

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE1^{er} février 2021**PROJET DE LOI****visant à optimiser les dispositions relatives
au travail maritime****SOMMAIRE**

Pages

Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	15
Analyse d'impact	22
Avis du Conseil d'État	34
Projet de loi	41
Coordination des articles	52
Avis de l'Autorité de protection des données	113

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

1 februari 2021

WETSONTWERP**tot optimalisatie
van de maritieme arbeidsbepalingen****INHOUD**

Blz.

Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	15
Impactanalyse	28
Advies van de Raad van State	34
Wetsontwerp	41
Coördinatie van de artikelen	80
Advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit	119

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 1^{er} février 2021.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 10 février 2021.

De regering heeft dit wetsontwerp op 1 februari 2021 ingediend.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 10 februari 2021 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 (beigegekleurd papier)

RÉSUMÉ

Le présent projet de loi modifie la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail et la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006. L'objectif du présent projet de loi est d'adapter plusieurs points des lois par souci de simplification administrative et de transposer en droit belge les amendements de 2016 et 2018 à la Convention du travail maritime de 2006.

SAMENVATTING

Het voorliggende wetsontwerp wijzigt de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen en de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006. Het bovenvermelde wetsontwerp heeft als doel de wetten op meerdere punten aan te passen met het oog op administratieve vereenvoudiging en de amendementen van zowel 2016 als 2018 aan het Verdrag betreffende maritieme arbeid, 2006, om te zetten in Belgische wetgeving.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. *Exposé général*

Le présent projet de loi visant à optimiser les dispositions relatives au travail maritime vise à simplifier la loi du 13 juin 2014. Depuis l'entrée en vigueur de la Convention du travail maritime de 2006 (ci-après la Convention MLC) en août 2014, des amendements à la Convention MLC ont déjà été apportés à trois reprises. Pour pouvoir réagir plus rapidement à ces changements, un certain nombre de modifications sont apportées à la loi susvisée.

Le Roi obtient à cet égard une délégation plus large pour pouvoir réagir rapidement aux changements des conditions et pour protéger de manière optimale les conditions de vie et de travail des marins. De plus, quelques adaptations sont apportées aussi bien à la loi du 13 juin 2014 qu'à la loi du 3 juin 2007. Enfin, les amendements de l'Organisation internationale du travail (OIT) de 2016 et 2018 à la Convention MLC sont transposés dans le droit national via une adaptation de la loi du 3 juin 2007 et de la loi du 13 juin 2014.

2. *La Convention du travail maritime, 2006*

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

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

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

La Convention MLC fixe les obligations respectives des armateurs, de l'État du pavillon, de l'État du port et

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. *Algemene toelichting*

Voorliggend wetsontwerp tot optimalisatie van de maritieme arbeidsbepalingen heeft als doel de wet van 13 juni 2014 te vereenvoudigen. Sinds de inwerkingtreding van het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 (hierna: het MLC-Verdrag) in augustus 2014 werden al drie keer amendementen aangenomen aan het MLC-Verdrag. Om sneller te kunnen inspelen op deze wijzigingen worden een aantal wijzigingen aangebracht aan bovenvermelde wet.

De Koning krijgt hierbij een ruimere delegatie om zo vlot te kunnen inspelen op de wijzigende omstandigheden en om de leef- en werkomstandigheden van zeevarenden optimaal te beschermen. Bovendien worden enkele aanpassingen aangebracht aan zowel de wet van 13 juni 2014 en de wet van 3 juni 2007. Tenslotte worden de amendementen van de Internationale Arbeidsorganisatie (ILO) van 2016 en 2018 aan het MLC-Verdrag omgezet in nationale wetgeving door een aanpassing aan de wet van 3 juni 2007 en de wet van 13 juni 2014.

2. *Het Verdrag betreffende maritieme arbeid, 2006*

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

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

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

Het MLC-Verdrag legt de respectieve verplichtingen vast van de reder, de Vlaggenstaat, de Havenstaat en

de l'État qui fournit des travailleurs. La mise en application de la Convention MLC exige des États du pavillon qu'ils introduisent un système efficace d'exécution sur la base d'un mécanisme de certificats et d'inspections périodiques.

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

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

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

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

3. *Simplification administrative*

En 2014, deux amendements modifiant deux normes de la Convention MLC ont été adoptés au sein de l'OIT. Le premier amendement modifie la norme A2.5 concernant le rapatriement. Le deuxième amendement modifie la norme A4.2 concernant la responsabilité des armateurs. Une obligation de disposer d'une garantie financière et d'une preuve documentaire de cette garantie a été introduite pour les deux normes. Deux certificats supplémentaires (certificats d'assurance sous la Convention MLC) ont été introduits à cet effet par la loi du 6 mars 2017 modifiant la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail et la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006. Ces certificats d'assurance

de la Staat die werknemers levert. De tenuitvoerlegging van het MLC-Verdrag vereist van de Vlaggenstaten dat ze een doeltreffend systeem invoeren voor de uitvoering op basis van een mechanisme van certificaten en periodieke inspecties.

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

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

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

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

3. *Administratieve vereenvoudiging*

In 2014 werden twee amendementen aangenomen binnen ILO die twee normen van het MLC-Verdrag wijzigden. Het eerste amendement wijzigt norm A2.5 over repatriëring. Het tweede amendement wijzigt norm A4.2 betreffende de aansprakelijkheid van de reder. Voor beide normen werd een verplichting tot het hebben van een financiële zekerheid en documentair bewijs hiervan ingevoerd. Door de wet van 6 maart 2017 tot wijziging van de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen en de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 zijn daarvoor twee extra certificaten (certificaten van verzekering onder het MLC-Verdrag) ingevoerd. Deze certificaten van verzekering

sous la Convention MLC sont demandés auprès de la Direction générale Navigation (DGN) du Service public fédéral Mobilité et Transports et la DGN contrôle si la garantie financière est en ordre et délivre ensuite les deux certificats d'assurance sous la Convention MLC qui le confirment, un pour le rapatriement et un autre pour la responsabilité de l'armateur. Ces deux dernières années, il n'y a pas eu de problèmes à cet égard. La crainte que de nombreux armateurs allaient recourir à un système complexe d'assurances et de systèmes de sécurité sociale divers, surtout en ce qui concerne la responsabilité des armateurs, s'est avérée non fondée. Dans la pratique, presque tous les armateurs ont décidé de conclure une assurance P&I à cet effet. Les assureurs P&I délivrent eux-mêmes un certificat conforme au modèle de la Convention MLC. Par conséquent, les certificats d'assurance sous la Convention MLC délivrés par la DGN peuvent plutôt être considérés comme une charge administrative. D'autres États membres de la Convention MLC ne délivrent pas de certificats supplémentaires à cet effet. C'est pourquoi il est proposé, avec la présente modification de loi, de supprimer les certificats d'assurance sous la Convention MLC délivrés par la DGN. La conformité à ces dispositions peut être contrôlée à suffisance par la DGN via des coups de sonde réguliers. Il convient de souligner qu'il existe un régime d'inspection mondial (contrôle par l'État du port) prévoyant le contrôle de la conformité des navires entrant dans un port d'un pays étranger aux conventions internationales en matière de navigation, dont la Convention MLC. S'ils ne disposent pas des certificats nécessaires, dont les certificats délivrés par les assureurs P&I ou d'autres assureurs, ces navires peuvent être mis à la chaîne et ne peuvent continuer à naviguer. Cela a naturellement d'énormes répercussions financières et économiques pour l'armateur d'un tel navire. L'armateur a donc tout intérêt à avoir sa documentation en ordre. Enfin, pour les armateurs qui décident de travailler avec plusieurs assurances et systèmes de sécurité sociale, la DGN délivrera un document établissant que le navire satisfait aux prescriptions concernées de la Convention MLC. Cela sera développé de manière détaillée dans un arrêté d'exécution du présent projet de loi.

La disposition selon laquelle tout contrat d'engagement maritime doit être envoyé à l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet est supprimée dans la loi du 3 juin 2007. Le contrôle permanent peut également être remplacé par un contrôle par coups de sonde pour contrôler le respect des dispositions relatives au travail à bord des navires.

onder het MLC-Verdrag worden bij Directoraat-generaal Scheepvaart (DGS) van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer aangevraagd en DGS controleert of de financiële zekerheid in orde is en geeft dan de twee certificaten van verzekering onder het MLC-Verdrag af die dit bevestigen, één voor repatriëring en één voor de aansprakelijkheid van de reder. De laatste twee jaar is gebleken dat hier geen problemen aan het licht zijn gekomen. De verwachting dat vooral voor de aansprakelijkheid van de reder veel rederijen beroep zouden doen op een complex systeem van diverse verzekeringen en socialezekerheidsstelsels bleek niet terecht. In praktijk hebben zo goed als alle rederijen besloten om hiervoor een P&I-verzekering af te sluiten. P&I-verzekeraars geven zelf een certificaat af conform het model van het MLC-Verdrag, waardoor de certificaten van verzekering onder het MLC-Verdrag afgegeven door DGS eerder als een administratieve last kunnen worden beschouwd. Andere lidstaten van het MLC-Verdrag geven geen bijkomende certificaten af hiervoor. Daarom wordt met deze wetswijziging voorgesteld om de certificaten van verzekering onder het MLC-Verdrag, afgeleverd door DGS af te schaffen. Via regelmatige steekproeven door DGS kan de conformiteit met deze bepalingen voldoende worden gecontroleerd. Het dient vermeld te worden dat er een wereldwijd inspectieregime bestaat (port state control of havenstaatcontrole) waarbij schepen die een haven van een vreemd land aandoen, gecontroleerd kunnen worden op de conformiteit met internationale verdragen in verband met scheepvaart, waaronder het MLC-Verdrag. Indien zij niet beschikken over de nodige certificaten, waaronder de certificaten die worden afgegeven door P&I-verzekeraars of andere verzekeraars, kunnen deze schepen aan de ketting worden gelegd en mogen zij niet verder varen. Dit heeft uiteraard zeer grote financiële en economische gevolgen voor de rederij van zulk schip. De rederij heeft er dus alle belang bij om in orde te zijn met de documentatie. Tenslotte zal voor de rederijen die kiezen om met meerdere verzekeringen en socialezekerheidsstelsels te werken, een document worden afgeleverd door DGS waarin wordt verklaard dat het schip voldoet aan de relevante bepalingen van het MLC-Verdrag. Dit zal verder worden uitgewerkt in een uitvoeringsbesluit van het huidige ontwerp van wet.

In de wet van 3 juni 2007 wordt de bepaling afgeschaft waarin elke arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst naar de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld moet worden verzonden. Hier kan eveneens de permanente controle vervangen worden door een steekproefsgewijze controle om de naleving op de arbeidsbepalingen aan boord van schepen te controleren.

4. Amendements de 2016 et 2018 à la Convention MLC

Quelques amendements mineurs à la Convention MLC ont été adoptés en 2016. Ils portent sur la délivrance du certificat de travail maritime. En Belgique, ces amendements sont moins importants, vu qu'ils ne revêtent de l'importance que si la délivrance des certificats est déléguée à des sociétés de classification. En Belgique, les certificats de travail maritime sont délivrés par l'autorité elle-même, à savoir la DGN. Néanmoins, ces amendements doivent être transposés dans le droit national conformément à l'article V.1 de la Convention MLC. Ces amendements entreront en vigueur à l'échelle internationale le 8 janvier 2019.

En février 2016, ces amendements ont été discutés au sein de la Commission tripartite spéciale (conformément à l'article XIII de la Convention MLC). La Commission tripartite spéciale est constituée de représentants non seulement de l'autorité, mais aussi des marins et des armateurs. Le 9 juin 2016, ces amendements ont été adoptés par la 105^e session de la Conférence internationale du Travail à Genève.

Des amendements à la Convention MLC ont de nouveau été adoptés en 2018. Ils ont été discutés en avril 2018 au sein de la Commission tripartite spéciale et adoptés le 5 juin 2018 par la 107^e session de la Conférence internationale du Travail à Genève.

Ces derniers amendements visent à mieux protéger les marins s'ils sont capturés par des pirates ou en cas de vol à main armée. Le contrat d'engagement maritime continue à courir dans ces cas et l'armateur doit continuer à le payer aux marins jusqu'à leur rapatriement ou leur décès. En Belgique, on applique déjà ce principe dans la marine marchande via la CCT du 21 avril 2015 fixant certaines modalités en cas d'occupation en zone de piraterie (CP n° 316). Toutefois, cette CCT ne s'applique qu'à la marine marchande et uniquement en cas de piraterie. Pour donner pleinement effet aux amendements de 2018, ces dispositions sont reprises dans la loi du 3 juin 2007. Ces amendements entreront en vigueur à l'échelle internationale le 26 décembre 2020. Vu que le contenu des amendements de 2018 est déjà appliqué dans la pratique et pour que les marins à bord des navires belges puissent dès à présent bénéficier pleinement de cette protection supplémentaire, les amendements de 2018 sont d'ores et déjà repris.

4. Amendementen van 2016 en 2018 aan het MLC-Verdrag

In 2016 werden enkele kleine amendementen aangenomen aan het MLC-Verdrag. Deze gaan over het afleveren van het maritiem arbeidscertificaat. In België zijn deze amendementen minder belangrijk aangezien het enkel van belang is indien de afgifte van certificaten is gedelegeerd aan classificatiemaatschappijen. In België worden de maritieme arbeidscertificaten afgeleverd door de overheid zelf, namelijk door DGS. Desalniettemin dienen deze amendementen overeenkomstig artikel V.1 van het MLC-Verdrag in nationale wetgeving omgezet te worden. Deze amendementen zullen internationaal in werking treden op 8 januari 2019.

In februari 2016 werden deze amendementen besproken in het Bijzonder Tripartiete Comité (overeenkomstig artikel XIII van het MLC-Verdrag). Het Bijzonder Tripartiete Comité bestaat uit vertegenwoordigers van zowel de overheid, de zeevarenden en de reders. Op 9 juni 2016 werden deze amendementen aangenomen door de 105^{de} sessie van de Internationale Arbeidsconferentie te Genève.

In 2018 werden wederom amendementen aangenomen aan het MLC-Verdrag. Deze werden besproken in april 2018 in het Bijzonder Tripartiete Comité en aangenomen door de 5 juni 2018 door de 107^{de} sessie van de Internationale Arbeidsconferentie te Genève.

Deze laatste amendementen hebben als doel de zeevarenden beter te beschermen in geval zij worden gevangen door piraten of gewapende overval (armed robbery). De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst blijft in die gevallen doorlopen en de reder moet het blijven betalen aan de zeevarenden totdat deze gerepatrieerd is of overleden is. In België wordt dit in de koopvaardij reeds toegepast via de cao van 21 april 2015 waarbij bepaalde modaliteiten worden vastgelegd bij tewerkstelling in een piraterij zone (PC nr. 316). Deze cao geldt echter enkel voor de koopvaardij en enkel in het geval van piraterij. Om de amendementen van 2018 volledige uitwerking te geven, worden deze bepalingen daarom opgenomen in de wet van 3 juni 2007. Deze amendementen zullen internationaal in werking treden op 26 december 2020. Aangezien de inhoud van de amendementen van 2018 in de praktijk al wordt toegepast en om zeevarenden aan boord van Belgische schepen reeds nu volledig te laten genieten van deze bijkomende bescherming, worden de amendementen van 2018 nu reeds opgenomen.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 2

Les points 1° et 2°: La lettre de mer est supprimée par le Code de la Navigation belge et remplacée par le certificat d'enregistrement.

Le point 3°: une définition du Contrôle de la Navigation conformément à la définition du Code belge de la Navigations est également inclus.

Articles 3 et 4

Cet article remplace le mot “zeelieden” par “zeevarenden” dans le texte néerlandais. Ce dernier terme est le pluriel du terme zeevarende, qui est neutre du point de vue du genre. Zeelieden est le pluriel du terme zeeman.

Article 5

Cet article abroge la phrase relative à l'obligation d'envoyer un troisième exemplaire à l'agent chargé du contrôle de la navigation dans le but de réduire les charges administratives. La possibilité de demander une copie est maintenue aux fins du contrôle du respect de la réglementation.

Article 6

L'obligation de l'armateur conformément à la norme A4.2.1.1c de la Convention MLC d'offrir gratuitement nourriture et logement aux marins lorsqu'ils sont à bord est totalement transposée via cet article.

L'obligation de l'armateur conformément à la norme A4.2.1.1d de la Convention MLC de couvrir les frais d'inhumation en cas de décès à bord ou pendant la période de l'engagement est totalement transposée via cet article.

Article 7

Le terme “MLC 2006” est mis en conformité avec la définition du Code belge de la Navigation, “la Convention MLC”.

Article 9

Cet article prévoit la transposition des amendements de 2018 à la Convention MLC. Ces amendements

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 2

Punt 1° en 2°: De zeebrief werd opgeheven in het Belgisch Scheepvaartwetboek en vervangen door het certificaat van registratie.

Punt 3°: een definitie van de Scheepvaartcontrole in lijn met het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt eveneens toegevoegd.

Artikelen 3 en 4

In dit artikel wordt het woord “zeelieden” vervangen door “zeevarenden”. Deze laatste term is het meervoud van de genderneutrale term zeevarende. Zeelieden is het meervoud van de term zeeman.

Artikel 5

De zin met daarin de verplichting om een derde exemplaar te zenden aan de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar wordt met dit artikel opgeheven met als doel de administratieve last te verminderen. De mogelijkheid een kopie op te vragen wordt behouden met het oog op de handhaving.

Artikel 6

De verplichting van de reder overeenkomstig norm A4.2.1.1c van het MLC-Verdrag om zeevarenden kosteloos voedsel en verblijf aan te bieden wanneer zij aan boord zijn, wordt met dit artikel volledig omgezet.

De verplichting van de reder overeenkomstig norm A4.2.1.1d van het MLC-Verdrag om de begrafeniskosten te dekken in geval van overlijden aan boord of tijdens de duur van de arbeidsovereenkomst, wordt met dit artikel volledig omgezet.

Artikel 7

De term “MLC 2006” wordt in overeenstemming met het Belgisch Scheepvaartwetboek gewijzigd door de term “het MLC-Verdrag”.

Artikel 9

Dit artikel voorziet in de omzetting van de amendementen van 2018 aan het MLC-Verdrag. Met deze

garantissent le paiement de la rémunération des marins s'ils sont capturés suite à des actes de piraterie ou des vols à main armée à l'encontre du navire.

Les notions de piraterie et de vol à main armée sont expliquées conformément à la Convention MLC.

Article 10

Au point 1°, la définition de jauge brute est adaptée et mise en conformité avec la définition de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

Le point 2°: la définition est clarifiée pour une catégorie limitée de navires. Les personnes travaillant à bord de ces navires sont alors soumises à la réglementation de travail générale.

L'article II.1 (i) de la Convention MLC définit un navire comme: tout bâtiment ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire.

Des experts techniques ont décrit ces navires comme des navires "qui effectuent des voyages à proximité du littoral". Cela est défini dans la législation européenne par 30 miles nautiques.

En outre, la commission paritaire 316 pour la marine marchande, qui représente les organisations d'armateurs et de gens de mer en Belgique, a conseillé, sur la base de l'article II.5 de la convention MLC (exclusion des navires en cas de doute), que les navires dont l'équipage ne dort pas à bord du navire, ne tombent pas sous le champ d'application de la Convention MLC. Cette vision est intégrée dans la législation belge par le présent projet.

Le point 5° est mise en conformité avec la définition de la Convention MLC.

Les points 6° et 10°: le terme "MLC 2006" est mise en conformité avec la définition du Code belge de la Navigation, "la Convention MLC".

Au point 7°: la définition d'organisme agréé et mise en conformité avec le Règlement européen.

Le point 9°: la définition de la Direction générale ne sera plus utilisée dans la loi elle-même et sera reprise dans l'arrêté d'exécution de la loi. Ce point est dès lors

amendementen wordt de uitbetaling van het loon van zeevarenden gegarandeerd indien zij gevangen worden genomen als gevolg van piraterij of een gewapende overval ten opzichte van het schip.

De begrippen "piraterij" en "gewapende overval" worden uitgelegd overeenkomstig het MLC-Verdrag.

Artikel 10

In punt 1° wordt de definitie van brutotonnenmaat aangepast en in overeenstemming gebracht met de definitie uit het verdrag van het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende de meting van schepen.

Punt 2°: de definitie wordt verder verduidelijkt voor een beperkte categorie van schepen. De personeelsleden die werkzaamheden verrichten aan boord van deze schepen vallen dan onder de algemene arbeidsregeling.

Artikel II.1 (i) van het MLC-Verdrag definieert een schip als "schip: een schip anders dan een schip dat uitsluitend vaart op binnenwateren of wateren binnen, of dicht grenzend aan, beschutte wateren of gebieden waar havenvoorschriften gelden;"

Technische experts hebben deze schepen omschreven als schepen die "reizen maken nabij de kust", dit is in Europese wetgeving beschreven als 30 nautische mijl.

Bovendien heeft het paritair comité 316 voor de Koopvaardij, dat in België de organisaties van reders en zeevarenden vertegenwoordigt, op basis van artikel II.5 van het MLC-Verdrag (uitsluiting schepen in geval van twijfel) als advies gegeven dat schepen waar de bemanning niet aan boord van het schip slapen, niet onder het MLC-Verdrag vallen. Deze zienswijze wordt in dit project opgenomen in de Belgische wetgeving.

Punt 5° wordt in overeenstemming met de definitie zoals vermeld in het MLC-Verdrag gewijzigd.

Punten 6° en 10°: de term "MLC 2006" wordt in overeenstemming met het Belgisch Scheepvaartwetboek gewijzigd door de term "het MLC-Verdrag".

In punt 7° wordt de definitie van erkende organisatie in overeenstemming gebracht de Europese Verordening.

Punt 9°: de definitie van het Directoraat wordt niet meer gehanteerd in de wet zelf en zal worden overgenomen in het uitvoeringsbesluit van de wet. Dit punt wordt daarom

remplacé par la définition des représentants des marins et des armateurs en conformité avec la Convention MLC.

Le point 11°: Les certificats d'assurance sous la Convention MLC sont supprimés. La définition n'est donc plus nécessaire. Elle sera remplacée par la définition de "voyages à proximité du littoral". Cette définition est conforme à la définition utilisée dans la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des marins.

Article 11

Le paragraphe 3 est mis en conformité avec la définition de la Convention MLC.

Au paragraphes 3 et 4, la référence au Directorate est remplacé par une référence au fonctionnaire désigné. Le fonctionnaire désigné est une meilleure expression et renvoie au fonctionnaire désigné tel que défini dans un nouvel arrêté d'exécution de la loi du 13 juin 2014.

L'ajout à cet article garantit que les personnes travaillant à bord des navires qui sont exclus de l'application de la Convention MLC obtiennent autant que possible la même garantie que les marins à bord des navires relevant de la Convention MLC.

Le paragraphe 5: Le terme "MLC 2006" est mis en conformité avec la définition du Code belge de la Navigation, "la Convention MLC".

Article 12

Le terme "MLC 2006" est en conformité avec la définition du Code belge de la Navigation, remplacé par le terme "la Convention MLC" et le mot "degelijke" est ajouté dans la version néerlandaise de l'article 5 conformément à la formulation utilisée dans la Convention MLC.

Article 14

Cet article précise la délégation au Roi. Par cette délégation, la plupart des articles peuvent passer de la loi du 13 juin 2014 à un arrêté d'exécution de cette loi. Il s'agit là d'une pratique législative habituelle qui est également appliquée pour l'exécution d'autres conventions internationales en matière de navigation. Ainsi, la convention sur la gestion des eaux de ballast a été transposée par un arrêté royal avec comme fondement

remplacer la définition des représentants des marins et des armateurs en conformité avec la Convention MLC.

Punt 11°: De certificaten van verzekering onder het MLC-Verdrag worden afgeschaft waardoor de definitie niet meer nodig is. In de plaats komt de definitie van "reizen nabij de kust". Deze definitie is in lijn met de definitie die gehanteerd wordt in richtlijn 2008/106/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden.

Artikel 11

Paragraaf 3 wordt in overeenstemming gebracht met de definitie van het MLC-Verdrag.

In de paragrafen 3 en 4 wordt de verwijzing naar het Directoraat gewijzigd naar "de aangewezen ambtenaar". De aangewezen ambtenaar is hier een betere term en verwijst naar de aangewezen ambtenaren zoals gedefinieerd in een nieuw uitvoeringsbesluit van de wet van 13 juni 2014.

De aanvulling van dit artikel garandeert dat personen die aan boord van schepen werken die uitgesloten zijn van de toepassing van het MLC-Verdrag zoveel mogelijk dezelfde garantie krijgen als zeevarenden aan boord van schepen die onder het MLC-Verdrag vallen.

Paragraaf 5: De term "MLC 2006" wordt in overeenstemming met het Belgisch Scheepvaartwetboek gewijzigd door de term "het MLC-Verdrag".

Artikel 12

De term "MLC 2006" wordt in overeenstemming met het Belgisch Scheepvaartwetboek gewijzigd door de term "het MLC-Verdrag" en wordt het woord "degelijke" toegevoegd in overeenstemming met de bewoording gebruikt in het MLC-Verdrag.

Artikel 14

In dit artikel wordt de delegatie aan de Koning bepaald. Door deze delegatie kunnen de meeste artikelen uit de wet van 13 juni 2014 worden overgeheveld naar een uitvoeringsbesluit van deze wet. Dit is een gebruikelijke legistische praktijk die ook wordt toegepast voor de uitvoering van andere internationale verdragen inzake scheepvaart. Zo is het ballastwaterverdrag omgezet door een koninklijk besluit met als rechtsgrond een algemene

juridique une délégation générale au Roi dans la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, récemment remplacé par l'article 2.2.3.9 du Code belge de la Navigation. Cela permet également de réagir plus rapidement aux changements se produisant au niveau international. Depuis l'entrée en vigueur de la Convention MLC en août 2014, 3 séries d'amendements ont déjà été adoptées. Comme l'article V.1 de la Convention MLC dispose que les prescriptions de cette convention doivent être totalement transposées, on ne peut utiliser la procédure conforme à la loi du 27 mai 2014 portant approbation de certaines modifications de divers actes internationaux adoptés sous les auspices de l'Organisation maritime internationale.

La délégation est uniquement donnée pour les tâches qui relèvent du pouvoir exécutif fédéral et qui font partie de la compétence du Roi conformément à l'article 37 de la Constitution.

Articles 16 à 20

Ces articles sont abrogés dans la loi et repris dans un nouvel arrêté d'exécution de la loi du 13 juin 2014.

Article 21

Quelques modifications sont apportées de sorte que cet article s'applique également à d'autres documents qui doivent se trouver obligatoirement à bord des navires conformément à la Convention MLC. L'armateur conserve le droit de demander une traduction en néerlandais ou en français. De plus, la majorité des certificats sont établis en deux langues (anglais-néerlandais ou anglais-français). L'anglais est la langue véhiculaire en transport maritime et cet article assure une application pragmatique de la législation en matière de navigation, tout en tenant compte des exigences linguistiques dans notre pays.

La possibilité d'utiliser des certificats électroniques est introduite au deuxième alinéa. L'utilisation de certificats électroniques en navigation a déjà été approuvée au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) et est encouragée à l'échelle internationale.

Articles 22 à 24

Voir ce qui a été écrit pour les articles 16 à 20 plus haut.

delegatie aan de Koning in de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, onlangs vervangen door artikel 2.2.3.9 van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Dit laat eveneens toe om sneller in te spelen op de veranderingen op internationaal niveau. Sinds de inwerking-treding van het MLC-Verdrag in augustus 2014 werden reeds 3 reeksen van amendementen aangenomen. Doordat artikel V.1 van het MLC-Verdrag voorschrijft dat de bepalingen van dat verdrag volledig omgezet moeten worden, kan geen gebruik worden gemaakt van de procedure overeenkomstig de wet van 27 mei 2014 tot instemming met bepaalde wijzigingen van verscheidene internationale akten aangenomen onder de auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie.

De delegatie wordt enkel gegeven voor taken die onder de federale uitvoerende macht vallen en overeenkomstig artikel 37 van de Grondwet tot de bevoegdheid van de Koning behoren.

Artikel 16 tot 20

Deze artikelen worden opgeheven in de wet en worden opgenomen in een nieuw uitvoeringsbesluit van de wet van 13 juni 2014.

Artikel 21

Er worden enkele wijzigingen aangebracht zodat dit artikel ook van toepassing is op andere documenten die verplicht aan boord van schepen moeten zijn overeenkomstig het MLC-Verdrag. De reder behoudt het recht om een Nederlandstalige of Franstalige vertaling te verzoeken. Het merendeel van de certificaten worden bovendien steeds in twee talen (Engels-Nederlands of Engels-Frans) opgesteld. Engels is de voertaal in scheepvaart en dit artikel zorgt voor een pragmatische toepassing van de scheepvaartwetgeving, doch rekening houdend met de taalvereisten van dit land.

In het tweede lid wordt de mogelijkheid gecreëerd voor elektronische certificaten. Het gebruik van elektronische certificaten in de scheepvaart werd reeds goedgekeurd binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en wordt internationaal aangemoedigd.

Artikel 22 tot 24

Zie hierboven bij artikel 16 tot en met 20.

Article 25

Cet article est simplifié et fait référence au fonctionnaire désigné tel que défini dans un nouvel arrêté d'exécution de la loi du 13 juin 2014.

Article 26

Le terme "MLC 2006" est mis en conformité avec la définition du Code belge de la Navigation, "la Convention MLC".

Article 27

Dans cet article, le paragraphe 2 est remplacé par une disposition concernant le responsable du traitement pour le traitement des données en réponse à l'avis de l'Autorité de protection des données.

Le paragraphe 3 est supprimé car il est superflu.

Article 28

Le terme "MLC 2006" est mis en conformité avec la définition du Code belge de la Navigation, "la Convention MLC".

Articles 29 et 30

Voir ce qui a été écrit pour les articles 16 à 20 plus haut.

Article 31

Dans cet article, le mot "sociales" est abrogé. De cette manière, la protection de données est étendue à toutes les données à caractère personnel conformément à la législation sur la protection des données.

Article 32

Le terme "MLC 2006" est mis en conformité avec la définition du Code belge de la Navigation, "la Convention MLC".

Articles 33 à 35

Voir ce qui a été écrit pour les articles 16 à 20 plus haut.

Artikel 25

Dit artikel wordt vereenvoudigd en verwijst naar de aangewezen ambtenaren zoals gedefinieerd in een nieuw uitvoeringsbesluit van de wet van 13 juni 2014.

Artikel 26

De term "MLC 2006" wordt in overeenstemming met het Belgisch Scheepvaartwetboek gewijzigd door de term "het MLC-Verdrag".

Artikel 27

In dit artikel wordt paragraaf 2 vervangen door bepalingen inzake de verwerkingsverantwoordelijke voor de gegevensverwerkingen naar aanleiding van het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit.

Paragraaf 3 wordt opgeheven aangezien deze overbodig is.

Artikel 28

De term "MLC 2006" wordt in overeenstemming met het Belgisch Scheepvaartwetboek gewijzigd door de term "het MLC-Verdrag".

Artikel 29 en 30

Zie hierboven bij artikel 16 tot en met 20.

Artikel 31

In dit artikel wordt het woord "sociale" opgeheven. Op die manier wordt het waarborgen van gegevens uitgebreid naar alle gegevens van persoonlijke aard in lijn met de privacywetgeving.

Artikel 32

De term "MLC 2006" wordt in overeenstemming met het Belgisch Scheepvaartwetboek gewijzigd door de term "het MLC-Verdrag".

Artikelen 33 tot 35

Zie hierboven bij artikel 16 tot en met 20.

Articles 36 à 39

Les dispositions pénales sont précisées dans ces articles. Les dispositions actuelles de la loi prévoient uniquement des sanctions en cas d'absence de certificats par exemple. Les nouvelles dispositions pénales visent à sanctionner chaque infraction à la Convention MLC. Au cours des dernières années, il s'est avéré que les navires battant pavillon étranger surtout négligent de payer leur équipage. En cas de contrôle par l'État du port, le navire est retenu jusqu'à ce qu'il y soit remédié, à savoir lorsque l'armateur paie l'équipage. Dès que l'équipage est payé, le navire peut reprendre sa route. Dans la pratique, cela revient à l'impunité pour le non-paiement ou paiement tardif de l'équipage. Pour offrir aux marins une protection meilleure et plus efficace, les nouvelles dispositions pénales permettront de réprimer réellement le paiement tardif de l'équipage. De plus, cela a également un effet dissuasif, ce qui n'est pas - suffisamment - le cas à l'heure actuelle.

Les dispositions pénales ont été incorporées par référence, comme c'est la pratique établie pour les dispositions pénales concernant la navigation. Le Code belge de la Navigation et la mise en œuvre d'autres conventions maritimes telles que MARPOL et SOLAS fonctionnent de cette manière.

Toutes les dispositions auxquelles un armateur doit se conformer sont clairement énumérées dans la Convention MLC. Le fait d'appliquer des fourchettes spécifiques de sanctions minimales et maximales pour différentes infractions pourraient conduire à un système très rigide offrant peu ou pas de valeur ajoutée. Par exemple, pour une disposition pénale spécifique, il peut y avoir une grande différence en termes de gravité de l'infraction. Logiquement, quelques poires pourries dans la cuisine ont moins de poids que si la viande est systématiquement mal refroidie et stockée, ce qui oblige l'équipage à manger de la viande pourrie. Ce dernier cas devrait donc également être punis plus sévèrement si nécessaire.

Des recherches supplémentaires ont montré que le principe de légalité n'est en aucun cas compromis. Dans la législation concernant la navigation des montants minimaux et maximaux larges sont utilisés. En effet, le contrôle par l'État du port vérifie directement les conventions internationales (Arrêté royal du 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation). Pour les navires battant pavillon étranger, celles-ci ont un effet direct en Belgique et ne doivent pas à être transposées en droit belge. Par conséquent, les infractions qu'elles constatent peuvent être très diverses. La Convention MLC est comparable, par exemple, à la Convention SOLAS (exigences de sécurité des navires). La Convention MLC se compose

Artikelen 36 tot 39

In deze artikelen worden de strafbepalingen gespecificeerd. De huidige bepalingen van de wet voorzien enkel in sancties bij het ontbreken van bijvoorbeeld certificaten. Doel van de nieuwe strafbepalingen is om elke inbreuk op het MLC-Verdrag te sanctioneren. De afgelopen jaren is gebleken dat – voornamelijk schepen onder vreemde vlag – nalaten hun bemanning te betalen. Bij een havenstaatcontrole wordt het schip dan aangehouden totdat dit verholpen is, namelijk wanneer de rederij de bemanning betaalt. Vanaf dat de bemanning betaald is, mag het schip terug verder varen. In de praktijk komt dit neer op straffeloosheid voor het niet of laattijdig betalen van de bemanning. Om zeevarenden beter en effectiever te beschermen, zal het via de nieuwe strafbepalingen mogelijk zijn om laattijdige betaling van de bemanning ook effectief te bestraffen. Voorts heeft dit ook een ontradend effect, wat op dit moment nog niet - voldoende – het geval is.

De strafbepalingen zijn via verwijzing opgenomen, zoals de vaststaande praktijk is voor strafbepalingen inzake scheepvaart. In het Belgisch Scheepvaartwetboek en voor de implementatie van andere scheepvaartverdragen zoals MARPOL en SOLAS wordt op deze manier gewerkt.

Alle bepalingen waaraan een reder moet voldoen zijn duidelijk opgesomd in het MLC-Verdrag. Werken met specifieke vorken van minimum- en maximumstraffen voor verschillende inbreuken zou kunnen leiden tot een zeer star systeem dat weinig tot geen meerwaarde biedt. Zo kan er voor een specifieke strafbepaling een groot verschil zijn qua zwaarte van de inbreuk. Enkele rotte peren in de keuken wegen logischerwijze minder zwaar door dan indien het vlees systematisch slecht gekoeld en bewaard wordt waardoor de bemanning rot vlees te eten krijgt. Dit laatste dient desgevallend dus ook zwaarder bestraft te worden.

Na bijkomend onderzoek is gebleken dat het legaliteitsbeginsel hiermee geenszins in het gedrang komt. In de scheepvaartwetgeving wordt er gewerkt met ruime minimum- en maximum bedragen. Dit komt omdat de Havenstaatcontrole rechtstreeks controleert op de internationale verdragen (koninklijk besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartwetgeving). Voor schepen onder vreemde vlag hebben deze directe werking in België en moeten zij niet zijn omgezet in Belgisch recht. Daarom kunnen de inbreuken die zij vaststellen zeer uiteenlopend zijn. Het MLC-verdrag is vergelijkbaar met bijvoorbeeld het SOLAS-Verdrag (veiligheid vereisten van schepen). Het MLC-Verdrag bestaat uit vele voorschriften en standaarden. Er kunnen

de nombreux normes et principes directeurs. Diverses infractions peuvent être commises. Il a été tenu compte des infractions les plus légères et les plus lourdes qui peuvent être commises et la fourchette a été établie sur cette base. Une veille pour une application uniforme correcte est effectuée à un stade ultérieur par l'autorité judiciaire ou administrative, qui est également toujours tenue par l'obligation de motivation.

Afin de maintenir l'uniformité en ce qui concerne les dispositions pénales concernant la navigation, il a été décidé de travailler pour ce secteur hautement spécialisé également en ce qui concerne le contrôle de l'application de la Convention MLC avec des dispositions pénales par renvoi et des peines minimales et maximales plus larges.

Cette pratique a également été acceptée par le Conseil d'État dans le passé et récemment pour le Code belge de la Navigation.

Article 40

Quelques clarifications sont apportées dans cet article.

Article 41

La loi entre en vigueur le 26 décembre 2020, la date d'entrée en vigueur des amendements de 2018.

Le ministre du Travail,

Pierre-Yves DERMAGNE

Le ministre des Affaires sociales,

Frank VANDENBROUCKE

Le ministre de la Justice et de la Mer du Nord,

Vincent VAN QUICKENBORNE

verscheidene inbreuken op worden gemaakt. Er werd rekening gehouden met de kleinere en zwaardere inbreuken die kunnen worden gemaakt en op deze basis werd de vork vastgesteld. Het waken over een correcte uniforme toepassing gebeurt in een latere fase door de gerechtelijke of administratiefrechtelijke sanctie-autoriteit die ook steeds gebonden is door de motiveringsplicht.

Om de uniformiteit te behouden wat betreft de strafbepalingen inzake scheepvaart is ervoor gekozen om voor deze uiterst gespecialiseerde sector ook voor wat betreft de handhaving van het MLC-Verdrag te werken met strafbepalingen via verwijzing en ruimere minimum- en maximumstraffen.

Deze praktijk werd in het verleden en recent in het Belgisch Scheepvaartwetboek eveneens aanvaard door de Raad van State.

Artikel 40

In dit artikel worden enkele verduidelijkingen aangebracht.

Artikel 41

De wet treedt in werking op 26 december 2020, de dag dat de amendementen van 2018 in werking treden.

De minister van Werk,

Pierre-Yves DERMAGNE

De minister van Sociale Zaken,

Frank VANDENBROUCKE

De minister van Justitie en Noordzee,

Vincent VAN QUICKENBORNE

AVANT-PROJET DE LOI

soutmis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi visant à optimiser les dispositions relatives au travail maritime**Chapitre 1^{er} - Disposition introductive**

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Chapitre 2 – Modifications à la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail

Art. 2. Dans l'article 28, 1^o de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail, les mots "une lettre de mer" sont remplacés par les mots "un certificat d'enregistrement".

Art. 3. Dans l'article 28/1, § 1^{er} et § 2, du texte néerlandais de la même loi, modifié par la loi du 13 juin 2014 et la loi du 6 mars 2017, le mot "zeelieden" est remplacé par le mot "zeevarenden".

Art. 4. Dans l'intitulé du titre VI, chapitre II, du texte néerlandais de la même loi, le mot "zeelieden" est remplacé par le mot "zeevarenden".

Art. 5. Dans l'article 33, alinéa premier, de la même loi, modifié par la loi du 15 mai 2014, les mots "une durée déterminée" sont remplacés par les mots "une durée déterminée, avec un maximum de 7 mois".

Art. 6. Dans l'article 37, de la même loi, modifié par la loi du 6 mars 2017, la phrase "Un troisième exemplaire doit être envoyé sans délai à l'agent chargé du contrôle de la navigation, désigné à cet effet, du port d'attache du navire de mer." est remplacé par la phrase "Une copie doit être envoyée au Contrôle de la navigation si le Contrôle de la navigation la demande".

Art. 7. À l'article 65, de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1^o dans l'alinéa 1^{er} la phrase "Le marin a droit au paiement, par l'armateur, des frais médicaux, chirurgicaux, pharmaceutiques et infirmiers à exposer en cas de maladie ou d'accident survenu au cours du voyage en mer" est complété par les mots " , ainsi que la nourriture et le logement du marin hors de son domicile";

2^o l'article est complété par un alinéa, libellé comme suit:

"Les frais d'inhumation, si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période de l'engagement, sont à charge de l'armateur".

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet tot optimalisatie van de maritieme arbeidsbepalingen**Hoofdstuk 1 - Inleidende bepaling**

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Hoofdstuk 2 – Wijzigingen aan de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen

Art. 2. In artikel 28, 1^o van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen, worden de woorden "met zeebrief" vervangen door de woorden "met certificaat van registratie".

Art. 3. In artikel 28/1, § 1 en § 2 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 13 juni 2014 en de wet van 6 maart 2017, wordt het woord "zeelieden" vervangen door het woord "zeevarenden".

Art. 4. In het opschrift van titel VI, hoofdstuk II van dezelfde wet, wordt het woord "zeelieden" vervangen door het woord "zeevarenden".

Art. 5. In artikel 33, eerste lid, van dezelfde wet, gewijzigd bij wet van 15 mei 2014, worden de woorden "een bepaalde tijd" vervangen door de woorden "een bepaalde duur en met een maximale duur van 7 maanden".

