

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

20 november 2024

WETSONTWERP

**tot omzetting van de amendementen van 2022
aan het MLC-Verdrag**

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

20 novembre 2024

PROJET DE LOI

**transposant les amendements de 2022
à la Convention MLC**

Inhoud	Blz.
Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp van wet	14
Impactanalyse	17
Advies van de Raad van State.....	27
Wetsontwerp	33
Coördinatie van de artikelen	39

Sommaire	Pages
Résumé	3
Exposé des motifs.....	4
Avant-projet de loi	14
Analyse d'impact.....	22
Avis du Conseil d'État	27
Projet de loi	33
Coordination des articles	48

De regering heeft dit wetsontwerp op 20 november 2024 ingediend.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 20 november 2024 door de Kamer ontvangen.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 20 novembre 2024.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 20 novembre 2024.

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
PS	: Parti Socialiste
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	: Les Engagés
Vooruit	: Vooruit
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de nummering van de publicaties:	
DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^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 vertaalde 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 (beigekleurig papier)

SAMENVATTING

Dit wetsontwerp wijzigt de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen, de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 (MLC-Verdrag) en het Belgisch Scheepvaartwetboek. Dit wetsontwerp heeft als doel de wetten op meerdere punten aan te passen met het oog op de amendementen van 2022 aan het Verdrag betreffende maritieme arbeid, 2006, om te zetten in Belgische wetgeving.

RÉSUMÉ

Ce projet de loi modifie la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail, la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 (Convention MLC) et le Code belge de la Navigation. L'objectif de ce projet de loi est d'adapter plusieurs points des lois en vue de transposer en droit belge les amendements de 2022 à la Convention du travail maritime de 2006.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

ALGEMENE TOELICHTING

De amendementen van de Internationale Arbeidsorganisatie (ILO) van 2022 aan het MLC-Verdrag worden bij deze wet omgezet in nationale wetgeving door een aanpassing aan de wet van 3 juni 2007, de wet van 13 juni 2014 en het Belgisch Scheepvaartwetboek. Verder wordt een bepaling opgenomen in het Belgisch Scheepvaartwetboek om de eventuele kosten gemaakt door de Belgische Staat in het geval van repatriëring terug te recupereren.

1. 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^{de} (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 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.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

EXPOSÉ GÉNÉRAL

Les amendements de l'Organisation internationale du travail (OIT) de 2022 à la Convention MLC 2006 sont transposés par la présente loi en droit national via une adaptation de la loi du 3 juin 2007, la loi du 13 juin 2014 et le Code belge de la Navigation. En outre, une disposition sera incluse dans le Code belge de la navigation afin de permettre la récupération des éventuels frais encourus par l'État belge en cas de rapatriement.

1. 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 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.

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.

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

In 2022 werden in totaal 8 amendementen aangenomen aan het MLC-Verdrag. Deze gaan over uiteenlopende zaken, zoals aanwerving en arbeidsbemiddeling, repatriëring, connectiviteit, de voeding aan boord van schepen, medische zorgen voor zeevarenden, het bijhouden van gegevens over overlijdens aan boord van schepen en wijzigingen aan certificaten van financiële zekerheid.

a) **Amendement 1 – standaard A1.4 – Aanwerving en arbeidsbemiddeling**

Dit amendement heeft als doel dat aanwerving en arbeidsbemiddelingsdiensten zeevarenden voldoende informeren over hun rechten voordat deze in dienst treden.

Dit amendement behelst geen federale bevoegdheid.

b) **Amendement 2 – Standaard A2.5 – Repatriëring**

In dit amendement wordt opnieuw benadrukt dat zeevarenden die verlaten werden zo snel mogelijk gerepatriëerd moeten worden. Bovendien wordt een extra

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

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

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.

