sanctions précités dans sa proposition pour les raisons suivantes :

- à l'article 126/1 proposé (« Les marins pêcheurs »): les sanctions des niveaux 3 et 4 sont prévues par cohérence avec les sanctions prévues aux articles 121 et suivants du Code pénal social qui punissent les infractions similaires, et plus particulièrement à l'article 122 (intitulé « les mesures de prévention relatives à la prévention des risques psychosociaux au travail).

- à l'article 136/1 proposé (« Le mineur marin pêcheur ») : l'avant-projet de loi prévoit la sanction de niveau 2 mais le Conseil recommande de prévoir une sanction de niveau 4 étant donné que les infractions concernent un groupe particulier dans un endroit particulier à risque : il s'agit de mineurs âgés de quinze ans ou plus qui ne sont plus soumis à l'obligation scolaire à temps plein et qui sont embarqués sur des navires de pêche.

- à l'article 160/2 proposé (« Les temps de travail et de repos des marins pêcheurs »): la sanction de niveau 2 est prévue par cohérence avec le niveau de sanction prévu aux articles 138 à 144 du Code pénal social qui punissent également des infractions au temps de travail et au temps de repos.

- à l'article 171/5 proposé (« Les frais de rapatriement du marin pêcheur »): il y est prévu la même sanction que celle qui punit à l'article 165 du Code pénal social l'employeur, son préposé ou son mandataire qui n'a pas remboursé au travailleur les frais de déplacement dont il est redevable ou qui ne s'est pas exécuté à la date à laquelle le remboursement est exigible, à savoir la sanction de niveau 2.

- à l'article 188/3 proposé (« Le contrat d'engagement pour la pêche maritime et le registre matricule des marins pêcheurs »): il y est prévu la même sanction que celle qui punit des infractions similaires concernant d'autres types de contrats visées à l'article 176 du Code pénal social.

Le Conseil précise que dans son avis n°2017/007 du 7 juillet 2017 relatif à l'évaluation des sanctions prévues par le Code pénal social, il a émis des propositions de modifications des niveaux de sanctions punissant certaines des infractions précitées. Un avant-projet de loi a été rédigé sur la base des recommandations du Conseil mais jusqu'à présent, il n'a pas été examiné par le Parlement. Il conviendra dès lors, après l'adoption de cet avant-projet de loi, d'adapter le cas échéant les niveaux de sanctions qui auront été prévus dans les articles de cet projet de loi relative au travail dans la pêche et modifiant le Code pénal social.

2.2.7. Le Conseil relève qu'en vertu de l'article 37 de l'avant-projet de loi soumis pour avis, contrairement au Code pénal social, le fait de monter à bord d'un navire par un inspecteur social est soumis à l'exigence d'une preuve ou d'une plainte. Les inspections ne peuvent donc pas effectuer de contrôles d'initiative d'un bateau battant pavillon étranger.

Le Conseil reconnaît que la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë, conclue à Genève le 29 avril 1958 contient la disposition suivante en son article 19: « 19.1. *La juridiction pénale de l'Etat riverain ne devrait pas être exercée à bord d'un navire étranger passant dans la mer territoriale, pour l'arrestation d'une personne ou l'exécution d'actes d'instruction à raison d'une infraction pénale commise à bord de ce navire lors du passage, sauf dans l'un ou l'autre des cas ci-après:*

- a. Si les conséquences de l'infraction s'étendent à l'Etat riverain;*
- b. Si l'infraction est de nature à troubler la paix publique du pays ou le bon ordre dans la mer territoriale;*
- c. Si l'assistance des autorités locales a été demandée par le capitaine du navire ou par le consul de l'Etat dont le navire bat pavillon; ou*
- d. Si des mesures sont nécessaires pour la répression du trafic illicite des stupéfiants.*

2. Les dispositions ci-dessus ne portent pas atteinte au droit de l'Etat riverain de prendre toutes mesures autorisées par sa législation en vue de procéder à des arrestations ou à des actes d'instruction à bord d'un navire étranger qui passe dans la mer territoriale en provenance des eaux intérieures.

3. Dans les cas prévus aux paragraphes 1 et 2 du présent article, l'Etat riverain doit, si le capitaine le demande, aviser l'autorité consulaire de l'Etat du pavillon avant de prendre des mesures quelconques, et faciliter le contact entre cette autorité et l'équipage du navire. En cas de nécessité urgente, cette notification peut être faite pendant que les mesures sont en cours d'exécution.

4. En examinant si l'arrestation doit être faite, et de quelle façon, l'autorité locale doit tenir compte des intérêts de la navigation.

5. L'Etat riverain ne peut prendre aucune mesure à bord d'un navire étranger qui passe dans la mer territoriale, en vue de procéder à une arrestation ou à des actes d'instruction à raison d'une infraction pénale commise avant l'entrée du navire dans la mer territoriale, si le navire, en provenance d'un port étranger, ne fait que passer dans la mer territoriale, sans entrer dans les eaux intérieures. ».

L'article 37 de l'avant-projet de loi soumis pour avis s'inscrit dès lors dans la même ligne que l'article précité de la Convention de Genève.

Conseil consultatif du droit pénal social

Avis n° 2019/005 du 11 octobre 2019

2.2.8. Le Conseil conclut son avis en espérant que l'avant-projet de loi soumis pour avis servira de signal et incitera à légiférer dans le futur dans d'autres domaines d'activités à risques comme la marine marchande afin d'y protéger également les travailleurs.