Art. 6. In artikel 37 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017, wordt de zin "Een derde exemplaar moet onverwijld worden overgezonden aan de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld van de thuishaven van het zeeschip." vervangen door de zin "Een kopie wordt overgemaakt aan de Scheepvaartcontrole indien de Scheepvaartcontrole dit verzoekt".

Art. 7. In artikel 65 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1^o in lid 1 wordt de zin "De zeevarende heeft ten laste van de reder recht op de betaling van de geneeskundige, heelkundige, farmaceutische en verplegingskosten die nodig zijn in geval van ziekte of ongeval overkomen tijdens de zeereis" aangevuld met de woorden "alsook het voedsel en verblijf van de zeevarende buiten diens domicilie";

2^o het artikel wordt aangevuld met een lid luidende:

"De begrafeniskosten, indien het overlijden zich aan boord voordoet of indien het overlijden zich aan wal voordoet tijdens de duur van de overeenkomst, worden gedragen door de reder".

Art. 8. Dans l'article 67/1, § 1^{er}, de la même loi, inséré par la loi du 6 mars 2017, les modifications suivantes sont apportées:

1° à l'alinéa 1^{er}, les mots "MLC 2006" sont remplacés par les mots "la Convention MLC";

2° à l'alinéa 2, les mots "MLC 2006" sont remplacés par les mots "Convention MLC".

Art. 9. Dans l'article 68/1, § 3, 3°, et § 4, de la même loi, le mot "4^o" est chaque fois remplacé par les mots "4^{ième} alinéa".

Art. 10. A l'article 72 de la même loi, modifié par la loi du 6 mars 2017, le 4° est abrogé.

Art. 11. L'article 74 de la même loi, modifié par la loi du 15 mai 2014, est complété par deux alinéas, libellés comme suit:

"Le contrat d'engagement maritime continue à produire ses effets lorsque le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre du navire, même si la date fixée pour son échéance est passée ou que l'une ou l'autre partie a notifié sa suspension ou sa résiliation.

La rémunération et les autres prestations auxquelles le marin a droit en raison de son engagement restent dues par l'armateur pendant toute la période de captivité, jusqu'à ce que le marin soit libéré et dûment rapatrié ou lorsque le marin décède pendant sa captivité, jusqu'à la date de son décès."

Chapitre 3 - Modifications à la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006

Art. 12. Dans l'article 3, de la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006, modifié par la loi du 6 mars 2017, les modifications suivantes sont apportées:

1° au 1°, les mots "MLC 2006" sont remplacés par les mots "la Convention MLC";

2° le 2° est remplacé par ce qui suit:

"2° "navire": tout navire ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire; les navires avec une jauge brute inférieure à 200 qui effectuent des voyages à proximité du littoral et dont l'équipage ne dort pas à bord, ne sont également pas considérés comme navire."

3° au 5°, les mots "la capacité en fonction des dimensions hors tout d'un navire" sont remplacés par les mots "la jauge brute d'un navire mesurée conformément à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, avec

Art. 8. In artikel 67/1, paragraaf 1, van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 6 maart 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de eerste alinea worden de woorden "de MLC 2006" vervangen door de woorden "het MLC-Verdrag";

2° in de tweede alinea worden de woorden "de MLC 2006" vervangen door de woorden "het MLC-Verdrag";

Art. 9. In artikel 68/1, § 3, 3° en § 4, van dezelfde wet, wordt het woord "4°" telkens vervangen door de woorden "4^{de} lid".

Art. 10. In artikel 72 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017, wordt de bepaling onder 4° opgeheven.

Art. 11. Artikel 74 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 15 mei 2014 en de wet van 6 maart 2017, wordt aangevuld met twee leden, luidende:

"De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst blijft van kracht in het geval de zeevarende wordt vastgehouden aan boord van het schip of elders, als gevolg van een daad van piraterij of gewapende overval ten opzichte van het schip, zelfs indien de einddatum is verstreken of een van beide partijen kennis heeft gegeven van de opschorting of beëindiging ervan.

De bezoldiging en de andere voordelen waarop de zeevarende recht heeft op basis van de tewerkstelling, blijven gedurende de gehele periode van gevangenschap verschuldigd door de reder, totdat de zeevarende wordt vrijgelaten en naar behoren werd gerepatriëerd of, indien de zeevarende in gevangenschap sterft, tot aan de datum van overlijden."

Hoofdstuk 3 - Wijzigingen aan de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006

Art. 12. In artikel 3 van de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de bepaling onder 1° worden de woorden "MLC 2006" vervangen door de woorden "MLC-Verdrag";

2° de bepaling onder 2° wordt vervangen als volgt:

"2° "schip": elk schip dat niet uitsluitend vaart op de binnenwateren of op wateren gelegen in het binnenland of in de nabijheid van beschutte wateren of gebieden waar een havenreglementering van toepassing is; schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 200 die reizen nabij de kust en waarvan de bemanning niet aan boord slaapt, worden eveneens niet beschouwd als schip."

3° in de bepaling onder 5° worden de woorden "de inhoud afhankelijk van de buitenafmetingen van een schip;" vervangen door de woorden "de brutotonnenmaat berekend in overeenstemming met het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende

Annexes, faite à Londres le 23 juin 1969 et approuvée par la loi du 7 avril 1975”;

4° au 6°, les mots “MLC 2006” sont remplacés par les mots “Convention MLC”;

5° au 7° les mots “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” sont remplacés par les mots “du Règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l’inspection et la visite des navires”;

6° le 9° est modifié par ce qui suit:

“9° “représentants des marins et des armateurs”: les membres des organisations représentatives des marins et les membres des organisations représentatives des armateurs de la marine marchande”;

7° au 10°, les mots “MLC 2006” sont remplacés par les mots “Convention MLC”;

8° le 11° est remplacé par ce qui suit:

“11° “voyages à proximité du littoral”: des voyages effectués dans une zone de navigation relevant de la juridiction belge qui s’étend à trente milles marins de la côte belge ou des voyages au voisinage d’un État étranger, tels qu’ils sont définis par cet État”;

Art. 13. Dans l’article 4, de la même loi, modifié par la loi du 6 mars 2007, les modifications suivantes sont apportées:

1° au paragraphe 2, 1° et 2°, du texte néerlandais de la même loi, le mot “zeelieden” est chaque fois remplacé par le mot “zeevarenden”;

2° au paragraphe 3, les mots “de la commission paritaire concernée” sont remplacés par les mots “des représentants des marins et des armateurs”.

3° il est inséré un paragraphe 3/1 rédigé comme suit:

§ 3/1. L’armateur garantit que les personnes travaillant à bord d’un navire qui est exclu du champ d’application de la présente loi et de la Convention MLC conformément au paragraphe 3 du présent article et à l’article II.5 de la Convention MLC, bénéficient des conditions de travail et de vie décentes équivalentes à celles garanties aux marins par les dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la Convention MLC, dans la mesure du possible.”;

4° aux paragraphes 3 et 4, les mots “la Direction générale Navigation” sont chaque fois remplacés par les mots “le fonctionnaire désigné”

de meting van schepen, en de bijlagen, opgemaakt te Londen op 23 juni 1969 en goedgekeurd bij de wet van 7 april 1975”;

4° in de bepaling onder 6° worden de woorden “de MLC 2006” vervangen door de woorden “het MLC-Verdrag”;

5° in de bepaling onder 7° worden de woorden 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” vervangen door de woorden “Verordening (EG) nr. 391/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle belaste organisaties (herschikking)”;

6° de bepaling 9° wordt vervangen als volgt:

“9° “vertegenwoordigers van zeevarenden en van reders”: de leden van de representatieve organisaties van zeevarenden en de leden van de representatieve organisaties van de reders in de koopvaardij”;

7° in de bepaling onder 10° worden de woorden “de MLC 2006” vervangen door de woorden “MLC-Verdrag”;

8° de bepaling onder 11° wordt vervangen als volgt:

“11° “reizen nabij de kust”: reizen binnen een vaargebied onder Belgische jurisdictie dat zich uitstrekt tot dertig zeemijlen uit de Belgische kust, of reizen in de nabijheid van vreemde staat, zoals door die staat omschreven”;

Art. 13. In artikel 4 van dezelfde wet, gewijzigd bij wet van 6 maart 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 2, 1° en 2° wordt het woord “zeelieden” telkens vervangen door het woord “zeevarenden”;

2° in paragraaf 3 worden de woorden “het betrokken paritair comité” vervangen door de woorden “de vertegenwoordigers van zeevarenden en reders”;

3° er wordt een paragraaf 3/1 ingevoegd, luidende:

“§ 3/1. De reder garandeert dat de personen die werken aan boord van een schip dat is uitgesloten van het toepassingsgebied van deze wet en het MLC-Verdrag in overeenstemming met paragraaf 3 van dit artikel en artikel II.5 van het MLC-Verdrag, genieten van gelijkwaardige degelijke arbeids- en leefomstandigheden als deze door de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van het MLC-Verdrag aan de zeevarenden verzekerd, voor zover dit mogelijk is.”;

4° in de paragrafen 3 en 4 worden de woorden “het Directoraat-generaal Scheepvaart” telkens vervangen door de woorden “de aangewezen ambtenaar”;

5° au paragraphe 5, les mots “MLC 2006” sont chaque fois remplacés par les mots “Convention MLC”.

Art. 14. Dans l'article 5 de la même loi, modifié par la loi du 6 mars 2017, les modifications suivantes sont apportées:

1° au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, du texte néerlandais de la même loi, le mot “zeelieden” est chaque fois remplacé par le mot “zeevarenden”

2° au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, les mots “MLC 2006” sont remplacés par les mots “Convention MLC”

3° au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, du texte néerlandais le mot “degelijke” est inséré entre les mots “gelijkwaardige” et “arbeids- en leefomstandigheden”;

4° au paragraphe 2, les mots “Convention du travail maritime 2006” sont remplacés par les mots “Convention MLC”.

Art. 15. Dans le Titre 1^{er}, de la même loi, l'intitulé du Chapitre 4 est remplacé par ce qui suit:

“Chapitre 4. – Délégation au Roi”

Art. 16. L'article 6, de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Sous réserve de la Convention MLC, le Roi détermine:

1° les certificats et autres documents qui doivent être à bord des navires ainsi que l'autorité chargée de la délivrance, les conditions pour la délivrance et les règles concernant le contenu, la publication et la validité des certificats et autres documents;

2° quels navires sont soumis aux dispositions sous 1°;

3° l'inspection des navires;

4° la procédure de plainte.”.

Art. 17. Au titre 2, de la même loi, modifié par la loi du 6 mars 2017, l'intitulé du titre 2 est remplacé par ce qui suit:

“Langue”

Art. 18. Au titre 2, de la même loi, l'intitulé “Chapitre 1^{er}. – Champ d'application” est abrogé.

Art. 19. Dans le titre 2, de la même loi, sont abrogés:

1° l'article 7, modifié par la loi du 6 mars 2017;

2° les articles 8 et 9;

5° in paragraaf 5 worden de woorden “de MLC 2006” telkens vervangen door de woorden “het MLC-Verdrag”.

Art. 14. In artikel 5 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, tweede lid, worden de woorden “zeelieden” vervangen door de woorden “zeevarenden”;

2° in paragraaf 1, tweede lid, worden de woorden “de MLC 2006” vervangen door de woorden “het MLC-Verdrag”;

3° in paragraaf 1, tweede lid, wordt het woord “degelijke” ingevoerd tussen de woorden “gelijkwaardige” en “arbeids- en leefomstandigheden”;

4° in paragraaf 2 worden de woorden “het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006” vervangen door de woorden “het MLC-Verdrag”.

Art. 15. In Titel 1 van dezelfde wet wordt het opschrift van Hoofdstuk 4 vervangen als volgt:

“Hoofdstuk 4.- Delegatie aan de Koning”

Art. 16. Artikel 6 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“§ 1. De Koning bepaalt onder voorbehoud van het MLC-Verdrag:

1° de certificaten en andere documenten die aan boord van schepen dienen te zijn, de overheid die bevoegd is voor de afgifte, de voorwaarden voor de uitgifte alsmede de regels betreffende de inhoud, de bekendmaking en de geldigheid van de certificaten en andere documenten;

2° welke schepen onderworpen zijn aan de bepalingen onder 1°;

3° de inspectie van schepen;

4° de klachtenprocedure.”.

Art. 17. In titel 2 van dezelfde wet, gewijzigd bij wet van 6 maart 2017, wordt het opschrift van titel 2 vervangen als volgt:

“Taal”

Art. 18. In titel 2 van dezelfde wet wordt het opschrift “Hoofdstuk 1. – Toepassingsgebied” opgeheven

Art. 19. In titel 2 van dezelfde wet worden opgeheven:

1° artikel 7, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017;

2° de artikelen 8 en 9;

3° les articles 9/1 et 9/2, insérés par la loi du 6 mars 2017.

Art. 20. Dans le titre 2, de la même loi, le chapitre 2, comportant les articles 10 à 23, modifié par la loi du 6 mars 2017, est abrogé.

Art. 21. Dans le titre 2, de la même loi, le chapitre 3, comportant les articles 24 à 27, est abrogé.

Art. 22. Dans le titre 2, de la même loi, le chapitre 3/1, comportant les articles 27/1 et 27/2, inséré par la loi du 6 mars 2017, est abrogé.

Art. 23. L'article 28, de la même loi, modifié par la loi du 6 mars 2017, est remplacé par ce qui suit:

“Les certificats et documents requis conformément à la Convention MLC et/ou à la présente loi sont rédigés en anglais. À la demande de l'armateur, une traduction peut être ajoutée en français ou néerlandais.

Ces certificats et documents peuvent également être délivrés sous forme électronique.”

Art. 24. Dans le titre 2, de la même loi, le chapitre 5, comportant les articles 29 et 30, modifié par la loi du 6 mars 2017, est abrogé.

Art. 25. Dans le titre 3, de la même loi, le chapitre 1^{er}, comportant les articles 31 à 38, modifié par la loi du 6 mars 2017, est abrogé.

Art. 26. Dans le titre 3, de la même loi, le chapitre 2, comportant les articles 39 à 44, est abrogé.

Art. 27. L'article 45, alinéa 1^{er}, de la même loi, modifié par la loi du 6 mars 2017, est remplacé par ce qui suit:

“Un protocole d'accord doit être conclu entre les fonctionnaires désignés”.

Art. 28. Dans l'article 46, 1° et 2°, de la même loi, les mots “MLC 2006” sont chaque fois remplacés par les mots “Convention MLC”.

Art. 29. Dans l'article 47 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 2 est modifié comme suit:

“§ 2. Le responsable du traitement pour le traitement des données est le Service public fédéral Mobilité et Transports.

Les fonctionnaires désignés de la Direction ont accès aux données enregistrées seulement dans le cadre de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

3° de artikelen 9/1 en 9/2, ingevoegd bij de wet van 6 maart 2017.

Art. 20. In titel 2 van dezelfde wet, wordt hoofdstuk 2, dat de artikelen 10 tot en met artikel 23 bevat, gewijzigd bij wet van 6 maart 2017, opgeheven.

Art. 21. In titel 2 van dezelfde wet wordt hoofdstuk 3, dat de artikelen 24 tot en met artikel 27 bevat, opgeheven.

Art. 22. In titel 2 van dezelfde wet wordt hoofdstuk 3/1, dat de artikelen 27/1 en 27/2 bevat, ingevoegd bij de wet van 6 maart 2017, opgeheven.

Art. 23. Artikel 28 van dezelfde wet, gewijzigd bij wet van 6 maart 2017, wordt vervangen als volgt:

“De certificaten en documenten die vereist zijn in overeenstemming met het MLC-Verdrag en/of deze wet worden in het Engels opgesteld. Op vraag van de reder, kan een vertaling naar het Frans of het Nederlands worden toegevoegd.

Deze certificaten en documenten kunnen ook in elektronische vorm worden afgeleverd.”

Art. 24. In titel 2 van dezelfde wet wordt hoofdstuk 5, dat de artikelen 29 en 30 bevat, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017, opgeheven.

Art. 25. In titel 3 van dezelfde wet wordt hoofdstuk 1, dat de artikelen 31 tot en met artikel 38 bevat, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017, opgeheven.

Art. 26. In titel 3 van dezelfde wet wordt hoofdstuk 2, dat de artikelen 39 tot en met artikel 44 bevat, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017, opgeheven.

Art. 27. Artikel 45, lid 1 van dezelfde wet, gewijzigd bij wet van 6 maart 2017, wordt vervangen als volgt:

“Er dient een protocolakkoord tussen de aangewezen ambtenaren afgesloten te worden.”

Art. 28. In artikel 46, 1° en 2° van dezelfde wet, worden de woorden “de MLC 2006” telkens vervangen door de woorden “het MLC-Verdrag”.

Art. 29. In artikel 47 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 2 wordt vervangen als volgt:

“§ 2. De verwerkingsverantwoordelijke voor de gegevensverwerkingen is de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

De aangewezen ambtenaren van het Directoraat hebben toegang tot de geregistreerde gegevens en alleen voor het doel van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.

Les données sont conservées jusqu'à maximum 10 ans après que le navire ne batte plus le pavillon belge.

Les données sont anonymisées en ce qui concerne les plaintes et en ce qui concerne les marins.

2° le paragraphe 3 est abrogé.

Art. 30. Dans l'article 48, § 1^{er}, de la même loi, les mots "MLC 2006" sont remplacés par les mots "Convention MLC".

Art. 31. Dans le titre 3, chapitre 4, de la même loi, l'article 49, modifié par la loi du 6 mars 2017, est abrogé.

Art. 32. Dans le titre 3, de la même loi, le chapitre 5, comportant les articles 50 à 57, modifié par la loi du 6 mars 2017, est abrogé.

Art. 33. Dans l'article 58, de la même loi, le mot "sociales" est abrogé.

Art. 34. Dans l'article 59, alinéa 1^{er}, de la même loi, modifié par la loi du 6 mars 2017, les mots "MLC 2006" sont chaque fois remplacés par les mots "Convention MLC".

Art. 35. Dans le titre 4, de la même loi, sont abrogés:

1° l'article 60;

2° l'article 61;

3° les articles 62 et 63, modifiés par la loi du 6 mars 2017.

Art. 36. Le titre 5, de la même loi, comportant l'article 64, est abrogé.

Art. 37. Le titre 6, de la même loi comportant les articles 65 à 70, modifié par la loi du 6 mars 2017, est abrogé.

Art. 38. L'article 71 de la même loi, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 71. Est puni d'une amende de 200 à 100 000 euros, l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le capitaine ou son représentant d'un navire battant pavillon belge qui, même en dehors de la Belgique, a contrevenu aux dispositions de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de cette loi."

Art. 39. Dans le titre 7, chapitre 1^{er}, de la même loi, sont abrogés:

1° l'article 72, modifié par la loi du 6 mars 2017;

2° l'article 73, modifié par la loi du 6 mars 2017.

Art. 40. L'article 74 de la même loi, est remplacé par ce qui suit:

De gegevens worden bewaard tot maximum 10 jaar nadat het schip niet meer onder Belgische vlag vaart.

De gegevens worden geanonimiseerd in het geval van klachten en indien het om zeevarenden gaat.

2° paragraaf 3 wordt opgeheven.

Art. 30. In artikel 48, § 1 van dezelfde wet, worden de woorden "de MLC 2006" vervangen door de woorden "het MLC-Verdrag".

Art. 31. In titel 3, hoofdstuk 4 van dezelfde wet wordt artikel 49, gewijzigd bij wet van 6 maart 2017, opgeheven.

Art. 32. In titel 3 van dezelfde wet wordt hoofdstuk 5, dat de artikelen 50 tot en met artikel 57 bevat, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017, opgeheven.

Art. 33. In artikel 58 van dezelfde wet wordt het woord "sociale" opgeheven.

Art. 34. In artikel 59, eerste lid, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017, worden de woorden "de MLC 2006" telkens vervangen door de woorden "het MLC-Verdrag".

Art. 35. In titel 4 van dezelfde wet worden opgeheven:

1° artikel 60, gewijzigd bij wet van 6 maart 2017;

2° artikel 61;

3° de artikelen 62 en 63, gewijzigd bij wet van 6 maart 2017.

Art. 36. Titel 5 van dezelfde wet dat het artikel 64 bevat, wordt opgeheven.

Art. 37. Titel 6 van dezelfde wet dat de artikelen 65 tot en met 70 bevat, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017, wordt opgeheven.

Art. 38. Artikel 71 van dezelfde wet, wordt vervangen als volgt:

"Art. 71. Met een geldboete van 200 tot 100 000 euro wordt gestraft, de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de kapitein of zijn vertegenwoordiger van een schip onder Belgische vlag die, zelfs buiten België, de bepalingen van deze wet alsook de bepalingen van de ter uitvoering van deze wet genomen besluiten heeft overtreden."

Art. 39. In titel 7, hoofdstuk 1 van dezelfde wet worden opgeheven:

1° artikel 72, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017;

2° artikel 73, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017.

Art. 40. Artikel 74 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017, wordt vervangen als volgt:

“Art. 74. Est puni d’une amende de 200 à 100 000 euros, l’armateur, son mandataire ou préposé et/ou le capitaine ou son représentant d’un navire battant pavillon étranger qui enfreint la Convention MLC, y compris les droits des gens de mer.”

Art. 41. L’article 76 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 76. Est puni d’une amende de 200 à 60 000 euros, toute personne qui a entravé la mission de l’agent chargé du contrôle de la navigation et/ou d’un organisme agréé, exécutée en vertu de la présente loi et de ses arrêtés d’exécution.”.

Art. 42. Dans l’article 81 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots “la visite” sont remplacés par les mots “l’inspection”;

2° les mots “nécessaire ou demandé par l’armateur” sont insérés entre les mots “ainsi que de toute intervention” et les mots “faite par le fonctionnaire”.

Chapitre 4 – Disposition finale

Art. 43. La présente loi entre en vigueur le 26 décembre 2020.

“Art. 74. Wordt gestraft met een geldboete van 200 tot 100 000 euro, de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de kapitein of zijn vertegenwoordiger van een schip dat onder vreemde vlag vaart die een overtreding van het MLC-Verdrag, met inbegrip van de rechten van de zeevarenden, begaat.”

Art. 41. Artikel 76 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 76. Wordt gestraft met een geldboete van 200 tot 60 000 euro, ieder die de opdracht van de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar en/of een erkende organisatie, krachtens deze wet en haar uitvoeringsbesluiten uitgeoefend, heeft belemmerd.”.

Art. 42. In artikel 81 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het woord “bezoek” vervangen door het woord “inspectie”;

2° het woord “noodzakelijke of door de reder gevraagde” wordt ingevoegd tussen de woorden “alsmede van elke” en de woorden “tussenkoms”.

Hoofdstuk 4 – Slotbepaling

Art. 43. Deze wet treedt in werking op 26 december 2020.

Avant-projet de loi visant à optimiser les dispositions relatives au travail maritime - (v12) - 08/02/2021 11:51

Analyse d'impact intégrée

Fiche signalétique

A. Auteur

Membre du Gouvernement compétent

Vincent VAN QUICKENBORNE

Contact cellule stratégique

Nom : Kim MEEUS

E-mail : Kim@teamjustitie.be

Téléphone : 0476/69.37.81

Administration

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

Contact administration

Nom : Anyès Nauwelaerts

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

Téléphone : 022773509

B. Projet

Titre de la réglementation

Avant-projet de loi visant à optimiser les dispositions relatives au travail maritime

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

Le présent avant-projet de loi visant à optimiser les dispositions relatives au travail maritime vise à simplifier la loi du 13 juin 2014. Depuis l'entrée en vigueur de la Convention du travail maritime de 2006 (ci-après MLC 2006) en août 2014, des amendements à la MLC 2006 ont déjà été apportés à trois reprises. Pour pouvoir réagir plus rapidement à ces changements, un certain nombre de modifications sont apportées à la loi susvisée.

Le Roi obtient à cet égard une délégation plus large pour pouvoir réagir rapidement aux changements des conditions et pour protéger de manière optimale les conditions de vie et de travail des marins. De plus, quelques adaptations sont apportées aussi bien à la loi du 13 juin 2014 qu'à la loi du 3 juin 2007. Enfin, les amendements de l'Organisation internationale du travail (OIT) de 2016 et 2018 à la MLC 2006 sont transposés dans le droit national via une adaptation de la loi du 3 juin 2007 et de la loi du 13 juin 2014.

Analyses d'impact déjà réalisées :

☐ Oui ☒ Non

C. Consultations sur le projet de réglementation

Consultation obligatoire, facultative ou informelle

Régions

APD

Commission paritaire 316

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

1/6

Avant-projet de loi visant à optimiser les dispositions relatives au travail maritime - (v12) - 08/02/2021 11:51

Statistiques, documents, institutions et personnes de référence

consultations avec les stakeholders

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

Les frais d'inhumation, si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période de l'engagement, sont à charge de l'armateur. Ces frais étant à la charge de l'armateur, ne devront pas être supportés par la famille du marin décédé.

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 :

Belges: 3,39% de femmes

UE: 2,17% de femmes

International: ca. 2% de femmes (75% des marins à bord des navires battant pavillon belge)

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

Il est très probable que le nombre de femmes de ce groupe est plus élevé que le groupe des gens de mer avec un brevet d'aptitude (par exemple, le secteur de la croisière: 17-18% de femmes à bord).

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

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

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

4. Santé

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

5. Emploi

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

Expliquez

L'avant-projet de loi offre une meilleure protection aux gens de mer en cas de piraterie ou de vol à main armée à bord du navire sur lequel ils travaillent.

6. Modes de consommation et production

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

7. Développement économique

Avant-projet de loi visant à optimiser les dispositions relatives au travail maritime - (v12) - 08/02/2021 11:51

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

8. Investissements

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

9. Recherche et développement

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

10. PME

1. Quelles entreprises sont directement et indirectement concernées ?

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

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

Transport maritime

Il y a environ 20 armateurs responsables pour des navires battant pavillon belge. La (grande) majorité de ces entreprises sont des PME.

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

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

pas d'impact

☐ Il y a des impacts négatifs.

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

deux certificats obligatoires

Réglementation en projet

aucun certificat obligatoire

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

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

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

Réglementation actuelle

formulaire de demande + certificats d'assurance

Réglementation en projet

certificats d'assurance, en cas de contrôle par coup de sonde

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

Réglementation actuelle

par courrier électronique

Réglementation en projet

par courrier électronique

Avant-projet de loi visant à optimiser les dispositions relatives au travail maritime - (v12) - 08/02/2021 11:51

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

Réglementation actuelle

Réglementation en projet

annual

max. annual

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

Dans le cas des armateurs ayant plusieurs navires, tous les navires ne seront pas contrôlés, mais seulement un certain nombre de navires choisis au hasard (contrôle par coup de sondage).

12. Énergie

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

13. Mobilité

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

14. Alimentation

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

15. Changements climatiques

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

16. Ressources naturelles

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

17. Air intérieur et extérieur

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

18. Biodiversité

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

19. Nuisances

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

20. Autorités publiques

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

21. Cohérence des politiques en faveur du développement

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

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

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

Avant-projet de loi visant à optimiser les dispositions relatives au travail maritime - (v12) - 08/02/2021 11:51

Certains marins travaillant à bord des navires belges sont par exemple des Philippins.
L'avant-projet de loi envisage une meilleure protection en cas de piraterie ou vol à main armée.

☐ Il y a des impacts négatifs.

Geïntegreerde impactanalyse

Beschrijvende fiche

A. Auteur

Bevoegd regeringslid

Vincent VAN QUICKENBORNE

Contactpersoon beleidscel

Naam : Kim MEEUS

E-mail : Kim@teamjustitie.be

Tel. Nr. : 0476/69.37.81

Overheidsdienst

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

Contactpersoon overheidsdienst

Naam : Anyès Nauwelaerts

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

Tel. Nr. : 022773509

B. Ontwerp

Titel van de regelgeving

Voorontwerp van wet tot optimalisatie van de maritieme arbeidsbepalingen

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

Voorliggend voorontwerp van wet tot optimalisatie van de maritieme arbeidsbepalingen heeft als doel de wet van 13 juni 2014 te vereenvoudigen. Sinds de inwerkingtreding van het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 (hierna: MLC 2006) in augustus 2014 werden al drie keer amendementen aangenomen aan het MLC 2006. Om sneller te kunnen inspelen op deze wijzigingen worden een aantal wijzigingen aangebracht aan bovenvermelde wet.

De Koning krijgt hierbij een ruimere delegatie om zo vlot te kunnen inspelen op de wijzigende omstandigheden en om de leef- en werkomstandigheden van zeevarenden optimaal te beschermen. Bovendien worden enkele aanpassingen aangebracht aan zowel de wet van 13 juni 2014 en de wet van 3 juni 2007. Tenslotte worden de amendementen van de Internationale Arbeidsorganisatie (ILO) van 2016 en 2018 aan MLC 2006 omgezet in nationale wetgeving door een aanpassing aan de wet van 3 juni 2007 en de wet van 13 juni 2014.

Impactanalyses reeds uitgevoerd:

☐ Ja ☒ Nee

C. Raadpleging over het ontwerp van regelgeving

Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen

Gewesten

GBA

Paritair comité 316

D. Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren

1/6

Voorontwerp van wet tot optimalisatie van de maritieme arbeidsbepalingen - (v12) - 08/02/2021 11:51

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en referentiepersonen

overleg met stakeholders

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

1. Kansarmoedebestrijding

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

Begrafeniskosten zullen worden gedragen door de reder indien het overlijden van een zeevarende zich voordoet aan boord of indien de zeevarende overlijdt aan de wal tijdens de duur van de overeenkomst. Doordat deze kosten worden gedragen door de reder, hoeven deze kosten niet te worden gedragen door de familie van de overleden zeevarende.

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:

Belgen: 3,39% vrouwen

Europeanen (EU): 2,17% vrouwen

Internationaal: ca. 2% vrouwen (75% van zeevarenden aan boord van Belgische schepen)

MLC 2006 is niet enkel van toepassing op zeevarenden in de strikte betekenis (personen die in het bezit zijn van een vaarbevoegdheidsbewijs), maar is van toepassing op alle personen die tewerkgesteld zijn aan boord van een schip. Hieronder vallen dus bijvoorbeeld ook de pianist(e) op een cruiseschip, een kapper of kapster, etc. Het is zeer waarschijnlijk dat het aantal vrouwen in deze groep hoger ligt dan de groep van zeevarenden met een vaarbevoegdheidsbewijs (bv cruisesector: 17-18% vrouwen aan boord).

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

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

☐ Vink dit aan indien er verschillen zijn.

4. Gezondheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

5. Werkgelegenheid

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

Door dit wetsontwerp zijn zeevarenden beter beschermd ingeval van piraterij of gewapende overval aan boord van het schip waarop zij werken.

6. Consumptie- en productiepatronen

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

7. Economische ontwikkeling

Voorontwerp van wet tot optimalisatie van de maritieme arbeidsbepalingen - (v12) - 08/02/2021 11:51

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

8. Investerings

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

9. Onderzoek en ontwikkeling

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

10. Kmo's

1. Welke ondernemingen zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken?

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

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

Maritiem vervoer

Er zijn ongeveer 20 reders die verantwoordelijk zijn voor schepen onder Belgische vlag. De (grote) meerderheid van deze ondernemingen zijn KMO's.

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

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

geen impact

☐ Er is een negatieve impact.

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

twee verplichte certificaten

Ontwerp van regelgeving

enkel controle (steekproef) om na te gaan of rederijen over de nodige verzekeringen beschikken.

☒ 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?

Huidige regelgeving

aanvraagformulier + verzekeringscertificaten

Ontwerp van regelgeving

verzekeringscertificaten, indien steekproefcontrole

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

Huidige regelgeving

Ontwerp van regelgeving

Voorontwerp van wet tot optimalisatie van de maritieme arbeidsbepalingen - (v12) - 08/02/2021 11:51

per mail

per mail

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

Huidige regelgeving

Ontwerp van regelgeving

jaarlijks

max. jaarlijks

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

Bij rederijen met meerdere schepen zullen niet alle schepen worden gecontroleerd, maar enkel een aantal willekeurige schepen (steekproef).

12. Energie

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

13. Mobiliteit

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

14. Voeding

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

15. Klimaatverandering

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

16. Natuurlijke hulpbronnen

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

17. Buiten- en binnenlucht

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

18. Biodiversiteit

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

19. Hinder

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

20. Overheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

21. Beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling

Voorontwerp van wet tot optimalisatie van de maritieme arbeidsbepalingen - (v12) - 08/02/2021 11:51

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

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

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

Sommige zeevarenden die aan boord van Belgische schepen werken, zijn afkomstig uit ontwikkelingslanden (bv. de Filippijnen). Door dit wetsontwerp zijn zij beter beschermd ingeval van piraterij of gewapende overval.

☐ Er is een negatieve impact.

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 68.028/1 DU 19 OCTOBRE 2020**

Le 14 septembre 2020, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le ministre de la Mer du Nord à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi "visant à optimiser les dispositions relatives au travail maritime".

L'avant-projet a été examiné par la première chambre le 8 octobre 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, assessseurs, et Greet VERBERCKMOES, greffier.

Le rapport a été présenté par Jonas RIEMSLAGH, auditeur.

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

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 19 octobre 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. L'avant-projet de loi soumis pour avis a pour objet de modifier un certain nombre de dispositions relatives au travail maritime, figurant notamment dans la loi du 3 juin 2007 "portant des dispositions diverses relatives au travail" et dans la loi du 13 juin 2014 "d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006".

Les modifications en projet visent principalement à transposer les amendements à la Convention du travail maritime 2006 (ci-après également: Convention MLC) et à remplacer certains éléments de la loi du 13 juin 2014, précitée, par des délégations permettant au Roi d'élaborer des dispositions qui s'y substituent.

FORMALITÉS

3. Dans l'avis 19/2020 du 21 février 2020 concernant un projet d'arrêté royal "visant à optimiser les dispositions relatives au travail maritime", l'Autorité de protection des données

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

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 68.028/1 VAN 19 OKTOBER 2020**

Op 14 september 2020 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de minister van Noordzee verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet "tot optimalisatie van de maritieme arbeidsbepalingen".

Het voorontwerp is door de eerste kamer onderzocht op 8 oktober 2020. De kamer was samengesteld uit Marnix VAN DAMME, kamervoorzitter, Wilfried VAN VAERENBERGH en Chantal BAMPs, staatsraden, Michel TISON en Johan PUT, assessoren, en Greet VERBERCKMOES, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Jonas RIEMSLAGH, 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 19 oktober 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. Het om advies voorgelegde voorontwerp van wet strekt tot wijziging van een aantal maritieme arbeidsbepalingen, meer bepaald in de wet van 3 juni 2007 "houdende diverse arbeidsbepalingen" en in de wet van 13 juni 2014 "tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006".

De ontworpen wijzigingen strekken in hoofdzaak tot de omzetting van de amendementen bij het Verdrag betreffende Maritieme Arbeid 2006 (hierna ook: MLC-Verdrag) en tot het vervangen van bepaalde onderdelen van de voormelde wet van 13 juni 2014 door machtigingen aan de Koning om in de plaats daarvan een regeling tot stand te brengen.

VORMVEREISTEN

3. In het advies 19/2020 van 21 februari 2020 over een ontwerp van koninklijk besluit "tot optimalisatie van de maritieme arbeidsbepalingen" heeft de Gegevensbeschermingsautoriteit

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

a également tenu compte, dans le cadre de son examen, de l'avant-projet soumis pour avis. Il y avait notamment été observé que l'article 47 de la loi du 13 juin 2014, qui concerne le traitement de données à caractère personnel, devrait être adapté. L'article 29 de l'avant-projet donne suite à cette proposition. Il est dès lors permis de considérer, qu'en ce qui concerne l'avant-projet soumis pour avis, il a été satisfait à l'obligation de consulter l'Autorité de protection des données.

EXAMEN DU TEXTE

OBSERVATION GÉNÉRALE

4. L'avant-projet prévoit l'abrogation de nombreux éléments de la loi du 13 juin 2014. L'article 6, en projet, de cette loi (article 16 de l'avant-projet) habilite le Roi à régler par un arrêté royal encore à élaborer les matières régies dans les éléments visés.

Dans la mesure où il est tenu compte, à cet égard, des principes constitutionnels relatifs aux compétences respectives des pouvoirs législatif et exécutif, le procédé visé ne soulève en principe aucune objection.

La loi à adopter, y compris les différentes dispositions abrogatoires, entre en vigueur le 26 décembre 2020 (article 43 de l'avant-projet). Afin d'éviter toute lacune dans la législation concernée, il faut veiller à ce que l'arrêté royal qui doit encore être élaboré entre également en vigueur à cette date. Le cas échéant, la loi et à adopter et l'arrêté royal à élaborer devront entrer en vigueur simultanément à une date ultérieure.

Article 2

5. L'article 2 de l'avant-projet remplace la notion de "lettre de mer" figurant à l'article 28, 1^{er}, de la loi du 3 juin 2007. Cette notion apparaît cependant aussi à l'article 28, 2^o, de la loi précitée. Le délégué a confirmé que cette disposition sera également adaptée.

Article 5

6. Dans l'avis (facultatif) de la Commission paritaire pour la marine marchande du 7 octobre 2020, il est proposé d'omettre les mots "avec un maximum de 7 mois" de la disposition en projet de l'article 5 de l'avant-projet. Dans la mesure où l'auteur de l'avant-projet donnerait suite à cette proposition, il n'y aurait aucune observation en tant que telle à formuler sur ce point. Cette omission a cependant pour effet que l'article 5 de l'avant-projet ne comporte plus de modification substantielle de l'article 33, alinéa 1^{er}, de la loi du 3 juin 2007, de sorte que cet article 5 viendrait à disparaître dans son ensemble.

Article 6

7. L'article 6 de l'avant-projet ajoute notamment dans l'article 37 de la loi du 3 juin 2007 la notion de "Contrôle de

eveneens het voorliggende voorontwerp van wet bij haar onderzoek betrokken. In dat advies werd onder meer opgemerkt dat artikel 47 van de wet van 13 juni 2014, dat betrekking heeft op de verwerking van persoonsgegevens, zou moeten worden aangepast. Met artikel 29 van het voorontwerp wordt aan dat voorstel gevolg gegeven. Er kan dan ook worden aangenomen dat met betrekking tot het voorliggende voorontwerp voldaan is aan de verplichting tot raadpleging van de Gegevensbeschermingsautoriteit.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

ALGEMENE OPMERKING

4. Het voorontwerp voorziet in de opheffing van talrijke onderdelen van de wet van 13 juni 2014. Het ontworpen artikel 6 van die wet (artikel 16 van het voorontwerp) bevat een machtiging aan de Koning om de in bedoelde onderdelen geregelde aangelegenheden te regelen bij een nog aan te nemen koninklijk besluit.

In zoverre daarbij rekening wordt gehouden met de grondwettelijke beginselen inzake de onderscheiden bevoegdheden van de wetgevende en de uitvoerende macht, rijst er in beginsel geen bezwaar tegen de beoogde werkwijze.

De aan te nemen wet, met inbegrip van de verschillende opheffingsbepalingen, treedt in werking op 26 december 2020 (artikel 43 van het voorontwerp). Teneinde een leemte in de betrokken regelgeving te vermijden, moet er over gewaakt worden dat het nog aan te nemen koninklijk besluit eveneens op die datum in werking treedt. In voorkomend geval zullen de aan te nemen wet en koninklijk besluit gelijktijdig op een latere datum in werking moeten treden.

Artikel 2

5. Artikel 2 van het voorontwerp vervangt het begrip "zee-brief" in artikel 28, 1^o, van de wet van 3 juni 2007. Dat begrip komt echter ook voor in artikel 28, 2^o, van voormelde wet. De gemachtigde bevestigde dat ook die bepaling zal worden aangepast.

Artikel 5

6. In het (facultatief) advies van het Paritair Comité Koopvaardij van 7 oktober 2020 wordt voorgesteld om in de bij artikel 5 van het voorontwerp ontworpen bepaling de woorden "en met een maximale duur van 7 maanden" weg te laten. Voor zover door de steller van het voorontwerp gevolg zou worden gegeven aan dat voorstel tot weglating, zijn hierbij als zodanig geen opmerkingen te maken. Door die weglating bevat artikel 5 van het voorontwerp echter niet langer een inhoudelijke wijziging aan artikel 33, eerste lid, van de wet van 3 juni 2007, zodat artikel 5 in zijn geheel zou komen te vervallen.

Artikel 6

7. Artikel 6 van het voorontwerp voegt in artikel 37 van de wet van 3 juni 2007 onder meer het begrip "de Scheepvaartcontrole"

la navigation". Cette notion n'est cependant pas définie dans la loi du 3 juin 2007. Interrogé à ce sujet, le délégué a déclaré ce qui suit:

"Artikel 28 zal worden aangevuld met de volgende definitie:

8° Scheepvaartcontrole: het onderdeel van de federale overheid zoals bedoeld in artikel 1.1.1.2, 4° van het Belgisch Scheepvaartwetboek;"

On peut se rallier à cette proposition.

Article 8

8. Dans le texte néerlandais de l'article 8 de l'avant-projet, on remplacera chaque fois le mot "alineá" par le mot "lid".

Article 10

9. L'article 10 de l'avant-projet prévoit l'abrogation de l'article 72, 4°, de la loi du 3 juin 2007, qui dispose que "les engagements résultant des contrats d'engagement régis par la présente loi prennent fin par: [...] le débarquement du marin pour cause de maladie ou de blessure".

L'exposé des motifs précise que la disposition à abroger "est superflue vu qu'elle est déjà reprise dans la formulation générale de l'article 65 de la loi du 3 juin 2007". Ce dernier article dispose notamment que le marin "a droit au paiement, par l'armateur, des frais médicaux, chirurgicaux, pharmaceutiques et infirmiers à exposer en cas de maladie ou d'accident survenu au cours du voyage en mer".