2. Amendements de 2016 et 2018 à la Convention MLC

Au total, huit amendements ont été adoptés à la Convention MLC en 2022. Ils portent sur des questions aussi diverses que le recrutement et le placement, le rapatriement, la connectivité, l'alimentation à bord des navires, les soins médicaux pour marins, la tenue de registres sur les décès à bord de navires et les modifications apportées aux certificats de sécurité financière.

a) **Amendement 1 – Norme A1.4 – Recrutement et placement**

Cet amendement vise à garantir que les services de recrutement et de placement informent correctement les marins de leurs droits avant qu'ils n'entrent en service.

Cet amendement n'implique aucune compétence fédérale.

b) **Amendement 2 – Norme A2.5 – Rapatriement**

Cet amendement souligne à nouveau que les marins qui ont été abandonnés doivent être rapatriés dès que possible. En outre, une disposition supplémentaire

bepaling toegevoegd dat havenstaten, vlagstaten en staten waarvan zeevarenden afkomstig zijn, moeten samenwerken in geval van verlaten zeevarenden. Zij moeten er eveneens op toezien dat in het geval nieuwe zeevarenden worden aangemonsterd die zeevarenden die werden verlaten vervangen, dat deze vervangende zeevarenden hun rechten en aanspraken zoals bepaald in het MLC-Verdrag zullen verkrijgen. Dit amendement wordt omgezet in artikel 3 van het wetsontwerp dat de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 wijzigt.

c) Amendement 3 – Standaard A3.1 en richtlijn B3.1.11 en B4.4.2 – Huisvesting en ontspanningsvoorzieningen

Met dit amendement wordt vastgelegd dat zeevarenden ook recht hebben op sociale connectiviteit. Dit betekent dat zij in contact moeten kunnen worden gebracht met familie en vrienden.

Bovendien werd er een niet-verplichte richtlijn toegevoegd waarin reders worden aangeraden – voor zover mogelijk – internetverbinding te voorzien voor zeevarenden aan boord van hun schepen. Daarnaast wordt aangeraden dat lidstaten internet voorzien in hun havens en ankergebieden voor zeevarenden.

Dit amendement zal omgezet met een koninklijk besluit.

d) Amendement 4 – Standaard A3.2 – Voeding en catering

Met dit amendement wordt benadrukt dat eten en drinkwater aan boord gratis wordt voorzien voor zeevarenden gedurende de periode van hun tewerkstelling. In België is dit reeds opgenomen in wetgeving, namelijk het koninklijk besluit van 15 november 2021 inzake essentiële middelen aan boord van schepen. Daarnaast wordt ook toegevoegd dat de voeding aan boord evenwichtig moet zijn.

Dit amendement zal verder worden omgezet met een koninklijk besluit.

e) Amendement 5 – Standaard A4.1 – Medische zorgen aan boord en aan land

Hier wordt de verplichting ingevoegd dat lidstaten zeevarenden die nood hebben aan onmiddellijke medische zorgen, van boord zullen laten gaan en dat deze toegang zullen krijgen tot medische zorgen in hun grondgebied. In richtlijn B4.1.3 wordt een niet-limitatieve lijst opgenomen van voorbeelden van wanneer een zeevarende onmiddellijke medische zorg nodig heeft.

est ajoutée selon laquelle les États du port, les États du pavillon et les États fournisseurs de main d'œuvre doivent coopérer en cas d'abandon de marins. Ils doivent également garantir que, dans le cas où de nouveaux marins sont engagés pour remplacer ceux qui ont été abandonnés, ils bénéficieront de leurs droits et prérogatives tels que prévus par la Convention MLC. Cet amendement est transposé dans l'article 3 du projet de loi, modifiant la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006.

c) Amendement 3 – Norme A3.1 et principes directeurs B3.1.11 et B4.4.2 – Logement et loisirs

Cet amendement établit que les marins ont également droit à la connectivité sociale. Cela signifie qu'il faut être en mesure de les mettre en contact avec leur famille et leurs amis.

En outre, un principe directeur non obligatoire a été ajouté, conseillant aux armateurs de fournir une connexion internet – dans la mesure du possible – aux marins à bord de leurs navires. En outre, il est recommandé aux membres de mettre à la disposition des marins un accès à Internet dans leurs ports et zones de mouillage.