Bruxelles, le 15 octobre 2019

Le Président,

La secrétaire-adjointe



Jackie Van Damme



Murielle Fabrot

FOD JUSTITIE
Adviesraad van het sociaal strafrecht

ADVIES nr. 2019/05
van 11 oktober 2019

**Voorontwerp van wet betreffende werk in de visserijsector en tot
wijziging van het Sociaal Strafwetboek**

Waterloolaan 115 – 1000 Brussel
Secretaris: mevrouw Marie Debauche
Tel.: 02 542 79 82
Fax: 02 542 70 35
e-mail: marie.debauche@just.fgov.be , murielle.fabrot@emploi.belgique.be en
marianne.Gratia@minsoc.fed.be

1.- Advies gevraagd door de minister van Werk

Overeenkomstig artikel 97 van het Sociaal Strafwetboek moet de Adviesraad van het sociaal strafrecht dringend advies geven op verzoek van de toenmalige minister van Werk, de heer Wouter BEKE, d.d. 30 september 2019.

De Raad wordt gevraagd advies te geven over het voorontwerp van wet betreffende werk in de visserijsector dat het Sociaal Strafwetboek wijzigt (vervanging van artikel 179 en invoeging van artikel 126/1).

De adviesaanvraag bevat de volgende toelichtingen:

"Les deux articles visent à sanctionner le non-respect d'obligations particulières déterminées par la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur.

-l'article 91 ambitionne de remplacer l'actuel article 179 du Code pénal social par une nouvelle disposition prévoyant une sanction de niveau 2 pour une série d'infractions à la loi précitée du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur. Les comportements visés ne sont à ce jour pas sanctionnés ni par des lois particulières ni par les réglementations de droit commun fixant des obligations en droit du travail à charge des employeurs, indistinctement du secteur d'activité.

- l'article 92 introduit une nouvelle infraction dans le Code pénal social consistant en une violation des obligations déterminées par le nouvel article 24/2 qui sera introduit dans la loi précitée du 3 mai 2003 (par l'article 83 du présent avant-projet de loi).

Le nouvel article 24/2 en projet dispose que « Dans le cadre de leurs obligations en matière d'analyse des risques, l'armateur et le patron prennent les mesures nécessaires visant à exécuter à bord des navires de pêche les recommandations de prévention élaborées par l'organisme compétent pour la promotion d'une politique préventive pour la sécurité et la santé ou des mesures de prévention équivalentes ».

S'agissant de protéger la santé et la sécurité des marins-pêcheurs, l'article 92 prévoit une sanction de niveau 3 en cas de non-respect de cette nouvelle obligation. Une sanction de niveau 4 pourra même être infligée lorsque l'infraction a eu comme conséquence des ennuis de santé ou un accident du travail pour un marin-pêcheur.

Cet avant-projet de loi vise à transposer la directive 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016 portant mise en œuvre de l'Accord relatif à la mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives

agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche).”.

In de adviesaanvraag wordt verduidelijkt dat het uitbrengen van voornoemd advies dringend is gelet op het verstrijken van de omzettingstermijn van richtlijn 2017/159 op 15 november 2019.

De minister van Werk vraagt de Adviesraad dan ook zo spoedig mogelijk en uiterlijk op 4 oktober 2019 advies uit te brengen.

2.- Advies van de Adviesraad van het sociaal strafrecht

2.1.- Voorafgaande opmerking

Het advies wordt dringend verstrekt op grond van artikel 7, tweede lid, van het koninklijk besluit van 7 juni 2011 tot vaststelling van de samenstelling en de werking van de Adviesraad van het sociaal strafrecht en betreffende de datum van inwerkingtreding van de artikelen 96, 97 en 98 van het Sociaal Strafwetboek.

De Adviesraad heeft gebruik gemaakt van de schriftelijke procedure waarin is voorzien in artikel 8 van het koninklijk besluit van 7 juni 2011 tot vaststelling van de samenstelling en de werking van de Adviesraad van het sociaal strafrecht en betreffende de datum van inwerkingtreding van de artikelen 96, 97 en 98 van het Sociaal Strafwetboek, teneinde dringend advies te verstrekken.

De Raad vestigt de aandacht op de korte termijn waarin dit advies moet worden uitgebracht en benadrukt dat die omstandigheden een obstakel kunnen vormen voor de kwaliteit van zijn werk.

Overeenkomstig artikel 8 van het huishoudelijk reglement van de Adviesraad van het sociaal strafrecht is het door de Adviesraad uitgebrachte advies een tussentijds advies dat rekening houdt met de opmerkingen die de leden via de elektronische raadplegingsprocedure hebben geformuleerd. De Raad zal het tussentijds advies tijdens zijn volgende vergadering valideren.

Inhoud van het advies

2.2.1. Huidig artikel 179 van het Sociaal Strafwetboek

Het huidige artikel 179 van het Sociaal Strafwetboek, dat is opgenomen in afdeling 4 met als opschrift "*Bijzondere activiteitensectoren*" van hoofdstuk 4 met als opschrift "*Illegale arbeid*" van boek 2 van het wetboek omvat de volgende strafbaarstelling die voorziet in de bestraffing van een verplichting vervat in de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser:

"Art. 179. Zeevisserij

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber die, in strijd met de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser, in het kader van een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij zeevissers als bemanningslid tewerkstelt die niet zijn erkend onder de voorwaarden en volgens de nadere regels bepaald door de Koning of van wie de erkenning is geschorst, ingetrokken of van rechtswege is vervallen, met uitzondering van de gevallen van tijdelijke en uitzonderlijke tewerkstelling zonder erkenning.

De geldboete wordt vermenigvuldigd met het aantal betrokken werknemers."

2.2.2. Volgorde van de wijzigingen aangebracht in het Sociaal Strafwetboek – wetgevingstechniek

Artikel 91 van het voorontwerp van wet vervangt het huidige artikel 179 van het Sociaal Strafwetboek terwijl artikel 92 van hetzelfde voorontwerp van wet artikel 126/1 in het Sociaal Strafwetboek invoegt.