Interrogé sur la portée, à première vue différente, des articles 65 et 72, 4°, de la loi du 3 juin 2007, et de la précision apportée à cet égard dans l'exposé des motifs, le délégué a déclaré ce qui suit:

"Op basis van artikel 65 van de wet van 3 juni 2007 is de reder de betaling van een reeks kosten in geval van ziekte of ongeval (ook de kosten die ontstaan na de ontschepping van de zeevarende). De draagwijdte van beide artikelen verschilt inderdaad. Het ophouden van het bestaan van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst als gevolg van de ontschepping van de zeevarende wegens ziekte of ongeval overeenkomstig, heeft geen impact op de verplichtingen voor de reder vervat in het huidige artikel 72, 4°. Het artikel 10 zal worden geschrapt".

La proposition visant à omettre l'article 10 de l'avant-projet peut être accueillie.

Article 12

10. L'article 12, 2°, de l'avant-projet remplace l'article 3, 2°, de la loi du 13 juin 2014, qui définit la notion de "navire". La définition en projet est rédigée comme suit:

in. Dat begrip wordt evenwel niet gedefinieerd in de wet van 3 juni 2007. Hierover ondervraagd, verklaarde de gemachtigde het volgende:

"Artikel 28 zal worden aangevuld met de volgende definitie:

8° Scheepvaartcontrole: het onderdeel van de federale overheid zoals bedoeld in artikel 1.1.1.2, 4° van het Belgisch Scheepvaartwetboek;"

Met dat voorstel kan worden ingestemd.

Artikel 8

8. In de Nederlandse tekst van artikel 8 van het voorontwerp moet het woord "alineá" telkens worden vervangen door het woord "lid".

Artikel 10

9. Artikel 10 van het voorontwerp voorziet in de opheffing van artikel 72, 4°, van de wet van 3 juni 2007, dat bepaalt dat "de verbintenissen voortspruitende uit de door deze wet geregelde arbeidsovereenkomsten een einde [nemen] door: [...] het ontschepen van de zeevarende wegens ziekte of verwonding".

In de memorie van toelichting wordt verduidelijkt dat de op te heffen bepaling "overbodig [is] aangezien deze reeds in algemene bewoording in artikel 65 van de wet van 3 juni 2007" is opgenomen. Laatstgenoemd artikel bepaalt, onder meer, dat de zeevarende "ten laste van de reder recht [heeft] op de betaling van de geneeskundige, heelkundige, farmaceutische en verplegingskosten die nodig zijn in geval van ziekte of ongeval overkomen tijdens de zeereis".

Ondervraagd over de op het eerste gezicht verschillende draagwijdte van de artikelen 65 en 72, 4°, van de wet van 3 juni 2007, en de verduidelijking in dat verband in de memorie van toelichting, verklaarde de gemachtigde het volgende:

"Op basis van artikel 65 van de wet van 3 juni 2007 is de reder de betaling van een reeks kosten in geval van ziekte of ongeval (ook de kosten die ontstaan na de ontschepping van de zeevarende). De draagwijdte van beide artikelen verschilt inderdaad. Het ophouden van het bestaan van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst als gevolg van de ontschepping van de zeevarende wegens ziekte of ongeval overeenkomstig, heeft geen impact op de verplichtingen voor de reder vervat in het huidige artikel 72, 4°. Het artikel 10 zal worden geschrapt."

Met de weglating van artikel 10 uit het voorontwerp kan worden ingestemd.

Artikel 12

10. Artikel 12, 2°, van het voorontwerp vervangt artikel 3, 2°, van de wet van 13 juni 2014, dat de definitie van het begrip "schip" bevat. De ontworpen definitie luidt:

“tout navire ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire; les navires avec une jauge brute inférieure à 200 qui effectuent des voyages à proximité du littoral et dont l'équipage ne dort pas à bord, ne sont également pas considérés comme navire”.

Invité à commenter l'exclusion des navires avec une jauge brute inférieure à 200 qui effectuent des voyages à proximité du littoral et dont l'équipage ne dort pas à bord, en tenant compte de la disposition correspondante de la Convention MLC, le délégué a répondu ce qui suit:

“Dit is opgenomen in artikel II.1 (i) van het MLC-Verdrag: “schip: een schip anders dan een schip dat uitsluitend vaart op binnenwateren of wateren binnen, of dicht grenzend aan, beschutte wateren of gebieden waar havenvoorschriften gelden;” Onze technische experts hebben deze schepen omschreven als schepen die “reizen maken nabij de kust”, dit is in Europese wetgeving beschreven als 30 nautische mijl.

Bovendien heeft het paritair comité 316 voor de Koopvaardij, dat in België de organisaties van reders en zeevarenden vertegenwoordigt, op basis van artikel II.5 van het MLC-Verdrag (uitsluiting schepen in geval van twijfel) als advies gegeven dat schepen waar de bemanning niet aan boord van het schip slapen, niet onder het MLC-Verdrag vallen. Deze zienswijze wordt in dit project opgenomen in de Belgische wetgeving”.

Le Conseil d'État, section de législation, ne dispose pas des connaissances nécessaires relatives à la matière concernée pour apprécier de manière concluante l'argumentation avancée par le délégué en ce qui concerne la conformité de la définition en projet avec celle de la Convention MLC.

Il est en tout cas recommandé d'inscrire la précision fournie par le délégué dans l'exposé des motifs de l'avant-projet.

Article 13

11. L'article 13, 1°, de l'avant-projet prévoit de remplacer le mot “zeelieden” par le mot “zeevarenden” à l'article 4, § 2, de la loi du 13 juin 2014. Une telle modification a cependant déjà été introduite par l'article 13 de la loi du 6 mars 2017 “modifiant la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail et la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006”.

L'article 13, 1°, sera dès lors omis de l'avant-projet. Il en sera de même en ce qui concerne l'article 14, 1°, de l'avant-projet, qui prévoit une modification identique.

Article 16

12. Dans la phrase liminaire de l'article 6, en projet, de la loi du 13 juin 2014, on écrira “dans le respect de” (et non: “Sous réserve de”).

“elk schip dat niet uitsluitend vaart op de binnenwateren of op wateren gelegen in het binnenland of in de nabijheid van beschutte wateren of gebieden waar een havenreglementering van toepassing is; schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 200 die reizen nabij de kust en waarvan de bemanning niet aan boord slaapt, worden eveneens niet beschouwd als schip”.

Gevraagd om de uitsluiting van schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 200 die reizen nabij de kust en waarvan de bemanning niet aan boord slaapt, toe te lichten rekening houdend met de overeenstemmende bepaling in het MLC-Verdrag, antwoordde de gemachtigde het volgende:

“Dit is opgenomen in artikel II.1 (i) van het MLC-Verdrag: “schip: een schip anders dan een schip dat uitsluitend vaart op binnenwateren of wateren binnen, of dicht grenzend aan, beschutte wateren of gebieden waar havenvoorschriften gelden;” Onze technische experts hebben deze schepen omschreven als schepen die “reizen maken nabij de kust”, dit is in Europese wetgeving beschreven als 30 nautische mijl.

Bovendien heeft het paritair comité 316 voor de Koopvaardij, dat in België de organisaties van reders en zeevarenden vertegenwoordigt, op basis van artikel II.5 van het MLC-Verdrag (uitsluiting schepen in geval van twijfel) als advies gegeven dat schepen waar de bemanning niet aan boord van het schip slapen, niet onder het MLC-Verdrag vallen. Deze zienswijze wordt in dit project opgenomen in de Belgische wetgeving”.

De Raad van State, afdeling Wetgeving, beschikt niet over het nodige inzicht in de betrokken aangelegenheid om een sluitend oordeel te kunnen vellen over de door de gemachtigde aangevoerde argumentatie inzake de overeenstemming van de ontworpen definitie met de definitie in het MLC-Verdrag.

Het verdient in elk geval aanbeveling om de door de gemachtigde verstrekte verduidelijking op te nemen in de memorie van toelichting bij het voorontwerp.

Artikel 13

11. Artikel 13, 1°, van het voorontwerp voorziet in het vervangen van het woord “zeelieden” door “zeevarenden” in artikel 4, § 2, van de wet van 13 juni 2014. Een dergelijke wijziging is evenwel reeds doorgevoerd bij artikel 13 van de wet van 6 maart 2017 “tot wijziging van de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen en de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006”.

Artikel 13, 1°, dient dan ook uit het voorontwerp te worden weggelaten. Hetzelfde geldt voor artikel 14, 1°, van het voorontwerp dat in een identieke wijziging voorziet.

Artikel 16

12. In de inleidende zin van het ontworpen artikel 6 van de wet van 13 juni 2014 schrijft men “met inachtneming van” (niet: “onder voorbehoud van”).

13. Dans le texte néerlandais du même article en projet, on omettra la mention “§ 1”.

Article 23

14. Dans la mesure où la Convention MLC n'emporte pas l'obligation de rédiger également en anglais la version officielle des certificats et documents qui y sont visés, la question se pose de savoir comment se justifie le remplacement du régime actuel de l'article 28 de la loi du 13 juin 2014, selon lequel les certificats et documents sont rédigés en français ou en néerlandais au choix de l'armateur, accompagnés d'une traduction en anglais, par un régime selon lequel ces certificats et documents peuvent uniquement² être rédigés en anglais, avec, le cas échéant, à la demande de l'armateur, une traduction en français ou en néerlandais. Il est recommandé d'inscrire cette justification dans l'exposé des motifs. À l'article 28, en projet, de la loi du 13 juin 2014, il convient en outre d'écrire “À la demande de l'armateur, une traduction est ajoutée en français ou en néerlandais” (et non: “(...) peut être ajoutée (...)). Le délégué a en effet confirmé que l'armateur, sur demande, a droit à une traduction en français ou en néerlandais des certificats et documents.

Article 29

15. L'article 47, § 2, en projet, de la loi du 13 juin 2014 fait référence à “la Direction”.

Actuellement, l'article 3, 9°, de la loi du 13 juin 2014 comporte une définition de la notion de “Direction générale Navigation”. L'article 12, 6°, de l'avant-projet remplace cependant cette disposition par une définition de la notion de “représentants des marins et des armateurs”.

Il faudra par conséquent ajouter à la loi du 13 juin 2014 une nouvelle définition précisant quelle institution est visée par “la Direction”.

Articles 38 à 40

16. L'article 71, en projet, de la loi du 13 juin 2014 dispose que “[e]st puni d'une amende de 200 à 100 000 euros, l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le capitaine ou son représentant d'un navire battant pavillon belge qui, même en dehors de la Belgique, a contrevenu aux dispositions de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de cette loi”.

L'article 74, en projet, de la loi du 13 juin 2014 prévoit également la peine précitée pour “l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le capitaine ou son représentant d'un navire battant pavillon étranger qui enfreint la Convention MLC, y compris les droits des gens de mer”.

² Voir également l'article 11 de la loi du 12 juin 2020 “relative au travail dans la pêche”, qui dispose: “Le certificat est rédigé en français ou en néerlandais, au choix de l'armateur, et en anglais”.

13. In de Nederlandse tekst van hetzelfde ontworpen artikel dient “§ 1” te worden weggelaten.

Artikel 23

14. Voor zover uit het MLC-Verdrag niet de verplichting voortvloeit om ook de officiële versie van de daarin bedoelde certificaten en documenten op te stellen in het Engels, rijst de vraag naar een verantwoording voor het vervangen van de huidige regeling in artikel 28 van de wet van 13 juni 2014, waarbij de certificaten en documenten naar keuze van de reder worden opgesteld in het Nederlands of het Frans, vergezeld van een vertaling in het Engels, door een regeling waarbij die certificaten en documenten enkel² kunnen worden opgesteld in het Engels, met desgevallend, op vraag van de reder, een vertaling in het Nederlands of het Frans. Het verdient aanbeveling om die verantwoording weer te geven in de memorie van toelichting. In het ontworpen artikel 28 van de wet van 13 juni 2014 dient bovendien te worden geschreven “Op vraag van de reder, wordt een vertaling naar het Frans of het Nederlands toegevoegd” (niet: “(...) kan (...) worden toegevoegd”). De gemachtigde heeft immers bevestigd dat de reder, op verzoek, recht heeft op een Franse of Nederlandse vertaling van de certificaten en documenten.

Artikel 29

15. In het ontworpen artikel 47, § 2, van de wet van 13 juni 2014 wordt verwezen naar “het Directoraat”.

Thans bevat artikel 3, 9°, van de wet van 13 juni 2014 een definitie van het begrip “Directoraat-generaal Scheepvaart”. Die bepaling wordt echter bij artikel 12, 6°, van het voorontwerp vervangen door een definitie van het begrip “vertegenwoordigers van zeevarenden en reders”.

Aan de wet van 13 juni 2014 zal bijgevolg een nieuwe definitie moeten worden toegevoegd waarbij wordt bepaald welke instelling wordt bedoeld met “het Directoraat”.

Artikelen 38 tot 40

16. Het ontworpen artikel 71 van de wet van 13 juni 2014 bepaalt dat “[m]et een geldboete van 200 tot 100 000 euro wordt gestraft, de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de kapitein of zijn vertegenwoordiger van een schip onder Belgische vlag die, zelfs buiten België, de bepalingen van deze wet alsook de bepalingen van de ter uitvoering van deze wet genomen besluiten heeft overtreden”.

Het ontworpen artikel 74 van de wet van 13 juni 2014 voorziet eveneens in de voornoemde straf voor “de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de kapitein of zijn vertegenwoordiger van een schip dat onder vreemde vlag vaart die een overtreding van het MLC-Verdrag met inbegrip van de rechten van de zeevarenden, begaat”.

² Vgl. ook met artikel 11 van de wet van 12 juni 2020 “betreffende werk in de visserijsector”, dat luidt: “Het certificaat wordt in het Frans of het Nederlands, naar keuze van de reder, en in het Engels opgesteld”.

16.1. Le principe de légalité en matière pénale³ implique que la loi pénale doit être formulée en des termes qui permettent à chacun de connaître, au moment où il adopte un comportement, si ce comportement est punissable ou non et la peine éventuellement encourue. Le principe de légalité en matière pénale ne va pas jusqu'à obliger le législateur à régler lui-même chaque aspect de l'incrimination, de la peine ou de la procédure pénale. Il n'empêche pas, plus précisément, que le législateur attribue un pouvoir d'appréciation au juge ou au ministère public. Il faut en effet tenir compte du caractère de généralité des dispositions législatives, de la diversité des situations auxquelles elles s'appliquent et de l'évolution des comportements qu'elles répriment⁴.

16.2. Dans un avis du 29 mai 2020, la Cour européenne des droits de l'homme, interrogée par la Cour constitutionnelle d'Arménie, a jugé ce qui suit au sujet d'une incrimination par la voie de "législation par référence":

"La Cour est donc d'avis que recourir à la technique de "législation par référence" pour incriminer des actions ou omissions n'est pas en soi incompatible avec les exigences de l'article 7 de la Convention. Lues conjointement, la norme référente et la norme référée doivent permettre à la personne concernée de déterminer, en s'entourant au besoin de conseils éclairés, quel comportement est propre à engager sa responsabilité pénale. Cette exigence vaut également lorsque la norme référée a dans l'ordre juridique concerné un rang hiérarchique ou un niveau d'abstraction plus élevés que la norme référente.

La manière la plus efficace de garantir la clarté et la prévisibilité d'une incrimination conçue sur ce modèle est de faire en sorte que la référence soit explicite et que la norme référente définisse les éléments constitutifs de l'infraction. En outre, les normes référées ne doivent pas étendre la portée de l'incrimination telle qu'elle est définie par la norme référente. En tout état de cause, il appartient à la juridiction nationale appliquant à la fois la norme référente et la norme référée d'apprécier si l'engagement d'une responsabilité pénale était prévisible dans les circonstances de l'espèce".

La question se pose de savoir si les incriminations par référence prévues aux articles 71 et 74, en projet, de la loi du 13 juin 2014 peuvent être considérées comme suffisamment précises et concrètes au regard des principes et dispositions précités.

16.3. En outre, les dispositions pénales en projet paraissent concerner des faits et infractions d'une grande variété. Le Conseil d'État, section de législation, a déjà antérieurement observé qu'une incrimination ainsi rédigée (*traduction*) "paraît viser des comportements très variés, de sorte qu'on peut se demander si elle se concilie avec le principe de proportionnalité des peines, qui implique que le taux de la peine imposée doit être proportionnel à la gravité des faits érigés en infraction,

³ Voir notamment l'article 12 de la Constitution et l'article 7, paragraphe 1, de la Convention européenne des droits de l'homme.

⁴ Voir notamment C.C., 6 décembre 2018, n° 174/2018, B.19.3.

16.1. Het wettigheidsbeginsel in strafzaken³ houdt in dat de strafwet moet worden geformuleerd in bewoordingen op grond waarvan eenieder, op het ogenblik waarop hij een gedrag aanneemt, kan uitmaken of dat gedrag al dan niet strafbaar is en de mogelijkerwijs op te lopen straf kan kennen. Het wettigheidsbeginsel in strafzaken gaat niet zover dat het de wetgever ertoe verplicht elk aspect van de strafbaarstelling, van de straf of van de strafrechtspleging zelf te regelen. Meer bepaald staat het niet eraan in de weg dat de wetgever aan de rechter of aan het openbaar ministerie een beoordelingsbevoegdheid toekent. Er dient immers rekening te worden gehouden met het algemene karakter van de wettelijke bepalingen, de uiteenlopende situaties waarop zij van toepassing zijn en de evolutie van de gedragingen die zij bestraffen.⁴

16.2. In een advies van 29 mei 2020 heeft het Europees Hof voor de Rechten van de Mens, ondervraagd door het Grondwettelijk Hof van Armenië, over een strafbaarstelling door middel van zogenaamde "wetgeving bij verwijzing", als volgt geoordeeld:

"La Cour est donc d'avis que recourir à la technique de "législation par référence" pour incriminer des actions ou omissions n'est pas en soi incompatible avec les exigences de l'article 7 de la Convention. Lues conjointement, la norme référente et la norme référée doivent permettre à la personne concernée de déterminer, en s'entourant au besoin de conseils éclairés, quel comportement est propre à engager sa responsabilité pénale. Cette exigence vaut également lorsque la norme référée a dans l'ordre juridique concerné un rang hiérarchique ou un niveau d'abstraction plus élevés que la norme référente.

La manière la plus efficace de garantir la clarté et la prévisibilité d'une incrimination conçue sur ce modèle est de faire en sorte que la référence soit explicite et que la norme référente définisse les éléments constitutifs de l'infraction. En outre, les normes référées ne doivent pas étendre la portée de l'incrimination telle qu'elle est définie par la norme référente. En tout état de cause, il appartient à la juridiction nationale appliquant à la fois la norme référente et la norme référée d'apprécier si l'engagement d'une responsabilité pénale était prévisible dans les circonstances de l'espèce."

De vraag rijst of de strafbaarstellingen door verwijzing in de ontworpen artikelen 71 en 74 van de wet van 13 juni 2014 als voldoende nauwkeurig en concreet kunnen worden beschouwd in het licht van de zo-even aangehaalde beginselen en bepalingen.

16.3. Daarnaast lijken de ontworpen strafbepalingen betrekking te hebben op zeer uiteenlopende feiten en inbreuken. De Raad van State, afdeling Wetgeving, heeft reeds eerder opgemerkt dat een op die wijze opgestelde strafbaarstelling "betrekking lijkt te hebben op onderling zeer verschillende gedragingen, zodat de vraag kan rijzen of ze verenigbaar is met het gelijkheidsbeginsel, met het beginsel van de evenredigheid van de straffen, dat inhoudt dat de zwaarte van de

³ Zie o.m. artikel 12 van de Grondwet en artikel 7, lid 1, van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens.

⁴ Zie o.m. GwH 6 december 2018, nr. 174/2018, B.19.3.

et avec l'impératif de la prévisibilité des sanctions découlant également du principe de la légalité des peines. Certes, la circonstance que le juge peut fixer son choix à l'intérieur d'une fourchette de peines minimales et maximales lui permet, dans une certaine mesure, d'infliger une peine adaptée, mais cette faculté ne répond pas tout à fait à cette objection"⁵.

16.4. Son attention ayant été attirée sur les objections précitées, le délégué a encore fourni les précisions suivantes:

"Het legaliteitsbeginsel komt niet in gedrang. In de scheepvaartwetgeving, oude en nieuwe, wordt er gewerkt met ruime minimum en maximum bedragen. Dit komt omdat de Havenstaatcontrole rechtstreeks controleert op de internationale verdragen (KB van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving). Voor schepen onder vreemde vlag hebben deze directe werking in België en moeten zij niet zijn omgezet in Belgisch recht. Daarom kunnen de inbreuken die zij vaststellen zeer uiteenlopend zijn. Het MLC-verdrag is vergelijkbaar met bijvoorbeeld het SOLAS-Verdrag in de scheepvaart(veiligheid vereisten van schepen). Het MLC bestaat uit vele voorschriften en standaarden. Er kunnen bij wijze van spreken duizenden inbreuken op worden gemaakt. We hebben rekening gehouden met de kleinere en zwaardere inbreuken die kunnen worden gemaakt en op deze basis de vork vastgesteld. Het waken over een correcte uniforme toepassing gebeurt in een latere fase door de gerechtelijke of administratiefrechtelijke sanctie-autoriteit die ook steeds gebonden is door een motiveringsverplichting".

Bien que l'on puisse comprendre le point de vue du délégué, il est néanmoins recommandé de soumettre les articles 71 et 74, en projet, de la loi du 13 juin 2014, à un examen complémentaire au regard des observations formulées ci-dessus, notamment en ce qui concerne l'utilisation de l'incrimination par référence et la fixation d'une fourchette de peines minimales et maximales.

Le greffier,

Greet VERBERCKMOES

Le président,

Marnix VAN DAMME

opgelegde straf in verhouding dient te staan met de ernst van de strafbaar gestelde feiten, en met het mede uit het legaliteitsbeginsel in strafzaken voortvloeiende vereiste van de voorzienbaarheid van de straffen. De omstandigheid dat de rechter kan kiezen binnen de vork van de minimum- en maximumstraffen maakt het hem weliswaar mogelijk om in zekere mate een aangepaste straf op te leggen, maar die mogelijkheid neemt de bezwaren toch niet helemaal weg."⁵

16.4. Gewezen op de voornoemde bezwaren, heeft de gemachtigde nog de volgende toelichting verstrekt:

"Het legaliteitsbeginsel komt niet in gedrang. In de scheepvaartwetgeving, oude en nieuwe, wordt er gewerkt met ruime minimum en maximum bedragen. Dit komt omdat de Havenstaatcontrole rechtstreeks controleert op de internationale verdragen (KB van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving). Voor schepen onder vreemde vlag hebben deze directe werking in België en moeten zij niet zijn omgezet in Belgisch recht. Daarom kunnen de inbreuken die zij vaststellen zeer uiteenlopend zijn. Het MLC-verdrag is vergelijkbaar met bijvoorbeeld het SOLAS-Verdrag in de scheepvaart(veiligheid vereisten van schepen). Het MLC bestaat uit vele voorschriften en standaarden. Er kunnen bij wijze van spreken duizenden inbreuken op worden gemaakt. We hebben rekening gehouden met de kleinere en zwaardere inbreuken die kunnen worden gemaakt en op deze basis de vork vastgesteld. Het waken over een correcte uniforme toepassing gebeurt in een latere fase door de gerechtelijke of administratiefrechtelijke sanctie-autoriteit die ook steeds gebonden is door een motiveringsverplichting."

Al kan begrip worden opgebracht voor het standpunt van de gemachtigde, verdient het niettemin aanbeveling om de ontworpen artikelen 71 en 74 van de wet van 13 juni 2014 in het licht van hetgeen hiervoor is opgemerkt aan een bijkomend onderzoek te onderwerpen, meer bepaald wat betreft de gehanteerde strafbaarstelling door verwijzing en de bepaling van de vork van minimum- en maximumstraffen.

De griffier,

Greet VERBERCKMOES

De voorzitter,

Marnix VAN DAMME

⁵ Avis C.E. 50.585/3 du 6 décembre 2011 sur un avant-projet devenu le décret du 6 juillet 2012 "betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren", observation 5. Dans le même sens: avis C.E. 48.026/1 du 13 avril 2010 sur un avant-projet de loi "relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile extracontractuelle en matière d'incendie concernant les risques simples", observation relative à l'article 11.

⁵ Adv.RvS 50.585/3 van 6 december 2011 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 6 juli 2012 "betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren", opmerking 5. In dezelfde zin: adv.RvS 48.026/1 van 13 april 2010 over een voorontwerp van wet "betreffende de verplichte verzekering tot dekking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid buiten overeenkomst met betrekking tot de eenvoudige risico's", opmerking bij artikel 11.

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition du ministre du Travail, du ministre des Affaires sociales et du ministre de la Justice et de la Mer du Nord,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre du Travail, le ministre des Affaires sociales et le ministre de la Justice et 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:

CHAPITRE 1^{ER}**Disposition introductive****Article 1^{er}**

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

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

Dans l'article 28, de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail, modifié par la loi du 15 mai 2014, les modifications suivantes sont apportées;

1° au 1° les mots "une lettre de mer" sont remplacés par les mots "un certificat d'enregistrement";

2° au 2° les mots "la lettre de mer" sont remplacés par les mots "le certificat d'enregistrement";

3° l'article 28 est complété par le 8°, rédigé comme suit:

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op voordracht van de minister van Werk, van de minister van Sociale Zaken en van de minister van Justitie en Noordzee,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

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

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

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

HOOFDSTUK 2**Wijzigingen aan de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen****Art. 2**

Artikel 28 van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen, gewijzigd bij wet van 15 mei 2014, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de bepaling onder 1° worden de woorden "met zeebrief" vervangen door de woorden "met certificaat van registratie"

2° in de bepaling onder 2° worden de woorden "de zeebrief" vervangen door de woorden "het certificaat van registratie";

3° artikel 28 wordt aangevuld met een bepaling 8°, luidende:

“8° “Contrôle de la navigation”: la partie de l’autorité fédérale visée par l’article 1.1.2, 4° de Code belge de la navigation.”.

Art. 3

Dans l’article 28/1, § 1^{er} et § 2, du texte néerlandais de la même loi, modifié par la loi du 13 juin 2014 et la loi du 6 mars 2017, le mot “zeelieden” est remplacé par le mot “zeevarenden”.

Art. 4

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

Art. 5

Dans l’article 37, de la même loi, modifié par la loi du 6 mars 2017, la phrase “Un troisième exemplaire doit être envoyé sans délai à l’agent chargé du contrôle de la navigation, désigné à cet effet, du port d’attache du navire de mer.” est remplacé par la phrase “Une copie doit être envoyée au Contrôle de la navigation si le Contrôle de la navigation la demande.”.

Art. 6

À l’article 65, de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l’alinéa 1^{er} la phrase “Le marin a droit au paiement, par l’armateur, des frais médicaux, chirurgicaux, pharmaceutiques et infirmiers à exposer en cas de maladie ou d’accident survenu au cours du voyage en mer” est complété par les mots “, ainsi que la nourriture et le logement du marin hors de son domicile”;

2° l’article est complété par un alinéa, libellé comme suit:

“Les frais d’inhumation, si le décès survient à bord ou s’il se produit à terre pendant la période de l’engagement, sont à charge de l’armateur.”.

“8° “Scheepvaartcontrole”: het onderdeel van de federale overheid zoals bedoeld in artikel 1.1.2, 4° van het Belgisch Scheepvaartwetboek.”.

Art. 3

In artikel 28/1, § 1 en § 2 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 13 juni 2014 en de wet van 6 maart 2017, wordt het woord “zeelieden” vervangen door het woord “zeevarenden”.

Art. 4

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

Art. 5

In artikel 37 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017, wordt de zin “Een derde exemplaar moet onverwijld worden overgezonden aan de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld van de thuishaven van het zeeschip.” vervangen door de zin “Een kopie wordt overgemaakt aan de Scheepvaartcontrole indien de Scheepvaartcontrole dit verzoekt.”.

Art. 6

In artikel 65 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in lid 1 wordt de zin “De zeevarende heeft ten laste van de reder recht op de betaling van de geneeskundige, heelkundige, farmaceutische en verplegingskosten die nodig zijn in geval van ziekte of ongeval overkomen tijdens de zeereis” aangevuld met de woorden “alook het voedsel en verblijf van de zeevarende buiten diens verblijfplaats”;

2° het artikel wordt aangevuld met een lid luidende:

“De begrafeniskosten, indien het overlijden zich aan boord voordoet of indien het overlijden zich aan wal voordoet tijdens de duur van de overeenkomst, worden gedragen door de reder.”.

Art. 7

Dans l'article 67/1, § 1^{er}, de la même loi, inséré par la loi du 6 mars 2017, les modifications suivantes sont apportées:

1° à l'alinéa 1^{er}, les mots "MLC 2006" sont remplacés par les mots "la Convention MLC";

2° à l'alinéa 2, les mots "MLC 2006" sont remplacés par les mots "Convention MLC".

Art. 8

Dans l'article 68/1, § 3, 3°, et § 4, de la même loi, le mot "4°" est chaque fois remplacé par les mots "quatrième alinéa".

Art. 9

L'article 74 de la même loi, modifié par la loi du 15 mai 2014, est complété par deux alinéas, libellés comme suit:

"Le contrat d'engagement maritime continue à produire ses effets lorsque le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre du navire, même si la date fixée pour son échéance est passée ou que l'une ou l'autre partie a notifié sa suspension ou sa résiliation.

La rémunération et les autres prestations auxquelles le marin a droit en raison de son engagement restent dues par l'armateur pendant toute la période de captivité, jusqu'à ce que le marin soit libéré et dûment rapatrié ou lorsque le marin décède pendant sa captivité, jusqu'à la date de son décès."

CHAPITRE 3

Modifications à la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006

Art. 10

Dans l'article 3, de la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006, modifié par la loi du 6 mars 2017, les modifications suivantes sont apportées:

Art. 7

In artikel 67/1, paragraaf 1, van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 6 maart 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden "de MLC 2006" vervangen door de woorden "het MLC-Verdrag";

2° in het tweede lid worden de woorden "de MLC 2006" vervangen door de woorden "het MLC-Verdrag";

Art. 8

In artikel 68/1, § 3, 3° en § 4, van dezelfde wet, wordt het woord "4°" telkens vervangen door de woorden "vierde lid".

Art. 9

Artikel 74 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 15 mei 2014 en de wet van 6 maart 2017, wordt aangevuld met twee leden, luidende:

"De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst blijft van kracht in het geval de zeevarende wordt vastgehouden aan boord van het schip of elders, als gevolg van een daad van piraterij of gewapende overval ten opzichte van het schip, zelfs indien de einddatum is verstreken of een van beide partijen kennis heeft gegeven van de opschorting of beëindiging ervan.

De bezoldiging en de andere voordelen waarop de zeevarende recht heeft op basis van de tewerkstelling, blijven gedurende de gehele periode van gevangenschap verschuldigd door de reder, totdat de zeevarende wordt vrijgelaten en naar behoren werd gerepatriëerd of, indien de zeevarende in gevangenschap sterft, tot aan de datum van overlijden."

HOOFDSTUK 3

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

Art. 10

In artikel 3 van de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° au 1°, les mots “MLC 2006” sont remplacés par les mots “la Convention MLC”;

2° le 2° est remplacé par ce qui suit:

“2° “navire”: tout navire ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l’intérieur ou au proche voisinage d’eaux abritées ou de zones où s’applique une réglementation portuaire; les navires qui effectuent des voyages à proximité du littoral et dont l’équipage ne dort pas à bord, ne sont pas considérés comme navire sous la Convention MLC.”

3° au 5°, les mots “la capacité en fonction des dimensions hors tout d’un navire” sont remplacés par les mots “la jauge brute d’un navire mesurée conformément à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, avec Annexes, faite à Londres le 23 juin 1969 et approuvée par la loi du 7 avril 1975;”;

4° au 6°, les mots “MLC 2006” sont remplacés par les mots “Convention MLC”;

5° au 7° les mots “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” sont remplacés par les mots “du Règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l’inspection et la visite des navires”;

6° le 9° est modifié par ce qui suit:

“9° “représentants des marins et des armateurs”: les membres des organisations représentatives des marins et les membres des organisations représentatives des armateurs de la marine marchande”;

7° au 10°, les mots “MLC 2006” sont remplacés par les mots “Convention MLC”;

8° le 11° est remplacé par ce qui suit:

“11° “voyages à proximité du littoral”: des voyages effectués dans une zone de navigation relevant de la juridiction belge qui s’étend à trente milles marins de la côte belge ou des voyages au voisinage d’un État étranger, tels qu’ils sont définis par cet État.”;

1° in de bepaling onder 1° worden de woorden “MLC 2006” vervangen door de woorden “MLC-Verdrag”;

2° de bepaling onder 2° wordt vervangen als volgt:

“2° “schip”: elk schip dat niet uitsluitend vaart op de binnenwateren of op wateren gelegen in het binnenland of in de nabijheid van beschutte wateren of gebieden waar een havenreglementering van toepassing is; schepen die reizen nabij de kust en waarvan de bemanning niet aan boord slaapt, worden niet beschouwd als schip onder het MLC-Verdrag.”.

3° in de bepaling onder 5° worden de woorden “de inhoud afhankelijk van de buitenafmetingen van een schip,” vervangen door de woorden “de brutotonnenmaat berekend in overeenstemming met het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende de meting van schepen, en de bijlagen, opgemaakt te Londen op 23 juni 1969 en goedgekeurd bij de wet van 7 april 1975;”;

4° in de bepaling onder 6° worden de woorden “de MLC 2006” vervangen door de woorden “het MLC-Verdrag”;

5° in de bepaling onder 7° worden de woorden 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” vervangen door de woorden “Verordening (EG) nr. 391/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle belaste organisaties (herschikking)”;

6° de bepaling 9° wordt vervangen als volgt:

“9° “vertegenwoordigers van zeevarenden en van reders”: de leden van de representatieve organisaties van zeevarenden en de leden van de representatieve organisaties van de reders in de koopvaardij”;

7° in de bepaling onder 10° worden de woorden “de MLC 2006” vervangen door de woorden “MLC-Verdrag”;

8° de bepaling onder 11° wordt vervangen als volgt:

“11° “reizen nabij de kust”: reizen binnen een vaargebied onder Belgische jurisdictie dat zich uitstrekt tot dertig zeemijlen uit de Belgische kust, of reizen in de nabijheid van vreemde staat, zoals door die staat omschreven;”.

Art. 11

Dans l'article 4, de la même loi, modifié par la loi du 6 mars 2017, les modifications suivantes sont apportées:

1° au paragraphe 3, les mots “de la commission paritaire concernée” sont remplacés par les mots “des représentants des marins et des armateurs”.

2° il est inséré un paragraphe 3/1 rédigé comme suit:

§ 3/1. L'armateur garantit que les personnes travaillant à bord d'un navire qui est exclu du champ d'application de la présente loi et de la Convention MLC conformément au paragraphe 3 du présent article et à l'article II.5 de la Convention MLC, bénéficient des conditions de travail et de vie décentes équivalentes à celles garanties aux marins par les dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la Convention MLC, dans la mesure du possible.”;

3° aux paragraphes 3 et 4, les mots “la Direction générale Navigation” sont chaque fois remplacés par les mots “le fonctionnaire désigné”

4° au paragraphe 5, les mots “MLC 2006” sont chaque fois remplacés par les mots “Convention MLC”.

Art. 12

Dans l'article 5 de la même loi, modifié par la loi du 6 mars 2017, les modifications suivantes sont apportées:

1° au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, les mots “MLC 2006” sont remplacés par les mots “Convention MLC”

2° au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, du texte néerlandais le mot “degelijke” est inséré entre les mots “gelijkwaardige” et “arbeids- en leefomstandigheden”;

3° au paragraphe 2, les mots “Convention du travail maritime 2006” sont remplacés par les mots “Convention MLC”.

Art. 13

Dans le Titre 1^{er}, de la même loi, l'intitulé du Chapitre 4 est remplacé par ce qui suit:

“Chapitre 4. Délégation au Roi”

Art. 11

In artikel 4 van dezelfde wet, gewijzigd bij wet van 6 maart 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 3 worden de woorden “het betrokken paritair comité” vervangen door de woorden “de vertegenwoordigers van zeevarenden en reders”;

2° er wordt een paragraaf 3/1 ingevoegd, luidende:

“§ 3/1. De reder garandeert dat de personen die werken aan boord van een schip dat is uitgesloten van het toepassingsgebied van deze wet en het MLC-Verdrag in overeenstemming met paragraaf 3 van dit artikel en artikel II.5 van het MLC-Verdrag, genieten van gelijkwaardige degelijke arbeids- en leefomstandigheden als deze door de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van het MLC-Verdrag aan de zeevarenden verzekerd, voor zover dit mogelijk is.”;

3° in de paragrafen 3 en 4 worden de woorden “het Directoraat-generaal Scheepvaart” telkens vervangen door de woorden “de aangewezen ambtenaar”;

4° in paragraaf 5 worden de woorden “de MLC 2006” telkens vervangen door de woorden “het MLC-Verdrag”.

Art. 12

In artikel 5 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, tweede lid, worden de woorden “de MLC 2006” vervangen door de woorden “het MLC-Verdrag”;

2° in paragraaf 1, tweede lid, wordt het woord “degelijke” ingevoegd tussen de woorden “gelijkwaardige” en “arbeids- en leefomstandigheden”;

3° in paragraaf 2 worden de woorden “het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006” vervangen door de woorden “het MLC-Verdrag”.

Art. 13

In Titel 1 van dezelfde wet wordt het opschrift van Hoofdstuk 4 vervangen als volgt:

“Hoofdstuk 4. Delegatie aan de Koning”

Art. 14

L'article 6, de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Dans le respect de la Convention MLC, le Roi détermine:

1° les certificats et autres documents qui doivent être à bord des navires ainsi que l'autorité chargée de la délivrance, les conditions pour la délivrance et les règles concernant le contenu, la publication et la validité des certificats et autres documents;

2° quels navires sont soumis aux dispositions sous 1°;

3° l'inspection des navires;

4° la procédure de plainte.”.

Art. 15

Au titre 2, de la même loi, modifié par la loi du 6 mars 2017, l'intitulé du titre 2 est remplacé par ce qui suit:

“Langue”

Art. 16

Au titre 2, de la même loi, l'intitulé “Chapitre 1^{er}. Champ d'application” est abrogé.

Art. 17

Dans le titre 2, de la même loi, sont abrogés:

1° l'article 7, modifié par la loi du 6 mars 2017;

2° les articles 8 et 9;

3° les articles 9/1 et 9/2, insérés par la loi du 6 mars 2017.

Art. 18

Dans le titre 2, de la même loi, le chapitre 2, comportant les articles 10 à 23, modifié par la loi du 6 mars 2017, est abrogé.

Art. 14

Artikel 6 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“De Koning bepaalt met inachtneming van het MLC-Verdrag:

1° de certificaten en andere documenten die aan boord van schepen dienen te zijn, de overheid die bevoegd is voor de afgifte, de voorwaarden voor de uitgifte alsmede de regels betreffende de inhoud, de bekendmaking en de geldigheid van de certificaten en andere documenten;

2° welke schepen onderworpen zijn aan de bepalingen onder 1°;

3° de inspectie van schepen;

4° de klachtenprocedure.”.

Art. 15

In titel 2 van dezelfde wet, gewijzigd bij wet van 6 maart 2017, wordt het opschrift van titel 2 vervangen als volgt:

“Taal”

Art. 16

In titel 2 van dezelfde wet wordt het opschrift “Hoofdstuk 1. Toepassingsgebied” opgeheven.

Art. 17

In titel 2 van dezelfde wet worden opgeheven:

1° artikel 7, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017;

2° de artikelen 8 en 9;

3° de artikelen 9/1 en 9/2, ingevoegd bij de wet van 6 maart 2017.

Art. 18

In titel 2 van dezelfde wet, wordt hoofdstuk 2, dat de artikelen 10 tot en met artikel 23 bevat, gewijzigd bij wet van 6 maart 2017, opgeheven.

Art. 19

Dans le titre 2, de la même loi, le chapitre 3, comportant les articles 24 à 27, est abrogé.

Art. 20

Dans le titre 2, de la même loi, le chapitre 3/1, comportant les articles 27/1 et 27/2, inséré par la loi du 6 mars 2017, est abrogé.

Art. 21

L'article 28, de la même loi, modifié par la loi du 6 mars 2017, est remplacé par ce qui suit:

“Les certificats et documents requis conformément à la Convention MLC et/ou à la présente loi sont rédigés en anglais. À la demande de l'armateur, une traduction est ajoutée en français ou néerlandais.

Ces certificats et documents peuvent également être délivrés sous forme électronique.”

Art. 22

Dans le titre 2, de la même loi, le chapitre 5, comportant les articles 29 et 30, modifié par la loi du 6 mars 2017, est abrogé.

Art. 23

Dans le titre 3, de la même loi, le chapitre 1^{er}, comportant les articles 31 à 38, modifié par la loi du 6 mars 2017, est abrogé.

Art. 24

Dans le titre 3, de la même loi, le chapitre 2, comportant les articles 39 à 44, est abrogé.

Art. 25

L'article 45, alinéa 1^{er}, de la même loi, modifié par la loi du 6 mars 2017, est remplacé par ce qui suit:

“Un protocole d'accord doit être conclu entre les fonctionnaires désignés”.

Art. 19

In titel 2 van dezelfde wet wordt hoofdstuk 3, dat de artikelen 24 tot en met artikel 27 bevat, opgeheven.

Art. 20

In titel 2 van dezelfde wet wordt hoofdstuk 3/1, dat de artikelen 27/1 en 27/2 bevat, ingevoegd bij de wet van 6 maart 2017, opgeheven.

Art. 21

Artikel 28 van dezelfde wet, gewijzigd bij wet van 6 maart 2017, wordt vervangen als volgt:

“De certificaten en documenten die vereist zijn in overeenstemming met het MLC-Verdrag en/of deze wet worden in het Engels opgesteld. Op vraag van de reder, wordt een vertaling naar het Frans of het Nederlands toegevoegd.

Deze certificaten en documenten kunnen ook in elektronische vorm worden afgeleverd.”