Cette modification sera transposée par arrêté royal.

d) Amendement 4 – Norme A3.2 – Alimentation et service de table

Cet amendement souligne que les vivres et l'eau potable à bord seront fournies gratuitement aux marins pendant la période d'engagement. En Belgique, cette disposition est déjà inscrite dans la législation. Il est également précisé que les repas à bord doivent être équilibrés, notamment l'arrêté royal du 15 novembre 2021 relatif aux ressources essentielles à bord des navires.

Cet amendement sera transposé par arrêté royal.

e) Amendement 5 – Norme A4.1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre

Cette disposition prévoit que les membres débarqueront les marins ayant besoin de soins médicaux immédiats et qu'ils auront accès à des installations médicales sur leur territoire. Le principe directeur B4.1.3 fournit une liste non exhaustive d'exemples de situations dans lesquelles un marin a besoin de soins médicaux immédiats.

Ook wanneer een zeevarende gestorven is aan boord moet een lidstaat van het MLC-Verdrag de repatriëring van diens stoffelijk overschot faciliteren.

Beide bepalingen zijn een gevolg van de COVID-19 pandemie waarbij dit in enkele lidstaten van het MLC-Verdrag niet steeds het geval was.

Dit amendement wordt omgezet in artikel 2, 5 en 6.

f) Amendement 6 – Standaard A4.3 – Bescherming van de gezondheid en veiligheid en ongevallenpreventie

Hier wordt expliciet vermeld dat persoonlijke beschermingsmiddelen (PPE), zoals beschermende kledij, de juiste maat moet hebben. Dit amendement is van belang om de inclusiviteit binnen scheepvaart te vergroten. Niet alleen komt dit ten goede van vrouwen en mensen van een ander geslacht die een andere lichaamsbouw hebben als mannen. Ook mannen die niet de typische lichaamsbouw hebben, zullen beschermingskledij moeten krijgen die goed past voor hun lichaamsbouw. In België is dit reeds voorzien in de wetgeving, namelijk in het koninklijk besluit van 28 april 2016 tot vaststelling van boek I Algemene beginselen van de codex over het welzijn op het werk, artikel I.2-7.

g) Amendement 7 – Standaard A4.3 en richtlijn B4.3.5 – Bescherming van de gezondheid en veiligheid en ongevallenpreventie

Tijdens de COVID-19 pandemie waren er indicaties dat het aantal zelfdodingen van zeevarenden gestegen zou zijn. Er zijn echter geen cijfers hierover, noch over het aantal overlijdens aan boord van schepen. Met dit amendement is het de bedoeling om hierover gegevens te verzamelen. Indien er een overlijden plaatsvindt op een schip onder de vlag van een lidstaat dient dit onderzocht te worden. Daarnaast moeten lidstaten ook jaarlijks rapporteren aan ILO over het aantal overlijdens aan boord van de schepen onder hun vlag. Er zal dan een wereldwijd register worden bijgehouden door ILO. Er worden nu reeds onderzoeken uitgevoerd in geval van een arbeidsongeval of overlijden. Dit onderzoek wordt in België geleid door de Federale instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen (FOSO).

In Richtlijn B4.3.5 worden meer details gegeven over welke gegevens verzameld moeten worden. Dit amendement wordt omgezet in artikel 9 en 10 tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Même lorsqu'un marin est décédé à bord, un membre de la Convention MLC doit faciliter le rapatriement de sa dépouille.

Ces deux dispositions sont une conséquence de la pandémie de la COVID-19, ce qui n'a pas toujours été le cas pour certains Membres de la Convention MLC.