De Raad merkt op dat vanuit wetgevingstechnisch oogpunt de volgorde van de voorgestelde wijzigingen moet worden omgekeerd (invoeging van artikel 126/1 en vervolgens vervanging van artikel 179).

2.2.3. Beschermd belangen in acht nemen en groepering per aangelegenheid

De Raad stelt vast dat het voor advies voorgelegde voorontwerp van wet het huidige artikel 179 van het Sociaal Strafwetboek vervangt door een bepaling die dertien strafbaarstellingen omvat met betrekking tot verschillende beschermde belangen en met betrekking tot verschillende aangelegenheden die in boek 2 van het Sociaal Strafwetboek in verschillende hoofdstukken en afdelingen zijn gegroepeerd.

Bij het opstellen van het Sociaal Strafwetboek werden de inbreuken immers gerangschikt en gegroepeerd in boek 2 in categorieën volgens het belang dat zij aantasten (bijvoorbeeld het recht op loon, de rust van de werknemer, de belangen van de sociaal verzekerden, die van de Staat of van de parastatalen).

De Raad stelt dan ook voor artikel 179 van het Sociaal Strafwetboek niet te vervangen en evenmin te wijzigen en de nieuwe strafbaarstellingen in te voegen in nieuwe artikelen die in het Sociaal Strafwetboek moeten worden ingevoegd in de bestaande afdelingen voor sommige van die bepalingen en in een nieuwe afdeling met als opschrift "De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en het algemeen stamboek der zeevissers" voor andere.

Hierna volgt het voorstel van de Raad:

Art. 91. Dans le livre 2, chapitre 1^{er}, section 3, du Code pénal social, il est inséré un article 126/1, rédigé comme suit :

« Art. 126/1. Les marins pêcheurs

Est puni d'une sanction de niveau 3, l'armateur, (ajouter « le capitaine »?), son préposé ou son mandataire, qui, en contravention à la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur, n'a pas pris les mesures nécessaires visant à mettre en œuvre les recommandations de prévention élaborées par l'organisme compétent pour la promotion d'une politique préventive pour la sécurité et la santé ou des mesures de prévention équivalentes à bord des navires de pêche.

L'infraction est punie d'une sanction de niveau 4 lorsqu'elle a eu comme conséquence des ennuis de santé ou un accident du travail pour un marin-pêcheur.

Le juge peut en outre prononcer les peines prévues aux articles 106 et 107.».

Art. 91. In boek 2, hoofdstuk 1, afdeling 3, van het Sociaal Strafwetboek wordt een artikel 126/1 toegevoegd, luidende:

" Art. 126/1. De zeevissers

Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber die, in strijd met de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser, niet de nodige maatregelen heeft genomen om de preventieve aanbevelingen van de bevoegde instantie ter bevordering van een preventief beleid inzake veiligheid en gezondheid of gelijkwaardige preventiemaatregelen aan boord van vissersvaartuigen ten uitvoer te leggen.

De inbreuk wordt bestraft met een sanctie van niveau 4 wanneer ze gezondheidsschade of een arbeidsongeval tot gevolg heeft gehad voor een zeevisser.

De rechter kan bovendien de straffen bepaald in de artikelen 106 en 107 uitspreken."

Art. 92. Dans le livre 2, chapitre 1^{er}, section 4, du même Code, il est inséré un article 136/1 rédigé comme suit :

« Article 136/1. Le mineur marin pêcheur
Est puni d'une sanction de niveau 4 l'armateur, son préposé ou son mandataire qui, en contravention à la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur:

1° a embarqué à bord des navires de pêche un mineur âgé de quinze ans ou plus sans respecter les conditions fixées à l'article 57 de la loi précitée du 3 mai 2003 ; libellé à revoir, voir plus loin, point 2.2.5.

2° n'a pas conclu de contrat d'engagement pour la pêche maritime avec le mineur âgé de quinze ans ou plus, autorisé par le fonctionnaire chargé de la navigation désigné à cet effet à embarquer à bord du navire de pêche. Libellé à revoir, voir plus loin, point 2.2.5.

En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1er, l'amende est multipliée par le nombre de mineurs concernés. ».

Art. 93. Dans le livre 2, chapitre 2, du même Code, il est inséré une section 9 intitulée :

« Les temps de travail et de repos des marins pêcheurs »

Art. 94. Dans la section 9, insérée par l'article 93, il est inséré un article 160/2 rédigé comme suit :

« Article 160/2. Les temps de travail et de repos des marins pêcheurs
Est puni d'une sanction de niveau 2, l'armateur, (ajouter « le patron »?), son préposé ou son mandataire qui, en contravention à la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche

Art. 92. In boek 2, hoofdstuk 1, afdeling 4, van hetzelfde Wetboek wordt artikel 136/1 ingevoegd, luidende:

« Artikel 136/1. De minderjarige zeevisser
Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber die, in strijd met de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser:

1° één minderjarig die 15 jaar of ouder is heeft ingescheept zonder de voorwaarden bepaald in artikel 57 van voormelde wet van 3 mei 2003 na te leven; libellé à revoir, voir plus loin, point 2.2.5.

2° geen arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij heeft gesloten met de minderjarige die 15 jaar of ouder is die, mits toestemming van de daartoe aangewezen ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole, mogen inschepen aan boord van vissersschepen. Libellé à revoir, voir plus loin, point 2.2.5.
Voor de in het eerste lid bedoelde inbreuken wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken minderjarigen”.