Art. 22

In titel 2 van dezelfde wet wordt hoofdstuk 5, dat de artikelen 29 en 30 bevat, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017, opgeheven.

Art. 23

In titel 3 van dezelfde wet wordt hoofdstuk 1, dat de artikelen 31 tot en met artikel 38 bevat, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017, opgeheven.

Art. 24

In titel 3 van dezelfde wet wordt hoofdstuk 2, dat de artikelen 39 tot en met artikel 44 bevat, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017, opgeheven.

Art. 25

Artikel 45, eerste lid van dezelfde wet, gewijzigd bij wet van 6 maart 2017, wordt vervangen als volgt:

“Er dient een protocolakkoord tussen de aangewezen ambtenaren afgesloten te worden.”

Art. 26

Dans l'article 46, 1° et 2°, de la même loi, les mots "MLC 2006" sont chaque fois remplacés par les mots "Convention MLC".

Art. 27

Dans l'article 47 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 2 est modifié comme suit:

"§ 2. Le responsable du traitement pour le traitement des données est le Service public fédéral Mobilité et Transports.

Les fonctionnaires désignés de la Direction générale de la Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports ont accès aux données enregistrées seulement dans le cadre de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Les données sont conservées jusqu'à maximum 10 ans après que le navire ne batte plus le pavillon belge.

Les données sont anonymisées en ce qui concerne les plaintes et en ce qui concerne les marins.

2° le paragraphe 3 est abrogé.

Art. 28

Dans l'article 48, § 1^{er}, de la même loi, les mots "MLC 2006" sont remplacés par les mots "Convention MLC".

Art. 29

Dans le titre 3, chapitre 4, de la même loi, l'article 49, modifié par la loi du 6 mars 2017, est abrogé.

Art. 30

Dans le titre 3, de la même loi, le chapitre 5, comportant les articles 50 à 57, modifié par la loi du 6 mars 2017, est abrogé.

Art. 26

In artikel 46, 1° en 2° van dezelfde wet, worden de woorden "de MLC 2006" telkens vervangen door de woorden "het MLC-Verdrag".

Art. 27

In artikel 47 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 2 wordt vervangen als volgt:

"§ 2. De verwerkingsverantwoordelijke voor de gegevensverwerkingen is de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

De aangewezen ambtenaren van het Directoraat-Generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer hebben toegang tot de geregistreerde gegevens en alleen voor het doel van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.

De gegevens worden bewaard tot maximum 10 jaar nadat het schip niet meer onder Belgische vlag vaart.

De gegevens worden geanonimiseerd in het geval van klachten en indien het om zeevarenden gaat.

2° paragraaf 3 wordt opgeheven.

Art. 28

In artikel 48, § 1 van dezelfde wet, worden de woorden "de MLC 2006" vervangen door de woorden "het MLC-Verdrag".

Art. 29

In titel 3, hoofdstuk 4 van dezelfde wet wordt artikel 49, gewijzigd bij wet van 6 maart 2017, opgeheven.

Art. 30

In titel 3 van dezelfde wet wordt hoofdstuk 5, dat de artikelen 50 tot en met artikel 57 bevat, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017, opgeheven.

Art. 31

Dans l'article 58, de la même loi, le mot "sociales" est abrogé.

Art. 32

Dans l'article 59, alinéa 1^{er}, de la même loi, modifié par la loi du 6 mars 2017, les mots "MLC 2006" sont chaque fois remplacés par les mots "Convention MLC".

Art. 33

Dans le titre 4, de la même loi, sont abrogés:

1° l'article 60;

2° l'article 61;

3° les articles 62 et 63, modifiés par la loi du 6 mars 2017.

Art. 34

Le titre 5, de la même loi, comportant l'article 64, est abrogé.

Art. 35

Le titre 6, de la même loi comportant les articles 65 à 70, modifié par la loi du 6 mars 2017, est abrogé.

Art. 36

L'article 71 de la même loi, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 71. Est puni d'une amende de 200 à 100 000 euros, l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le capitaine ou son représentant d'un navire battant pavillon belge qui, même en dehors de la Belgique, a contrevenu aux dispositions de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de cette loi."

Art. 37

Dans le titre 7, chapitre 1^{er}, de la même loi, sont abrogés:

Art. 31

In artikel 58 van dezelfde wet wordt het woord "sociale" opgeheven.

Art. 32

In artikel 59, eerste lid, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017, worden de woorden "de MLC 2006" telkens vervangen door de woorden "het MLC-Verdrag".

Art. 33

In titel 4 van dezelfde wet worden opgeheven:

1° artikel 60, gewijzigd bij wet van 6 maart 2017;

2° artikel 61;

3° de artikelen 62 en 63, gewijzigd bij wet van 6 maart 2017.

Art. 34

Titel 5 van dezelfde wet dat het artikel 64 bevat, wordt opgeheven.

Art. 35

Titel 6 van dezelfde wet dat de artikelen 65 tot en met 70 bevat, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017, wordt opgeheven.

Art. 36

Artikel 71 van dezelfde wet, wordt vervangen als volgt:

"Art. 71. Met een geldboete van 200 tot 100 000 euro wordt gestraft, de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de kapitein of zijn vertegenwoordiger van een schip onder Belgische vlag die, zelfs buiten België, de bepalingen van deze wet alsook de bepalingen van de ter uitvoering van deze wet genomen besluiten heeft overtreden."

Art. 37

In titel 7, hoofdstuk 1 van dezelfde wet worden opgeheven:

1° l'article 72, modifié par la loi du 6 mars 2017;

2° l'article 73, modifié par la loi du 6 mars 2017.

Art. 38

L'article 74 de la même loi, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 74. Est puni d'une amende de 200 à 100 000 euros, l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le capitaine ou son représentant d'un navire battant pavillon étranger qui enfreint la Convention MLC, y compris les droits des gens de mer.”.

Art. 39

L'article 76 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 76. Est puni d'une amende de 200 à 60 000 euros, toute personne qui a entravé la mission de l'agent chargé du contrôle de la navigation et/ou d'un organisme agréé, exécutée en vertu de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.”.

Art. 40

Dans l'article 81 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots “la visite” sont remplacés par les mots “l'inspection”;

2° les mots “nécessaire ou demandé par l'armateur” sont insérés entre les mots “ainsi que de toute intervention” et les mots “faite par le fonctionnaire”.

1° artikel 72, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017;

2° artikel 73, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017.

Art. 38

Artikel 74 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017, wordt vervangen als volgt:

“Art. 74. Wordt gestraft met een geldboete van 200 tot 100 000 euro, de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de kapitein of zijn vertegenwoordiger van een schip dat onder vreemde vlag vaart die een overtreding van het MLC-Verdrag, met inbegrip van de rechten van de zeevarenden, begaat.”.

Art. 39

Artikel 76 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 76. Wordt gestraft met een geldboete van 200 tot 60 000 euro, ieder die de opdracht van de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar en/of een erkende organisatie, krachtens deze wet en haar uitvoeringsbesluiten uitgeoefend, heeft belemmerd.”.

Art. 40

In artikel 81 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het woord “bezoek” vervangen door het woord “inspectie”;

2° het woord “noodzakelijke of door de reder gevraagde” wordt ingevoegd tussen de woorden “alsmede van elke” en de woorden “tussenkoms”.

CHAPITRE 4

Disposition finale

Art. 41

La présente loi entre en vigueur le 26 décembre 2020.

Donné à Bruxelles, le 29 janvier 2021

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre du Travail,

Pierre-Yves DERMAGNE

Le ministre des Affaires sociales,

Frank VANDENBROUCKE

Le ministre de la Justice et de la Mer du Nord,

Vincent VAN QUICKENBORNE

HOOFDSTUK 4

Slotbepaling

Art. 41

Deze wet treedt in werking op 26 december 2020.

Gegeven te Brussel, 29 januari 2021

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Werk,

Pierre-Yves DERMAGNE

De minister van Sociale Zaken,

Frank VANDENBROUCKE

De minister van Justitie en Noordzee,

Vincent VAN QUICKENBORNE

Coordination des articles

TEXTE DE BASE DE LA LOI DU 3 JUIN 2007 PORTANT DES DISPOSITIONS DIVERSES RELATIVES AU TRAVAIL

Art. 28. Pour l'application du présent titre, on entend par :

1° " navire de mer " : tout navire destiné à des opérations lucratives de transport international de biens ou de personnes par mer, y compris les navires possédant une lettre de mer, destinés à effectuer du remorquage, des travaux de dragage ou à aider à d'autres activités en mer qui sont autorisés à battre pavillon belge, à l'exclusion des navires de pêche;

Les paquebots exclusivement destinés à naviguer en mer intérieure sont également considérés comme des navires de mer;

2° " numéro OMI du navire de mer " : le numéro attribué au navire de mer conformément aux dispositions de la résolution A.600(15) de l'Organisation maritime internationale, adoptée le 19 novembre 1987, et mentionné sur la lettre de mer du navire de mer concerné;

Art. 28/1.^[1] § 1er Le Roi peut fixer, après consultation de la commission paritaire concernée, les catégories de personnes qui ne sont pas des marins, en tenant compte des critères suivants :

1° la durée du séjour à bord des personnes concernées;

2° la fréquence des périodes de travail accomplies à bord;

3° le lieu de travail principal;

4° la raison d'être du travail à bord;

5° la protection normalement accordée à ces personnes en ce qui concerne les conditions de travail et en matière sociale; il faut veiller à ce qu'elle soit comparable à celle dont elles jouissent au titre de la Convention de travail maritime 2006.

§ 2. En cas de doute relatif à l'appartenance d'une catégorie de personnes aux marins, la question est tranchée par la Direction générale ^{[2] Navigation} après consultation de la commission paritaire concernée. Les critères visés au paragraphe 1er sont pris en considération à l'occasion de l'examen de la question.

TEXTE ADAPTE AU PROJET DE LOI

Art. 28. Pour l'application du présent titre, on entend par :

1° " navire de mer " : tout navire destiné à des opérations lucratives de transport international de biens ou de personnes par mer, y compris les navires possédant ~~une lettre de mer un~~ certificat d'enregistrement, destinés à effectuer du remorquage, des travaux de dragage ou à aider à d'autres activités en mer qui sont autorisés à battre pavillon belge, à l'exclusion des navires de pêche;

Les paquebots exclusivement destinés à naviguer en mer intérieure sont également considérés comme des navires de mer;

2° " numéro OMI du navire de mer " : le numéro attribué au navire de mer conformément aux dispositions de la résolution A.600(15) de l'Organisation maritime internationale, adoptée le 19 novembre 1987, et mentionné sur ~~la lettre~~ le certificat d'enregistrement de mer du navire de mer concerné;

8° « Contrôle de la navigation » : la partie de l'autorité fédérale visée par l'article 1.1.2, 4° de Code belge de la navigation.

Art. 28/1.^[1] § 1er Le Roi peut fixer, après consultation de la commission paritaire concernée, les catégories de personnes qui ne sont pas des marins, en tenant compte des critères suivants :

1° la durée du séjour à bord des personnes concernées;

2° la fréquence des périodes de travail accomplies à bord;

3° le lieu de travail principal;

4° la raison d'être du travail à bord;

5° la protection normalement accordée à ces personnes en ce qui concerne les conditions de travail et en matière sociale; il faut veiller à ce qu'elle soit comparable à celle dont elles jouissent au titre de la Convention de travail maritime 2006.

§ 2. En cas de doute relatif à l'appartenance d'une catégorie de personnes aux marins, la question est tranchée par la Direction générale ^{[2] Navigation} après consultation de la commission paritaire concernée. Les critères visés au paragraphe 1er sont pris en considération à l'occasion de l'examen de la question.

§ 3. Tout arrêté pris en exécution du paragraphe 1er est communiqué au Directeur général du Bureau international du travail.¹

(1)<Inséré par L 2014-06-13/21, art. 84, 003; En vigueur : 20-08-2014>

(2)<L 2017-03-06/09, art. 7, 005; En vigueur : 18-01-2017>

CHAPITRE II. - De l'engagement des marins.

Art. 37. A la conclusion du contrat d'engagement, un exemplaire du contrat est remis au marin. Un autre exemplaire est conservé à bord du navire, où il peut être consulté à tout moment par le marin. Un troisième exemplaire doit être envoyé sans délai à l'agent chargé du contrôle de la navigation, désigné à cet effet, du port d'attache du navire de mer.

Art. 65. Le marin a droit au paiement, par l'armateur, des frais médicaux, chirurgicaux, pharmaceutiques et infirmiers à exposer en cas de maladie ou d'accident survenu au cours du voyage en mer. Il a également le droit de se faire rembourser par l'armateur les frais de déplacement résultant de l'accident ou de la maladie survenu au cours du voyage en mer. Les obligations de l'armateur prennent fin en tout cas à la fin du voyage ou au moment où le marin est rapatrié, aux frais de l'armateur, avant la fin du voyage, à son domicile ou dans un établissement hospitalier ou de soins.

L'armateur prend également à sa charge les frais de rapatriement du marin décédé au cours du voyage en mer vers le lieu où la famille souhaite le faire enterrer.

Art. 67/1. ^[1] § 1er. L'armateur établit une garantie financière pour couvrir toutes les créances liées au décès ou à l'invalidité des marins résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, conformément à la législation nationale donnant effet aux prescriptions de la Convention du travail maritime 2006, ci-après dénommée MCL 2006, au contrat d'engagement maritime ou à une convention collective.

Cette garantie financière est établie sous la forme d'une assurance qui répond aux

§ 3. Tout arrêté pris en exécution du paragraphe 1er est communiqué au Directeur général du Bureau international du travail.¹

(1)<Inséré par L 2014-06-13/21, art. 84, 003; En vigueur : 20-08-2014>

(2)<L 2017-03-06/09, art. 7, 005; En vigueur : 18-01-2017>

CHAPITRE II. - De l'engagement des marins.

Art. 37. A la conclusion du contrat d'engagement, un exemplaire du contrat est remis au marin. Un autre exemplaire est conservé à bord du navire, où il peut être consulté à tout moment par le marin. ~~Un troisième exemplaire doit être envoyé sans délai à l'agent chargé du contrôle de la navigation, désigné à cet effet, du port d'attache du navire de mer.~~ Une copie doit être envoyée au Contrôle de la navigation si le Contrôle de la navigation la demande.

Art. 65. Le marin a droit au paiement, par l'armateur, des frais médicaux, chirurgicaux, pharmaceutiques et infirmiers à exposer en cas de maladie ou d'accident survenu au cours du voyage en mer, ~~ainsi que la nourriture et le logement du marin hors de son domicile.~~ Il a également le droit de se faire rembourser par l'armateur les frais de déplacement résultant de l'accident ou de la maladie survenu au cours du voyage en mer. Les obligations de l'armateur prennent fin en tout cas à la fin du voyage ou au moment où le marin est rapatrié, aux frais de l'armateur, avant la fin du voyage, à son domicile ou dans un établissement hospitalier ou de soins.

L'armateur prend également à sa charge les frais de rapatriement du marin décédé au cours du voyage en mer vers le lieu où la famille souhaite le faire enterrer.

Les frais d'inhumation, si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période de l'engagement, sont à charge de l'armateur.

Art. 67/1. ^[1] § 1er. L'armateur établit une garantie financière pour couvrir toutes les créances liées au décès ou à l'invalidité des marins résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, conformément à la législation nationale donnant effet aux prescriptions de la Convention du travail maritime 2006, ci-après dénommée ~~MCL 2006~~ la Convention MLC, au contrat d'engagement maritime ou à une convention collective.

Cette garantie financière est établie sous la forme d'une assurance qui répond aux prescriptions du pré- sent article et aux

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

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

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

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

1° les salaires impayés et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu dans le contrat d'engagement maritime, les conventions collectives pertinentes ou la législation en vigueur, le montant dû ne devant pas excéder quatre mois de salaire impayés et quatre mois pour toutes les autres prestations impayées;

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

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

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

Art. 74. Si la durée pour laquelle le contrat d'engagement a été conclu expire ou s'il est mis fin au contrat d'engagement par la volonté d'une des parties ou d'un commun accord alors que le navire de mer est en mer, ce contrat ne prend fin qu'à l'arrivée du navire de mer dans le plus prochain port où le débarquement est possible.

Jusqu'à ce moment, la rémunération du marin lui est due par l'^[1] employeur^[1].

dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de ~~MCL 2006~~ la Convention MLC ou d'un régime de sécurité sociale en accord avec la législation belge en vigueur.

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

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

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

1° les salaires impayés et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu dans le contrat d'engagement maritime, les conventions collectives pertinentes ou la législation en vigueur, le montant dû ne devant pas excéder quatre mois de salaire impayés et quatre mois pour toutes les autres prestations impayées;

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

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

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

Art. 74. Si la durée pour laquelle le contrat d'engagement a été conclu expire ou s'il est mis fin au contrat d'engagement par la volonté d'une des parties ou d'un commun accord alors que le navire de mer est en mer, ce contrat ne prend fin qu'à l'arrivée du navire de mer dans le plus prochain port où le débarquement est possible.

Jusqu'à ce moment, la rémunération du marin lui est due par l'^[1] employeur^[1].

Le contrat d'engagement maritime continue à produire ses effets lorsque le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, à la suite

d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre du navire, même si la date fixée pour son échéance est passée ou que l'une ou l'autre partie a notifié sa suspension ou sa résiliation.

La rémunération et les autres prestations auxquelles le marin a droit en raison de son engagement restent dues par l'armateur pendant toute la période de captivité, jusqu'à ce que le marin soit libéré et dûment rapatrié ou lorsque le marin décède pendant sa captivité, jusqu'à la date de son décès.

(1) <L [2014-05-15/02](#), art. 76, 002; En vigueur : 01-06-2014>

(1) <L [2014-05-15/02](#), art. 76, 002; En vigueur : 01-06-2014>

TEXTE DE BASE DE LA LOI DU 13 JUIN 2014

TEXTE ADAPTE AU PROJET DE LOI

TITRE 1er. - Dispositions généralesCHAPITRE 2. - Définitions

Art. 3. Pour l'application de la présente loi, il y a lieu d'entendre par :

1° "MLC 2006" : la Convention du travail maritime 2006 adoptée le 23 février 2006 par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail;

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

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

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

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

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

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

8° "armateur" : le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'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

TITRE 1er. - Dispositions généralesCHAPITRE 2. - Définitions

Art. 3. Pour l'application de la présente loi, il y a lieu d'entendre par :

1° "~~MLC 2006~~ la Convention MLC" : la Convention du travail maritime 2006 adoptée le 23 février 2006 par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail;

2° "navire" : tout bâtiment ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire; les navires qui effectuent des voyages à proximité du littoral et dont l'équipage ne dort pas à bord, ne sont pas considérés comme navire sous la Convention MLC.

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

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

5° "jauge brute" : la capacité en fonction des dimensions hors tout d'un navire la jauge brute d'un navire mesurée conformément à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, avec Annexes, faite à Londres le 23 juin 1969 et approuvée par la loi du 7 avril 1975 ;

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

7° "organisme agréé" : l'organisme agréé au sens ~~de l'arrêté royal du 13 mars 2011 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes~~ du Règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires ;

8° "armateur" : 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 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;

de ces tâches ou responsabilités;

9° "Direction générale [¹ Navigation]¹" : la Direction générale [¹ Navigation]¹ du Service public fédéral Mobilité et Transports;

10° "Dispositions nationales" : les dispositions belges et internationales en vigueur en Belgique pour autant que l'inspection sur le respect de celles-ci par le navire est couverte par les règles 5.1. et 5.2. de la MLC 2006;

[² 11° "Certificats d'assurance sous MLC 2006": le certificat d'assurance pour le rapatriement et le certificat d'assurance ou toute autre garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur.]²

(1)<L [2017-03-06/09](#), art. 15, 002; En vigueur : 18-01-2017>

(2)<L [2017-03-06/09](#), art. 16, 002; En vigueur : 18-01-2017>

CHAPITRE 3. - Champ d'application

Art. 4. § 1er. Sauf pour les exceptions qu'elle prévoit, la présente loi s'applique à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales et aux marins se trouvant à bord.

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

- 1° aux navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et aux navires de construction traditionnelle et aux marins se trouvant à bord;
- 2° aux navires de guerre et aux navires de guerre auxiliaires et aux marins se trouvant à bord.

§ 3. En cas de doute relatif à l'applicabilité de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution à un navire battant pavillon belge ou à une catégorie de navires battant pavillon belge, la question est tranchée par la Direction générale [¹ Navigation]¹ après consultation de la commission paritaire concernée.

~~9° "Direction générale [¹ Navigation]¹" : la Direction générale [¹ Navigation]¹ du Service public fédéral Mobilité et Transports~~
9° « représentants des marins et des armateurs » : les membres des organisations représentatives des marins et les membres des organisations représentatives des armateurs de la marine marchande;

10° "Dispositions nationales" : les dispositions belges et internationales en vigueur en Belgique pour autant que l'inspection sur le respect de celles-ci par le navire est couverte par les règles 5.1. et 5.2. de la MLC 2006 Convention MLC ;
~~[² 11° "Certificats d'assurance sous MLC 2006": le certificat d'assurance pour le rapatriement et le certificat d'assurance ou toute autre garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur.]² 11° « voyages à proximité du littoral » : des voyages effectués dans une zone de navigation relevant de la juridiction belge qui s'étend à trente milles marins de la côte belge ou des voyages au voisinage d'un Etat étranger, tels qu'ils sont définis par cet Etat;~~

(1)<L [2017-03-06/09](#), art. 15, 002; En vigueur : 18-01-2017>

(2)<L [2017-03-06/09](#), art. 16, 002; En vigueur : 18-01-2017>

CHAPITRE 3. - Champ d'application

Art. 4. § 1er. Sauf pour les exceptions qu'elle prévoit, la présente loi s'applique à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales et aux marins se trouvant à bord.

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

- 1° aux navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et aux navires de construction traditionnelle et aux marins se trouvant à bord;
- 2° aux navires de guerre et aux navires de guerre auxiliaires et aux marins se trouvant à bord.

§ 3. En cas de doute relatif à l'applicabilité de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution à un navire battant pavillon belge ou à une catégorie de navires battant pavillon belge, la question est tranchée par la Direction générale [¹ Navigation]¹ le fonctionnaire désigné après consultation de la commission paritaire concernée des représentants des marins et des armateurs.

§ 3/1. L'armateur garantit que les personnes travaillant à bord d'un navire qui est exclu du champ d'application de la présente loi et de la Convention MLC conformément au paragraphe 3 du présent article et à l'article II.5 de la Convention MLC, bénéficient des conditions de

§ 4. Toute décision prise par la Direction générale ^[1 Navigation] en application du paragraphe 3 est communiquée au Directeur général du Bureau international du travail.

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

(1)<L [2017-03-06/09](#), art. 15, 002; En vigueur : 18-01-2017>

[Art. 5.](#) § 1er. Pour ce qui concerne les navires battant pavillon belge, la présente loi s'applique uniquement aux marins visés dans la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail et dans ses arrêtés d'exécution et aux marins travaillant sous un autre statut que celui de salarié.

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

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

[CHAPITRE 4.](#) - Obligation à charge des navires battant pavillon belge de tenir à bord un exemplaire de la Convention du travail maritime 2006

[Art. 6.](#) Tout navire battant pavillon belge et tombant sous le champ d'application de la loi tient à disposition à son bord un exemplaire de la MLC 2006 dans un endroit facilement et

travail et de vie décentes équivalentes à celles garanties aux marins par les dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la Convention MLC, dans la mesure du possible.

§ 4. Toute décision prise par la Direction générale ^[1 Navigation] le fonctionnaire désigné en application du paragraphe 3 est communiquée au Directeur général du Bureau international du travail.

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

(1)<L [2017-03-06/09](#), art. 15, 002; En vigueur : 18-01-2017>

[Art. 5.](#) § 1er. Pour ce qui concerne les navires battant pavillon belge, la présente loi s'applique uniquement aux marins visés dans la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail et dans ses arrêtés d'exécution et aux marins travaillant sous un autre statut que celui de salarié.

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

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

~~[CHAPITRE 4.](#) - Obligation à charge des navires battant pavillon belge de tenir à bord un exemplaire de la Convention du travail maritime 2006~~ CHAPITRE 4. - Délégation au Roi

~~[Art. 6.](#) Tout navire battant pavillon belge et tombant sous le champ d'application de la loi tient à disposition à son bord un exemplaire de la MLC 2006 dans un endroit facilement et~~

directement accessible aux marins, aux fonctionnaires désignés et aux organismes agréés.

~~directement accessible aux marins, aux fonctionnaires désignés et aux organismes agréés.~~

~~Dans le respect de la Convention MLC, le Roi détermine :~~

~~1° les certificats et autres documents qui doivent être à bord des navires, ainsi que l'autorité chargée de la délivrance, les conditions pour la délivrance et les règles concernant le contenu, la publication et la validité des certificats et autres documents;~~

~~2° quels navires sont soumis aux dispositions sous le 1° ;~~

~~3° l'inspection des navires ;~~

~~4° la procédure de plainte ;~~

TITRE 2. ^[1] - Le certificat de travail maritime, la déclaration de conformité du travail maritime et les certificats d'assurance sous MLC 2006 en ce qui concerne les navires battant pavillon belge]¹

~~**TITRE 2.** ^[1] - Le certificat de travail maritime, la déclaration de conformité du travail maritime et les certificats d'assurance sous MLC 2006 en ce qui concerne les navires battant pavillon belge]¹~~
~~Langue~~

(1)<L [2017-03-06/09](#), art. 17, 002; En vigueur : 18-01-2017>

(1)<L [2017-03-06/09](#), art. 17, 002; En vigueur : 18-01-2017>

CHAPITRE 1er. - Champ d'application

~~CHAPITRE 1er. - Champ d'application~~

Art. 7. Tout navire battant pavillon belge, ayant une jauge brute égale ou supérieure à 500 et effectuant un voyage international ou opérant à partir d'un port ou entre ports d'un autre pays conserve à son bord et tient à jour un certificat de travail maritime ^[1], une déclaration de conformité du travail maritime et les certificats d'assurance sous MLC 2006]¹.

~~Art. 7. Tout navire battant pavillon belge, ayant une jauge brute égale ou supérieure à 500 et effectuant un voyage international ou opérant à partir d'un port ou entre ports d'un autre pays conserve à son bord et tient à jour un certificat de travail maritime ^[1], une déclaration de conformité du travail maritime et les certificats d'assurance sous MLC 2006]¹.~~

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

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

Ces navires tombent également sous le champ d'application du titre 1er, du titre 3, chapitres 1er, 3, 4, 5, section 1re et 6, du titre 4, chapitre 1er, du titre 5, du titre 6, chapitre 1er, du titre 7, article 71, article 73, articles 75 à 80 inclus et du titre 8.

~~Ces navires tombent également sous le champ d'application du titre 1er, du titre 3, chapitres 1er, 3, 4, 5, section 1re et 6, du titre 4, chapitre 1er, du titre 5, du titre 6, chapitre 1er, du titre 7, article 71, article 73, articles 75 à 80 inclus et du titre 8.~~

(1)<L [2017-03-06/09](#), art. 18, 002; En vigueur : 18-01-2017>

(1)<L [2017-03-06/09](#), art. 18, 002; En vigueur : 18-01-2017>

Art. 8. Le certificat de travail maritime atteste que les conditions de travail et de vie des marins, y compris les mesures adoptées visant à assurer la conformité continue aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006, qui doivent être mentionnées dans la déclaration de conformité du travail maritime visée au chapitre 3 ont fait l'objet d'une inspection telle que visée par les règles 5.1. et 5.2. de la MLC 2006 et répondent à ces dispositions nationales.

~~Art. 8. Le certificat de travail maritime atteste que les conditions de travail et de vie des marins, y compris les mesures adoptées visant à assurer la conformité continue aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006, qui doivent être mentionnées dans la déclaration de conformité du travail maritime visée au chapitre 3 ont fait l'objet d'une inspection telle que visée par les règles 5.1. et 5.2. de la MLC 2006 et répondent à ces dispositions nationales.~~

Art. 9. La déclaration de conformité du travail maritime mentionne les dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 en ce qui concerne les conditions de travail et de vie des marins et énonce les mesures adoptées par l'armateur pour assurer le respect de ces dispositions nationales sur le navire concerné.

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

(1)<Inséré par L 2017-03-06/09, art. 19, 002;
En vigueur : 18-01-2017>

Art. 9/2. ^[1] Le certificat d'assurance ou toute autre garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur constitue la preuve que l'armateur satisfait aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 relatives à la responsabilité de l'armateur.^[1]

(1)<Inséré par L 2017-03-06/09, art. 20, 002;
En vigueur : 18-01-2017>

CHAPITRE 2. - Le certificat de travail maritime

Art. 10. Le certificat de travail maritime est établi conformément au modèle défini par le Roi.

Art. 11. Le certificat de travail maritime doit être délivré ou renouvelé par le fonctionnaire désigné lorsque, suite à une inspection visée au chapitre 1er du titre 3, il est établi que le navire respecte ou continue de respecter les dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 dans les ^[1]...^[1] domaines suivants :

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

Art. 9. La déclaration de conformité du travail maritime mentionne les dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 en ce qui concerne les conditions de travail et de vie des marins et énonce les mesures adoptées par l'armateur pour assurer le respect de ces dispositions nationales sur le navire concerné.

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

(1)<Inséré par L 2017-03-06/09, art. 19, 002;
En vigueur : 18-01-2017>

Art. 9/2. ^[1] Le certificat d'assurance ou toute autre garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur constitue la preuve que l'armateur satisfait aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 relatives à la responsabilité de l'armateur.^[1]

(1)<Inséré par L 2017-03-06/09, art. 20, 002;
En vigueur : 18-01-2017>

CHAPITRE 2. - Le certificat de travail maritime

Art. 10. Le certificat de travail maritime est établi conformément au modèle défini par le Roi.

Art. 11. Le certificat de travail maritime doit être délivré ou renouvelé par le fonctionnaire désigné lorsque, suite à une inspection visée au chapitre 1er du titre 3, il est établi que le navire respecte ou continue de respecter les dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 dans les ^[1]...^[1] domaines suivants :

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

[¹ 15° la garantie financière pour le rapatriement;
16° la garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur.]¹

(1) <L 2017-03-06/09, art. 21, 002; En vigueur : 18-01-2017>

Art. 12. A l'issue d'une inspection intermédiaire favorable visée aux articles 35 et 36, le fonctionnaire désigné ou l'organisme agréé appose son visa sur le certificat de travail maritime.

Art. 13. Sans préjudice de l'exception visée à l'article 14, la durée de validité du certificat de travail maritime ne peut excéder cinq ans.

Art. 14. Lorsque l'inspection effectuée aux fins du renouvellement du certificat de travail maritime a lieu dans les trois mois précédant l'échéance du certificat en cours, le nouveau certificat de travail maritime est valide à partir de la date à laquelle l'inspection en question a été effectuée, pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'échéance du certificat en cours.

Art. 15. Lorsque l'inspection effectuée aux fins du renouvellement du certificat de travail maritime a eu lieu plus de trois mois avant la date d'échéance du certificat en cours, le nouveau certificat de travail maritime est valide pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date à laquelle l'inspection en question a eu lieu.

Art. 16. Un certificat de travail maritime peut être délivré à titre provisoire dans trois cas:
1° aux nouveaux navires, à la livraison;
2° lorsqu'un navire change de pavillon vers le pavillon belge;
3° lorsqu'un armateur prend à son compte l'exploitation d'un navire qui est nouveau pour cet armateur.

Art. 17. Le certificat de travail maritime délivré à titre provisoire est établi conformément au modèle défini par le Roi.

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

Art. 19. Le certificat de travail maritime ne peut être délivré à titre provisoire que s'il a été établi que les conditions cumulatives suivantes sont réunies :
1° le navire a été inspecté, dans la mesure où cela est raisonnablement possible, au regard

~~[¹ 15° la garantie financière pour le rapatriement;
16° la garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur.]¹~~

~~-----
(1) <L 2017-03-06/09, art. 21, 002; En vigueur : 18-01-2017>~~

~~Art. 12. A l'issue d'une inspection intermédiaire favorable visée aux articles 35 et 36, le fonctionnaire désigné ou l'organisme agréé appose son visa sur le certificat de travail maritime.~~

~~Art. 13. Sans préjudice de l'exception visée à l'article 14, la durée de validité du certificat de travail maritime ne peut excéder cinq ans.~~

~~Art. 14. Lorsque l'inspection effectuée aux fins du renouvellement du certificat de travail maritime a lieu dans les trois mois précédant l'échéance du certificat en cours, le nouveau certificat de travail maritime est valide à partir de la date à laquelle l'inspection en question a été effectuée, pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'échéance du certificat en cours.~~

~~Art. 15. Lorsque l'inspection effectuée aux fins du renouvellement du certificat de travail maritime a eu lieu plus de trois mois avant la date d'échéance du certificat en cours, le nouveau certificat de travail maritime est valide pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date à laquelle l'inspection en question a eu lieu.~~

~~Art. 16. Un certificat de travail maritime peut être délivré à titre provisoire dans trois cas:
1° aux nouveaux navires, à la livraison;
2° lorsqu'un navire change de pavillon vers le pavillon belge;
3° lorsqu'un armateur prend à son compte l'exploitation d'un navire qui est nouveau pour cet armateur.~~

~~Art. 17. Le certificat de travail maritime délivré à titre provisoire est établi conformément au modèle défini par le Roi.~~

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

~~Art. 19. Le certificat de travail maritime ne peut être délivré à titre provisoire que s'il a été établi que les conditions cumulatives suivantes sont réunies :
1° le navire a été inspecté, dans la mesure où cela est raisonnablement possible, au regard~~

des dispositions nationales correspondant aux domaines énumérés à l'article 11, en tenant compte de la vérification des éléments visés aux 2° à 4°;

2° l'armateur a démontré que des procédures adéquates sont mises en oeuvre à bord en vue d'assurer le respect des dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006;

3° le capitaine connaît les prescriptions de la MLC 2006 et les obligations en matière de mise en oeuvre; et

4° les informations requises ont été présentées au fonctionnaire désigné ou à l'organisme agréé en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail maritime.

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

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

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

1° l'inspection intermédiaire visée au chapitre 1er du titre 3 n'a pas été réalisée dans les délais fixés;

2° le certificat de travail maritime n'est pas visé à l'issue d'une inspection intermédiaire favorable conformément à l'article 12;

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

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

5° des modifications importantes ont été apportées à la structure ou aux équipements visés au titre 3 de la MLC 2006.

6° Dans l'hypothèse où le certificat perd sa validité en raison du cas visé au 3°, 4°, ou 5°, le nouveau certificat ne sera délivré que si le fonctionnaire désigné qui le délivre est pleinement convaincu que le navire est conforme aux dispositions mentionnées à l'article 11.

Art. 22. Le fonctionnaire désigné peut retirer le certificat de travail maritime s'il s'avère que le navire ne respecte pas les dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 et qu'il n'a pas été remédié de manière satisfaisante aux manquements constatés par le fonctionnaire désigné ou l'organisme agréé qui a procédé à l'inspection.

Art. 23. Lorsqu'il envisage un retrait de certificat, le fonctionnaire désigné tient compte de la

des dispositions nationales correspondant aux domaines énumérés à l'article 11, en tenant compte de la vérification des éléments visés aux 2° à 4°;

2° l'armateur a démontré que des procédures adéquates sont mises en oeuvre à bord en vue d'assurer le respect des dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006;

3° le capitaine connaît les prescriptions de la MLC 2006 et les obligations en matière de mise en oeuvre; et

4° les informations requises ont été présentées au fonctionnaire désigné ou à l'organisme agréé en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail maritime.

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

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

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

1° l'inspection intermédiaire visée au chapitre 1er du titre 3 n'a pas été réalisée dans les délais fixés;

2° le certificat de travail maritime n'est pas visé à l'issue d'une inspection intermédiaire favorable conformément à l'article 12;

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

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

5° des modifications importantes ont été apportées à la structure ou aux équipements visés au titre 3 de la MLC 2006.

6° Dans l'hypothèse où le certificat perd sa validité en raison du cas visé au 3°, 4°, ou 5°, le nouveau certificat ne sera délivré que si le fonctionnaire désigné qui le délivre est pleinement convaincu que le navire est conforme aux dispositions mentionnées à l'article 11.

Art. 22. Le fonctionnaire désigné peut retirer le certificat de travail maritime s'il s'avère que le navire ne respecte pas les dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 et qu'il n'a pas été remédié de manière satisfaisante aux manquements constatés par le fonctionnaire désigné ou l'organisme agréé qui a procédé à l'inspection.

Art. 23. Lorsqu'il envisage un retrait de certificat, le fonctionnaire désigné tient compte de la

gravité et/ou de la fréquence des manquements et doit entendre l'armateur ou son délégué à ce sujet.

CHAPITRE 3. - La déclaration de conformité du travail maritime

Art. 24. La déclaration de conformité du travail maritime est établie conformément au modèle défini par le Roi.

Art. 25. La déclaration de conformité du travail maritime comprend deux parties.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 26. Le fonctionnaire désigné délivre la déclaration de conformité du travail maritime après en avoir certifié la partie II établie par l'armateur.

Art. 27. La déclaration de conformité du travail maritime est annexée au certificat de travail maritime.

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

CHAPITRE 3/1. ^[1] - Certificats d'assurance sous MLC 2006]¹

gravité et/ou de la fréquence des manquements et doit entendre l'armateur ou son délégué à ce sujet.

CHAPITRE 3. - La déclaration de conformité du travail maritime

Art. 24. La déclaration de conformité du travail maritime est établie conformément au modèle défini par le Roi.

Art. 25. La déclaration de conformité du travail maritime comprend deux parties.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 26. Le fonctionnaire désigné délivre la déclaration de conformité du travail maritime après en avoir certifié la partie II établie par l'armateur.

Art. 27. La déclaration de conformité du travail maritime est annexée au certificat de travail maritime.

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

CHAPITRE 3/1. ^[1] - Certificats d'assurance sous MLC 2006]¹

(1)<Inséré par L [2017-03-06/09](#), art. 22, 002;
En vigueur : 18-01-2017>

[Art. 27/1.](#) [1 Les certificats d'assurance sous MLC 2006 sont établis conformément au modèle fixé par le Roi.]¹

(1)<Inséré par L [2017-03-06/09](#), art. 23, 002;
En vigueur : 18-01-2017>

[Art. 27/2.](#) [1 Le Roi fixe les conditions de délivrance des certificats d'assurance sous MLC 2006 ainsi que les règles relatives à la délivrance et la validité des certificats.]¹

(1)<Inséré par L [2017-03-06/09](#), art. 24, 002;
En vigueur : 18-01-2017>

[CHAPITRE 4.](#) - Langue de rédaction des documents de certification

[Art. 28.](#) Le certificat de travail maritime [1, la déclaration de conformité du travail maritime et les certificats d'assurance sous MLC 2006]¹ sont rédigés en français ou en néerlandais, au choix de l'armateur, et en anglais.

(1)<L [2017-03-06/09](#), art. 25, 002; En vigueur : 18-01-2017>

[CHAPITRE 5.](#) - Mesures de publicité

[Art. 29.](#) Une copie du certificat de travail maritime [1, de la déclaration de conformité du travail maritime et des certificats d'assurance sous MLC 2006]¹ est affichée bien en vue dans un endroit accessible aux marins.

(1)<L [2017-03-06/09](#), art. 26, 002; En vigueur : 18-01-2017>

[Art. 30.](#) L'armateur communique une copie du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité de travail maritime, y compris de leurs annexes éventuelles, sur demande des marins, des fonctionnaires désignés, des fonctionnaires autorisés de l'Etat du port et des représentants des marins et des armateurs.

[TITRE 3.](#) - Inspections

~~(1)<Inséré par L [2017-03-06/09](#), art. 22, 002;
En vigueur : 18-01-2017>~~

~~[Art. 27/1.](#) [1 Les certificats d'assurance sous MLC 2006 sont établis conformément au modèle fixé par le Roi.]¹~~

~~-----
(1)<Inséré par L [2017-03-06/09](#), art. 23, 002;
En vigueur : 18-01-2017>~~

~~[Art. 27/2.](#) [1 Le Roi fixe les conditions de délivrance des certificats d'assurance sous MLC 2006 ainsi que les règles relatives à la délivrance et la validité des certificats.]¹~~

~~-----
(1)<Inséré par L [2017-03-06/09](#), art. 24, 002;
En vigueur : 18-01-2017>~~

~~[CHAPITRE 4.](#) - Langue de rédaction des documents de certification~~

~~[Art. 28.](#) Le certificat de travail maritime [1, la déclaration de conformité du travail maritime et les certificats d'assurance sous MLC 2006]¹ sont rédigés en français ou en néerlandais, au choix de l'armateur, et en anglais. Les certificats et documents requis conformément à la Convention MLC et/ou la présente loi sont rédigés en anglais. À la demande de l'armateur, une traduction est ajoutée en français ou néerlandais. Ces certificats et documents peuvent également être délivrés sous forme électronique.~~

~~(1)<L [2017-03-06/09](#), art. 25, 002; En vigueur : 18-01-2017>~~

~~[CHAPITRE 5.](#) - Mesures de publicité~~

~~[Art. 29.](#) Une copie du certificat de travail maritime [1, de la déclaration de conformité du travail maritime et des certificats d'assurance sous MLC 2006]¹ est affichée bien en vue dans un endroit accessible aux marins.~~

~~-----
(1)<L [2017-03-06/09](#), art. 26, 002; En vigueur : 18-01-2017>~~

~~[Art. 30.](#) L'armateur communique une copie du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité de travail maritime, y compris de leurs annexes éventuelles, sur demande des marins, des fonctionnaires désignés, des fonctionnaires autorisés de l'Etat du port et des représentants des marins et des armateurs.~~

~~[TITRE 3.](#) - Inspections~~

CHAPITRE 1er. - Inspections des navires battant pavillon belge

Art. 31. Tous les navires battant pavillon belge, tenus ou non à l'obligation de certification, sont soumis à des inspections périodiques pour garantir que les conditions de travail et de vie des marins à bord des navires battant le pavillon belge, satisfont et continuent à satisfaire aux prescriptions de la MLC 2006.