Art. 93. In Boek 2, Hoofdstuk 2, van hetzelfde Wetboek wordt een afdeling 6/1 ingevoegd, luidende:

“ De arbeidstijd en rusttijden van de zeevissers”

Art. 94. In afdeling 9, ingevoegd bij artikel 93, wordt artikel 160/2 ingevoegd, luidende:

« Artikel 160/2. De arbeidstijd en rusttijden van de zeevissers
Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber, (ajouter « le patron »?), die, in strijd met de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij

maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur:

1° n'a pas octroyé les périodes de repos fixées au chapitre IV/1 de la loi précitée du 3 mai 2003;

2° n'a pas établi ou complété aux moments prescrits le document de suivi des temps de travail et de repos.

En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1er, l'amende est multipliée par le nombre de marins pêcheurs concernés. ».

Art. 95. Dans le livre 2, chapitre 3, section 2, du même Code, il est inséré un article 171/5 rédigé comme suit :

« Article 171/5. Les frais de rapatriement du marin pêcheur

Est puni d'une sanction de niveau 2, l'armateur, son préposé ou son mandataire qui, en contravention à la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur :

1° a exigé du marin pêcheur, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement ou a recouvré auprès du marin pêcheur les frais de rapatriement sur son salaire ou ses autres droits, hors le cas du rapatriement pour des raisons disciplinaires ou dans le cas visé à l'article 47 de la loi précitée du 3 mai 2003 ;

2° en cas de débarquement du marin pêcheur à l'étranger, ne l'a pas rapatrié vers le domicile du marin pêcheur ou l'a rapatrié aux frais du marin pêcheur, dans les cas visés à l'article 52, 1° à 3°, 5°, 7°, uniquement lorsqu'il est mis fin au contrat d'engagement par le marin-pêcheur, et 8° et à l'article 54 de la loi précitée du 3 mai 2003.

en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser:

1° de rusttijden bepaald in hoofdstuk IV/1 van voormelde wet van 3 mei 2003 niet heeft toegekend;

2° het document voor het toezicht op de arbeidstijd en de rusttijd niet op de voorgeschreven tijdstippen heeft ingevuld of voltooid.

Voor de in het eerste lid bedoelde inbreuken wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken zeevissers.

Art. 95. In boek 2, hoofdstuk 3, afdeling 2, van hetzelfde Wetboek wordt artikel 171/5 ingevoegd, luidende:

« Artikel 171/5. De kosten van repatriëring van de zeevisser

Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber die, in strijd met de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser:

1° vooruitbetaling heeft geëist van de zeevisser bij aanvang van zijn tewerkstelling voor de kosten van repatriëring, en eveneens om de kosten van repatriëring te verhalen op de loon of andere aanspraken van de zeevisser, tenzij de repatriëring om tuchttredenen diende te gebeuren of in het geval bedoeld in artikel 47 van voormelde wet van 3 mei 2003;

2° in geval van ontschepping van de zeevisser in het buitenland, hem niet heeft gerepatriëerd naar de woonplaats van de zeevisser of hem heeft gerepatriëerd op kosten van de zeevisser, in de gevallen bedoeld in artikel 52, 1° tot 3°, 5°, 7°, enkel indien er door de zeevisser een einde wordt gesteld aan de arbeidsovereenkomst, en 8° en in artikel 54 van voormelde wet van 3 mei 2003;

En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1er, l'amende est multipliée par le nombre de marins pêcheurs concernés. ».

Art. 96. Dans le livre 2, chapitre 6, du même Code, il est inséré une section 6/1 intitulée :

« Le contrat d'engagement pour la pêche maritime et le registre matricule des marins pêcheurs »

Art. 97. Dans la section 6/1 insérée par l'article 96, il est inséré un article 188/3 rédigé comme suit :

« Article 188/3. Le contrat d'engagement pour la pêche maritime et le registre matricule des marins pêcheurs

§1er. Est puni d'une sanction de niveau 2, l'armateur, son préposé ou son mandataire qui, en contravention à la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur:

1° emploie, en qualité de membre d'équipage dans le cadre d'un contrat d'engagement pour la pêche maritime, des marins pêcheurs sans avoir conclu préalablement à l'occupation un contrat d'engagement pour la pêche maritime;
2° n'a pas fait signé le contrat d'engagement pour la pêche maritime par le marin pêcheur personnellement ;

3° a conclu avec un ou plusieurs marins pêcheurs un contrat d'engagement pour la pêche maritime qui ne contient pas toutes les mentions minimales visées à l'article 9, §2, de la loi précitée du 3 mai 2003;

4° n'a pas remis au marin pêcheur un exemplaire du contrat d'engagement pour la pêche maritime;

5° n'a pas conservé un exemplaire du contrat d'engagement à bord du navire de

Voor de in het eerste lid bedoelde inbreuken wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken zeevissers.".

Art. 96. In Boek 2, Hoofdstuk 6, van hetzelfde Wetboek wordt een afdeling 6/1 ingevoegd, luidende:

" De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en het algemeen stamboek der zeevissers"

Art. 97. In afdeling 6/1 ingevoegd bij artikel 96, wordt artikel 188/3 ingevoegd, luidende:

"Artikel 188/3. De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en het algemeen stamboek der zeevissers

§1. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber die, in strijd met de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser:

1° één of meerdere zeevissers als bemanningslid tewerkstelt zonder voorafgaand de tewerkstelling een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij te hebben gesloten;

2° de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij niet door de zeevisser zelf heeft doen ondertekenen;

3° met één of meerdere zeevissers een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij heeft gesloten die niet alle minimale vereisten bepaald in artikel 9, §2 van voormelde wet van 3 mei 2003 bevat;

4° geen exemplaar van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij aan de zeevisser heeft overhandigd;

5° geen exemplaar van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij aan

pêche à un endroit où il peut être consulté à tout moment par le marin pêcheur.

En ce qui concerne les infractions visées à l'alinéa 1er, l'amende est multipliée par le nombre de marins pêcheurs concernés.

§2. Est puni d'une sanction de niveau 2, l'armateur, son préposé ou son mandataire qui, en contravention à la loi précitée du 3 mai 2003, n'a pas inscrit le marin pêcheur, engagé pour la première fois dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime, dans le registre matricule des marins pêcheurs.

En ce qui concerne l'infraction visée à l'alinéa 1er, l'amende est multipliée par le nombre de marins pêcheurs concernés. ».

boord van het vissersschip heeft bewaard, waar de zeevisser het op elk ogenblik kan inkijken.

Voor de in het eerste lid bedoelde inbreuken wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken zeevissers.

§2. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber die, in strijd met voormelde wet van 3 mei 2003 de zeevisser die voor de eerste maal in het kader van een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij wordt aangeworven, niet heeft ingeschreven in het algemeen stamboek der zeevisser.

Voor de in het eerste lid bedoelde inbreuk, wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken zeevissers.”.

2.2.4. De Raad beveelt aan de bepaling van de personen die strafbaar moeten zijn door de nieuwe voorgestelde strafbaarstellingen grondig te herzien en voor coherentie te zorgen tussen de personen bedoeld in het artikel dat de verplichting omvat en de personen bedoeld in het artikel dat de inbreuk omvat.

-Met betrekking tot de persoon die moet worden bestraft door de strafbaarstelling waarin is voorzien in het voorgestelde artikel 126/1: de voor advies voorgelegde tekst van de Franstalige versie van artikel 126/1 bestraft in het begin van het artikel “de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber” en vervolgens “de schipper....”.

Artikel 24/2 dat op grond van het voor advies voorgelegde voorontwerp van wet wordt ingevoegd in de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser, voorziet in het volgende “*In het kader van hun verplichtingen inzake risicoanalyse nemen de reder en de schipper de nodige maatregelen om aan boord van de vissersschepen de preventieaanbevelingen die zijn opgesteld door de bevoegde instantie ter bevordering van een preventief veiligheids- en gezondheidsbeleid of gelijkwaardige preventiemaatregelen uit te voeren.*”.

-Met betrekking tot de werk- en rusttijden van de zeevissers omvat het ontworpen artikel 26/1 dat moet worden ingevoegd in voornoemde wet van 3 mei 2003 de volgende bepaling: "Art. 26/1. *De reder en de schipper nemen de nodige maatregelen om de rusttijden in overeenstemming met de bepalingen van hoofdstuk IV/1 aan de zeevissers te waarborgen.*".

Het ontworpen artikel 179, h, bestraft "de reder, zijn aangestelde of zijn lasthebber die [...] de rusttijden bepaald in hoofdstuk IV/1 van voormelde wet van 3 mei 2003 niet heeft toegekend.

2.2.5. Met betrekking tot de inbreuken bedoeld in artikel 179, l en m, van het Sociaal Strafwetboek in de voor advies voorgelegde tekst die worden ingevoegd in artikel 136/1 van het Sociaal Strafwetboek in het voorstel van de Raad, merkt de Raad op dat de formulering van de strafbaarstellingen aanleiding kan geven tot verwarring en het legaliteitsbeginsel van de strafbaarstellingen niet in acht neemt: het ontworpen artikel 179, l (136/1, 1°), bestraft het gegeven "één of meerdere minderjarigen die 15 jaar of ouder zijn [te hebben] ingescheept zonder de voorwaarden bepaald in artikel 57 van voormelde wet van 3 mei 2003 na te leven" en het ontworpen artikel 179, m (136/1, 2°), bestraft het gegeven "geen arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij [te hebben] gesloten met de minderjarige(n) die 15 jaar of ouder zijn die, mits toestemming van de daartoe aangewezen ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole, mogen inschepen aan boord van vissersschepen".

Hetzelfde artikel 57 voorziet evenwel in de verplichtingen die strafbaar worden gesteld op grond van het ontworpen artikel 179, l en m (136/1, 1° en 2°):

"Minderjarigen die 15 jaar of ouder zijn en die niet meer onderworpen zijn aan de voltijdse leerplicht mogen, mits toestemming van de daartoe aangewezen ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole, tijdens de periodes van niet verplichte aanwezigheid op school inschepen aan boord van vissersschepen. Zij mogen echter niet als een vast lid van de bemanning worden aanzien.

Zij dienen een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij te sluiten voor de duur van één zeereis, welke desgevallend kan worden hernieuwd. De duur van de arbeidsovereenkomst of de totale duur van de opeenvolgende arbeidsovereenkomsten mag in geen geval de duur van de schoolvakantie overschrijden. De bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten zijn op hen van toepassing.".

Vallen het sluiten van een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij voor de duur van meer dan één zeereis of een arbeidsovereenkomst of

de totale duur van de opeenvolgende arbeidsovereenkomsten die de duur van de schoolvakantie overschrijden onder het toepassingsgebied van het ontworpen punt "l" (1°) of "m" (2°)?

De Raad doet dan ook de aanbeveling de formulering van de in dit artikel bedoelde inbreuken te herbekijken.