Art. 32. Lors de la première immatriculation du navire battant pavillon belge ou lors d'une nouvelle immatriculation ou en cas de modification substantielle du logement des marins à bord du navire battant pavillon belge, le fonctionnaire désigné doit aussi inspecter les domaines concernant le logement et les installations de loisirs.

Art. 33. Pour les navires construits avant l'entrée en vigueur de la MLC 2006 en Belgique, les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans la Convention n° 92 de l'Organisation internationale du Travail concernant le logement de l'équipage à bord (révisée, 1949) continuent à s'appliquer.

Art. 34. L'inspection des navires tenus à l'obligation de certification doit être complète et préalable à la délivrance du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime visés au titre 2 et porter sur les [1...]1 domaines énumérés à l'article 11.

(1)<L 2017-03-06/09, art. 27, 002; En vigueur : 18-01-2017>

Art. 35. Au moins une inspection intermédiaire doit être réalisée en vue de vérifier si les dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 sont toujours respectées.

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

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

Art. 36. L'inspection intermédiaire est aussi étendue et approfondie que les inspections effectuées en vue du renouvellement du certificat de travail maritime.

Art. 37. L'inspection aux fins de renouvellement du certificat de travail maritime porte sur les dispositions nationales donnant effet aux

CHAPITRE 1er. - Inspections des navires battant pavillon belge

Art. 31. Tous les navires battant pavillon belge, tenus ou non à l'obligation de certification, sont soumis à des inspections périodiques pour garantir que les conditions de travail et de vie des marins à bord des navires battant le pavillon belge, satisfont et continuent à satisfaire aux prescriptions de la MLC 2006.

Art. 32. Lors de la première immatriculation du navire battant pavillon belge ou lors d'une nouvelle immatriculation ou en cas de modification substantielle du logement des marins à bord du navire battant pavillon belge, le fonctionnaire désigné doit aussi inspecter les domaines concernant le logement et les installations de loisirs.

Art. 33. Pour les navires construits avant l'entrée en vigueur de la MLC 2006 en Belgique, les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans la Convention n° 92 de l'Organisation internationale du Travail concernant le logement de l'équipage à bord (révisée, 1949) continuent à s'appliquer.

Art. 34. L'inspection des navires tenus à l'obligation de certification doit être complète et préalable à la délivrance du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime visés au titre 2 et porter sur les [1...]1 domaines énumérés à l'article 11.

(1)<L 2017-03-06/09, art. 27, 002; En vigueur : 18-01-2017>

Art. 35. Au moins une inspection intermédiaire doit être réalisée en vue de vérifier si les dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 sont toujours respectées.

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

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

Art. 36. L'inspection intermédiaire est aussi étendue et approfondie que les inspections effectuées en vue du renouvellement du certificat de travail maritime.

Art. 37. L'inspection aux fins de renouvellement du certificat de travail maritime porte sur les dispositions nationales donnant effet aux

prescriptions de la MLC 2006 qui font l'objet de l'inspection préalable à la délivrance d'un premier certificat de travail maritime.

Art. 38. Le résultat de toutes les inspections ou autres vérifications effectuées ultérieurement sur le navire et tous défauts importants relevés au cours de ces vérifications de même que la date du constat qu'il a été remédié aux défauts sont consignés dans un document que l'armateur doit tenir à bord du navire. Ce document, qui est rédigé en anglais, est annexé à la déclaration de conformité du travail maritime visée au chapitre 3 du titre 2 ^[1] ou est tenu à la disposition des marins, des inspecteurs de l'Etat du pavillon, des fonctionnaires autorisés de l'Etat du port et des représentants des armateurs et des marins par d'autres moyens, conformément à la législation nationale^[1].

(1) <L 2017-03-06/09, art. 28, 002; En vigueur : 18-01-2017>

CHAPITRE 2. - Inspection des navires battant pavillon étranger

Art. 39. Chaque navire, battant le pavillon d'un Etat étranger ayant ou non ratifié la MLC 2006, qui fait escale dans un port belge, dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, peut être inspecté dans ce port aux fins de vérifier la conformité aux prescriptions de la MLC 2006 relatives aux conditions de travail et de vie des marins à bord du navire, y compris les droits des marins.

Art. 40. Sans préjudice des cas définis à l'article 41 et des compétences prévues par les dispositions belges et internationales relatives au contrôle par l'Etat du port, l'inspection des navires battant le pavillon d'un Etat étranger ayant ratifié la MLC 2006 est limitée à un contrôle du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime.

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

Art. 41. § 1er. Le fonctionnaire désigné peut procéder à une inspection détaillée afin de vérifier que les conditions de travail et de vie à bord du navire sont respectées si, à l'occasion d'une inspection visée à l'article 40, s'étant présenté à bord du navire et ayant demandé, le cas échéant, le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité de travail maritime, il constate que :

1° les documents requis ne sont pas présentés ou ne sont pas tenus à jour, ou ont été établis de manière mensongère, ou que les documents

prescriptions de la MLC 2006 qui font l'objet de l'inspection préalable à la délivrance d'un premier certificat de travail maritime.

Art. 38. Le résultat de toutes les inspections ou autres vérifications effectuées ultérieurement sur le navire et tous défauts importants relevés au cours de ces vérifications de même que la date du constat qu'il a été remédié aux défauts sont consignés dans un document que l'armateur doit tenir à bord du navire. Ce document, qui est rédigé en anglais, est annexé à la déclaration de conformité du travail maritime visée au chapitre 3 du titre 2 ^[1] ou est tenu à la disposition des marins, des inspecteurs de l'Etat du pavillon, des fonctionnaires autorisés de l'Etat du port et des représentants des armateurs et des marins par d'autres moyens, conformément à la législation nationale^[1].

(1) <L 2017-03-06/09, art. 28, 002; En vigueur : 18-01-2017>

CHAPITRE 2. - Inspection des navires battant pavillon étranger

Art. 39. Chaque navire, battant le pavillon d'un Etat étranger ayant ou non ratifié la MLC 2006, qui fait escale dans un port belge, dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, peut être inspecté dans ce port aux fins de vérifier la conformité aux prescriptions de la MLC 2006 relatives aux conditions de travail et de vie des marins à bord du navire, y compris les droits des marins.

Art. 40. Sans préjudice des cas définis à l'article 41 et des compétences prévues par les dispositions belges et internationales relatives au contrôle par l'Etat du port, l'inspection des navires battant le pavillon d'un Etat étranger ayant ratifié la MLC 2006 est limitée à un contrôle du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime.

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

Art. 41. § 1er. Le fonctionnaire désigné peut procéder à une inspection détaillée afin de vérifier que les conditions de travail et de vie à bord du navire sont respectées si, à l'occasion d'une inspection visée à l'article 40, s'étant présenté à bord du navire et ayant demandé, le cas échéant, le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité de travail maritime, il constate que :

1° les documents requis ne sont pas présentés ou ne sont pas tenus à jour, ou ont été établis de manière mensongère, ou que les documents

ne contiennent pas les informations exigées par la MLC 2006 ou ne sont pas valables pour une autre raison; ou

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

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

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

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

Art. 42. Lorsqu'il existe une plainte conformément à l'article 41, § 1er, 4°, l'inspection doit se limiter à l'objet de la plainte, à moins que la plainte ou son examen fournisse de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la MLC 2006.

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

Art. 43. L'inspection détaillée dans les cas visés aux articles 41 et 42 porte sur les domaines énumérés à l'annexe A5-III de la MLC 2006.

Art. 44. Par plainte visée à l'article 41, § 1er, 4°, il convient d'entendre toute information soumise par un marin, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou de manière générale par toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, y compris sous l'aspect des risques pour la sécurité ou la santé des marins à bord.

CHAPITRE 3. - Les fonctionnaires désignés

Art. 45. Un protocole d'accord doit être conclu entre les fonctionnaires désignés, y compris la Direction générale [¹ Navigation]¹ et la Division des études juridiques, de la documentation et du contentieux du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale.

~~ne contiennent pas les informations exigées par la MLC 2006 ou ne sont pas valables pour une autre raison; ou~~

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

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

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

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

~~Art. 42. Lorsqu'il existe une plainte conformément à l'article 41, § 1er, 4°, l'inspection doit se limiter à l'objet de la plainte, à moins que la plainte ou son examen fournisse de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la MLC 2006.~~

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

~~Art. 43. L'inspection détaillée dans les cas visés aux articles 41 et 42 porte sur les domaines énumérés à l'annexe A5-III de la MLC 2006.~~

~~Art. 44. Par plainte visée à l'article 41, § 1er, 4°, il convient d'entendre toute information soumise par un marin, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou de manière générale par toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, y compris sous l'aspect des risques pour la sécurité ou la santé des marins à bord.~~

CHAPITRE 3. - Les fonctionnaires désignés

~~Art. 45. Un protocole d'accord doit être conclu entre les fonctionnaires désignés, y compris la Direction générale [¹ Navigation]¹ et la Division des études juridiques, de la documentation et du contentieux du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale. Un protocole d'accord doit être conclu entre les fonctionnaires désignés.~~

~~Ce protocole d'accord porte notamment sur~~

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.

(1)<L [2017-03-06/09](#), art. 15, 002; En vigueur : 18-01-2017>

[Art. 46.](#) Sans préjudice des attributions des officiers de police judiciaire, les fonctionnaires désignés surveillent :

1° en ce qui concerne les navires battant pavillon belge, le respect des dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 ainsi que le respect de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution;

2° en ce qui concerne les navires battant pavillon étranger, le respect de la MLC 2006.

[Art. 47.](#) § 1er. Les fonctionnaires désignés exercent leurs missions conformément aux lois et arrêtés d'exécution fixant les modalités d'exercice de leurs compétences, leurs droits et leurs devoirs.

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

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

§ 3. Lorsqu'ils l'estiment nécessaire, les fonctionnaires désignés communiquent les

l'organisation et la coordination des inspections dont la répartition des tâches d'inspection ainsi que la préparation et le déroulement des inspections.

(1)<L [2017-03-06/09](#), art. 15, 002; En vigueur : 18-01-2017>

[Art. 46.](#) Sans préjudice des attributions des officiers de police judiciaire, les fonctionnaires désignés surveillent :

1° en ce qui concerne les navires battant pavillon belge, le respect des dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 ainsi que le respect de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution;

2° en ce qui concerne les navires battant pavillon étranger, le respect de la ~~MLC 2006~~ Convention MLC.

[Art. 47.](#) § 1er. Les fonctionnaires désignés exercent leurs missions conformément aux lois et arrêtés d'exécution fixant les modalités d'exercice de leurs compétences, leurs droits et leurs devoirs.

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

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

§ 2. Le responsable du traitement pour le traitement des données est le Service public fédéral Mobilité et Transports.

Les fonctionnaires désignés de la Direction générale de la Navigation du Service public fédérale Mobilité et Transports ont accès aux données enregistrées seulement dans le cadre de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Les données sont conservées jusqu'à maximum 10 ans après que le navire ne batte plus le pavillon belge.

Les données sont anonymisées en ce qui concerne les plaintes et en ce qui concerne les marins.

~~§ 3. Lorsqu'ils l'estiment nécessaire, 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 inspecté porte le pavillon, dans la mesure où ces renseignements peuvent les intéresser en raison des législations qu'ils sont chargés de surveiller ou d'appliquer.

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

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

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

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

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

CHAPITRE 4. - Habilitation des organismes agréés

Art. 48. § 1er. Aux fins de veiller au respect par les navires battant pavillon belge des dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 et de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, le Roi peut prévoir l'habilitation d'organismes agréés.

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

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

Art. 49. La Direction générale [¹ Navigation]¹ tient à jour et fournit au Bureau international du Travail une liste des organismes agréés habilités à agir. Cette liste doit indiquer les fonctions que les organismes agréés sont habilités à assumer.

~~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 inspecté porte le pavillon, dans la mesure où ces renseignements peuvent les intéresser en raison des législations qu'ils sont chargés de surveiller ou d'appliquer.~~

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

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

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

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

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

CHAPITRE 4. - Habilitation des organismes agréés

Art. 48. § 1er. Aux fins de veiller au respect par les navires battant pavillon belge des dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 Convention MLC et de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, le Roi peut prévoir l'habilitation d'organismes agréés.

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

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

Art. 49. La Direction générale [¹ Navigation]¹ tient à jour et fournit au Bureau international du Travail une liste des organismes agréés habilités à agir. Cette liste doit indiquer les fonctions que les organismes agréés sont habilités à assumer.

(1)<L 2017-03-06/09, art. 15, 002; En vigueur : 18-01-2017>

CHAPITRE 5. - Devoir de rapportage et d'information

Section 1re. - Dispositions applicables aux inspections des navires battant pavillon belge

Art. 50. Pour toute inspection effectuée sur les navires battant pavillon belge, un rapport d'inspection est dressé et transmis à la Direction générale [1 Navigation]¹. Ce rapport est rédigé en anglais.

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

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

(1)<L 2017-03-06/09, art. 15, 002; En vigueur : 18-01-2017>

Art. 51. Une copie du rapport est remise au capitaine du navire inspecté.

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

Art. 52. Le fonctionnaire désigné communique une copie du rapport aux représentants des marins qui en font la demande.

Art. 53. La Direction générale [1 Navigation]¹ tient un registre des inspections.

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

(1)<L 2017-03-06/09, art. 15, 002; En vigueur : 18-01-2017>

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

Art. 54. Le fonctionnaire désigné qui, à l'occasion d'une inspection détaillée d'un navire battant pavillon étranger faisant escale dans un port belge, constate que les conditions de travail et de vie des marins à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la MLC 2006, doit, à tout le moins :

- 1° porter immédiatement à la connaissance, par écrit, du capitaine du navire les manquements constatés et les délais dans lesquels il doit y être remédié et;
- 2° dresser et transmettre un rapport

~~(1)<L 2017-03-06/09, art. 15, 002; En vigueur : 18-01-2017>~~

~~CHAPITRE 5. - Devoir de rapportage et d'information~~

~~Section 1re. - Dispositions applicables aux inspections des navires battant pavillon belge~~

~~Art. 50. Pour toute inspection effectuée sur les navires battant pavillon belge, un rapport d'inspection est dressé et transmis à la Direction générale [1 Navigation]¹. Ce rapport est rédigé en anglais.~~

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

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

~~-----~~

~~(1)<L 2017-03-06/09, art. 15, 002; En vigueur : 18-01-2017>~~

~~Art. 51. Une copie du rapport est remise au capitaine du navire inspecté.~~

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

~~Art. 52. Le fonctionnaire désigné communique une copie du rapport aux représentants des marins qui en font la demande.~~

~~Art. 53. La Direction générale [1 Navigation]¹ tient un registre des inspections.~~

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

~~-----~~

~~(1)<L 2017-03-06/09, art. 15, 002; En vigueur : 18-01-2017>~~

~~Section 2. - Dispositions applicables aux inspections des navires battant pavillon étranger~~

~~Art. 54. Le fonctionnaire désigné qui, à l'occasion d'une inspection détaillée d'un navire battant pavillon étranger faisant escale dans un port belge, constate que les conditions de travail et de vie des marins à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la MLC 2006, doit, à tout le moins :~~

- ~~1° porter immédiatement à la connaissance, par écrit, du capitaine du navire les manquements constatés et les délais dans lesquels il doit y être remédié et;~~
- ~~2° dresser et transmettre un rapport~~

d'inspection à la Direction générale
[¹ Navigation]¹.

(1)<L [2017-03-06/09](#), art. 15, 002; En vigueur :
18-01-2017>

[Art. 55.](#) Au cas où il considère que les manquements visés à l'article 54 sont importants, ou si ces manquements ont un rapport avec une plainte déposée en vertu de l'article 42, le fonctionnaire désigné les porte à la connaissance des organisations d'armateurs et de marins présentes sur le territoire belge, et il peut:

- 1° informer un représentant de l'administration de l'Etat du pavillon;
- 2° communiquer les informations pertinentes aux autorités compétentes du port d'escale suivant.

[Art. 56.](#) Si elle l'estime nécessaire, la Direction générale [¹ Navigation]¹ soumet au Directeur général du Bureau international du Travail, une copie du rapport d'inspection ainsi que la réponse communiquée par l'administration de l'Etat du pavillon dans le délai prescrit par le fonctionnaire désigné.

(1)<L [2017-03-06/09](#), art. 15, 002; En vigueur :
18-01-2017>

[Art. 57.](#) § 1er. Lorsqu'une plainte visée au chapitre 2 du titre 6 déposée auprès du fonctionnaire désigné au port où le navire a fait escale n'a pas été réglée au niveau de l'administration de l'Etat du pavillon, et qu'il n'est pas démontré que cet Etat est en mesure de traiter la plainte, la Direction générale [¹ Navigation]¹ doit communiquer une copie du rapport d'inspection au Directeur général du Bureau international du travail, accompagné de toute réponse de l'administration de l'Etat du pavillon, communiquée dans le délai prescrit par le fonctionnaire désigné.

§ 2. La Direction générale [¹ Navigation]¹ informe les organisations d'armateurs et de marins appropriées sur le territoire belge du fait qu'une plainte qu'un fonctionnaire désigné a reçue à terre n'a pas été réglée au niveau de l'administration de l'Etat du pavillon et qu'il n'a pas été démontré que cet Etat était en mesure de traiter la plainte conformément aux procédures prescrites par la MLC 2006.

§ 3. La Direction générale [¹ Navigation]¹ tient des statistiques et des informations concernant les plaintes visées au chapitre 2 du titre 6 qui ont été réglées. Ces statistiques et informations sont communiquées à intervalles réguliers au Directeur général du Bureau International du

d'inspection à la Direction générale
~~[¹ Navigation]¹.~~

~~(1)<L [2017-03-06/09](#), art. 15, 002; En vigueur :
18-01-2017>~~

~~[Art. 55.](#) Au cas où il considère que les manquements visés à l'article 54 sont importants, ou si ces manquements ont un rapport avec une plainte déposée en vertu de l'article 42, le fonctionnaire désigné les porte à la connaissance des organisations d'armateurs et de marins présentes sur le territoire belge, et il peut:~~

- ~~1° informer un représentant de l'administration de l'Etat du pavillon;~~
- ~~2° communiquer les informations pertinentes aux autorités compétentes du port d'escale suivant.~~

~~[Art. 56.](#) Si elle l'estime nécessaire, la Direction générale [¹ Navigation]¹ soumet au Directeur général du Bureau international du Travail, une copie du rapport d'inspection ainsi que la réponse communiquée par l'administration de l'Etat du pavillon dans le délai prescrit par le fonctionnaire désigné.~~

~~(1)<L [2017-03-06/09](#), art. 15, 002; En vigueur :
18-01-2017>~~

~~[Art. 57.](#) § 1er. Lorsqu'une plainte visée au chapitre 2 du titre 6 déposée auprès du fonctionnaire désigné au port où le navire a fait escale n'a pas été réglée au niveau de l'administration de l'Etat du pavillon, et qu'il n'est pas démontré que cet Etat est en mesure de traiter la plainte, la Direction générale [¹ Navigation]¹ doit communiquer une copie du rapport d'inspection au Directeur général du Bureau international du travail, accompagné de toute réponse de l'administration de l'Etat du pavillon, communiquée dans le délai prescrit par le fonctionnaire désigné.~~

~~§ 2. La Direction générale [¹ Navigation]¹ informe les organisations d'armateurs et de marins appropriées sur le territoire belge du fait qu'une plainte qu'un fonctionnaire désigné a reçue à terre n'a pas été réglée au niveau de l'administration de l'Etat du pavillon et qu'il n'a pas été démontré que cet Etat était en mesure de traiter la plainte conformément aux procédures prescrites par la MLC 2006.~~

~~§ 3. La Direction générale [¹ Navigation]¹ tient des statistiques et des informations concernant les plaintes visées au chapitre 2 du titre 6 qui ont été réglées. Ces statistiques et informations sont communiquées à intervalles réguliers au Directeur général du Bureau International du~~

travail.

(1)<L [2017-03-06/09](#), art. 15, 002; En vigueur : 18-01-2017>

CHAPITRE 6. - Devoirs de confidentialité et de discrétion

Art. 58. Les fonctionnaires désignés et les organismes agréés doivent prendre les mesures nécessaires afin de garantir le caractère confidentiel des données sociales à caractère personnel dont ils ont obtenu connaissance dans l'exercice de leur mission et afin de garantir l'usage de ces données aux seules fins requises pour l'exercice de leur mission de surveillance.

Art. 59. Sauf autorisation expresse de l'auteur d'une plainte ou d'une dénonciation relative à un manquement à bord d'un navire battant pavillon belge aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006 ou relative à un manquement à bord d'un navire battant pavillon étranger aux prescriptions de la MLC 2006, et pour les deux types de navires, un manquement aux droits des marins, à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, les fonctionnaires désignés et les organismes agréés ne peuvent révéler en aucun cas, même devant les tribunaux, le nom de l'auteur de cette plainte ou de cette dénonciation.

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

TITRE 4. - Mesures pouvant être prescrites en cas de constat de manquement

CHAPITRE 1er. - A l'égard des navires battant pavillon belge

Art. 60. Sans préjudice du pouvoir de dresser procès-verbal en cas de constatation d'infraction aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006, à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, le fonctionnaire désigné est autorisé à exiger qu'il soit remédié à tout manquement et à interdire à un navire de quitter le port où il se trouve au moment de l'inspection jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises lorsqu'il a des raisons de croire que les manquements constituent une infraction grave aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006, ou représentent un grave danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des marins.

travail.

(1)<L [2017-03-06/09](#), art. 15, 002; En vigueur : 18-01-2017>

CHAPITRE 6. - Devoirs de confidentialité et de discrétion

Art. 58. Les fonctionnaires désignés et les organismes agréés doivent prendre les mesures nécessaires afin de garantir le caractère confidentiel des données ~~sociales~~ à caractère personnel dont ils ont obtenu connaissance dans l'exercice de leur mission et afin de garantir l'usage de ces données aux seules fins requises pour l'exercice de leur mission de surveillance.

Art. 59. Sauf autorisation expresse de l'auteur d'une plainte ou d'une dénonciation relative à un manquement à bord d'un navire battant pavillon belge aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la ~~MLC 2006~~ Convention MLC ou relative à un manquement à bord d'un navire battant pavillon étranger aux prescriptions de la MLC 2006, et pour les deux types de navires, un manquement aux droits des marins, à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, les fonctionnaires désignés et les organismes agréés ne peuvent révéler en aucun cas, même devant les tribunaux, le nom de l'auteur de cette plainte ou de cette dénonciation.

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

TITRE 4. - Mesures pouvant être prescrites en cas de constat de manquement

CHAPITRE 1er. - A l'égard des navires battant pavillon belge

Art. 60. ~~Sans préjudice du pouvoir de dresser procès-verbal en cas de constatation d'infraction aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006, à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, le fonctionnaire désigné est autorisé à exiger qu'il soit remédié à tout manquement et à interdire à un navire de quitter le port où il se trouve au moment de l'inspection jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises lorsqu'il a des raisons de croire que les manquements constituent une infraction grave aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006, ou représentent un grave danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des marins.~~

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

Art. 61. Sans préjudice des voies de recours ouvertes en application d'autres réglementations, l'armateur ou le capitaine qui estime que ses droits sont lésés par la décision prise par le fonctionnaire désigné en application de l'article 60 d'interdire le navire de quitter le port peut introduire un recours contre la décision dans les quinze jours qui suivent la notification de la décision conformément aux dispositions applicables.

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

Le recours n'est pas suspensif.

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

§ 2. En tenant compte des instruments internationaux applicables, l'Etat belge peut, s'il a payé les frais de rapatriement conformément au paragraphe 1er, 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.

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

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

§ 5. Le droit d'être rapatrié ne peut pas être refusé à un marin du fait de la situation financière d'un armateur ou au motif que celui-ci est dans l'impossibilité ou refuse de remplacer l'intéressé.^[1]

(1)<Inséré par L [2017-03-06/09](#), art. 29, 002;
En vigueur : 18-01-2017>

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

~~Art. 61. Sans préjudice des voies de recours ouvertes en application d'autres réglementations, l'armateur ou le capitaine qui estime que ses droits sont lésés par la décision prise par le fonctionnaire désigné en application de l'article 60 d'interdire le navire de quitter le port peut introduire un recours contre la décision dans les quinze jours qui suivent la notification de la décision conformément aux dispositions applicables.~~

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

~~Le recours n'est pas suspensif.~~

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

~~§ 2. En tenant compte des instruments internationaux applicables, l'Etat belge peut, s'il a payé les frais de rapatriement conformément au paragraphe 1er, 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.~~

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

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

~~§ 5. Le droit d'être rapatrié ne peut pas être refusé à un marin du fait de la situation financière d'un armateur ou au motif que celui-ci est dans l'impossibilité ou refuse de remplacer l'intéressé.^[1]~~

~~-----
(1)<Inséré par L [2017-03-06/09](#), art. 29, 002;
En vigueur : 18-01-2017>~~

CHAPITRE 2. - A l'égard des navires battant pavillon étranger

Art. 62. Sans préjudice de la compétence de dresser procès-verbal en cas de constatation d'infraction aux prescriptions de la MLC 2006, à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, le fonctionnaire désigné qui, à l'occasion d'une inspection détaillée, constate que le navire n'est pas conforme aux prescriptions de la MLC 2006 et que :

1° les conditions de travail et de vie à bord présentent un danger évident pour la sécurité, la santé ou la sûreté des marins; ou

2° la non-conformité constitue une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la MLC 2006, y compris les droits des marins, prend les mesures nécessaires pour assurer que le navire ne quitte pas le port tant que les défauts de conformité visés aux 1° et 2° 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 oeuvre rapidement.

Art. 63. S'il interdit au navire de quitter le port, le fonctionnaire désigné communique sa décision sans délai à l'administration de l'Etat du pavillon. Il invite un représentant de cet Etat à être présent, si possible, et demande à l'Etat concerné une réponse dans un délai qu'il prescrit.

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

Art. 63/1. ^[1] § 1er. Si l'armateur, l'Etat du pavillon du navire ou l'Etat dont les marins sont ressortissants ne prévoient pas le rapatriement des marins, l'Etat belge prend en charge les frais de rapatriement si le navire se trouve dans un port belge.

§ 2. En tenant compte des instruments internationaux applicables, l'Etat belge peut, s'il a payé les frais de rapatriement conformément au paragraphe 1er, 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.

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

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

§ 5. Le droit d'être rapatrié ne peut pas être

CHAPITRE 2. - A l'égard des navires battant pavillon étranger

Art. 62. ~~Sans préjudice de la compétence de dresser procès-verbal en cas de constatation d'infraction aux prescriptions de la MLC 2006, à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, le fonctionnaire désigné qui, à l'occasion d'une inspection détaillée, constate que le navire n'est pas conforme aux prescriptions de la MLC 2006 et que :~~

~~1° les conditions de travail et de vie à bord présentent un danger évident pour la sécurité, la santé ou la sûreté des marins; ou~~

~~2° la non-conformité constitue une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la MLC 2006, y compris les droits des marins, prend les mesures nécessaires pour assurer que le navire ne quitte pas le port tant que les défauts de conformité visés aux 1° et 2° 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 oeuvre rapidement.~~

Art. 63. ~~S'il interdit au navire de quitter le port, le fonctionnaire désigné communique sa décision sans délai à l'administration de l'Etat du pavillon. Il invite un représentant de cet Etat à être présent, si possible, et demande à l'Etat concerné une réponse dans un délai qu'il prescrit.~~

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

Art. 63/1. ^[1] § 1er. Si l'armateur, l'Etat du pavillon du navire ou l'Etat dont les marins sont ressortissants ne prévoient pas le rapatriement des marins, l'Etat belge prend en charge les frais de rapatriement si le navire se trouve dans un port belge.

§ 2. En tenant compte des instruments internationaux applicables, l'Etat belge peut, s'il a payé les frais de rapatriement conformément au paragraphe 1er, 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.

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

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

§ 5. Le droit d'être rapatrié ne peut pas être

refusé à un marin du fait de la situation financière d'un armateur ou au motif que celui-ci est dans l'impossibilité ou refuse de remplacer l'intéressé.]]¹

(1)<Inséré par L [2017-03-06/09](#), art. 30, 002;
En vigueur : 18-01-2017>

TITRE 5. - Devoir de diligence des fonctionnaires désignés et des organismes agréés

Art. 64. Tous les efforts raisonnables sont déployés afin d'éviter que les contrôles, les inspections, les mesures prescrites visant à remédier aux manquements constatés et/ ou les mesures de contrainte, n'entraînent indûment une immobilisation ou un retard du navire.

TITRE 6. - Procédures de plainte des marins

CHAPITRE 1er. - Procédure de plainte à bord des navires battant pavillon belge

Art. 65. § 1er. Les marins ont la faculté de déposer plainte à bord du navire battant pavillon belge où ils travaillent sur toute question constituant à leurs yeux une infraction aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006, y compris les droits des marins.

§ 2. La procédure de plainte est fixée par le Roi.

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

1° la possibilité pour le marin de déposer plainte directement auprès du capitaine et du fonctionnaire désigné;

2° le droit pour le plaignant d'être accompagné ou représenté pendant la procédure de plainte à bord;

3° la désignation d'une ou de plusieurs personnes pouvant, à titre confidentiel, conseiller les marins sur les procédures auxquelles ils peuvent avoir recours et assister le plaignant à tout entretien ou audience se rapportant au motif du litige.

Art. 66. § 1er. Un document rédigé en anglais et dans la langue de travail du navire décrivant la procédure de plainte à bord applicable doit être remis à tous les marins. Ce document doit mentionner les coordonnées de la Direction générale [¹ Navigation]¹ et d'une personne se trouvant à bord du navire pouvant, à titre confidentiel, conseiller les marins de manière impartiale quant à leur plainte et les aider de toute autre manière à mettre en oeuvre la procédure de plainte qui leur est ouverte tandis qu'ils sont à bord.

refusé à un marin du fait de la situation financière d'un armateur ou au motif que celui-ci est dans l'impossibilité ou refuse de remplacer l'intéressé.]]¹

(1)<Inséré par L [2017-03-06/09](#), art. 30, 002;
En vigueur : 18-01-2017>

TITRE 5. - Devoir de diligence des fonctionnaires désignés et des organismes agréés

Art. 64. Tous les efforts raisonnables sont déployés afin d'éviter que les contrôles, les inspections, les mesures prescrites visant à remédier aux manquements constatés et/ ou les mesures de contrainte, n'entraînent indûment une immobilisation ou un retard du navire.

TITRE 6. - Procédures de plainte des marins

CHAPITRE 1er. - Procédure de plainte à bord des navires battant pavillon belge

Art. 65. § 1er. Les marins ont la faculté de déposer plainte à bord du navire battant pavillon belge où ils travaillent sur toute question constituant à leurs yeux une infraction aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006, y compris les droits des marins.

§ 2. La procédure de plainte est fixée par le Roi.

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

1° la possibilité pour le marin de déposer plainte directement auprès du capitaine et du fonctionnaire désigné;

2° le droit pour le plaignant d'être accompagné ou représenté pendant la procédure de plainte à bord;

3° la désignation d'une ou de plusieurs personnes pouvant, à titre confidentiel, conseiller les marins sur les procédures auxquelles ils peuvent avoir recours et assister le plaignant à tout entretien ou audience se rapportant au motif du litige.

Art. 66. § 1er. Un document rédigé en anglais et dans la langue de travail du navire décrivant la procédure de plainte à bord applicable doit être remis à tous les marins. Ce document doit mentionner les coordonnées de la Direction générale [¹ Navigation]¹ et d'une personne se trouvant à bord du navire pouvant, à titre confidentiel, conseiller les marins de manière impartiale quant à leur plainte et les aider de toute autre manière à mettre en oeuvre la procédure de plainte qui leur est ouverte tandis qu'ils sont à bord.

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

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

(1) <L 2017-03-06/09, art. 15, 002; En vigueur : 18-01-2017>

Art. 67. § 1er. Lorsqu'une plainte est introduite par un marin en raison d'une infraction aux dispositions nationales donnant effet à la MLC 2006, y compris les droits des marins, aucune mesure préjudiciable ne peut être prise à l'encontre de cette personne, sauf pour des motifs qui sont étrangers à cette plainte.

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

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

1° une plainte motivée introduite par le marin à bord du navire, conformément aux procédures en vigueur;

2° une plainte motivée introduite auprès du fonctionnaire désigné;

3° une action en justice introduite par la personne concernée;

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

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

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

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

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

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

~~-----
(1) <L 2017-03-06/09, art. 15, 002; En vigueur : 18-01-2017>~~

~~Art. 67. § 1er. Lorsqu'une plainte est introduite par un marin en raison d'une infraction aux dispositions nationales donnant effet à la MLC 2006, y compris les droits des marins, aucune mesure préjudiciable ne peut être prise à l'encontre de cette personne, sauf pour des motifs qui sont étrangers à cette plainte.~~

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

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

~~1° une plainte motivée introduite par le marin à bord du navire, conformément aux procédures en vigueur;~~

~~2° une plainte motivée introduite auprès du fonctionnaire désigné;~~

~~3° une action en justice introduite par la personne concernée;~~

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

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE 2. - Procédure de traitement à terre des plaintes concernant les navires battant pavillon étranger

Art. 68. Tout marin se trouvant à bord d'un navire faisant escale dans un port belge peut déposer une plainte auprès du fonctionnaire désigné du chef de manquement aux prescriptions de la MLC 2006, y compris les droits des marins.

Art. 69. § 1er. Le fonctionnaire désigné, saisi d'une plainte, vérifie dans un premier temps si la plainte porte sur les conditions de travail et de vie à bord du navire.

§ 2. Lorsqu'il le juge nécessaire et tenant compte de la nature de la plainte, le fonctionnaire désigné vérifie, dans le cadre d'une enquête initiale, si la procédure de plainte à bord a été envisagée et s'il y a lieu d'entreprendre une inspection détaillée conformément à la procédure décrite aux articles 42, 43, 44, 62 et 63.

§ 3. Lorsqu'il le juge nécessaire, le fonctionnaire désigné encourage de régler la plainte à bord du navire.

Art. 70. Lorsque, au cours de l'enquête initiale ou de l'inspection à bord menée suite au dépôt d'une plainte, aucune non-conformité visée à l'article 62 n'est constatée et que la plainte n'a pas été réglée à bord du navire, le fonctionnaire désigné en avise sans délai l'Etat du pavillon du navire concerné en cherchant à obtenir, dans un délai qu'il prescrit, des conseils et un plan de mesures correctives

TITRE 7. - Les infractions et leur sanction pénale

CHAPITRE 1er. - A charge des navires battant pavillon belge

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

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

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

CHAPITRE 2. — Procédure de traitement à terre des plaintes concernant les navires battant pavillon étranger

Art. 68. Tout marin se trouvant à bord d'un navire faisant escale dans un port belge peut déposer une plainte auprès du fonctionnaire désigné du chef de manquement aux prescriptions de la MLC 2006, y compris les droits des marins.

Art. 69. § 1er. Le fonctionnaire désigné, saisi d'une plainte, vérifie dans un premier temps si la plainte porte sur les conditions de travail et de vie à bord du navire.

— § 2. Lorsqu'il le juge nécessaire et tenant compte de la nature de la plainte, le fonctionnaire désigné vérifie, dans le cadre d'une enquête initiale, si la procédure de plainte à bord a été envisagée et s'il y a lieu d'entreprendre une inspection détaillée conformément à la procédure décrite aux articles 42, 43, 44, 62 et 63.

— § 3. Lorsqu'il le juge nécessaire, le fonctionnaire désigné encourage de régler la plainte à bord du navire.

Art. 70. Lorsque, au cours de l'enquête initiale ou de l'inspection à bord menée suite au dépôt d'une plainte, aucune non-conformité visée à l'article 62 n'est constatée et que la plainte n'a pas été réglée à bord du navire, le fonctionnaire désigné en avise sans délai l'Etat du pavillon du navire concerné en cherchant à obtenir, dans un délai qu'il prescrit, des conseils et un plan de mesures correctives

TITRE 7. - Les infractions et leur sanction pénale

CHAPITRE 1er. - A charge des navires battant pavillon belge

Art. 71. Est puni d'une amende de 50 à 500 euros l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le capitaine ou son représentant qui ne tient pas à bord du navire à disposition dans un endroit facilement et directement accessible par les marins, les fonctionnaires désignés et les organismes agréés un exemplaire de la MLC 2006.

Art. 72. Est puni d'une amende de 100 à 1.000 euros l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le capitaine ou son représentant qui :

1° ne conserve pas à bord du navire, soumis à l'obligation de certification, ou ne tient pas à jour le certificat de travail maritime (provisoire) et/ou la déclaration de conformité du travail maritime ^[1] et/ou les certificats d'assurance sous MLC 2006^[1];

2° ne communique pas une copie du certificat de travail maritime ^[1], de la déclaration de conformité du travail maritime et/ou les certificats d'assurance sous MLC 2006^[1] aux marins, fonctionnaires désignés, représentants des marins et des armateurs qui en font la demande;

3° n'a pas affiché une copie du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime bien en vue dans un endroit accessible aux marins;

4° ne tient pas à bord du navire le document visé à l'article 38;

5° n'a pas affiché une copie du rapport d'inspection sur le tableau d'affichage conformément à l'obligation visée à l'article 51, alinéa 2.

(1) <L 2017-03-06/09, art. 31, 002; En vigueur : 18-01-2017>

Art. 73. Est puni et d'une amende de 600 à 6.000 euros, l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le capitaine ou son représentant qui :

1° ne respecte pas la procédure permettant aux marins de porter plainte à bord du navire sur toute question constituant selon eux une infraction aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006, y compris les droits des marins;

2° ne remet pas à tous les marins à bord du navire le document visé à l'article 66 ou remet un document incomplet ou rédigé dans une

~~Art. 71. Est puni d'une amende de 50 à 500 euros l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le capitaine ou son représentant qui ne tient pas à bord du navire à disposition dans un endroit facilement et directement accessible par les marins, les fonctionnaires désignés et les organismes agréés un exemplaire de la MLC 2006.~~

Art. 71. Est puni d'une amende de 200 à 100.000 euros, l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le capitaine ou son représentant d'un navire battant pavillon belge qui, même en dehors de la Belgique, a contrevenu aux dispositions de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de cette loi.

~~Art. 72. Est puni d'une amende de 100 à 1.000 euros l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le capitaine ou son représentant qui :~~

~~1° ne conserve pas à bord du navire, soumis à l'obligation de certification, ou ne tient pas à jour le certificat de travail maritime (provisoire) et/ou la déclaration de conformité du travail maritime ^[1] et/ou les certificats d'assurance sous MLC 2006^[1];~~

~~2° ne communique pas une copie du certificat de travail maritime ^[1], de la déclaration de conformité du travail maritime et/ou les certificats d'assurance sous MLC 2006^[1] aux marins, fonctionnaires désignés, représentants des marins et des armateurs qui en font la demande;~~

~~3° n'a pas affiché une copie du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime bien en vue dans un endroit accessible aux marins;~~

~~4° ne tient pas à bord du navire le document visé à l'article 38;~~

~~5° n'a pas affiché une copie du rapport d'inspection sur le tableau d'affichage conformément à l'obligation visée à l'article 51, alinéa 2.~~

~~(1) <L 2017-03-06/09, art. 31, 002; En vigueur : 18-01-2017>~~

~~Art. 73. Est puni et d'une amende de 600 à 6.000 euros, l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le capitaine ou son représentant qui :~~

~~1° ne respecte pas la procédure permettant aux marins de porter plainte à bord du navire sur toute question constituant selon eux une infraction aux dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la MLC 2006, y compris les droits des marins;~~

~~2° ne remet pas à tous les marins à bord du navire le document visé à l'article 66 ou remet un document incomplet ou rédigé dans une~~

autre langue que celles imposées par l'article 66.

CHAPITRE 2. - A charge des navires battant pavillon étranger

Art. 74. Est puni d'une amende de 600 à 6.000 euros, l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le capitaine ou son représentant qui fait obstacle, de quelque façon que ce soit, au droit des marins se trouvant à bord d'un navire battant pavillon étranger et faisant escale dans un port situé sur le territoire belge de porter plainte à terre ou de faire état auprès du fonctionnaire désigné d'un manquement à la MLC 2006, y compris les droits des marins.

CHAPITRE 3. - A charge des navires quel que soit l'Etat de leur pavillon

Art. 75. Est puni d'une amende de 600 à 6.000 euros, l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le capitaine ou son représentant qui fait naviguer un navire au mépris de l'interdiction de quitter le port décidée par le fonctionnaire désigné en vertu de la présente loi.

Art. 76. Sans préjudice des articles 269 à 274 du Code pénal et des articles 22 et 28 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, est puni d'une amende de 600 à 6.000 euros, toute personne qui met obstacle à la surveillance organisée en vertu de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Art. 81. Le Roi détermine les rétributions qui peuvent être perçues du chef de la visite d'un navire, ainsi que de toute intervention faite par le fonctionnaire désigné dans le cadre des fonctions qui lui sont imposées par la loi ou les arrêtés d'exécution de cette loi. Celles-ci sont à charge de l'armateur.

~~autre langue que celles imposées par l'article 66.~~

CHAPITRE 2. - A charge des navires battant pavillon étranger

~~Art. 74. Est puni d'une amende de 600 à 6.000 euros, l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le capitaine ou son représentant qui fait obstacle, de quelque façon que ce soit, au droit des marins se trouvant à bord d'un navire battant pavillon étranger et faisant escale dans un port situé sur le territoire belge de porter plainte à terre ou de faire état auprès du fonctionnaire désigné d'un manquement à la MLC 2006, y compris les droits des marins.~~

Art. 74. Est puni d'une amende de 200 à 100.000 euros, l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le capitaine ou son représentant d'un navire battant pavillon étranger qui enfreint la Convention MLC, y compris les droits des gens de mer.

CHAPITRE 3. - A charge des navires quel que soit l'Etat de leur pavillon

Art. 75. Est puni d'une amende de 600 à 6.000 euros, l'armateur, son mandataire ou préposé et/ou le capitaine ou son représentant qui fait naviguer un navire au mépris de l'interdiction de quitter le port décidée par le fonctionnaire désigné en vertu de la présente loi.

~~Art. 76. Sans préjudice des articles 269 à 274 du Code pénal et des articles 22 et 28 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, est puni d'une amende de 600 à 6.000 euros, toute personne qui met obstacle à la surveillance organisée en vertu de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.~~

Art. 76. Est puni d'une amende de 200 à 60.000 euros toute personne qui a entravé la mission de l'agent chargé du contrôle de la navigation et/ou d'un organisme agréé, exécutée en vertu de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Art. 81. Le Roi détermine les rétributions qui peuvent être perçues du chef de la visite l'inspection d'un navire, ainsi que de toute intervention nécessaire ou demandé par l'armateur 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.

Coördinatie van de artikelen

BASISTEKST VAN DE WET VAN 3 JUNI 2007 BETREFFENDE DIVERSE ARBEIDSBEPALINGEN

AAN HET WETSONTWERP AANGEPASTE TEKST

TITEL VI. - Arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen.

TITEL VI. - Arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen.

HOOFDSTUK I. - Algemene bepalingen.

HOOFDSTUK I. - Algemene bepalingen.

Art. 28. Voor de toepassing van deze titel wordt verstaan onder :

1° " zeeschip " : elk schip bestemd voor winstgevende verrichtingen in het vervoer van goederen of personen in het internationaal verkeer over zee, inbegrepen schepen, met zeebrief, voor het verrichten van sleepvaart, voor het uitvoeren van baggerwerken, voor het verrichten van hulpverlening en van andere werkzaamheden op zee die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren, met uitsluiting van vissersschepen;

Passagiersschepen die bestemd zijn om uitsluitend te worden gebruikt voor binnenlandse zeereizen worden tevens als zeeschepen aanzien;

2° " IMO-nummer van het zeeschip " : het nummer dat aan het zeeschip is toegekend overeenkomstig de bepalingen van resolutie A.600(15) van de Internationale Maritieme Organisatie, aangenomen op 19 november 1987, en dat op de zeebrief van het betrokken zeeschip voorkomt;

Art. 28/1.^[1] § 1 De Koning kan, na raadpleging van het betrokken paritaire comité, de categorieën van personen bepalen, die geen zeelieden zijn, rekening houdende met de volgende criteria :

- 1° de duur van het verblijf aan boord van de betrokken personen;
- 2° de frequentie van de arbeidsperiodes

Art. 28. Voor de toepassing van deze titel wordt verstaan onder :

1° " zeeschip " : elk schip bestemd voor winstgevende verrichtingen in het vervoer van goederen of personen in het internationaal verkeer over zee, inbegrepen schepen, met ~~zeebrief~~ certificaat van registratie, voor het verrichten van sleepvaart, voor het uitvoeren van baggerwerken, voor het verrichten van hulpverlening en van andere werkzaamheden op zee die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren, met uitsluiting van vissersschepen;

Passagiersschepen die bestemd zijn om uitsluitend te worden gebruikt voor binnenlandse zeereizen worden tevens als zeeschepen aanzien;

2° " IMO-nummer van het zeeschip " : het nummer dat aan het zeeschip is toegekend overeenkomstig de bepalingen van resolutie A.600(15) van de Internationale Maritieme Organisatie, aangenomen op 19 november 1987, en dat op ~~de zeebrief~~ het certificaat van registratie van het betrokken zeeschip voorkomt;

8° "Scheepvaartcontrole": het onderdeel van de federale overheid zoals bedoeld in artikel 1.1.1.2, 4° van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Art. 28/1.^[1] § 1 De Koning kan, na raadpleging van het betrokken paritaire comité, de categorieën van personen bepalen, die geen ~~zeelieden~~ zeevarenden zijn, rekening houdende met de volgende criteria :

- 1° de duur van het verblijf aan boord van de betrokken personen;
- 2° de frequentie van de arbeidsperiodes

uitgevoerd aan boord;
 3° de voornaamste arbeidsplaats;
 4° de reden van de aanwezigheid aan boord;
 5° de bescherming, die normaal aan die personen inzake arbeidsomstandigheden en sociale zaken wordt verleend; men moet erop toezien dat deze vergelijkbaar is met die waarvan zij in de zin van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 genieten.

§ 2. Indien twijfel bestaat of een categorie van personen tot de zeelieden behoort, wordt over het probleem beslist door het Directoraat-generaal [2 Scheepvaart]² na raadpleging van het betrokken paritair comité. De criteria bedoeld in paragraaf 1 worden bij het onderzoek van het probleem in overweging genomen.

§ 3. Elk besluit genomen in uitvoering van paragraaf 1 wordt aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau meegedeeld.¹

 (1)<Ingevoegd bij W [2014-06-13/21](#), art. 84, 003; Inwerkingtreding : 20-08-2014>

(2)<W [2017-03-06/09](#), art. 7, 005; Inwerkingtreding : 18-01-2017>

HOOFDSTUK II. - Aanwerving van zeelieden.

Art. 37. Bij het sluiten van de arbeidsovereenkomst wordt een exemplaar ervan overhandigd aan de [¹ zeevarende]¹. Een ander exemplaar dient zich aan boord van het zeeschip te bevinden waar de [¹ zeevarende]¹ het op elk ogenblik moet kunnen inkijken. Een derde exemplaar moet onverwijld worden overgezonden aan de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld van de thuishaven van het zeeschip.

 (1)<W [2017-03-06/09](#), art. 2, 005; Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 65. De [¹ zeevarende]¹ heeft ten laste van de reder recht op de betaling van de geneeskundige, heelkundige, farmaceutische en verplegingskosten die nodig zijn in geval van ziekte of ongeval overkomen tijdens de zeereis.

uitgevoerd aan boord;
 3° de voornaamste arbeidsplaats;
 4° de reden van de aanwezigheid aan boord;
 5° de bescherming, die normaal aan die personen inzake arbeidsomstandigheden en sociale zaken wordt verleend; men moet erop toezien dat deze vergelijkbaar is met die waarvan zij in de zin van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 genieten.

§ 2. Indien twijfel bestaat of een categorie van personen tot de ~~zeelieden~~ zeevarenden behoort, wordt over het probleem beslist door het Directoraat-generaal [2 Scheepvaart]² na raadpleging van het betrokken paritair comité. De criteria bedoeld in paragraaf 1 worden bij het onderzoek van het probleem in overweging genomen.

§ 3. Elk besluit genomen in uitvoering van paragraaf 1 wordt aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau meegedeeld.¹

 (1)<Ingevoegd bij W [2014-06-13/21](#), art. 84, 003; Inwerkingtreding : 20-08-2014>

(2)<W [2017-03-06/09](#), art. 7, 005; Inwerkingtreding : 18-01-2017>

HOOFDSTUK II. - Aanwerving van ~~zeelieden~~ zeevarenden.

Art. 37. Bij het sluiten van de arbeidsovereenkomst wordt een exemplaar ervan overhandigd aan de [¹ zeevarende]¹. Een ander exemplaar dient zich aan boord van het zeeschip te bevinden waar de [¹ zeevarende]¹ het op elk ogenblik moet kunnen inkijken. ~~Een derde exemplaar moet onverwijld worden overgezonden aan de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld van de thuishaven van het zeeschip. Een kopie wordt overgemaakt aan de Scheepvaartcontrole indien de Scheepvaartcontrole dit verzoekt.~~

 (1)<W [2017-03-06/09](#), art. 2, 005; Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 65. De [¹ zeevarende]¹ heeft ten laste van de reder recht op de betaling van de geneeskundige, heelkundige, farmaceutische en verplegingskosten die nodig zijn in geval van ziekte of ongeval overkomen tijdens de zeereis

Hij heeft ten laste van de reder ook recht op de vergoeding van de verplaatsingskosten die voortvloeien uit ziekte of ongeval overkomen tijdens de zeereis. De verplichtingen van de reder eindigen in elk geval bij het einde van de reis of op het ogenblik waarop de [1 zeevarende]¹, ten laste van de reder, vóór het einde van de reis naar zijn woonplaats of een verplegings- of verzorgingsinstelling aldaar werd teruggebracht.

De reder draagt tevens de kosten voor het overbrengen van de tijdens de reis overleden [1 zeevarende]¹ naar de plaats waar de familie haar overledene wenst te laten begraven.

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 2, 005;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

[Art. 67/1.](#) [1 § 1. De reder stelt een financiële zekerheid om alle schuldvorderingen gelinkt aan overlijden of invaliditeit van zeevarenden als gevolg van een arbeidsongeval, beroepsziekte of bedrijfsrisico, overeenkomstig de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006, hierna de MLC 2006 genoemd, de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst of collectieve arbeidsovereenkomst te voorzien van schadevergoeding.

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

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

§ 2. Bijstand voorzien door de financiële zekerheid wordt zonder vertraging verstrekt op verzoek van de zeevarende of een door de zeevarende aangeduide vertegenwoordiger en wordt onderbouwd met de nodige

alsook het voedsel en verblijf van de zeevarende buiten diens verblijfplaats. Hij heeft ten laste van de reder ook recht op de vergoeding van de verplaatsingskosten die voortvloeien uit ziekte of ongeval overkomen tijdens de zeereis. De verplichtingen van de reder eindigen in elk geval bij het einde van de reis of op het ogenblik waarop de [1 zeevarende]¹, ten laste van de reder, vóór het einde van de reis naar zijn woonplaats of een verplegings- of verzorgingsinstelling aldaar werd teruggebracht.

De reder draagt tevens de kosten voor het overbrengen van de tijdens de reis overleden [1 zeevarende]¹ naar de plaats waar de familie haar overledene wenst te laten begraven.

De begrafeniskosten, indien het overlijden zich aan boord voordoet of indien het overlijden zich aan wal voordoet tijdens de duur van de overeenkomst, worden gedragen door de reder.

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 2, 005;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

[Art. 67/1.](#) [1 § 1. De reder stelt een financiële zekerheid om alle schuldvorderingen gelinkt aan overlijden of invaliditeit van zeevarenden als gevolg van een arbeidsongeval, beroepsziekte of bedrijfsrisico, overeenkomstig de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006, hierna ~~de MLC 2006~~ het MLC-Verdrag genoemd, de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst of collectieve arbeidsovereenkomst te voorzien van schadevergoeding.

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

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

§ 2. Bijstand voorzien door de financiële zekerheid wordt zonder vertraging verstrekt op verzoek van de zeevarende of een door de zeevarende aangeduide vertegenwoordiger en wordt onderbouwd met de nodige

verantwoording in overeenstemming met paragraaf 5.

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

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

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

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

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

(1)<Ingevoegd bij W [2017-03-06/09](#), art. 11, 005; Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 74. Indien de termijn waarvoor de arbeidsovereenkomst werd aangegaan, afloopt of de arbeidsovereenkomst door de wil van één van de partijen of in onderling akkoord beëindigd wordt terwijl het zeeschip op zee is, dan neemt deze overeenkomst slechts een einde bij de aankomst van het zeeschip in de eerstvolgende haven waar ontscheping mogelijk is.

De [1 werkgever]¹ is tot op dat ogenblik loon verschuldigd aan de [2 zeevarende]².

verantwoording in overeenstemming met paragraaf 5.

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

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

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

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

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

(1)<Ingevoegd bij W [2017-03-06/09](#), art. 11, 005; Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 74. Indien de termijn waarvoor de arbeidsovereenkomst werd aangegaan, afloopt of de arbeidsovereenkomst door de wil van één van de partijen of in onderling akkoord beëindigd wordt terwijl het zeeschip op zee is, dan neemt deze overeenkomst slechts een einde bij de aankomst van het zeeschip in de eerstvolgende haven waar ontscheping mogelijk is.

De [1 werkgever]¹ is tot op dat ogenblik loon verschuldigd aan de [2 zeevarende]².

De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst blijft van kracht in het geval de zeevarende wordt vastgehouden aan boord van

het schip of elders, als gevolg van een daad van piraterij of gewapende overval ten opzichte van het schip, zelfs indien de einddatum is verstreken of een van beide partijen kennis heeft gegeven van de opschorting of beëindiging ervan.

De bezoldiging en de andere voordelen waarop de zeevarende recht heeft op basis van de tewerkstelling, blijven gedurende de gehele periode van gevangenschap verschuldigd door de reder, totdat de zeevarende wordt vrijgelaten en naar behoren werd gerepatrieerd of, indien de zeevarende in gevangenschap sterft, tot aan de datum van overlijden.

 (1)<W [2014-05-15/02](#), art. 76, 002;
 Inwerkingtreding : 01-06-2014>
 (2)<W [2017-03-06/09](#), art. 2, 005;
 Inwerkingtreding : 18-01-2017>

 (1)<W [2014-05-15/02](#), art. 76, 002;
 Inwerkingtreding : 01-06-2014>
 (2)<W [2017-03-06/09](#), art. 2, 005;
 Inwerkingtreding : 18-01-2017>

**BASISTEKST VAN DE WET VAN 13 JUNI
2014 TOT UITVOERING EN CONTROLE VAN
DE TOEPASSING VAN HET VERDRAG
BETREFFENDE MARITIEME ARBEID 2006**

TITEL 1. - Algemene bepalingen

HOOFDSTUK 2. – Definities

Art. 3. Voor de toepassing van deze wet verstaat men onder :

1° "MLC 2006" : het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 goedgekeurd door de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie op 23 februari 2006;

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

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

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

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

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

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

8° "reder" : de eigenaar van het schip of elke andere instelling of persoon, zoals de

**AAN HET WETSONTWERP AANGEPASTE
TEKST**

TITEL 1. - Algemene bepalingen

HOOFDSTUK 2. – Definities

Art. 3. Voor de toepassing van deze wet verstaat men onder :

1° "~~MLC 2006~~ MLC-Verdrag" : het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 goedgekeurd door de Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie op 23 februari 2006;

2° "schip" : elk vaartuig dat niet uitsluitend vaart op de binnenwateren of op wateren gelegen in het binnenland of in de nabijheid van beschutte wateren of gebieden waar een havenreglementering van toepassing is; schepen die reizen nabij de kust en waarvan de bemanning niet aan boord slaapt, worden niet beschouwd als schip onder het MLC-Verdrag.

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

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

5° "bruto tonnenmaat" : de inhoud afhankelijk van de buitenafmetingen van een schip de brutotonnenmaat berekend in overeenstemming met het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende de meting van schepen, en de bijlagen, opgemaakt te Londen op 23 juni 1969 en goedgekeurd bij de wet van 7 april 1975;

6° "de aangewezen ambtenaar" : de ambtenaar, aangewezen door de Koning, belast met het toezicht van de naleving op de wet, de uitvoeringsbesluiten ervan en van de ~~MLC 2006~~ MLC-Verdrag;

7° "erkende organisatie" : de organisatie erkend in de zin van ~~het koninklijk besluit van 13 maart 2011 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor de met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties~~ Verordening (EG) nr. 391/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle belaste organisaties (herschikking);

8° "reder" : de eigenaar van het schip of elke andere instelling of persoon, zoals de

scheepsuitbater, de agent of de rompbbevrachter, aan wie de eigenaar de verantwoordelijkheid voor de uitbating van het schip heeft toevertrouwd en die, bij het opnemen van die verantwoordelijkheid, aanvaard heeft om de taken en verplichtingen die krachtens deze wet aan de reders zijn opgelegd, op zich te nemen, los van het feit dat andere instellingen of personen zich in zijn naam van sommige van die taken of verantwoordelijkheden kwijten;

9° "Directoraat-generaal [¹ Scheepvaart]¹" : de Directoraat-generaal [¹ Scheepvaart]¹ van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

10° "Nationale bepalingen" : de Belgische en in België van kracht zijnde internationale bepalingen voor zover de inspectie op de naleving ervan door het schip valt onder voorschrift 5.1. en 5.2. van het MLC 2006;

[² 11° "Certificaten van verzekering onder MLC 2006" : het certificaat van verzekering voor repatriëring en het certificaat van verzekering of enige andere financiële zekerheid voor de aansprakelijkheid van de reder.]²

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 15, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>
(2)<W [2017-03-06/09](#), art. 16, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

HOOFDSTUK 3. - Toepassingsgebied

Art. 4. § 1. Behalve voor de uitzonderingen waarin deze wet voorziet, is zij van toepassing op alle schepen, die aan openbare of privé-instellingen toebehoren, en die normaal bestemd zijn voor commerciële activiteiten en op de [¹ zeevarenden]¹ die zich aan boord bevinden.

§ 2. Deze wet is niet van toepassing op :
1° schepen die bestemd zijn voor de visserij of een analoge activiteit en op traditioneel gebouwde schepen en op de zeevarenden die zich aan boord bevinden;
2° de oorlogsschepen en de hulpoorlogsschepen en de zeevarenden die zich aan boord bevinden.
§ 3. Ingeval van twijfel over de toepasbaarheid van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan

scheepsuitbater, de agent of de rompbbevrachter, aan wie de eigenaar de verantwoordelijkheid voor de uitbating van het schip heeft toevertrouwd en die, bij het opnemen van die verantwoordelijkheid, aanvaard heeft om de taken en verplichtingen die krachtens deze wet aan de reders zijn opgelegd, op zich te nemen, los van het feit dat andere instellingen of personen zich in zijn naam van sommige van die taken of verantwoordelijkheden kwijten;

~~9° "Directoraat-generaal [¹ Scheepvaart]¹" : de Directoraat-generaal [¹ Scheepvaart]¹ van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;~~

~~9° "vertegenwoordigers van de zeevarenden en van de reders" : de leden van de representatieve organisaties van zeevarenden en de leden van de representatieve organisaties van de reders in de koopvaardij";~~

10° "Nationale bepalingen" : de Belgische en in België van kracht zijnde internationale bepalingen voor zover de inspectie op de naleving ervan door het schip valt onder voorschrift 5.1. en 5.2. van het MLC-2006 MLC-Verdrag;

~~[² 11° "Certificaten van verzekering onder MLC 2006" : het certificaat van verzekering voor repatriëring en het certificaat van verzekering of enige andere financiële zekerheid voor de aansprakelijkheid van de reder.]²~~ 11° "reizen nabij de kust" : reizen binnen een vaargebied onder Belgische jurisdictie dat zich uitstrekt tot dertig zeemijlen uit de Belgische kust, of reizen in de nabijheid van vreemde staat, zoals door die staat omschreven;

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 15, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>
(2)<W [2017-03-06/09](#), art. 16, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

HOOFDSTUK 3. - Toepassingsgebied

Art. 4. § 1. Behalve voor de uitzonderingen waarin deze wet voorziet, is zij van toepassing op alle schepen, die aan openbare of privé-instellingen toebehoren, en die normaal bestemd zijn voor commerciële activiteiten en op de [¹ zeevarenden]¹ die zich aan boord bevinden.

§ 2. Deze wet is niet van toepassing op :
1° schepen die bestemd zijn voor de visserij of een analoge activiteit en op traditioneel gebouwde schepen en op de zeevarenden die zich aan boord bevinden;
2° de oorlogsschepen en de hulpoorlogsschepen en de zeevarenden die zich aan boord bevinden.
§ 3. Ingeval van twijfel over de toepasbaarheid van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan

op een schip dat onder Belgische vlag vaart of een categorie van schepen die onder Belgische vlag varen, wordt de beslissing genomen door het Directoraat-generaal ^[2]Scheepvaart^[2] na raadpleging van het betrokken paritair comité.

§ 4. Elke beslissing van het Directoraat-generaal ^[2]Scheepvaart^[2] in toepassing van paragraaf 3 wordt aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau meegedeeld.

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

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>
(2)<W [2017-03-06/09](#), art. 15, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 5. § 1. Voor de schepen die onder Belgische vlag varen is deze wet enkel van toepassing ten aanzien van de zeevarenden bedoeld in de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen en haar uitvoeringsbesluiten en de ^[1]zeevarenden^[1] werkende onder een ander statuut dan deze van loontrekkende.

De reder moet garanderen dat de ^[1]zeevarenden^[1] werkende onder een ander statuut dan deze van loontrekkende genieten van gelijkwaardige arbeids- en leefomstandigheden aan deze door de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 aan de loontrekkende ^[1]zeevarenden^[1] verzekerd.

§ 2. Voor de schepen die onder vreemde vlag varen, dienen als ^[1]zeevarenden^[1] te worden beschouwd, de personen die in dienst of tewerkgesteld zijn of die in welke hoedanigheid dan ook werken aan boord van een schip waarop deze wet van toepassing is. De bevoegde autoriteit van de vlag waaronder het schip vaart, kan sommige categorieën van

op een schip dat onder Belgische vlag vaart of een categorie van schepen die onder Belgische vlag varen, wordt de beslissing genomen door ~~het Directoraat-generaal ^[2]Scheepvaart^[2] de aangewezen ambtenaar~~ na raadpleging van ~~het betrokken paritair comité de~~ vertegenwoordigers van de zeevarenden en de reders.

§3/1. De reder garandeert dat de personen die werken aan boord van een schip dat is uitgesloten van het toepassingsgebied van deze wet en het MLC-Verdrag in overeenstemming met paragraaf 3 van dit artikel en artikel II.5 van het MLC-Verdrag, genieten van degelijke gelijkwaardige arbeids- en leefomstandigheden als deze door de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van het MLC-Verdrag aan de zeevarenden verzekerd, voor zover dit mogelijk is.

§ 4. Elke beslissing van ~~het Directoraat-generaal ^[2]Scheepvaart^[2] de aangewezen ambtenaar~~ in toepassing van paragraaf 3 wordt aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau meegedeeld.

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

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>
(2)<W [2017-03-06/09](#), art. 15, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 5. § 1. Voor de schepen die onder Belgische vlag varen is deze wet enkel van toepassing ten aanzien van de zeevarenden bedoeld in de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen en haar uitvoeringsbesluiten en de ^[1]zeevarenden^[1] werkende onder een ander statuut dan deze van loontrekkende.

De reder moet garanderen dat de ^[1]zeevarenden^[1] werkende onder een ander statuut dan deze van loontrekkende genieten van degelijke gelijkwaardige arbeids- en leefomstandigheden aan deze door de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van ~~de MLC 2006~~ het MLC-Verdrag aan de loontrekkende ^[1]zeevarenden^[1] verzekerd.

§ 2. Voor de schepen die onder vreemde vlag varen, dienen als ^[1]zeevarenden^[1] te worden beschouwd, de personen die in dienst of tewerkgesteld zijn of die in welke hoedanigheid dan ook werken aan boord van een schip waarop deze wet van toepassing is. De bevoegde autoriteit van de vlag waaronder het schip vaart, kan sommige categorieën van

personen van de ^[1] zeevarenden^[1] uitsluiten overeenkomstig de voorwaarden bepaald door het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006. Met deze uitsluiting kan enkel rekening worden gehouden als hiervan melding wordt gemaakt in de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid, dan wel in een ander document afgeleverd door de betrokken vlaggenstaat.

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

HOOFDSTUK 4. - Verplichting voor de schepen die onder Belgische vlag varen om een exemplaar van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 aan boord bij te houden

Art. 6. Elk schip dat onder Belgische vlag vaart en onder het toepassingsgebied van de wet valt, houdt aan boord een exemplaar van de MLC 2006 ter beschikking op een gemakkelijke en rechtstreeks toegankelijke plaats voor de ^[1] zeevarenden^[1], de aangewezen ambtenaren en de erkende organisaties.

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

TITEL 2. ^[1] - Het maritiem arbeidscertificaat, de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en de certificaten van verzekering onder MLC 2006 voor de schepen die onder Belgische vlag varen^[1]

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 17, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

HOOFDSTUK 1. - Toepassingsgebied

Art. 7. Elk schip dat onder Belgische vlag vaart met een bruto tonnenmaat gelijk aan of hoger dan 500 en een internationale reis maakt of opereert vanuit een haven of tussen havens van een ander land, bewaart aan boord een maritiem arbeidscertificaat ^[1], een

personen van de ^[1] zeevarenden^[1] uitsluiten overeenkomstig de voorwaarden bepaald door ~~het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006~~ het MLC-Verdrag. Met deze uitsluiting kan enkel rekening worden gehouden als hiervan melding wordt gemaakt in de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid, dan wel in een ander document afgeleverd door de betrokken vlaggenstaat.

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

HOOFDSTUK 4. - ~~Verplichting voor de schepen die onder Belgische vlag varen om een exemplaar van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 aan boord bij te houden~~
Delegatie aan de Koning

Art. 6. De Koning bepaalt met inachtneming van het MLC-Verdrag:
1° de certificaten en andere documenten die aan boord van schepen dienen te zijn, de overheid die bevoegd is voor de afgifte, de voorwaarden voor de uitgifte alsmede de regels betreffende de inhoud, de bekendmaking en de geldigheid van de certificaten en andere documenten;
2° welke schepen onderworpen zijn aan de bepalingen onder 1°;
3° de inspectie van schepen;
4° de klachtenprocedure;
Elk schip dat onder Belgische vlag vaart en onder het toepassingsgebied van de wet valt, houdt aan boord een exemplaar van de MLC 2006 ter beschikking op een gemakkelijke en rechtstreeks toegankelijke plaats voor de ^[1] zeevarenden^[1], de aangewezen ambtenaren en de erkende organisaties.

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

TITEL 2. ^[1] - ~~Het maritiem arbeidscertificaat, de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en de certificaten van verzekering onder MLC 2006 voor de schepen die onder Belgische vlag varen~~^[1] Taal

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 17, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

HOOFDSTUK 1. - Toepassingsgebied

Art. 7. Elk schip dat onder Belgische vlag vaart met een bruto tonnenmaat gelijk aan of hoger dan 500 en een internationale reis maakt of opereert vanuit een haven of tussen havens van een ander land, bewaart aan boord een maritiem arbeidscertificaat ^[1], een

conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en de certificaten van verzekering onder MLC 2006]¹ en houdt die bij.

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

Deze schepen vallen ook onder het toepassingsgebied van titel 1, titel 3, hoofdstukken 1, 3, 4, 5, afdeling 1, en 6, titel 4, hoofdstuk 1, titel 5, titel 6, hoofdstuk 1, titel 7, artikel 71, artikel 73, artikel 75 tot en met artikel 80 en titel 8.

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 18, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 8. Het maritiem arbeidscertificaat staat dat de arbeids- en leefomstandigheden van de [1 zeevarenden]¹, met inbegrip van de maatregelen genomen met het oog op de continue conformiteit met de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 die in hoofdstuk 3 bedoelde conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid moeten worden vermeld, het voorwerp hebben uitgemaakt van een inspectie zoals bedoeld door voorschrift 5.1. en 5.2. van de MLC 2006 en beantwoorden aan deze nationale bepalingen.

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 9. De conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid vermeldt de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 wat betreft de arbeids- en leefomstandigheden van de [1 zeevarenden]¹ en vermeldt de maatregelen die door de reder werden genomen om de naleving van deze nationale bepalingen op het betrokken schip te waarborgen.

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

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

(1)<Ingevoegd bij W [2017-03-06/09](#), art. 19, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 9/2. [1 Het certificaat van verzekering of enige andere financiële zekerheid voor de aansprakelijkheid van de reder vormt het bewijs dat de reder voldoet aan de nationale

conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en de certificaten van verzekering onder MLC 2006]¹ en houdt die bij.

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

~~Deze schepen vallen ook onder het toepassingsgebied van titel 1, titel 3, hoofdstukken 1, 3, 4, 5, afdeling 1, en 6, titel 4, hoofdstuk 1, titel 5, titel 6, hoofdstuk 1, titel 7, artikel 71, artikel 73, artikel 75 tot en met artikel 80 en titel 8.~~

~~(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 18, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

~~Art. 8. Het maritiem arbeidscertificaat staat dat de arbeids- en leefomstandigheden van de [1 zeevarenden]¹, met inbegrip van de maatregelen genomen met het oog op de continue conformiteit met de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 die in hoofdstuk 3 bedoelde conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid moeten worden vermeld, het voorwerp hebben uitgemaakt van een inspectie zoals bedoeld door voorschrift 5.1. en 5.2. van de MLC 2006 en beantwoorden aan deze nationale bepalingen.~~

~~(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

~~Art. 9. De conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid vermeldt de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 wat betreft de arbeids- en leefomstandigheden van de [1 zeevarenden]¹ en vermeldt de maatregelen die door de reder werden genomen om de naleving van deze nationale bepalingen op het betrokken schip te waarborgen.~~

~~(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

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

~~(1)<Ingevoegd bij W [2017-03-06/09](#), art. 19, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

~~Art. 9/2. [1 Het certificaat van verzekering of enige andere financiële zekerheid voor de aansprakelijkheid van de reder vormt het bewijs dat de reder voldoet aan de nationale~~

bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 betreffende de aansprakelijkheid van de reder.]¹

(1)<Ingevoegd bij W [2017-03-06/09](#), art. 20, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>

HOOFDSTUK 2. - Het maritiem arbeidscertificaat

Art. 10. Het maritiem arbeidscertificaat wordt opgesteld overeenkomstig het model bepaald door de Koning.

Art. 11. Het maritiem arbeidscertificaat moet door de aangewezen ambtenaar worden afgeleverd of vernieuwd wanneer ingevolge een inspectie bedoeld in hoofdstuk 1 van titel 3, wordt vastgesteld dat het schip de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 in de volgende [² ...]² gebieden naleeft of blijft naleven :

- 1° de minimumleeftijd van de personen tewerkgesteld of in dienst genomen of werkend aan boord van het schip;
- 2° het medisch getuigschrift;
- 3° de kwalificaties van de [¹ zeevarenden]¹;
- 4° de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst;
- 5° het beroep op elke particuliere aanwervings- of arbeidsbemiddelingsdienst die onder licentie werkt of erkend is of gereguleerd is;
- 6° de arbeidsduur en de rusttijd;
- 7° de bemanning van het schip;
- 8° de huisvesting;
- 9° de ontspanningsvoorzieningen aan boord;
- 10° de voeding en de catering;
- 11° de gezondheid en de veiligheid en de ongevallenpreventie;
- 12° de medische zorgen aan boord;
- 13° de klachtenprocedures aan boord;
- 14° het loon;
- [² 15° de financiële zekerheid voor repatriëring;
- 16° de financiële zekerheid voor de aansprakelijkheid van de reder.]²

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>
(2)<W [2017-03-06/09](#), art. 21, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 12. Na een gunstige tussentijdse inspectie bedoeld in de artikelen 35 en 36 bekrachtigd de aangewezen ambtenaar of de erkende organisatie het maritiem arbeidscertificaat.

Art. 13. Onverminderd de uitzondering bedoeld in artikel 14 mag de geldigheidsduur van het maritiem arbeidscertificaat een periode van vijf jaar niet overschrijden.

bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 betreffende de aansprakelijkheid van de reder.]¹

(1)<Ingevoegd bij W [2017-03-06/09](#), art. 20, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>

HOOFDSTUK 2. - Het maritiem arbeidscertificaat

Art. 10. Het maritiem arbeidscertificaat wordt opgesteld overeenkomstig het model bepaald door de Koning.

Art. 11. Het maritiem arbeidscertificaat moet door de aangewezen ambtenaar worden afgeleverd of vernieuwd wanneer ingevolge een inspectie bedoeld in hoofdstuk 1 van titel 3, wordt vastgesteld dat het schip de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 in de volgende [² ...]² gebieden naleeft of blijft naleven :

- 1° de minimumleeftijd van de personen tewerkgesteld of in dienst genomen of werkend aan boord van het schip;
- 2° het medisch getuigschrift;
- 3° de kwalificaties van de [¹ zeevarenden]¹;
- 4° de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst;
- 5° het beroep op elke particuliere aanwervings- of arbeidsbemiddelingsdienst die onder licentie werkt of erkend is of gereguleerd is;
- 6° de arbeidsduur en de rusttijd;
- 7° de bemanning van het schip;
- 8° de huisvesting;
- 9° de ontspanningsvoorzieningen aan boord;
- 10° de voeding en de catering;
- 11° de gezondheid en de veiligheid en de ongevallenpreventie;
- 12° de medische zorgen aan boord;
- 13° de klachtenprocedures aan boord;
- 14° het loon;
- [² 15° de financiële zekerheid voor repatriëring;
- 16° de financiële zekerheid voor de aansprakelijkheid van de reder.]²

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>
(2)<W [2017-03-06/09](#), art. 21, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 12. Na een gunstige tussentijdse inspectie bedoeld in de artikelen 35 en 36 bekrachtigd de aangewezen ambtenaar of de erkende organisatie het maritiem arbeidscertificaat.

Art. 13. Onverminderd de uitzondering bedoeld in artikel 14 mag de geldigheidsduur van het maritiem arbeidscertificaat een periode van vijf jaar niet overschrijden.

Art. 14. Wanneer de inspectie uitgevoerd met het oog op de vernieuwing van het maritiem arbeidscertificaat plaats heeft binnen de drie maanden voorafgaand aan de vervaldatum van het lopende certificaat, is het nieuwe maritiem arbeidscertificaat geldig vanaf de datum waarop deze inspectie werd uitgevoerd voor een periode die vijf jaar niet overschrijdt te rekenen vanaf de vervaldatum van het lopende certificaat.

Art. 15. Wanneer de inspectie uitgevoerd met het oog op de vernieuwing van het maritiem arbeidscertificaat plaats heeft meer dan drie maanden vóór de vervaldatum van het lopende certificaat, is het nieuwe maritiem arbeidscertificaat geldig voor een periode die vijf jaar niet overschrijdt te rekenen vanaf de datum waarop deze inspectie heeft plaatsgehad.

Art. 16. Een maritiem arbeidscertificaat kan ten voorlopige titel in drie gevallen worden verstrekt :

- 1° aan de nieuwe schepen, bij de levering ervan;
- 2° wanneer een schip omvlagt naar de Belgische vlag;
- 3° wanneer een reder de exploitatie van een schip, dat voor hem nieuw is, voor zijn rekening neemt.

Art. 17. Het maritiem arbeidscertificaat dat ten voorlopige titel wordt afgeleverd, wordt opgesteld overeenkomstig het model bepaald door de Koning.

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

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

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

~~Art. 14. Wanneer de inspectie uitgevoerd met het oog op de vernieuwing van het maritiem arbeidscertificaat plaats heeft binnen de drie maanden voorafgaand aan de vervaldatum van het lopende certificaat, is het nieuwe maritiem arbeidscertificaat geldig vanaf de datum waarop deze inspectie werd uitgevoerd voor een periode die vijf jaar niet overschrijdt te rekenen vanaf de vervaldatum van het lopende certificaat.~~

~~Art. 15. Wanneer de inspectie uitgevoerd met het oog op de vernieuwing van het maritiem arbeidscertificaat plaats heeft meer dan drie maanden vóór de vervaldatum van het lopende certificaat, is het nieuwe maritiem arbeidscertificaat geldig voor een periode die vijf jaar niet overschrijdt te rekenen vanaf de datum waarop deze inspectie heeft plaatsgehad.~~

~~Art. 16. Een maritiem arbeidscertificaat kan ten voorlopige titel in drie gevallen worden verstrekt :~~

- ~~1° aan de nieuwe schepen, bij de levering ervan;~~
- ~~2° wanneer een schip omvlagt naar de Belgische vlag;~~
- ~~3° wanneer een reder de exploitatie van een schip, dat voor hem nieuw is, voor zijn rekening neemt.~~

~~Art. 17. Het maritiem arbeidscertificaat dat ten voorlopige titel wordt afgeleverd, wordt opgesteld overeenkomstig het model bepaald door de Koning.~~

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

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

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

ambtenaar of aan de erkende organisatie werd voorgelegd met het oog op het opstellen van een conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid.

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

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

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

- 1° de tussentijdse inspectie bedoeld in hoofdstuk 1 van titel 3 werd niet binnen de vastgestelde termijnen uitgevoerd;
- 2° het maritiem arbeidscertificaat werd na een gunstige tussentijdse inspectie niet geïnviseerd overeenkomstig artikel 12;
- 3° bij omvlagging van het schip;
- 4° de reder houdt op om de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip op zich te nemen;
- 5° belangrijke wijzigingen werden aan de structuur of de uitrusting bedoeld in titel 3 van de MLC 2006 aangebracht.
- 6° In het geval het certificaat zijn geldigheid verliest omwille van het 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 schip conform is met de voorschriften vermeld in artikel 11.

Art. 22. De aangewezen ambtenaar kan het maritiem arbeidscertificaat intrekken, indien blijkt dat het schip de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 niet naleeft en dat de tekortkomingen vastgesteld door de aangewezen ambtenaar of de erkende organisatie die de inspectie heeft uitgevoerd, niet op bevredigende wijze werden verholpen.

Art. 23. Wanneer de aangewezen ambtenaar de intrekking van een certificaat overweegt, moet hij rekening houden met de ernst en/of de frequentie van de tekortkomingen en dient hij de reder of zijn afgevaardigde hierover te horen.

HOOFDSTUK 3. - De conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid

ambtenaar of aan de erkende organisatie werd voorgelegd met het oog op het opstellen van een conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid.

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

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

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

- 1° de tussentijdse inspectie bedoeld in hoofdstuk 1 van titel 3 werd niet binnen de vastgestelde termijnen uitgevoerd;
- 2° het maritiem arbeidscertificaat werd na een gunstige tussentijdse inspectie niet geïnviseerd overeenkomstig artikel 12;
- 3° bij omvlagging van het schip;
- 4° de reder houdt op om de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip op zich te nemen;
- 5° belangrijke wijzigingen werden aan de structuur of de uitrusting bedoeld in titel 3 van de MLC 2006 aangebracht.
- 6° In het geval het certificaat zijn geldigheid verliest omwille van het 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 schip conform is met de voorschriften vermeld in artikel 11.

Art. 22. De aangewezen ambtenaar kan het maritiem arbeidscertificaat intrekken, indien blijkt dat het schip de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 niet naleeft en dat de tekortkomingen vastgesteld door de aangewezen ambtenaar of de erkende organisatie die de inspectie heeft uitgevoerd, niet op bevredigende wijze werden verholpen.

Art. 23. Wanneer de aangewezen ambtenaar de intrekking van een certificaat overweegt, moet hij rekening houden met de ernst en/of de frequentie van de tekortkomingen en dient hij de reder of zijn afgevaardigde hierover te horen.

HOOFDSTUK 3. - De conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid

[Art. 24.](#) De conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid wordt opgesteld overeenkomstig het model bepaald door de Koning.

[Art. 25.](#) De conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid omvat twee delen.

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

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

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

3° de Belgische bepalingen betreffende bepaalde categorieën van schepen;

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

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

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

[Art. 26.](#) De aangewezen ambtenaar levert de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid af nadat hij deel II, opgesteld door de reder, heeft goedgekeurd.

[Art. 27.](#) De conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid wordt aan het maritiem arbeidscertificaat gehecht.

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

[HOOFDSTUK 3/1.](#) ^[1] - Certificaten van verzekering onder MLC 2006¹

(1) <Ingevoegd bij W [2017-03-06/09](#), art. 22, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>

~~[Art. 24.](#) De conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid wordt opgesteld overeenkomstig het model bepaald door de Koning.~~

~~[Art. 25.](#) De conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid omvat twee delen.~~

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

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

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

~~3° de Belgische bepalingen betreffende bepaalde categorieën van schepen;~~

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

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

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

~~[Art. 26.](#) De aangewezen ambtenaar levert de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid af nadat hij deel II, opgesteld door de reder, heeft goedgekeurd.~~

~~[Art. 27.](#) De conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid wordt aan het maritiem arbeidscertificaat gehecht.~~

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

~~[HOOFDSTUK 3/1.](#) ^[1] - Certificaten van verzekering onder MLC 2006¹~~

~~-----
(1) <Ingevoegd bij W [2017-03-06/09](#), art. 22, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

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

(1)<Ingevoegd bij W 2017-03-06/09, art. 23, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 27/2. ^[1] De Koning bepaalt de voorwaarden voor de uitgifte van de certificaten van verzekering onder MLC 2006 alsmede de regels betreffende de uitgifte en de geldigheid van de certificaten.]¹

(1)<Ingevoegd bij W 2017-03-06/09, art. 24, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>

HOOFDSTUK 4. - Taal voor het opstellen van de documenten voor de certificatie

Art. 28. Het maritiem arbeidscertificaat ^[1], de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en de certificaten van verzekering onder MLC 2006] ¹ worden in het Frans of het Nederlands, naar keuze van de reder, en in het Engels opgesteld.