2.2.6. De Adviesraad stelt voornoemde sanctieniveaus in zijn voorstel voor om de volgende redenen:

- in het voorgestelde artikel 126/1 ("De zeevissers"): in de sancties van niveau 3 en 4 is voorzien met het oog op coherentie met de sancties waarin is voorzien in de artikelen 121 en volgende van het Sociaal Strafwetboek waarin soortgelijke inbreuken worden bestraft, en meer in het bijzonder in artikel 122 (met als opschrift "De preventiemaatregelen die betrekking hebben op de preventie van de psychosociale risico's op het werk");
- in het voorgestelde artikel 136/1 ("De minderjarige zeevisser"): het voorontwerp van wet voorziet in de sanctie van niveau 2 maar de Raad doet de aanbeveling te voorzien in een sanctie van niveau 4 aangezien de inbreuken betrekking hebben op een specifieke groep op een specifieke plaats met risico's: het gaat om minderjarigen die 15 jaar of ouder zijn en die niet meer onderworpen zijn aan de voltijdse leerplicht en die zijn ingescheept aan boord van vissersschepen;
- in het voorgestelde artikel 160/2 ("De arbeidstijd en rusttijden van de zeevissers"): in de sanctie van niveau 2 is voorzien met het oog op coherentie met het sanctieniveau waarin is voorzien in de artikelen 138 tot 144 van het Sociaal Strafwetboek waarin tevens inbreuken op de arbeids- en de rusttijden worden bestraft;
- in het voorgestelde artikel 171/5 ("De kosten van repatriëring van de zeevisser"): hierin is voorzien in dezelfde sanctie als die waarmee in artikel 165 van het Sociaal Strafwetboek de werkgever, zijn aangestelde of zijn lasthebber wordt bestraft die heeft nagelaten de werknemer te vergoeden voor de verplaatsingskosten die hij verschuldigd is of die heeft nagelaten ze te vergoeden op de datum waarop de vergoeding opeisbaar is, te weten de sanctie van niveau 2;
- in het voorgestelde artikel 188/3 ("De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en het algemeen stamboek der zeevissers"): hierin is voorzien in dezelfde sanctie als die waarmee soortgelijke inbreuken met

betrekking tot andere soorten overeenkomsten bedoeld in artikel 176 van het Sociaal Strafwetboek worden bestraft.

De Raad verduidelijkt dat hij in zijn advies nr. 2017/007 van 7 juli 2017 met betrekking tot de evaluatie van de sancties waarin is voorzien in het Sociaal Strafwetboek, voorstellen heeft geformuleerd van wijzigingen van de sanctieniveaus waarmee bepaalde van voornoemde inbreuken worden bestraft. Er werd een voorontwerp van wet opgesteld op grond van de aanbevelingen van de Raad maar tot dusver werd het niet onderzocht door het parlement. Na de goedkeuring van dat voorontwerp van wet zullen de sanctieniveaus waarin is voorzien in de artikelen van dit ontwerp van wet betreffende werk in de visserijsector en tot wijziging van het Sociaal Strafwetboek in voorkomend geval dan ook moeten worden aangepast.

2.2.7. De Raad merkt op dat op grond van artikel 37 van het voor advies voorgelegde voorontwerp van wet, in tegenstelling tot het Sociaal Strafwetboek, het gegeven dat een sociaal inspecteur aan boord van een schip gaat, onderworpen is aan de vereiste van een bewijs of van een klacht. De inspecties mogen dan ook geen controles op eigen initiatief verrichten van een schip dat onder vreemde vlag vaart.

De Raad erkent dat artikel 19 van het Verdrag inzake de territoriale zee en de aansluitende zone, gesloten te Genève op 29 april 1958, de volgende bepaling omvat: "19.1. *De rechtsmacht in strafrechtelijke aangelegenheden van de kuststaat dient niet te worden uitgeoefend aan boord van een door de territoriale wateren varende vreemd schip met het oogmerk een persoon te arresteren [sic] of een onderzoek in te stellen in verband met een aan boord van het schip tijdens de doorvaart bedreven strafbaar feit, behalve in de volgende gevallen:*

- a) Indien de gevolgen van het strafbare feit zich uitstrekken tot de kuststaat;*
- of b) Indien het strafbare feit van dien aard is, dat daardoor de openbare orde in het land of de orde op de territoriale zee wordt verstoord;*
- of c) Indien door de kapitein van het schip of door de consul van het land welks vlag het schip voert, de hulp van de plaatselijke autoriteiten is ingeroepen; of*
- d) Indien zulks noodzakelijk is voor de onderdrukking van de verboden handel in verdovende middelen.*

2. Bovenstaande bepalingen doen geen afbreuk aan het recht van de kuststaat om alle maatregelen waartoe hij krachtens zijn wetgeving gemachtigd is, te treffen voor een arrestatie of een onderzoek aan boord van een vreemd schip dat door de territoriale zee vaart nadat het de binnenwateren heeft verlaten.

3. *In de in lid 1 en 2 van dit artikel bedoelde gevallen dient de kuststaat, indien de kapitein zulks verzoekt, de consulaire autoriteiten van de vlaggestaat op de hoogte te stellen alvorens tot het treffen van maatregelen over te gaan, en het contract [sic] tussen die autoriteiten en de bemanning van het schip te vergemakkelijken. In noodgevallen kan deze mededeling worden gedaan terwijl de maatregelen reeds getroffen worden.*

4. *Bij de overweging van de vraag of en hoe een arrestatie verricht dient te worden, moeten de plaatselijke autoriteiten rekening houden met de belangen van de scheepvaart.*

5. *De kuststaat mag aan boord van een door de territoriale zee varende schip geen maatregelen treffen met het oogmerk iemand te arresteren [sic] of een onderzoek in te stellen in verband met een strafbaar feit dat aan boord werd bedreven voor het schip de territoriale zee binnenvoer, indien het schip, komende van een buitenlandse haven, slechts door de territoriale zee vaart zonder de binnenwateren binnen te varen.”.*

Artikel 37 van het voor advies voorgelegde voorontwerp van wet ligt dan ook in de lijn van voornoemd artikel van het verdrag van Genève.

2.2.8. De Raad besluit zijn advies in de hoop dat het voor advies voorgelegde voorontwerp van wet als signaal zal dienen en ertoe zal aanzetten dat in de toekomst wetgeving wordt uitgewerkt in andere risicovolle activiteitendomeinen zoals de koopvaardij teneinde de werknemers erin tevens te beschermen.

Brussel,

De voorzitter,

De adjunct-secretaris,

Jackie Van Damme

Murielle Fabrot

Avis de la sous-commission pour la pêche maritime

Traduction

Considérations générales:

La demande d'avis concernant le projet de loi relative au travail dans la pêche a bien été reçue. Les partenaires sociaux soulignent le caractère spécifique de la pêche flamande, de petite taille et pêchant, dans la Politique commune de la Pêche de l'UE.

Cela exige une grande souplesse et flexibilité dans les activités pêche, ce qui a également des conséquences sur la manière dont les pêcheurs maritimes et les capitaines exercent le métier.

Durant des décennies, la concertation sociale a mené à un éventail de conventions collectives et d'entente directe qui complètent la panoplie de la Loi du 3 mai 2003. Dans certains cas il y a lieu d'adapter la Loi, dans d'autres cas, les partenaires sociaux préfèrent de fixer son exécution dans de nouvelles conventions collectives de travail ou dans des accords entre les partenaires sociaux.

Veuillez prendre acte des avis et des propositions de texte suivants de la Commission paritaire nationale de la Pêche maritime.

Les partenaire sociaux sont certainement disposés à donner plus d'explications concernant leurs avis et prêts à collaborer afin de permettre de procéder à la finalisation de la proposition de loi.

Titre 1

Chapitre 1. Propositions introductives

Aucune remarque

Chapitre 2. Définitions

Aucune remarque

Chapitre 3. Champ d'application

Aucune remarque

Titre 2 Le certificat de travail dans la pêche en ce qui concerne les navires de pêche battant pavillon belge

Chapitre 1 – Art.9 b)

Supprimer 'belge'

Motivation: La Commission paritaire 143 donne l'avis de maintenir des conditions de concurrence équitables par rapport aux autres états membres de l'Union européenne, la stabilité relative et les droits de pêche historiques. La flotte belge est constituée sur la base de zones de pêche qui se trouvent plus éloignées de la propre côte, tandis que les navires de la

plupart des autres états membres peuvent être actifs à moins de 200 milles nautiques de la côte de leur Etat du pavillon. La Commission paritaire donne comme avis concret d'appliquer les 200 milles nautiques par rapport à la côte de n'importe quel état membre ou d'un tiers pays dans lequel la flotte belge peut pêcher dans la ZEE.

Chapitre 2 – Art.12

4. à modifier en 'les heures de travail'

Chapitre 3 - Art. 26 & Art. 27

Adaptation/ajout: 'Le certificat de travail dans la pêche est consultable de manière électronique sur le site-web du SPF Mobilité et du SPF ETCS pour les pêcheurs, les fonctionnaires désignés, les organismes agréés, les fonctionnaires autorisés de l'Etat du port et les représentants des pêcheurs et des armateurs.'

Chapitre 5 - Section 1 – Art.49

Supprimer

Art.50

Adaptation: ajout du mot 'électronique'

'...sont consignées dans un document électronique...'

Titre 7, Chapitre 1, Art.67

Supprimer .3 et .4

adapter.5 : ...le document 'électronique' ...

Titre 9, Chapitre 1, Art.79

a) dans la disposition, sous 3° remplacer numéro d'agrément par numéro de registre national
Pas d'ajout de la date de naissance ou de l'âge , supprimer le lieu de naissance.

b) 8° supprimer .

Raison: Informations concernant les congés => Office national des vacances annuelles

9° supprimer.

Raison: Les équipements fournis au marin pêcheur sont repris dans le règlement de travail (est délivré par l'armateur) et dans la CCT 124304

10° supprimer.

Raison: CCT 124304

11° supprimer

Raison: pas relevant – soumission obligatoire à la Sécurité sociale

12° supprimer

Raison: voir article 45 de la Loi du 3 mai 2003

13° supprimer

Raison: pas d'application et infos SPF ETCS CP143 ONSS 019

14° remplacer par 'le nombre d'heures de travail maximum déterminé par CCT'

Art. 80

§4. Supprimer.

Raison: Les pêcheurs sont informés via le Guide social pour marins pêcheurs reconnus dans lequel sont spécifiés tous les composants de son contrat de travail et via la correspondance après approbation de l'agrément.

Art.82

Supprimer 'sans frais pour le marin pêcheur'

Ajouter: 'selon les us et coutumes du métier.'

Art. 85. & Art. 86.

Art.26/1 et Art.27/ supprimer 1 jusque 4.

Raison: la disposition de la durée de travail ressort de la compétence de la CP 143 et est maintenant déjà sujet de transposition dans une CCT enregistrée sous 142819/CO/143 du 05 octobre 2017.

Art.27/5

Supprimer la phrase : 'Le cas échéant, le patron peut suspendre les horaires de repos normaux et exiger d'un pêcheur qu'il accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale.'

Et de la dernière phrase supprimer 'ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal'

Art. 27/6.

Adapter comme suit: 'un système de suivi du temps de travail et de repos est mis en place à bord de chaque navire de pêche, sur papier ou sur un ordinateur de bord, comme par.ex. un Operational Location Monitoring of crew members on board of Fishing Vessels. Ce système doit satisfaire les conditions suivantes :

2° adapter comme suit:

'par jour, le début et la fin de ses prestations et de ses intervalles de repos; ces données doivent respectivement être consignées au moment où les prestations commencent, où elles finissent ainsi qu'au début et à la fin de ses intervalles de repos ;'

ADVIES VAN HET SUBCOMITÉ VOOR DE ZEEVISSERIJ

Algemene beschouwingen:

De adviesvraag met betrekking tot het voorontwerp van de wet betreffende werk in de visserijsector werd goed ontvangen. De sociale partners wijzen op het specifiek karakter van de Vlaamse visserijsector, klein en vissend binnen het Gemeenschappelijk Visserijbeleid van de EU. Dit vereist een grote soepelheid en flexibiliteit in visserijactiviteiten hetgeen ook gevolgen heeft op de wijze waarop zeevissers en gezagvoerders het beroep uitoefenen.