(1)<W 2017-03-06/09, art. 25, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>

HOOFDSTUK 5. - Maatregelen voor de bekendmaking

Art. 29. Een kopie van het maritiem arbeidscertificaat ^[2], van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en van de certificaten van verzekering onder MLC 2006] ² wordt goed zichtbaar aangeplakt op een plaats die toegankelijk is voor de ^[1] zeevaardenden] ¹;

(1)<W 2017-03-06/09, art. 13, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>

(2)<W 2017-03-06/09, art. 26, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 30. Op verzoek van de ^[1] zeevaardenden] ¹, de aangewezen ambtenaren, de bevoegde ambtenaren van de havenstaat en de vertegenwoordigers van de ^[1] zeevaardenden] ¹ en van de reders bezorgt de reder een kopie van het maritiem arbeidscertificaat en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid,

~~Art. 27/1. ^[1] De certificaten van verzekering onder MLC 2006 worden opgesteld overeenkomstig het model bepaald door de Koning.]¹~~

~~(1)<Ingevoegd bij W 2017-03-06/09, art. 23, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

~~Art. 27/2. ^[1] De Koning bepaalt de voorwaarden voor de uitgifte van de certificaten van verzekering onder MLC 2006 alsmede de regels betreffende de uitgifte en de geldigheid van de certificaten.]¹~~

~~(1)<Ingevoegd bij W 2017-03-06/09, art. 24, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

~~HOOFDSTUK 4. - Taal voor het opstellen van de documenten voor de certificatie~~

~~Art. 28. Het maritiem arbeidscertificaat ^[1], de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en de certificaten van verzekering onder MLC 2006] ¹ worden in het Frans of het Nederlands, naar keuze van de reder, en in het Engels opgesteld.~~

~~De certificaten en documenten die vereist zijn in overeenstemming met het MLC-Verdrag en/of deze wet worden in het Engels opgesteld. Op vraag van de reder, wordt een vertaling naar het Frans of het Nederlands toegevoegd.~~

~~Deze certificaten en documenten kunnen ook in elektronische vorm worden afgeleverd.~~

~~(1)<W 2017-03-06/09, art. 25, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

~~HOOFDSTUK 5. - Maatregelen voor de bekendmaking~~

~~Art. 29. Een kopie van het maritiem arbeidscertificaat ^[2], van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en van de certificaten van verzekering onder MLC 2006] ² wordt goed zichtbaar aangeplakt op een plaats die toegankelijk is voor de ^[1] zeevaardenden] ¹;~~

~~(1)<W 2017-03-06/09, art. 13, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

~~(2)<W 2017-03-06/09, art. 26, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

~~Art. 30. Op verzoek van de ^[1] zeevaardenden] ¹, de aangewezen ambtenaren, de bevoegde ambtenaren van de havenstaat en de vertegenwoordigers van de ^[1] zeevaardenden] ¹ en van de reders bezorgt de reder een kopie van het maritiem arbeidscertificaat en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid,~~

met inbegrip van de eventuele bijlagen.

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

TITEL 3. - Inspecties

HOOFDSTUK 1. - Inspecties van de schepen die onder Belgische vlag varen

Art. 31. Alle schepen die onder Belgische vlag varen, die al dan niet gehouden zijn tot certificatie, zijn onderworpen aan periodieke inspecties om te garanderen dat de arbeids- en leefomstandigheden van [¹zeevarenden]¹ aan boord van schepen die de Belgische vlag voeren, voldoen aan de bepalingen van de MLC 2006 en hieraan blijven voldoen.

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 32. Bij de eerste inschrijving van het schip dat onder Belgische vlag vaart of bij een nieuwe inschrijving in geval van een aanzienlijke wijziging van de huisvesting van de [¹zeevarenden]¹ aan boord van het schip dat onder Belgische vlag vaart, moet de aangewezen ambtenaar ook de gebieden inzake de huisvesting en de ontspanningsruimtes inspecteren.

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 33. Voor de schepen die vóór de inwerkingtreding van de MLC 2006 in België werden gebouwd, blijven de bepalingen van toepassing betreffende de bouw en de uitrusting van de schepen zoals opgesomd in het Verdrag nr. 92 van de Internationale Arbeidsorganisatie betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord (herzien, 1949).

Art. 34. De inspectie van de schepen die gehouden zijn tot certificatie, moet volledig zijn en voorafgaan aan de aflevering van het maritiem arbeidscertificaat en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid bedoeld in titel 2 en moet betrekking hebben op de [¹...]gebieden die in artikel 11 zijn opgesomd.

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 27, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 35. Er moet minstens een tussentijdse inspectie worden uitgevoerd om na te gaan of de nationale bepalingen tot uitvoering van bepalingen van de MLC 2006 nog steeds

met inbegrip van de eventuele bijlagen.

~~(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

TITEL 3. - Inspecties

HOOFDSTUK 1. — Inspecties van de schepen die onder Belgische vlag varen

~~Art. 31. Alle schepen die onder Belgische vlag varen, die al dan niet gehouden zijn tot certificatie, zijn onderworpen aan periodieke inspecties om te garanderen dat de arbeids- en leefomstandigheden van [¹zeevarenden]¹ aan boord van schepen die de Belgische vlag voeren, voldoen aan de bepalingen van de MLC 2006 en hieraan blijven voldoen.~~

~~(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

~~Art. 32. Bij de eerste inschrijving van het schip dat onder Belgische vlag vaart of bij een nieuwe inschrijving in geval van een aanzienlijke wijziging van de huisvesting van de [¹zeevarenden]¹ aan boord van het schip dat onder Belgische vlag vaart, moet de aangewezen ambtenaar ook de gebieden inzake de huisvesting en de ontspanningsruimtes inspecteren.~~

~~(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

~~Art. 33. Voor de schepen die vóór de inwerkingtreding van de MLC 2006 in België werden gebouwd, blijven de bepalingen van toepassing betreffende de bouw en de uitrusting van de schepen zoals opgesomd in het Verdrag nr. 92 van de Internationale Arbeidsorganisatie betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord (herzien, 1949).~~

~~Art. 34. De inspectie van de schepen die gehouden zijn tot certificatie, moet volledig zijn en voorafgaan aan de aflevering van het maritiem arbeidscertificaat en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid bedoeld in titel 2 en moet betrekking hebben op de [¹...]gebieden die in artikel 11 zijn opgesomd.~~

~~(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 27, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

~~Art. 35. Er moet minstens een tussentijdse inspectie worden uitgevoerd om na te gaan of de nationale bepalingen tot uitvoering van bepalingen van de MLC 2006 nog steeds~~

worden nageleefd.

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

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

Art. 36. De tussentijdse inspectie is even uitgebreid en grondig als de inspecties die worden uitgevoerd met het oog op de vernieuwing van het maritiem arbeidscertificaat.

Art. 37. De inspectie met het oog op de vernieuwing van het maritiem arbeidscertificaat heeft betrekking op de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 die het voorwerp zijn van de inspectie voorafgaand aan de aflevering van een eerste maritiem arbeidscertificaat.

Art. 38. Het resultaat van alle inspecties of andere controles die later op het schip werden uitgevoerd en alle ernstige tekortkomingen die tijdens deze controles werden vastgesteld alsook de datum van de vaststelling dat de tekortkomingen werden verholpen, worden opgenomen in een document dat de reder aan boord van het schip moet bijhouden. Dit document dat in het Engels is opgesteld, wordt bij de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid bedoeld in hoofdstuk 3 van titel 2 gevoegd ^[1] of wordt op een andere wijze beschikbaar gesteld aan zeevarenden, inspecteurs van de vlaggenstaat, bevoegde officieren in havenstaten en vertegenwoordigers van de reders en zeevarenden, in overeenstemming met de nationale wetgeving^[1].

(1) <W 2017-03-06/09, art. 28, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

HOOFDSTUK 2. - Inspecties van de schepen die onder vreemde vlag varen

Art. 39. Elk schip, dat de vlag voert van een vreemde Staat die de MLC 2006 al dan niet heeft geratificeerd, dat een Belgische haven aandoet tijdens zijn gewone activiteit of om een reden inherent aan de exploitatie, kan in deze haven worden geïnspecteerd om te controleren of het voldoet aan de bepalingen van de MLC 2006 betreffende de arbeids- en leefomstandigheden van de ^[1] zeevarenden^[1] aan boord van het schip, met inbegrip van de rechten van de ^[1] zeevarenden^[1].

worden nageleefd.

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

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

~~Art. 36. De tussentijdse inspectie is even uitgebreid en grondig als de inspecties die worden uitgevoerd met het oog op de vernieuwing van het maritiem arbeidscertificaat.~~

~~Art. 37. De inspectie met het oog op de vernieuwing van het maritiem arbeidscertificaat heeft betrekking op de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 die het voorwerp zijn van de inspectie voorafgaand aan de aflevering van een eerste maritiem arbeidscertificaat.~~

~~Art. 38. Het resultaat van alle inspecties of andere controles die later op het schip werden uitgevoerd en alle ernstige tekortkomingen die tijdens deze controles werden vastgesteld alsook de datum van de vaststelling dat de tekortkomingen werden verholpen, worden opgenomen in een document dat de reder aan boord van het schip moet bijhouden. Dit document dat in het Engels is opgesteld, wordt bij de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid bedoeld in hoofdstuk 3 van titel 2 gevoegd ^[1] of wordt op een andere wijze beschikbaar gesteld aan zeevarenden, inspecteurs van de vlaggenstaat, bevoegde officieren in havenstaten en vertegenwoordigers van de reders en zeevarenden, in overeenstemming met de nationale wetgeving^[1].~~

~~-----
(1) <W 2017-03-06/09, art. 28, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

~~HOOFDSTUK 2. - Inspecties van de schepen die onder vreemde vlag varen~~

~~Art. 39. Elk schip, dat de vlag voert van een vreemde Staat die de MLC 2006 al dan niet heeft geratificeerd, dat een Belgische haven aandoet tijdens zijn gewone activiteit of om een reden inherent aan de exploitatie, kan in deze haven worden geïnspecteerd om te controleren of het voldoet aan de bepalingen van de MLC 2006 betreffende de arbeids- en leefomstandigheden van de ^[1] zeevarenden^[1] aan boord van het schip, met inbegrip van de rechten van de ^[1] zeevarenden^[1].~~

(1)<W 2017-03-06/09, art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 40. Zonder afbreuk te doen aan de gevallen gedefinieerd in artikel 41 en aan de bevoegdheden voorzien door de Belgische en internationale bepalingen inzake de controle door de havenstaat, wordt de inspectie van de schepen die de vlag voeren van een vreemde Staat die de MLC 2006 heeft geratificeerd, beperkt tot een controle van het maritiem arbeidscertificaat en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid. De inspectie wordt uitgevoerd door de aangewezen ambtenaar, nadat deze aan boord van het schip is gegaan.

Art. 41. § 1. De aangewezen ambtenaar kan tot een meer gedetailleerde inspectie overgaan om te controleren of de arbeids- en leefomstandigheden aan boord van het schip worden nageleefd, wanneer hij bij een inspectie bedoeld in artikel 40, waarbij hij aan boord van het schip is gegaan en, in voorkomend geval, het maritiem arbeidscertificaat en de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid heeft gevraagd, vaststelt dat :

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

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

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

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

§ 2. De aangewezen ambtenaar moet overgaan tot een meer gedetailleerde inspectie, indien wordt vastgesteld dat de arbeids- en leefomstandigheden waarvan geoordeeld of aangevoerd wordt dat deze niet conform de bepalingen van de MLC 2006 zijn, een reëel gevaar kunnen betekenen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de [1 zeevarenden]¹ of wanneer er redenen zijn om aan te nemen dat elke tekortkoming een ernstige inbreuk is op de bepalingen van de MLC 2006, met inbegrip van de rechten van de [1 zeevarenden]¹.

~~(1)<W 2017-03-06/09, art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

~~Art. 40. Zonder afbreuk te doen aan de gevallen gedefinieerd in artikel 41 en aan de bevoegdheden voorzien door de Belgische en internationale bepalingen inzake de controle door de havenstaat, wordt de inspectie van de schepen die de vlag voeren van een vreemde Staat die de MLC 2006 heeft geratificeerd, beperkt tot een controle van het maritiem arbeidscertificaat en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid. De inspectie wordt uitgevoerd door de aangewezen ambtenaar, nadat deze aan boord van het schip is gegaan.~~

~~Art. 41. § 1. De aangewezen ambtenaar kan tot een meer gedetailleerde inspectie overgaan om te controleren of de arbeids- en leefomstandigheden aan boord van het schip worden nageleefd, wanneer hij bij een inspectie bedoeld in artikel 40, waarbij hij aan boord van het schip is gegaan en, in voorkomend geval, het maritiem arbeidscertificaat en de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid heeft gevraagd, vaststelt dat :~~

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

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

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

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

~~§ 2. De aangewezen ambtenaar moet overgaan tot een meer gedetailleerde inspectie, indien wordt vastgesteld dat de arbeids- en leefomstandigheden waarvan geoordeeld of aangevoerd wordt dat deze niet conform de bepalingen van de MLC 2006 zijn, een reëel gevaar kunnen betekenen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de [1 zeevarenden]¹ of wanneer er redenen zijn om aan te nemen dat elke tekortkoming een ernstige inbreuk is op de bepalingen van de MLC 2006, met inbegrip van de rechten van de [1 zeevarenden]¹.~~

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

[Art. 42.](#) Wanneer er een klacht is conform artikel 41, § 1, 4°, moet de inspectie worden beperkt tot het voorwerp van de klacht, tenzij de klacht of het onderzoek ervan gegronde redenen oplevert om aan te nemen dat de arbeids- en leefomstandigheden aan boord van het schip niet overeenstemmen met de bepalingen van de MLC 2006.

In dat geval wordt tot een meer gedetailleerde inspectie overgegaan.

[Art. 43.](#) De meer gedetailleerde inspectie in de gevallen bedoeld in de artikelen 41 en 42 heeft betrekking op de gebieden die in bijlage A5-III van de MLC 2006 zijn opgesomd.

[Art. 44.](#) Onder klacht zoals bedoeld in artikel 41, § 1, 4°, moet elke informatie worden verstaan verstrekt door een [¹ zeevarende]¹, een beroepsorganisatie, een vereniging, een vakbond of meer algemeen elke persoon die belang heeft bij de veiligheid van het schip, met inbegrip van de risico's voor de veiligheid of de gezondheid van de [² zeevarenden]² aan boord.

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 12, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>
(2)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

[HOOFDSTUK 3.](#) - De aangewezen ambtenaren

[Art. 45.](#) Er dient een protocolakkoord tussen de aangewezen ambtenaren, met inbegrip van het Directoraat-generaal [¹ Scheepvaart]¹ en de Afdeling van de juridische studiën, documentatie en geschillen van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, afgesloten te worden.

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

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 15, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

[Art. 46.](#) Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, houden de aangewezen ambtenaren toezicht op :

1° de naleving van de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 evenals de naleving van deze wet en de

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

~~[Art. 42.](#) Wanneer er een klacht is conform artikel 41, § 1, 4°, moet de inspectie worden beperkt tot het voorwerp van de klacht, tenzij de klacht of het onderzoek ervan gegronde redenen oplevert om aan te nemen dat de arbeids- en leefomstandigheden aan boord van het schip niet overeenstemmen met de bepalingen van de MLC 2006.~~

~~In dat geval wordt tot een meer gedetailleerde inspectie overgegaan.~~

~~[Art. 43.](#) De meer gedetailleerde inspectie in de gevallen bedoeld in de artikelen 41 en 42 heeft betrekking op de gebieden die in bijlage A5-III van de MLC 2006 zijn opgesomd.~~

~~[Art. 44.](#) Onder klacht zoals bedoeld in artikel 41, § 1, 4°, moet elke informatie worden verstaan verstrekt door een [¹ zeevarende]¹, een beroepsorganisatie, een vereniging, een vakbond of meer algemeen elke persoon die belang heeft bij de veiligheid van het schip, met inbegrip van de risico's voor de veiligheid of de gezondheid van de [² zeevarenden]² aan boord.~~

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 12, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>
(2)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

[HOOFDSTUK 3.](#) - De aangewezen ambtenaren

~~[Art. 45.](#) Er dient een protocolakkoord tussen de aangewezen ambtenaren, met inbegrip van het Directoraat-generaal [¹ Scheepvaart]¹ en de Afdeling van de juridische studiën, documentatie en geschillen van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, afgesloten te worden.~~ Er dient een protocolakkoord tussen de aangewezen ambtenaren afgesloten te worden.

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

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 15, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

[Art. 46.](#) Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, houden de aangewezen ambtenaren toezicht op :

1° de naleving van de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van ~~de MLC 2006~~ het MLC-Verdrag evenals de naleving van deze

uitvoeringsbesluiten ervan voor wat betreft de schepen die onder Belgische vlag varen;

2° de naleving van de MLC 2006 voor wat betreft de schepen die onder vreemde vlag varen.

Art. 47. § 1. De aangewezen ambtenaren voeren hun opdrachten uit overeenkomstig de wetten en uitvoeringsbesluiten die de modaliteiten bepalen voor de uitoefening van hun bevoegdheden, hun rechten en hun plichten.

§ 2. De aangewezen ambtenaren zijn gemachtigd om, bij de uitvoering van hun opdrachten, op elk uur van de dag of van de nacht, zonder voorafgaande verwittiging, aan boord van de schepen te gaan en alle ruimtes, lokalen en installaties van de schepen vrij te betreden, met inbegrip van de huisvestingsruimtes en de kajuiten die bestemd zijn voor de ¹zeevarenden¹.

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

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

wet en de uitvoeringsbesluiten ervan voor wat betreft de schepen die onder Belgische vlag varen;

2° de naleving van ~~de MLC 2006~~ het MLC-Verdrag voor wat betreft de schepen die onder vreemde vlag varen.

Art. 47. § 1. De aangewezen ambtenaren voeren hun opdrachten uit overeenkomstig de wetten en uitvoeringsbesluiten die de modaliteiten bepalen voor de uitoefening van hun bevoegdheden, hun rechten en hun plichten.

~~§ 2. De aangewezen ambtenaren zijn gemachtigd om, bij de uitvoering van hun opdrachten, op elk uur van de dag of van de nacht, zonder voorafgaande verwittiging, aan boord van de schepen te gaan en alle ruimtes, lokalen en installaties van de schepen vrij te betreden, met inbegrip van de huisvestingsruimtes en de kajuiten die bestemd zijn voor de ¹zeevarenden¹.~~

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

§ 2. De verwerkingsverantwoordelijke voor de gegevensverwerkingen is de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. De aangewezen ambtenaren van het Directoraat-Generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer hebben toegang tot de geregistreerde gegevens en alleen voor het doel van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.

De gegevens worden bewaard tot maximum 10 jaar nadat het schip niet meer onder Belgische vlag vaart.

De gegevens worden geanonimiseerd in het geval van klachten en indien het om zeevarenden gaat.

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

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

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

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

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

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

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

HOOFDSTUK 4. - Machtiging van de erkende organisaties

Art. 48. § 1. De Koning kan voorzien in de machtiging van erkende organisaties teneinde er op toe te zien dat de schepen die onder Belgische vlag varen, de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 en van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan naleven.

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

Ondanks de toepassing van artikel 60 laat deze machtiging toe om minstens de verbetering te eisen van de tekortkomingen vastgesteld inzake de arbeids- en leefomstandigheden van de ^[1]zeevarenden¹ en op dit gebied inspecties uit te voeren, indien een havenstaat hierom verzoekt.

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 49. Het Directoraat-generaal ^[1]Scheepvaart¹ houdt een lijst bij van de erkende organisaties, gemachtigd om op te treden en overhandigt die aan het Internationaal Arbeidsbureau. Deze lijst moet de functies aanwijzen waarvoor de erkende organisaties gemachtigd zijn om die te vervullen.

wetgevingen waarvoor ze belast zijn met het toezicht of de toepassing.

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

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

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

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

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

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

HOOFDSTUK 4. - Machtiging van de erkende organisaties

Art. 48. § 1. De Koning kan voorzien in de machtiging van erkende organisaties teneinde er op toe te zien dat de schepen die onder Belgische vlag varen, de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 het MLC-Verdrag en van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan naleven.

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

Ondanks de toepassing van artikel 60 laat deze machtiging toe om minstens de verbetering te eisen van de tekortkomingen vastgesteld inzake de arbeids- en leefomstandigheden van de ^[1]zeevarenden¹ en op dit gebied inspecties uit te voeren, indien een havenstaat hierom verzoekt.

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

~~Art. 49. Het Directoraat-generaal ^[1]Scheepvaart¹ houdt een lijst bij van de erkende organisaties, gemachtigd om op te treden en overhandigt die aan het Internationaal Arbeidsbureau. Deze lijst moet de functies aanwijzen waarvoor de erkende organisaties gemachtigd zijn om die te vervullen.~~

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 15, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

HOOFDSTUK 5. - Rapportering- en informatieplicht

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

Art. 50. Voor iedere inspectie uitgevoerd op schepen die onder Belgische vlag varen, wordt een inspectieverslag opgesteld en aan het Directoraat-generaal [¹ Scheepvaart]¹ gezonden. Dit verslag wordt in het Engels opgesteld.

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

De Koning bepaalt wat onder een ernstig incident wordt verstaan.

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 15, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 51. Aan de kapitein van het geïnspecteerde schip wordt een kopie van het verslag overhandigd.

De kapitein van het geïnspecteerde schip plakt een andere kopie aan op het aanplakbord van het schip om de [¹ zeevarenden]¹ in te lichten.

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 52. De aangewezen ambtenaar bezorgt een kopie van het verslag aan de vertegenwoordigers van de [¹ zeevarenden]¹ die hierom verzoeken.

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 53. Het Directoraat-generaal [¹ Scheepvaart]¹ houdt een register bij van de inspecties.

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

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 15, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

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

~~(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 15, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

~~HOOFDSTUK 5. - Rapportering- en informatieplicht~~

~~Afdeling 1. - Bepalingen van toepassing op de inspecties van schepen die onder Belgische vlag varen~~

~~Art. 50. Voor iedere inspectie uitgevoerd op schepen die onder Belgische vlag varen, wordt een inspectieverslag opgesteld en aan het Directoraat-generaal [¹ Scheepvaart]¹ gezonden. Dit verslag wordt in het Engels opgesteld.~~

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

~~De Koning bepaalt wat onder een ernstig incident wordt verstaan.~~

~~-----
(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 15, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

~~Art. 51. Aan de kapitein van het geïnspecteerde schip wordt een kopie van het verslag overhandigd.~~

~~De kapitein van het geïnspecteerde schip plakt een andere kopie aan op het aanplakbord van het schip om de [¹ zeevarenden]¹ in te lichten.~~

~~-----
(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

~~Art. 52. De aangewezen ambtenaar bezorgt een kopie van het verslag aan de vertegenwoordigers van de [¹ zeevarenden]¹ die hierom verzoeken.~~

~~-----
(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

~~Art. 53. Het Directoraat-generaal [¹ Scheepvaart]¹ houdt een register bij van de inspecties.~~

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

~~-----
(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 15, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

~~Afdeling 2. - Bepalingen van toepassing op de inspecties van schepen die onder vreemde vlag varen~~

Art. 54. De aangewezen ambtenaar die, bij een meer gedetailleerde inspectie van een schip dat onder vreemde vlag vaart en een Belgische haven aandoet, vaststelt dat de arbeids- en leefomstandigheden van de [1] zeevarenden¹ aan boord van het schip niet overeenstemmen met de voorschriften van de MLC 2006, moet minstens :

- 1° onmiddellijk de kapitein van het schip schriftelijk in kennis stellen van de vastgestelde tekortkomingen en van de termijnen waarin zij moeten worden verholpen en;
- 2° een inspectieverslag opstellen en naar het Directoraat-generaal [2] Scheepvaart² zenden.

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

(2)<W [2017-03-06/09](#), art. 15, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 55. Ingeval hij meent dat de tekortkomingen bedoeld in artikel 54 belangrijk zijn, of indien deze tekortkomingen verband houden met een klacht ingediend krachtens artikel 42, brengt de aangewezen ambtenaar deze ter kennis van de organisaties van reders en van [1] zeevarenden¹ die op het Belgisch grondgebied bestaan, en kan hij :

- 1° een vertegenwoordiger van de administratie van de Vlaggenstaat in kennis stellen;
- 2° de relevante informatie meedelen aan de bevoegde overheden van de volgende aanleghaven.

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 56. Indien hij het nodig acht, legt het Directoraat-generaal [1] Scheepvaart¹ aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau binnen de door de aangewezen ambtenaar voorgeschreven termijn een kopie van het inspectieverslag voor alsook het antwoord meegedeeld door de administratie van de Vlaggenstaat.

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 15, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 57. § 1. Wanneer een klacht, bedoeld in hoofdstuk 2 van titel 6, die werd ingediend bij de aangewezen ambtenaar in de haven die het schip heeft aangedaan, door de administratie van de Vlaggenstaat niet werd opgelost, en er niet werd aangetoond dat deze Staat bij machte is de klacht te behandelen, moet het Directoraat-generaal [2] Scheepvaart² een kopie van het inspectieverslag aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau meedelen, samen met elk antwoord van de

~~Art. 54. De aangewezen ambtenaar die, bij een meer gedetailleerde inspectie van een schip dat onder vreemde vlag vaart en een Belgische haven aandoet, vaststelt dat de arbeids- en leefomstandigheden van de [1] zeevarenden¹ aan boord van het schip niet overeenstemmen met de voorschriften van de MLC 2006, moet minstens :~~

- ~~1° onmiddellijk de kapitein van het schip schriftelijk in kennis stellen van de vastgestelde tekortkomingen en van de termijnen waarin zij moeten worden verholpen en;~~
- ~~2° een inspectieverslag opstellen en naar het Directoraat-generaal [2] Scheepvaart² zenden.~~

~~-----
(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

~~(2)<W [2017-03-06/09](#), art. 15, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

~~Art. 55. Ingeval hij meent dat de tekortkomingen bedoeld in artikel 54 belangrijk zijn, of indien deze tekortkomingen verband houden met een klacht ingediend krachtens artikel 42, brengt de aangewezen ambtenaar deze ter kennis van de organisaties van reders en van [1] zeevarenden¹ die op het Belgisch grondgebied bestaan, en kan hij :~~

- ~~1° een vertegenwoordiger van de administratie van de Vlaggenstaat in kennis stellen;~~
- ~~2° de relevante informatie meedelen aan de bevoegde overheden van de volgende aanleghaven.~~

~~-----
(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

~~Art. 56. Indien hij het nodig acht, legt het Directoraat-generaal [1] Scheepvaart¹ aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau binnen de door de aangewezen ambtenaar voorgeschreven termijn een kopie van het inspectieverslag voor alsook het antwoord meegedeeld door de administratie van de Vlaggenstaat.~~

~~-----
(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 15, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

~~Art. 57. § 1. Wanneer een klacht, bedoeld in hoofdstuk 2 van titel 6, die werd ingediend bij de aangewezen ambtenaar in de haven die het schip heeft aangedaan, door de administratie van de Vlaggenstaat niet werd opgelost, en er niet werd aangetoond dat deze Staat bij machte is de klacht te behandelen, moet het Directoraat-generaal [2] Scheepvaart² een kopie van het inspectieverslag aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau meedelen, samen met elk antwoord van de~~

administratie van de Vlaggenstaat, dat binnen de door de aangewezen ambtenaar voorgeschreven termijn werd meegedeeld.

§ 2. Het Directoraat-generaal

[² Scheepvaart]² informeert de betrokken organisaties van reders en [¹ zeevarenden]¹ op het Belgisch grondgebied over het feit dat een klacht, die een aangewezen ambtenaar aan de wal heeft ontvangen, door de administratie van de Vlaggenstaat niet werd opgelost en dat niet werd aangetoond dat deze Staat bij machte was de klacht te behandelen conform de procedures bepaald door de MLC 2006.

§ 3. Het Directoraat-generaal

[² Scheepvaart]² houdt statistieken en informatie bij betreffende de klachten bedoeld in hoofdstuk 2 van titel 6 die werden opgelost. Deze statistieken en informatie worden met regelmatige tussenpozen aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau meegedeeld.

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

(2)<W [2017-03-06/09](#), art. 15, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

HOOFDSTUK 6. - Plichten tot vertrouwelijkheid en geheimhouding

Art. 58. De aangewezen ambtenaren en de erkende organisaties moeten de nodige maatregelen nemen om het vertrouwelijk karakter te waarborgen van de sociale gegevens van persoonlijke aard waarvan ze kennis hebben gekregen in de uitoefening van hun opdracht en om te waarborgen dat deze gegevens uitsluitend worden aangewend voor de uitoefening van hun opdracht tot toezicht.

Art. 59. Behoudens uitdrukkelijke toestemming van de indiener van een klacht of van een aangifte betreffende een overtreding aan boord van een schip dat onder Belgische vlag vaart van de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006, of betreffende een overtreding aan boord van een schip dat onder vreemde vlag vaart van de bepalingen van de MLC 2006, en voor de twee soorten schepen, een overtreding aan de rechten van de [¹ zeevarenden]¹, aan deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, mogen de aangewezen ambtenaren en de erkende organisaties in geen enkel geval, zelfs niet voor de rechtbanken, de naam van de indiener van deze klacht of deze aangifte bekend maken.

Het is hun eveneens verboden om aan de reder of zijn vertegenwoordiger te onthullen dat ingevolge een klacht of een aangifte een

administratie van de Vlaggenstaat, dat binnen de door de aangewezen ambtenaar voorgeschreven termijn werd meegedeeld.

~~§ 2. Het Directoraat-generaal~~

~~[² Scheepvaart]² informeert de betrokken organisaties van reders en [¹ zeevarenden]¹ op het Belgisch grondgebied over het feit dat een klacht, die een aangewezen ambtenaar aan de wal heeft ontvangen, door de administratie van de Vlaggenstaat niet werd opgelost en dat niet werd aangetoond dat deze Staat bij machte was de klacht te behandelen conform de procedures bepaald door de MLC 2006.~~

~~§ 3. Het Directoraat-generaal~~

~~[² Scheepvaart]² houdt statistieken en informatie bij betreffende de klachten bedoeld in hoofdstuk 2 van titel 6 die werden opgelost. Deze statistieken en informatie worden met regelmatige tussenpozen aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau meegedeeld.~~

~~(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

~~(2)<W [2017-03-06/09](#), art. 15, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

HOOFDSTUK 6. - Plichten tot vertrouwelijkheid en geheimhouding

Art. 58. De aangewezen ambtenaren en de erkende organisaties moeten de nodige maatregelen nemen om het vertrouwelijk karakter te waarborgen van de ~~sociale~~ gegevens van persoonlijke aard waarvan ze kennis hebben gekregen in de uitoefening van hun opdracht en om te waarborgen dat deze gegevens uitsluitend worden aangewend voor de uitoefening van hun opdracht tot toezicht.

Art. 59. Behoudens uitdrukkelijke toestemming van de indiener van een klacht of van een aangifte betreffende een overtreding aan boord van een schip dat onder Belgische vlag vaart van de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van ~~de MLC 2006~~ het MLC-Verdrag, of betreffende een overtreding aan boord van een schip dat onder vreemde vlag vaart van de bepalingen van ~~de MLC 2006~~ het MLC-Verdrag, en voor de twee soorten schepen, een overtreding aan de rechten van de [¹ zeevarenden]¹, aan deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, mogen de aangewezen ambtenaren en de erkende organisaties in geen enkel geval, zelfs niet voor de rechtbanken, de naam van de indiener van deze klacht of deze aangifte bekend maken.

Het is hun eveneens verboden om aan de reder of zijn vertegenwoordiger te onthullen dat ingevolge een klacht of een aangifte een

onderzoek werd ingesteld.

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

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

HOOFDSTUK 1. - Ten aanzien van schepen die onder Belgische vlag varen

Art. 60. Zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheid om proces-verbaal op te stellen bij vaststelling van een inbreuk op de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006, van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, is de aangewezen ambtenaar gemachtigd om te eisen dat elke tekortkoming wordt verholpen en om aan een schip te verbieden de haven te verlaten waar het zich op het ogenblik van de inspectie bevindt totdat de nodige maatregelen werden genomen, wanneer hij redenen heeft om aan te nemen dat de tekortkomingen een ernstige inbreuk vormen op de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006, of een ernstig gevaar vormen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de zeelieden.

Wanneer er redenen zijn om aan te nemen dat de tekortkomingen die zij vaststelt een ernstige inbreuk vormen op de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 of een ernstig gevaar vormen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de [1 zeevarenden]¹, stelt de erkende organisatie de aangewezen ambtenaar hiervan onmiddellijk in kennis.

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 61. Zonder afbreuk te doen aan de mogelijke rechtsmiddelen overeenkomstig andere reglementeringen, kan de reder of de kapitein, die meent dat zijn rechten werden geschaad door de beslissing, genomen door de aangewezen ambtenaar overeenkomstig artikel 60 om het schip te verbieden de haven te verlaten, beroep aantekenen tegen de beslissing binnen de veertien dagen volgend op de kennisgeving van de beslissing overeenkomstig de toepasselijke bepalingen.

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

onderzoek werd ingesteld.

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

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

HOOFDSTUK 1. - Ten aanzien van schepen die onder Belgische vlag varen

~~Art. 60. Zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheid om proces-verbaal op te stellen bij vaststelling van een inbreuk op de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006, van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, is de aangewezen ambtenaar gemachtigd om te eisen dat elke tekortkoming wordt verholpen en om aan een schip te verbieden de haven te verlaten waar het zich op het ogenblik van de inspectie bevindt totdat de nodige maatregelen werden genomen, wanneer hij redenen heeft om aan te nemen dat de tekortkomingen een ernstige inbreuk vormen op de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006, of een ernstig gevaar vormen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de zeelieden.~~

~~Wanneer er redenen zijn om aan te nemen dat de tekortkomingen die zij vaststelt een ernstige inbreuk vormen op de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 of een ernstig gevaar vormen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de [1 zeevarenden]¹, stelt de erkende organisatie de aangewezen ambtenaar hiervan onmiddellijk in kennis.~~

~~(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

~~Art. 61. Zonder afbreuk te doen aan de mogelijke rechtsmiddelen overeenkomstig andere reglementeringen, kan de reder of de kapitein, die meent dat zijn rechten werden geschaad door de beslissing, genomen door de aangewezen ambtenaar overeenkomstig artikel 60 om het schip te verbieden de haven te verlaten, beroep aantekenen tegen de beslissing binnen de veertien dagen volgend op de kennisgeving van de beslissing overeenkomstig de toepasselijke bepalingen.~~
~~Het beroep wordt ingediend bij verzoekschrift gericht aan de Rijkscommissaris bij de onderzoeksraad voor de scheepvaart en houdende de ingeroepen middelen, overeenkomstig artikel 18 van de wet van 5 juni~~

1972 op de veiligheid van de vaartuigen.
Het beroep is niet opschortend.

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

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

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

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

§ 5. Het recht op repatriëring kan niet geweigerd worden aan de zeevarende omwille van de financiële omstandigheden van de reder of omwille van het onvermogen of onwil van de reder om de betrokkene te vervangen.^[1]

(1)<Ingevoegd bij W [2017-03-06/09](#), art. 29, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>

HOOFDSTUK 2. - Ten aanzien van schepen die onder vreemde vlag varen

Art. 62. Zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheid om proces-verbaal op te stellen in geval een inbreuk wordt vastgesteld op de bepalingen van de MLC 2006, van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, neemt de aangewezen ambtenaar, die bij een meer gedetailleerde inspectie vaststelt dat het schip niet overeenstemt met de bepalingen van de MLC 2006 en dat :

1° de arbeids- en leefomstandigheden aan boord een duidelijk gevaar vormen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de ^[1] zeevarenden^[1]; of

2° de niet-conformiteit een ernstige of herhaalde inbreuk vormt op de bepalingen van de MLC 2006, met inbegrip van de rechten van de ^[1] zeevarenden^[1],
de nodige maatregelen om te waarborgen dat het schip niet uitvaart zolang de gebreken aan

~~1972 op de veiligheid van de vaartuigen.
Het beroep is niet opschortend.~~

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

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

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

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

§ 5. Het recht op repatriëring kan niet geweigerd worden aan de zeevarende omwille van de financiële omstandigheden van de reder of omwille van het onvermogen of onwil van de reder om de betrokkene te vervangen.^[1]

(1)<Ingevoegd bij W [2017-03-06/09](#), art. 29, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>

HOOFDSTUK 2. - Ten aanzien van schepen die onder vreemde vlag varen

~~Art. 62. Zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheid om proces-verbaal op te stellen in geval een inbreuk wordt vastgesteld op de bepalingen van de MLC 2006, van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, neemt de aangewezen ambtenaar, die bij een meer gedetailleerde inspectie vaststelt dat het schip niet overeenstemt met de bepalingen van de MLC 2006 en dat :~~

~~1° de arbeids- en leefomstandigheden aan boord een duidelijk gevaar vormen voor de veiligheid, de gezondheid of de beveiliging van de ^[1] zeevarenden^[1]; of~~

~~2° de niet-conformiteit een ernstige of herhaalde inbreuk vormt op de bepalingen van de MLC 2006, met inbegrip van de rechten van de ^[1] zeevarenden^[1],
de nodige maatregelen om te waarborgen dat het schip niet uitvaart zolang de gebreken aan~~

conformiteit bedoeld in de bepalingen onder 1° en 2° niet werden rechtgezet, of zolang hij geen plan heeft aanvaard om deze recht te zetten en hij niet overtuigd is dat dit plan snel zal worden uitgevoerd.

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

[Art. 63.](#) Indien hij het schip verbiedt uit te varen, deelt de aangewezen ambtenaar zijn beslissing onverwijld mede aan de administratie van de Vlaggenstaat. Hij nodigt een vertegenwoordiger van deze Staat uit om, indien mogelijk, aanwezig te zijn en vraagt aan de betrokken Staat een antwoord binnen een termijn die hij voorschrijft.

Hij informeert eveneens onverwijld de organisaties van reders en van de ^[1]zeevarenden die op het Belgisch grondgebied aanwezig zijn.

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

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

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

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

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

§ 5. Het recht op repatriëring kan niet geweigerd worden aan de zeevarende omwille van de financiële omstandigheden van de reder of omwille van het onvermogen of onwil van de reder om de betrokkene te vervangen.^[1]

(1)<Ingevoegd bij W [2017-03-06/09](#), art. 30, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>

conformiteit bedoeld in de bepalingen onder 1° en 2° niet werden rechtgezet, of zolang hij geen plan heeft aanvaard om deze recht te zetten en hij niet overtuigd is dat dit plan snel zal worden uitgevoerd.

~~(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

~~[Art. 63.](#) Indien hij het schip verbiedt uit te varen, deelt de aangewezen ambtenaar zijn beslissing onverwijld mede aan de administratie van de Vlaggenstaat. Hij nodigt een vertegenwoordiger van deze Staat uit om, indien mogelijk, aanwezig te zijn en vraagt aan de betrokken Staat een antwoord binnen een termijn die hij voorschrijft.~~

~~Hij informeert eveneens onverwijld de organisaties van reders en van de ^[1]zeevarenden die op het Belgisch grondgebied aanwezig zijn.~~

~~(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

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

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

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

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

~~§ 5. Het recht op repatriëring kan niet geweigerd worden aan de zeevarende omwille van de financiële omstandigheden van de reder of omwille van het onvermogen of onwil van de reder om de betrokkene te vervangen.^[1]~~

~~(1)<Ingevoegd bij W [2017-03-06/09](#), art. 30, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

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

Art. 64. Alle redelijke inspanningen worden gedaan om te voorkomen dat de controles, de inspecties, de voorgeschreven maatregelen om de vastgestelde tekortkomingen te verhelpen en/of de dwangmaatregelen, ten onrechte een aanhouding of een vertraging van het schip zouden veroorzaken.

TITEL 6. - Klachtenprocedures van de [1 zeevarenden]¹

(1) <W 2017-03-06/09, art. 14, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

HOOFDSTUK 1. - Klachtenprocedure aan boord van schepen die onder Belgische vlag varen

Art. 65. § 1. De [2 zeevarenden]² hebben de mogelijkheid om aan boord van het schip dat onder Belgische vlag vaart en waarop zij werken, klacht in te dienen over elk probleem dat in hun ogen een inbreuk vormt op de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006, met inbegrip van de rechten van de [2 zeevarenden]².

§ 2. De klachtenprocedure wordt vastgelegd door de Koning.

§ 3. De klachtenprocedure moet minstens voorzien in :

1° de mogelijkheid voor de [1 zeevarende]¹ om rechtstreeks bij de kapitein en de aangewezen ambtenaar klacht in te dienen;

2° het recht voor de klager om tijdens de klachtenprocedure aan boord bijgestaan of vertegenwoordigd te worden;

3° de aanwijzing van één of meer personen die de [2 zeevarenden]² vertrouwelijk kunnen adviseren betreffende de procedures die zij kunnen instellen, en de klager bij elk onderhoud of hoorzitting met betrekking tot de reden van het geschil kunnen bijstaan.

(1) <W 2017-03-06/09, art. 12, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>
(2) <W 2017-03-06/09, art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 66. § 1. Aan alle [2 zeevarenden]² moet een document worden overhandigd, opgesteld in het Engels en in de werktaal van het schip waarin de toepasselijke klachtenprocedure aan boord wordt beschreven. Dit document moet de gegevens vermelden van het Directoraat-generaal [3 Scheepvaart]³ en van een persoon die aan boord is en vertrouwelijk de zeelieden op een onpartijdige manier aangaande hun

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

Art. 64. Alle redelijke inspanningen worden gedaan om te voorkomen dat de controles, de inspecties, de voorgeschreven maatregelen om de vastgestelde tekortkomingen te verhelpen en/of de dwangmaatregelen, ten onrechte een aanhouding of een vertraging van het schip zouden veroorzaken.

TITEL 6. - Klachtenprocedures van de [1 zeevarenden]¹

(1) <W 2017-03-06/09, art. 14, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

HOOFDSTUK 1. - Klachtenprocedure aan boord van schepen die onder Belgische vlag varen

Art. 65. § 1. De [2 zeevarenden]² hebben de mogelijkheid om aan boord van het schip dat onder Belgische vlag vaart en waarop zij werken, klacht in te dienen over elk probleem dat in hun ogen een inbreuk vormt op de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006, met inbegrip van de rechten van de [2 zeevarenden]².

§ 2. De klachtenprocedure wordt vastgelegd door de Koning.

§ 3. De klachtenprocedure moet minstens voorzien in :

1° de mogelijkheid voor de [1 zeevarende]¹ om rechtstreeks bij de kapitein en de aangewezen ambtenaar klacht in te dienen;

2° het recht voor de klager om tijdens de klachtenprocedure aan boord bijgestaan of vertegenwoordigd te worden;

3° de aanwijzing van één of meer personen die de [2 zeevarenden]² vertrouwelijk kunnen adviseren betreffende de procedures die zij kunnen instellen, en de klager bij elk onderhoud of hoorzitting met betrekking tot de reden van het geschil kunnen bijstaan.

(1) <W 2017-03-06/09, art. 12, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>
(2) <W 2017-03-06/09, art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 66. § 1. Aan alle [2 zeevarenden]² moet een document worden overhandigd, opgesteld in het Engels en in de werktaal van het schip waarin de toepasselijke klachtenprocedure aan boord wordt beschreven. Dit document moet de gegevens vermelden van het Directoraat-generaal [3 Scheepvaart]³ en van een persoon die aan boord is en vertrouwelijk de zeelieden op een onpartijdige manier aangaande hun

klacht kan adviseren en hen op elke andere manier kan helpen om de klachtenprocedure toe te passen, die zij kunnen instellen terwijl zij aan boord zijn.