Het sociaal overleg heeft gedurende decennia geleid tot een waaier van collectieve en onderhandse overeenkomsten die het scala van de Wet van 3 mei 2003 vervolledigen. Een aanpassing van de Wet is in bepaalde gevallen aangewezen, in andere geven de sociale partners er de voorkeur aan om de uitvoering ervan vast te leggen in nieuwe collectieve arbeidsovereenkomsten of afspraken tussen sociale partners.

Gelieve kennis te nemen van volgende adviezen en tekstvoorstellen van het Nationaal Paritair Comité voor de Zeevisserij.

De sociale partners zijn zeker bereid tot verdere duiding bij hun adviezen en tot medewerking voor een optimale afwerking van het wetsvoorstel.

Titel 1

Hoofdstuk 1. Inleidende bepalingen

Geen opmerkingen

Hoofdstuk 2. Definities

Geen opmerkingen

Hoofdstuk 3. Toepassingsgebied

Geen opmerkingen

Titel 2 Het visserij-arbeidscertificaat voor de vissersschepen die onder Belgische vlag varen

Hoofdstuk 1 – Art.9 b)

'Belgische' schrappen

Motivering: Het Paritair Comité 143 adviseert om een gelijk speelveld te behouden in vergelijking met de andere lidstaten van de Europese Unie, de relatieve stabiliteit en de historische visrechten. De Belgische vissersvloot is uitgebouwd op basis van visgronden die verder verwijderd zijn van de eigen kust, daar waar de vaartuigen van meeste andere lidstaten binnen de 200 zeemijl van de kust van hun vlaggenstaat actief kunnen zijn. Het Paritair Comité adviseert concreet om de 200 zeemijl toe te passen ten opzichte van de kust van eender welke lidstaat of van een derde land waar de Belgische vloot in de EEZ mag vissen.

Hoofdstuk 2 – Art.12

4. aanpassen naar 'de werkuren'

Hoofdstuk 3 - Art. 26 & Art. 27

Aanpassing/samenvoeging: "Het visserij-arbeidscertificaat is voor de vissers, de aangewezen ambtenaren, de erkende organisaties, de bevoegde ambtenaren van de

havenstaat en de vertegenwoordigers van de vissers en van de reders elektronisch consulteerbaar op de website van FOD MOBILITEIT en van FOD WASO.

Hoofdstuk 5 - Afdeling 1 – Art.49

Schrappen

Art.50

Aanpassing: toevoegen van het woord 'elektronisch'

'...worden opgenomen in een elektronisch document...'

Titel 7, Hoofdstuk 1, Art.67

.3 en .4 schrappen

.5 aanpassen: ...het 'elektronisch' document...

Titel 9, Hoofdstuk 1, Art.79

a) in de bepaling onder 3° erkenningsnummer vervangen door rijksregisternummer

Niet toevoegen van geboortedatum of leeftijd, geboorteplaats schrappen.

b) 8° schrappen.

Reden: Informatie m.b.t. jaarlijkse vakantie => Rijksdienst voor Jaarlijkse vakantie

9° schrappen.

Reden: De voorzieningen die aan de zeevisser worden verstrekt zijn opgenomen in het arbeidsreglement (wordt afgeleverd door de reder) en in de CAO 124304

10° schrappen.

Reden: CAO 124304

11° schrappen

Reden: niet relevant – verplichte onderwerping Sociale Zekerheid

12° schrappen

Reden: zie artikel 45 van de Wet van 3 mei 2003

13° schrappen

Reden: niet toepasbaar en info FOD WASO PC143 RSZ 019

14° vervangen door 'het maximum aantal werkuren bepaald bij CAO'

Art. 80

§4. Schrappen.

Reden: De vissers worden geïnformeerd via de Sociale Gids voor Erkende Zeevissers waarin alle componenten van zijn arbeidsovereenkomst gespecificeerd staan en via de briefwisseling na goedkeuring van de erkenning.

Art.82

Schrappen 'zonder kosten voor de vissers'.

Aanvullen met: 'Volgens de gebruiken en gewoonten van het beroep.'

Art. 85. & Art. 86.

Art.26/1 en Art.27/1 t.e.m. 4 schrappen.

Reden: De bepaling van de arbeidsduur behoort tot de bevoegdheid van het PC 143 en is nu reeds onderwerp van omzetting in een CAO geregistreerd onder 142819/CO/143 van 05 oktober 2017.

Art.27/5

De zin schrappen 'De schipper kan dus de geplande rusttijden tijdelijk opschorten en een visser verplichten de nodige uren te werken totdat de situatie opnieuw normaal is.'

En uit de laatste zin 'die tijdens een geplande rustperiode gewerkt hebben,' schrappen.

Art. 27/6.

Aanpassen als volgt: 'Een systeem van werk—~~en rusttijds~~opvolging wordt ingevoerd aan boord van elke vissersschip, ~~op papier of~~ op een boordcomputer, zoals bvb. een Operational Location Monitoring of crew members on board of Fishing Vessels. Dit systeem moet voldoen aan volgende voorwaarden:

.

2° aanpassen als volgt:

'per dag het begin en einde van zijn prestaties ~~en zijn rustpauzes~~; deze gegevens moeten respectievelijk worden opgetekend op het ogenblik dat de prestaties beginnen en dat ze eindigen ~~en bij het begin en einde van elke rustpauze~~;