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

§ 3. Indien de [1 zeevarende]¹ klacht neerlegt bij de kapitein of een andere persoon aangeduid in het document waarin de klachtenprocedure beschreven is, gebruikt hij bij voorkeur het klachtenformulier bedoeld in paragraaf 2, dat hij vervolledigt, dateert, ondertekent en tegen ontvangstbewijs overhandigt.

(1)<W 2017-03-06/09, art. 12, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

(2)<W 2017-03-06/09, art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

(3)<W 2017-03-06/09, art. 15, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 67. § 1. Wanneer door een [1 zeevarende]¹ een klacht wordt ingediend wegens een inbreuk op de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006, met inbegrip van de rechten van de [2 zeevarenden]², kan geen enkele nadelige maatregel ten aanzien van deze persoon worden genomen, behalve om redenen die vreemd zijn aan die klacht.

§ 2. In de zin van dit artikel wordt onder nadelige maatregel ondermeer verstaan de verbreking van de arbeidsrelatie, de eenzijdige wijziging van de arbeidsvoorwaarden of elke andere kwaadwillige handeling, ongeacht de dader ervan, ten aanzien van de [1 zeevarende]¹ die klacht heeft ingediend.

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

1° een gemotiveerde klacht, ingediend door de [1 zeevarende]¹ aan boord van het schip, overeenkomstig de vigerende procedures;

2° een gemotiveerde klacht ingediend bij de aangewezen ambtenaar;

3° een rechtsvordering ingediend door de betrokken persoon;

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

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

klacht kan adviseren en hen op elke andere manier kan helpen om de klachtenprocedure toe te passen, die zij kunnen instellen terwijl zij aan boord zijn.

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

– § 3. Indien de [1 zeevarende]¹ klacht neerlegt bij de kapitein of een andere persoon aangeduid in het document waarin de klachtenprocedure beschreven is, gebruikt hij bij voorkeur het klachtenformulier bedoeld in paragraaf 2, dat hij vervolledigt, dateert, ondertekent en tegen ontvangstbewijs overhandigt.

– (1)<W 2017-03-06/09, art. 12, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

– (2)<W 2017-03-06/09, art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

– (3)<W 2017-03-06/09, art. 15, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

– Art. 67. § 1. Wanneer door een [1 zeevarende]¹ een klacht wordt ingediend wegens een inbreuk op de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006, met inbegrip van de rechten van de [2 zeevarenden]², kan geen enkele nadelige maatregel ten aanzien van deze persoon worden genomen, behalve om redenen die vreemd zijn aan die klacht.

– § 2. In de zin van dit artikel wordt onder nadelige maatregel ondermeer verstaan de verbreking van de arbeidsrelatie, de eenzijdige wijziging van de arbeidsvoorwaarden of elke andere kwaadwillige handeling, ongeacht de dader ervan, ten aanzien van de [1 zeevarende]¹ die klacht heeft ingediend.

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

– 1° een gemotiveerde klacht, ingediend door de [1 zeevarende]¹ aan boord van het schip, overeenkomstig de vigerende procedures;

– 2° een gemotiveerde klacht ingediend bij de aangewezen ambtenaar;

– 3° een rechtsvordering ingediend door de betrokken persoon;

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

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

kracht van gewijsde is getreden.

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

De vraag wordt bij de reder ingediend door een aangetekende brief of afgegeven tegen ontvangstmelding binnen de dertig dagen, volgend op de datum van de betekening van de opzeg, van de verbreking zonder opzeg of van de eenzijdige wijziging van de arbeidsvoorwaarden. Binnen een termijn van dertig dagen volgend op zijn betekening moet de reder een standpunt bepalen over deze vraag.

Ingeval van reïntegratie aan boord van het schip in de vorige dienst of de functie uitgeoefend volgens de vroeger vastgelegde voorwaarden, dient de reder het loon te betalen, dat verloren is ingevolge het ontslag of de wijziging van de arbeidsvoorwaarden en de bijdragen van de werkgevers en werknemers, samenhangend met dit loon, te storten.

Deze paragraaf is niet van toepassing wanneer de nadelige maatregel tussenkomt na de beëindiging van de arbeidsrelatie.

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 12, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>
(2)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

HOOFDSTUK 2. - Behandelingsprocedure aan wal van de klachten betreffende schepen die onder vreemde vlag varen

Art. 68. Elke ^[1]zeevarende^[1] die zich aan boord van een schip bevindt dat een Belgische haven aandoet kan bij de aangewezen ambtenaar een klacht indienen wegens een overtreding van de bepalingen van de MLC 2006, met inbegrip van de rechten van de ^[2]zeevarenden^[2].

(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 12, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>
(2)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 69. § 1. De aangewezen ambtenaar, bij wie een klacht wordt ingediend, gaat in eerste instantie na of de klacht betrekking heeft op de arbeids- en leefomstandigheden aan boord van het schip.

§ 2. Indien hij het nodig acht en rekening houdend met de aard van de klacht, gaat de aangewezen ambtenaar, in het kader van een initieel onderzoek, na of de klachtenprocedure

kracht van gewijsde is getreden.

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

~~De vraag wordt bij de reder ingediend door een aangetekende brief of afgegeven tegen ontvangstmelding binnen de dertig dagen, volgend op de datum van de betekening van de opzeg, van de verbreking zonder opzeg of van de eenzijdige wijziging van de arbeidsvoorwaarden. Binnen een termijn van dertig dagen volgend op zijn betekening moet de reder een standpunt bepalen over deze vraag.~~

~~Ingeval van reïntegratie aan boord van het schip in de vorige dienst of de functie uitgeoefend volgens de vroeger vastgelegde voorwaarden, dient de reder het loon te betalen, dat verloren is ingevolge het ontslag of de wijziging van de arbeidsvoorwaarden en de bijdragen van de werkgevers en werknemers, samenhangend met dit loon, te storten.~~

~~Deze paragraaf is niet van toepassing wanneer de nadelige maatregel tussenkomt na de beëindiging van de arbeidsrelatie.~~

~~(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 12, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~
~~(2)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

~~**HOOFDSTUK 2.** - Behandelingsprocedure aan wal van de klachten betreffende schepen die onder vreemde vlag varen~~

~~**Art. 68.** Elke ^[1]zeevarende^[1] die zich aan boord van een schip bevindt dat een Belgische haven aandoet kan bij de aangewezen ambtenaar een klacht indienen wegens een overtreding van de bepalingen van de MLC 2006, met inbegrip van de rechten van de ^[2]zeevarenden^[2].~~

~~(1)<W [2017-03-06/09](#), art. 12, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~
~~(2)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

~~**Art. 69.** § 1. De aangewezen ambtenaar, bij wie een klacht wordt ingediend, gaat in eerste instantie na of de klacht betrekking heeft op de arbeids- en leefomstandigheden aan boord van het schip.~~

~~§ 2. Indien hij het nodig acht en rekening houdend met de aard van de klacht, gaat de aangewezen ambtenaar, in het kader van een initieel onderzoek, na of de klachtenprocedure~~

aan boord werd overwogen en of een meer gedetailleerde inspectie moet uitgevoerd worden overeenkomstig de procedure omschreven in de artikelen 42, 43, 44, 62 en 63.

§ 3. Indien hij het nodig acht, spoort de aangewezen ambtenaar aan om de klacht aan boord van het schip te regelen.

Art. 70. Wanneer in de loop van het initieel onderzoek of van de inspectie aan boord, uitgevoerd ingevolge het indienen van een klacht, geen enkele niet-conformiteit bedoeld in artikel 62 wordt vastgesteld en de klacht niet aan boord van het schip werd geregeld, verwittigt de aangewezen ambtenaar onverwijld de vlaggenstaat van het betrokken schip en tracht hij, binnen een termijn die hij voorschrijft, advies en een plan met corrigerende maatregelen te bekomen.

TITEL 7. - De overtredingen en hun strafsanctie

HOOFDSTUK 1. - Ten laste van schepen die onder Belgische vlag varen

Art. 71. Wordt gestraft met een geldboete van 50 tot 500 euro de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de kapitein of zijn vertegenwoordiger die aan boord van het schip geen exemplaar van de MLC 2006 op een gemakkelijke en rechtstreeks toegankelijke plaats ter beschikking houdt voor de ^[1] zeevarenden^[1], de aangewezen ambtenaren en de erkende organisaties.

(1)<W 2017-03-06/09, art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 72. Wordt gestraft met een geldboete van 100 tot 1.000 euro de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de kapitein of zijn vertegenwoordiger die :

1° aan boord van het schip, onderworpen aan de verplichting inzake certificatie, het (voorlopig) maritiem arbeidscertificaat en/of de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid ^[2] en/of de certificaten van verzekering onder MLC 2006^[2] niet bewaart of bijhoudt;
2° geen kopie van het maritiem arbeidscertificaat ^[2], de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en/of de certificaten van verzekering onder MLC 2006^[2] meedeelt aan de

~~aan boord werd overwogen en of een meer gedetailleerde inspectie moet uitgevoerd worden overeenkomstig de procedure omschreven in de artikelen 42, 43, 44, 62 en 63.~~

~~§ 3. Indien hij het nodig acht, spoort de aangewezen ambtenaar aan om de klacht aan boord van het schip te regelen.~~

~~Art. 70. Wanneer in de loop van het initieel onderzoek of van de inspectie aan boord, uitgevoerd ingevolge het indienen van een klacht, geen enkele niet-conformiteit bedoeld in artikel 62 wordt vastgesteld en de klacht niet aan boord van het schip werd geregeld, verwittigt de aangewezen ambtenaar onverwijld de vlaggenstaat van het betrokken schip en tracht hij, binnen een termijn die hij voorschrijft, advies en een plan met corrigerende maatregelen te bekomen.~~

TITEL 7. - De overtredingen en hun strafsanctie

HOOFDSTUK 1. - Ten laste van schepen die onder Belgische vlag varen

~~Art. 71. Wordt gestraft met een geldboete van 50 tot 500 euro de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de kapitein of zijn vertegenwoordiger die aan boord van het schip geen exemplaar van de MLC 2006 op een gemakkelijke en rechtstreeks toegankelijke plaats ter beschikking houdt voor de ^[1] zeevarenden^[1], de aangewezen ambtenaren en de erkende organisaties.~~

Art. 71. Met een geldboete van 200 tot 100.000 euro wordt gestraft, de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de kapitein of zijn vertegenwoordiger van een schip onder Belgische vlag die, zelfs buiten België, de bepalingen van deze wet alsook de bepalingen van de ter uitvoering van deze wet genomen besluiten heeft overtreden.

(1)<W 2017-03-06/09, art. 13, 002;
Inwerkingtreding : 18-01-2017>

~~Art. 72. Wordt gestraft met een geldboete van 100 tot 1.000 euro de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de kapitein of zijn vertegenwoordiger die :~~

~~1° aan boord van het schip, onderworpen aan de verplichting inzake certificatie, het (voorlopig) maritiem arbeidscertificaat en/of de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid ^[2] en/of de certificaten van verzekering onder MLC 2006^[2] niet bewaart of bijhoudt;
2° geen kopie van het maritiem arbeidscertificaat ^[2], de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid en/of de certificaten van verzekering onder MLC 2006^[2] meedeelt aan de~~

[¹ zeevarenden]¹, de aangewezen ambtenaren, de vertegenwoordigers van de [¹ zeevarenden]¹ en de reders, die hierom verzoeken;

3° geen kopie van het maritiem arbeidscertificaat en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid goed zichtbaar heeft aangeplakt op een plaats die toegankelijk is voor de zeelieden;

4° het document bedoeld in artikel 38 niet aan boord van het schip bijhoudt;

5° geen kopie van het inspectieverslag op het aanplakbord heeft aangeplakt overeenkomstig de verplichting bedoeld in artikel 51, alinea 2.

(1) <W 2017-03-06/09, art. 13, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>

(2) <W 2017-03-06/09, art. 31, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>

Art. 73. Wordt gestraft met een geldboete van 600 tot 6.000 euro, de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de kapitein of zijn vertegenwoordiger die :

1° de procedure niet naleeft, die aan de [¹ zeevarenden]¹ de mogelijkheid biedt om klacht in te dienen aan boord van het schip aangaande elk probleem dat volgens hen een inbreuk vormt op de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006, met inbegrip van de [¹ zeevarenden]¹;

2° aan de [¹ zeevarenden]¹ aan boord van het schip niet het document overhandigt bedoeld in artikel 66 of een onvolledig document overhandigt of een document opgesteld in een andere taal dan deze opgelegd door artikel 66.

(1) <W 2017-03-06/09, art. 13, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>

HOOFDSTUK 2. - Ten laste van schepen die onder vreemde vlag varen

Art. 74. Wordt gestraft met een geldboete van 600 tot 6.000 euro, de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de kapitein of zijn vertegenwoordiger die op om het even welke wijze het recht verhindert van de zeelieden, die zich aan boord van een schip bevinden dat onder vreemde vlag vaart en dat een haven gelegen op het Belgisch grondgebied aandoet, om aan wal klacht in te dienen of bij de aangewezen ambtenaar een overtreding van de MLC 2006, met inbegrip van de rechten van de [¹ zeevarenden]¹, te melden.

~~[¹ zeevarenden]¹, de aangewezen ambtenaren, de vertegenwoordigers van de [¹ zeevarenden]¹ en de reders, die hierom verzoeken;~~

~~3° geen kopie van het maritiem arbeidscertificaat en van de conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid goed zichtbaar heeft aangeplakt op een plaats die toegankelijk is voor de zeelieden;~~

~~4° het document bedoeld in artikel 38 niet aan boord van het schip bijhoudt;~~

~~5° geen kopie van het inspectieverslag op het aanplakbord heeft aangeplakt overeenkomstig de verplichting bedoeld in artikel 51, alinea 2.~~

~~-----
(1) <W 2017-03-06/09, art. 13, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

~~(2) <W 2017-03-06/09, art. 31, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

~~Art. 73. Wordt gestraft met een geldboete van 600 tot 6.000 euro, de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de kapitein of zijn vertegenwoordiger die :~~

~~1° de procedure niet naleeft, die aan de [¹ zeevarenden]¹ de mogelijkheid biedt om klacht in te dienen aan boord van het schip aangaande elk probleem dat volgens hen een inbreuk vormt op de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006, met inbegrip van de [¹ zeevarenden]¹;~~

~~2° aan de [¹ zeevarenden]¹ aan boord van het schip niet het document overhandigt bedoeld in artikel 66 of een onvolledig document overhandigt of een document opgesteld in een andere taal dan deze opgelegd door artikel 66.~~

~~-----
(1) <W 2017-03-06/09, art. 13, 002; Inwerkingtreding : 18-01-2017>~~

HOOFDSTUK 2. - Ten laste van schepen die onder vreemde vlag varen

~~Art. 74. Wordt gestraft met een geldboete van 600 tot 6.000 euro, de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de kapitein of zijn vertegenwoordiger die op om het even welke wijze het recht verhindert van de zeelieden, die zich aan boord van een schip bevinden dat onder vreemde vlag vaart en dat een haven gelegen op het Belgisch grondgebied aandoet, om aan wal klacht in te dienen of bij de aangewezen ambtenaar een overtreding van de MLC 2006, met inbegrip van de rechten van de [¹ zeevarenden]¹, te melden.~~

Art. 74. Wordt gestraft met een geldboete van 200 tot 100.000 euro, de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de kapitein of zijn vertegenwoordiger van een schip dat onder vreemde vlag vaart die een overtreding van het

 (1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
 Inwerkingtreding : 18-01-2017>

HOOFDSTUK 3. - Ten laste van schepen
 ongeacht de Staat van hun vlag

Art. 75. Wordt gestraft met een geldboete van 600 tot 6.000 euro, de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de kapitein of zijn vertegenwoordiger die een schip laat varen niettegenstaande het verbod om de haven te verlaten zoals beslist door de aangewezen ambtenaar krachtens deze wet.

Art. 76. Zonder afbreuk te doen aan de artikelen 269 tot 274 van het Strafwetboek en van de artikelen 22 en 28 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de schepen, wordt gestraft met een geldboete van 600 tot 6.000, elke persoon die het toezicht, georganiseerd krachtens deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, verhindert.

Art. 81. De Koning bepaalt de vergoedingen die kunnen worden geïnd uit hoofde van het bezoek van een schip, alsmede van elke tussenkomst, uitgevoerd door de aangewezen ambtenaar in het kader van de functies die hem door deze wet of uitvoeringsbesluiten ervan zijn opgelegd. Deze komen ten laste van de reder.

MLC-Verdrag, met inbegrip van de rechten van de zeevarenden, begaat.

 (1)<W [2017-03-06/09](#), art. 13, 002;
 Inwerkingtreding : 18-01-2017>

HOOFDSTUK 3. - Ten laste van schepen
 ongeacht de Staat van hun vlag

Art. 75. Wordt gestraft met een geldboete van 600 tot 6.000 euro, de reder, zijn lasthebber of aangestelde en/of de kapitein of zijn vertegenwoordiger die een schip laat varen niettegenstaande het verbod om de haven te verlaten zoals beslist door de aangewezen ambtenaar krachtens deze wet.

~~Art. 76. Zonder afbreuk te doen aan de artikelen 269 tot 274 van het Strafwetboek en van de artikelen 22 en 28 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de schepen, wordt gestraft met een geldboete van 600 tot 6.000, elke persoon die het toezicht, georganiseerd krachtens deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, verhindert.~~

Art. 76. Wordt gestraft met een geldboete van 200 tot 60.000 euro, ieder die de opdracht van de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar en/of een erkende organisatie, krachtens deze wet en haar uitvoeringsbesluiten uitgeoefend, heeft belemmerd.

Art. 81. De Koning bepaalt de vergoedingen die kunnen worden geïnd uit hoofde van ~~het bezoek~~ de inspectie van een schip, alsmede van elke noodzakelijke of door de reder gevraagde tussenkomst, uitgevoerd door de aangewezen ambtenaar in het kader van de functies die hem door deze wet of uitvoeringsbesluiten ervan zijn opgelegd. Deze komen ten laste van de reder.



Autorité de protection des données
Gegevensbeschermingsautoriteit

Avis n° 123/2020 du 26 novembre 2020

Objet : avis relatif à l'avant-projet de loi *visant à optimiser les dispositions relatives au travail maritime* - article 29 (CO-A-2020-118)

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 "la 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* (Règlement général sur la protection des données, ci-après "le 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 "la LTD") ;

Vu la demande d'avis de Monsieur Philippe De Backer, Ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord, reçue le 29/09/2020 ;

Vu le rapport de Madame Alexandra Jaspar, Directrice du Centre de Connaissances de l'Autorité de protection des données ;

Émet, le 26 novembre 2020, l'avis suivant :

I. OBJET DE LA DEMANDE D'AVIS

1. Le 29/09/2020, Monsieur Philippe De Backer, Ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord, a sollicité l'avis de l'Autorité concernant l'article 29 de l'avant-projet de loi *visant à optimiser les dispositions relatives au travail maritime* (ci-après : le Projet).
2. Le Chapitre 2 du Projet modifie la loi du 3 juin 2007 *portant des dispositions diverses relatives au travail*. Étant donné que ces modifications ne concernent pas le traitement de données à caractère personnel, elles ne relèvent pas du cadre du présent avis.
3. Le Chapitre 3 du Projet modifie la loi du 13 juin 2014 *d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006* (ci-après : la loi du 13 juin 2014) en vue de la simplification administrative et de la transposition dans la législation belge des amendements apportés tant en 2016 qu'en 2018 à la Convention du travail maritime 2006 (ci-après : la Convention MLC). Le but est donc d'alléger cette loi visant à assurer l'application de la Convention MLC 2006 en Belgique en déléguant plusieurs tâches au Roi.
4. Plus précisément, le Projet limite le contenu de la loi du 13 juin 2014 aux éléments suivants¹ :
 - la définition d'une série de termes ;
 - la définition du champ d'application ;
 - la définition de la délégation au Roi ;
 - l'identification des fonctionnaires habilités, de leurs compétences et des conditions connexes pour la communication d'informations par ces fonctionnaires ;
 - le devoir de confidentialité et de discrétion ;
 - la définition de sanctions pénales.
5. Le projet d'article 6 de la loi du 13 juin 2014 est libellé comme suit : "*Sous réserve de la Convention MLC, le Roi détermine :*
 - 1°. *les certificats et autres documents qui doivent être à bord des navires ainsi que l'autorité chargée de la délivrance, les conditions pour la délivrance et les règles concernant le contenu, la publication et la validité des certificats et autres documents ;*
 - 2°. *quels navires sont soumis aux dispositions sous 1° ;*
 - 3°. *l'inspection des navires ;*

¹ Voir aussi en ce sens l'avis n° 19/2020 de l'Autorité concernant un projet d'arrêté royal visant à optimiser les dispositions relatives au travail maritime.

4°. *la procédure de plainte.*"²

6. En conséquence de cette délégation, ces thèmes sont retirés de la loi et repris dans le projet d'arrêté royal *visant à optimiser les dispositions relatives au travail maritime*. Ce projet d'arrêté royal a déjà été traité par l'Autorité dans son avis n° 19/2020. Dans ce même avis, l'Autorité s'est également déjà prononcée partiellement sur le Projet soumis pour avis.

II. TRAITEMENT QUANT AU FOND

Généralités

7. La loi du 17 août 2013 *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*, a permis l'entrée en vigueur en Belgique de la Convention MLC.
8. La Convention MLC a pour but de garantir les droits des gens de mer en matière d'emploi et de droits sociaux, tels qu'ils ont été élaborés dans les règles et le code, ces derniers faisant partie intégrante de la Convention MLC (articles IV et VI de la Convention MLC). À cet effet, les membres de la Convention MLC sont tenus d'appliquer (de manière contraignante) chaque règle conformément à la partie A du code³.
9. La règle 5.1 de la Convention MLC traite de la responsabilité de l'État du pavillon et a pour objet "*d'assurer que tout Membre s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente convention à l'égard des navires qui battent son pavillon*". Cela implique que tout Membre établit un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime, conformément aux règles de la Convention MLC (voir les règles 5.1.1.2 et 5.1.4.1. de la Convention MLC).
10. C'est ce que prévoit en Belgique la loi du 13 juin 2014⁴.

² Article 16 du Projet.

³ Quasiment chaque règle est assortie d'une norme A du code.

⁴ L'article 2 de la loi du 13 juin 2014 est libellé comme suit : "*La présente loi a pour objectif de créer un système propre à assurer le respect conformément aux règles 5.1. et 5.2. de la Convention du travail maritime 2006, des prescriptions de la Convention du travail maritime 2006 et des dispositions légales, réglementaires et conventionnelles leur donnant effet dans l'ordre juridique interne, notamment par des inspections régulières, par l'introduction d'un système de certification et de déclaration de conformité, par la rédaction de rapports, par des mesures de suivi et par un système efficace de sanctions.*"

Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime

11. En vertu du Projet, cette matière est déléguée au Roi. L'Autorité renvoie à cet égard aux points 9-13 de son avis n° 19/2020.

Certificats de rapatriement/responsabilité

12. En vertu du Projet, cette matière est déléguée au Roi. L'Autorité renvoie à cet égard aux points 14-17 de son avis n° 19/2020.

Inspections

13. Conformément aux dispositions de la Convention MLC, tous les navires battant pavillon belge ou battant pavillon d'un État étranger et faisant escale dans un port belge dans le cadre de leurs activités sont soumis à une inspection. Cette inspection, et plus précisément l'enregistrement de celle-ci, s'accompagne d'un traitement (limité) de données à caractère personnel⁵.
14. Conformément à l'article 6.3 du RGPD, lu à la lumière du considérant 41, le traitement de données à caractère personnel qui est nécessaire au respect d'une obligation légale⁶ doit être régi par une réglementation claire et précise, dont l'application doit être prévisible pour les personnes concernées. En outre, l'article 22 de la *Constitution* impose que les "éléments essentiels" du traitement de données soient établis par une norme légale formelle (loi, décret ou ordonnance).
15. Étant donné que le traitement de données à caractère personnel auquel donne lieu le Projet n'implique toutefois pas d'ingérence importante dans les droits et libertés des personnes concernées, il suffit d'indiquer dans une norme légale formelle la finalité⁷ et si possible le responsable du traitement.
16. La finalité du traitement est précisée dans la Convention MLC et est également répétée à l'article 40 du projet d'arrêté royal *visant à optimiser les dispositions relatives au travail maritime*⁸. Dès lors, l'Autorité estime qu'il n'est pas problématique que la finalité ne figure plus dans la loi du 13 juin 2014⁹.

⁵ Voir les points 19-22 de l'avis n° 19/2020.

⁶ Article 6.1.c) du RGPD.

⁷ Voir également l'article 6.3 du RGPD.

⁸ Voir le point 19 de l'avis n° 19/2020.

⁹ Abrogation des articles 31 et 39 de la loi du 13 juin 2014 (voir respectivement les articles 25 et 26 du Projet).

17. Dans le projet d'article 47, § 2, 1^{er} alinéa de la loi du 13 juin 2014, le SPF Mobilité et Transports est désigné comme responsable du traitement au sens de l'article 4.7) du RGPD, ce qui est conforme aux remarques déjà formulées à cet effet par l'Autorité dans son avis n° 19/2020 (points 11 et 24).
18. Le troisième alinéa de ce même article dispose que "*Les données sont conservées jusqu'à maximum 10 ans après que le navire ne batte plus le pavillon belge.*" Vu que l'intention est d'avoir un aperçu des inspections dans le temps, le délai de conservation proposé est acceptable¹⁰.
19. Les inspections de navires battant pavillon étranger qui font escale dans un port belge relèvent d'un régime distinct qui est régi au niveau européen¹¹. Le Projet ne prévoit donc pas de délai de conservation concernant les données traitées dans ce contexte. L'Autorité en prend acte.
20. Enfin, le quatrième alinéa du projet d'article 47, § 2 de la loi du 13 juin 2014 précise que "*Les données sont anonymisées en ce qui concerne les plaintes et en ce qui concerne les marins*" [NdT : il convient de lire "et si cela concerne des marins"]. Des informations anonymes sont des informations qui ne peuvent pas être reliées à une personne physique identifiée ou identifiable¹². Les données anonymes ne sont plus des données à caractère personnel, impliquant que le RGPD ne leur est pas applicable. L'Autorité rappelle à cet égard que l'identification d'une personne ne concerne pas uniquement la possibilité de retrouver son nom et/ou son adresse mais également la possibilité de l'identifier par un processus d'individualisation, de corrélation ou d'inférence. La transparence concernant la méthode d'anonymisation utilisée et une analyse des risques liés à une réidentification constituent des éléments qui contribuent à une approche réfléchie du processus d'anonymisation. Pour le surplus, l'Autorité renvoie à l'avis 05/2014 du Groupe de travail "Article 29" sur la protection des données, prédécesseur du Comité européen de la protection des données, sur les techniques d'anonymisation¹³.
21. Conformément au projet d'article 6, 3° de la loi du 13 juin 2014, les autres éléments du traitement de données sont déterminés par le Roi sous réserve de la Convention MLC. À cet effet, l'Autorité renvoie aux points 18-25 et 30-31 de son avis n° 19/2020 et aux points 12-21 de son avis n° 148/2019.

¹⁰ Voir le point 25 de l'avis n° 19/2020.

¹¹ Pour de plus amples informations en la matière, voir : <http://emsa.europa.eu/psc-main/thetis.html>.

¹² Voir aussi le considérant 26 du RGPD ainsi que l'application de l'article 4.1) du RGPD *a contrario*.

¹³ Cet avis est disponible à l'adresse suivante : https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2014/wp216_fr.pdf.

Autres remarques

22. Le projet d'article 58 de la loi du 13 juin 2014 impose aux fonctionnaires désignés et aux organismes agréés en charge de la réalisation des inspections "*de prendre les mesures nécessaires afin de garantir le caractère confidentiel des **données sociales**¹⁴ 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.*"
23. Toutefois, afin de mettre la formulation de l'article en conformité avec les dispositions du RGPD et de la LTD et afin de favoriser la sécurité juridique, l'Autorité demande - à nouveau¹⁵ (en ce qui concerne la version néerlandaise du Projet) - de remplacer la notion de "*soziale gegevens van persoonlijke aard*" par "*persoonsgegevens*".

PAR CES MOTIFS, l'Autorité

estime que l'adaptation suivante s'impose :

- remplacer dans la version néerlandaise du Projet la notion de "*gegevens van persoonlijke aard*" par "*persoonsgegevens*" (point 23) ;

renvoie, pour l'adoption de l'arrêté royal *visant à optimiser les dispositions relatives au travail maritime* ou de tout autre arrêté exécutant de manière similaire la loi du 13 juin 2014, aux remarques formulées à cet effet dans son avis n° 19/2020.



Alexandra Jaspar
Directrice du Centre de Connaissances



¹⁴ Conformément à l'article 33 du Projet, le mot "sociales" est supprimé de l'article 58 de la loi du 13 juin 2014.

¹⁵ Voir les points 26-28 de l'avis n° 148/2019 et les points 33-34 de l'avis n° 19/2020.



Autorité de protection des données
Gegevensbeschermingsautoriteit

Advies nr. 123/2020 van 26 november 2020

Betreft: Advies m.b.t. het voorontwerp van wet *tot optimalisatie van de maritieme arbeidsbepalingen* - artikel 29 (CO-A-2020-118)

De Gegevensbeschermingsautoriteit (hierna de "Autoriteit");

Gelet op de wet van 3 december 2017 *tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit*, inzonderheid op artikelen 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* (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 de heer Philippe De Backer, Minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee ontvangen op 29/09/2020;

Gelet op het verslag van mevrouw Alexandra Jaspar, Directeur van het Kenniscentrum van de Gegevensbeschermingsautoriteit ;

Brengt op 26 november 2020 het volgend advies uit:

I. VOORWERP VAN DE ADVIESAANVRAAG

1. De heer Philippe De Backer, Minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee verzocht op 29/09/2020 het advies van de Autoriteit betreffende artikel 29 van het voorontwerp van wet *tot optimalisatie van de maritieme arbeidsbepalingen* (hierna: het Ontwerp).
2. Hoofdstuk 2 van het Ontwerp wijzigt de wet van 3 juni 2007 *houdende diverse arbeidsbepalingen*. Daar deze wijzigingen geen betrekking hebben op de verwerking van persoonsgegevens vallen zij buiten het bestek van dit advies.
3. Hoofdstuk 3 van het Ontwerp wijzigt de wet van 13 juni 2014 *tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006* (hierna: de wet van 13 juni 2014) met het oog op administratieve vereenvoudiging en de omzetting van de amendementen van zowel 2016 en 2018 aan het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 (hierna: MLC-Verdrag) in de Belgische wetgeving. Zo is het de bedoeling om deze wet, die erop gericht is de toepassing van MLC-Verdrag 2006 in België te verzekeren, af te slanken door een aantal taken aan de Koning te delegeren.
4. Meer bepaald wordt de wet van 13 juni 2014 door het Ontwerp inhoudelijk beperkt tot de volgende items¹:
 - het definiëren van een aantal termen;
 - het vaststellen van het toepassingsgebied;
 - het omschrijven van de delegatie aan de Koning;
 - het identificeren van de bevoegde ambtenaren, hun bevoegdheden en de randvoorwaarden voor mededeling van informatie door die ambtenaren;
 - de plicht tot vertrouwelijkheid en geheimhouding;
 - het bepalen van strafsancities.

¹ Zie in die zin ook het advies nr. 19/2020 van de Autoriteit inzake een ontwerp van koninklijk besluit tot optimalisatie van de maritieme arbeidsbepalingen.

5. Het ontworpen artikel 6 van de wet van 13 juni 2014 luidt als volgt: "*De Koning bepaalt onder voorbehoud van het MLC-Verdrag:*

1°. de certificaten en andere documenten die aan boord van schepen dienen te zijn, de overheid die bevoegd is voor de afgifte, de voorwaarden voor de uitgifte alsmede de regels betreffende de inhoud, de bekendmaking en de geldigheid van de certificaten en andere documenten;

2°. welke schepen onderworpen zijn aan de bepalingen onder 1°;

3°. de inspectie van schepen;

*4°. de klachtenprocedure."*²

6. Deze thema's worden ingevolge deze delegatie uit de wet gelicht en ondergebracht in het ontwerp van koninklijk besluit *tot optimalisatie van de maritieme arbeidsbepalingen*. Dit ontwerp van koninklijk besluit werd reeds door de Autoriteit behandeld in haar advies nr. 19/2020. Tevens sprak de Autoriteit zich in datzelfde advies reeds ten dele uit over het ter advies voorgelegde Ontwerp.

II. BEHANDELING TEN GRONDE

Algemeen

7. De wet van 17 augustus 2013 *houdende instemming met het Verdrag betreffende maritieme arbeid, aangenomen te Genève op 23 februari 2006 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar 94ste zitting*, maakte dat het MLC-Verdrag, in België van kracht.
8. Het MLC-Verdrag heeft tot doel om rechten op het gebied van werkgelegenheid en sociale rechten van zeevarenden, zoals ze worden uitgewerkt in de voorschriften en de code – deze laatste vormen een integrerend deel van het MLC-Verdrag te waarborgen (artikelen IV en VI van het MLC-Verdrag). Daartoe worden de leden van het MLC-Verdrag verplicht om elk voorschrift overeenkomstig deel A van de code (dwingend) toe te passen³.
9. Voorschrift 5.1 van het MLC-Verdrag handelt over de verantwoordelijkheid van de vlaggenstaat en heeft tot doel te "*waarborgen dat elk lid zijn verantwoordelijkheden ingevolge het verdrag implementeert ten aanzien van schepen die zijn vlag voeren*". Dit houdt in dat elk lid een doeltreffend systeem voor inspectie en certificering van maritieme arbeidsomstandigheden in

² Artikel 16 van het Ontwerp.

³ Aan quasi elk voorschrift is een A-norm uit de code gekoppeld.

overeenstemming met de voorschriften van het MLC-Verdrag moet organiseren (zie voorschriften 5.1.1.2 en 5.1.4.1 van het MLC-Verdrag).

10. Daartoe wordt in België voorzien door de wet van 13 juni 2014⁴.

Maritiem arbeidscertificaat en conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid

11. Deze materie wordt ingevolge het Ontwerp gedelegeerd aan de Koning. De Autoriteit verwijst ter zake naar randnummers 9 – 13 van haar advies nr. 19/2020.

Certificaten voor repatriëring/aansprakelijkheid

12. Deze materie wordt ingevolge het Ontwerp gedelegeerd aan de Koning. De Autoriteit verwijst ter zake naar randnummers 14 – 17 van haar advies nr. 19/2020.

Inspecties

13. Overeenkomstig de bepalingen van het MLC-Verdrag zijn alle schepen die onder de Belgische vlag varen, dan wel de vlag voeren van een vreemde Staat en een Belgische haven aandoen in het kader van hun activiteiten, onderworpen aan inspectie. Deze inspectie, en meer bepaald de registratie ervan, gaat gepaard met een (beperkte) verwerking van persoonsgegevens⁵.

14. De verwerking van persoonsgegevens die noodzakelijk is voor de vervulling van een wettelijke verplichting⁶ moet overeenkomstig artikel 6.3. van de AVG, gelezen in het licht van overweging 41, worden geregeld door duidelijke en nauwkeurige regelgeving, waarvan de toepassing voor de betrokkenen voorzienbaar moet zijn. Bovendien is het volgens artikel 22 *Grondwet* noodzakelijk dat de "wezenlijke elementen" van de gegevensverwerking door middel van een formele wettelijke norm (wet, decreet of ordonnantie) worden vastgesteld.

⁴ Artikel 2 van de wet van 13 juni 2014 luidt als volgt: "Deze wet heeft tot doel een systeem te creëren om, overeenkomstig voorschrift 5.1. en 5.2. van het Verdrag betreffende maritiem arbeid 2006, de naleving te waarborgen van de bepalingen van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 en van de wettelijke, reglementaire en conventionele bepalingen tot uitvoering ervan in het interne rechtsbestel, meer bepaald door regelmatige inspecties, door de invoering van een systeem van certificatie en van een conformiteitsverklaring, door de opstelling van verslagen, door opvolgingsmaatregelen en door een doeltreffend sanctiesysteem."

⁵ Zie randnummers 19 – 22 van advies nr. 19/2020.

⁶ Artikel 6.1.c) van de AVG.

15. Aangezien de verwerking van persoonsgegevens waartoe het Ontwerp aanleiding geeft evenwel geen belangrijke inmenging in de rechten en vrijheden van de betrokkenen tot gevolg heeft, volstaat het om het doeleinde⁷ en indien mogelijk de verwerkingsverantwoordelijke in een formele wettelijke norm aan te duiden.
16. Het doeleinde van de verwerking is neergelegd in het MLC-Verdrag en wordt tevens herhaald in artikel 40 van het ontwerp van koninklijk besluit *tot optimalisatie van de maritieme arbeidsbepalingen*⁸. Om die reden acht de Autoriteit het niet problematisch dat het doeleinde niet langer blijkt uit de wet van 13 juni 2014⁹.
17. De FOD Mobiliteit en Vervoer wordt in het ontworpen artikel 47, §2, 1^e lid van de wet van 13 juni 2014 aangeduid als verwerkingsverantwoordelijke in de zin van artikel 4.7) AVG. Dit is in overeenstemming met de opmerkingen die daartoe reeds werden gemaakt door de Autoriteit in haar advies nr. 19/2020 (randnummers 11 en 24).
18. Het derde lid van datzelfde artikel bepaalt dat *"de gegevens worden bewaard tot maximum 10 jaar nadat het schip niet meer onder Belgische vlag vaart"*. Vermits het de bedoeling is om een overzicht in de tijd te hebben van de inspecties, is de vooropgestelde bewaartermijn aanvaardbaar¹⁰.
19. De inspecties van schepen onder vreemde vlag die een Belgische haven aandoen vallen onder een apart regime dat op Europees niveau is geregeld¹¹. Het Ontwerp voorziet dus niet in een bewaartermijn aangaande de gegevens die in deze context worden verwerkt. De Autoriteit neemt hiervan akte.
20. Tot slot stelt het vierde lid van het ontworpen artikel 47, §2 van de wet van 13 juni 2014 dat *de gegevens worden geanonimiseerd in geval van klachten en indien het over zeevarenden gaat*. Anonieme informatie is informatie die niet aan een geïdentificeerde of identificeerbare natuurlijke persoon kan worden gekoppeld¹². Anonieme gegevens zijn geen persoonsgegevens meer met als gevolg dat de AVG er niet op van toepassing is. In dit verband herhaalt de Autoriteit dat de identificatie van een persoon niet enkel slaat op de mogelijkheid om zijn naam en/of adres te achterhalen maar eveneens op de mogelijkheid om hem te identificeren via een proces van

⁷ Zie ook artikel 6.3 AVG.

⁸ Zie randnummer 19 van advies nr. 19/2020.

⁹ Opheffing van de artikelen 31 en 39 van de wet van 13 juni 2014 (zie respectievelijk artikelen 25 en 26 van het Ontwerp).

¹⁰ Zie randnummer 25 van advies nr. 19/2020.

¹¹ Voor meer informatie ter zake zie: <http://emsa.europa.eu/psc-main/thetis.html>.

¹² Zie ook overweging 26 van de AVG, evenals toepassing van art. 4.1) AVG, *a contrario*.

individualisering, correlatie of gevolgtrekking. Transparantie m.b.t. de gebruikte anonimiseringsmethode en een analyse van de risico's verbonden aan heridentificatie zijn elementen die bijdragen tot een weloverwogen aanpak van het anonimisatieproces. Voor het overige verwijst de Autoriteit naar advies 05/2014 van de Werkgroep "Artikel 29" over gegevensbescherming, voorganger van het Europees Comité voor gegevensbescherming, over de anonimiseringstechnieken¹³.

21. De overige elementen van de gegevensverwerking worden overeenkomstig het ontworpen artikel 6, 3° van de wet van 13 juni 2014, bepaald door de Koning onder voorbehoud van het MLC-Verdrag. Daartoe verwijst de Autoriteit naar randnummers 18 – 25 en 30 – 31 van haar advies nr. 19/2020 en randnummers 12 – 21 van haar advies nr. 148/2019.

Overige opmerkingen

22. Ontworpen artikel 58 van de wet van 13 juni 2014 verplicht de aangewezen ambtenaren 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**¹⁴ 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."*
23. Teneinde evenwel de formulering van het artikel in overeenstemming te brengen met de bepalingen van de AVG en de WVG, en ter bevordering van de rechtszekerheid, vraagt de Autoriteit – opnieuw¹⁵ (voor wat betreft de Nederlandstalige versie van het Ontwerp) – om het begrip *'sociale gegevens van persoonlijke aard'* te vervangen door *'persoonsgegevens'*.

¹³ Dit advies is beschikbaar op volgend adres: https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2014/wp216_nl.pdf.

¹⁴ Overeenkomstig artikel 33 van het Ontwerp wordt het woord 'sociale' weggelaten uit artikel 58 van de wet van 13 juni 2014.

¹⁵ Zie randnummers 26 – 28 van advies nr. 148/2019 en randnummers 33 – 34 van advies nr. 19/2020.

OM DEZE REDENEN**de Autoriteit,****is van oordeel dat de volgende aanpassing zich opdringt:**

- het vervangen van het begrip “*gegevens van persoonlijke aard*” door “*persoonsgegevens*” in de Nederlandstalige versie van het Ontwerp (randnummer 23);

verwijst, bij het nemen van het koninklijk besluit *tot optimalisatie van de maritieme arbeidsbepalingen*, dan wel enig ander besluit dat op gelijkaardige wijze uitvoering geeft aan de wet van 13 juni 2014, naar de opmerkingen die daartoe werden gemaakt in haar advies nr. 19/2020.



Alexandra Jaspar
Directeur van het Kenniscentrum