Cet amendement est transposé dans les articles 2, 5 et 6.

f) Amendement 6 – Norme A4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

Il est explicitement indiqué ici que les équipements de protection individuelle (EPI), tels que les vêtements de protection, doivent être dans des tailles appropriées. Cet amendement est important pour accroître l'inclusivité au sein de la navigation. Les femmes et les personnes d'un autre sexe qui ont un physique différent de celui des hommes ne sont pas les seules à en bénéficier. Cela vaut aussi pour les hommes qui n'ont pas le physique typique et qui pourront bénéficier de vêtements de protection adaptés à leur morphologie. En Belgique, cette disposition est déjà inscrite dans la législation, notamment l'arrêté royal du 28 avril 2016 établissant le livre I^{er} Principes généraux du code du bien-être au travail, article I.2-7.

g) Amendement 7 – Norme A4.3 et principe directeur B4.3.5 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

Pendant la pandémie de la COVID-19, il y a eu des indications que les taux de suicide parmi les marins auraient augmenté. Il n'existe cependant pas de chiffres à ce sujet, ni sur le nombre de décès à bord des navires. Cet amendement vise à collecter des données à ce sujet. Si un décès survient sur un navire battant pavillon européen, il doit faire l'objet d'une enquête. En outre, les Membres doivent communiquer chaque année à l'OIT le nombre de décès survenus à bord des navires battant leur pavillon. Un registre mondial sera alors tenu par l'OIT. Des enquêtes ont déjà été menées en cas d'accident ou de décès lié au travail. Cette enquête a été menée, en Belgique, par l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation (OFEAN).

Le principe directeur B4.3.5 donne plus de détails sur les données à collecter. Cet amendement est transposé dans les articles 9 et 10, modifiant le Code belge de la navigation.

h) **Amendement 8 – Bewijs van financiële zekerheid**

Er werden bij de amendementen van 2014 twee certificaten ingevoerd in het MLC-Verdrag voor bewijs van financiële zekerheid.

Deze certificaten worden voor het overgrote deel van de schepen afgeleverd door de P&I clubs. Deze P&I clubs verzekeren schepen ook op grond van andere verdragen, onder andere het Internationaal Verdrag van Nairobi inzake verwijdering van wrakken (WRC-Verdrag), het Internationaal Verdrag van 2001 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie (BUNKER-Verdrag). Op basis van deze verdragen dient de eigenaar van een schip verzekerd te zijn voor wrakverwijdering, respectievelijk schade veroorzaakt door bunkerolie. Het gaat bij deze verzekeringen over zeer hoge bedragen in vergelijking met de bedragen voor de verzekeringen onder het MLC-Verdrag. In de huidige tekst van het MLC-Verdrag wordt de MLC-shipowner, in feite de uitbater van het schip, vermeldt. De P&I clubs verzekeren echter steeds de geregistreerde eigenaar van een schip, zoals ook verplicht is in de aansprakelijkheidsverdragen. Om het mogelijk te maken dat ook de geregistreerde eigenaar deze verzekering afsluit, werd de geregistreerde eigenaar toegevoegd in het MLC-Verdrag.

Dit amendement dient niet te worden omgezet in Belgische wetgeving aangezien de Belgische wetgeving verwijst naar het model zoals opgenomen in het MLC-Verdrag (artikelen 2.3.2 en 2.3.3 van het koninklijk besluit van 30 juli 2021 tot optimalisatie van de maritieme arbeidsbepalingen).

In mei 2022 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 6 juni 2022 werden deze amendementen aangenomen door de 110^{de} sessie van de Internationale Arbeidsconferentie te Genève.

Deze amendementen zullen internationaal in werking treden in 23 december 2024.

Het wetsontwerp werd aangepast aan de opmerkingen van de afdeling Wetgeving van de Raad van State in zijn advies nr. 76.026/1 gegeven op 27 mei 2024.

h) **Amendement 8 – Preuves de la garantie financière**

Deux certificats ont été introduits dans la Convention MLC, en tant que preuves de la garantie financière, par les amendements de 2014.

Ces certificats sont délivrés pour la grande majorité des navires par les “P&I Clubs”. Ces “P&I Clubs” assurent également les navires dans le cadre d’autres conventions, notamment la Convention internationale de Nairobi sur l’enlèvement des épaves (Convention WRC) et la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention BUNKER). Sur la base de ces conventions, les propriétaires de navires sont tenus d’être assurés pour l’enlèvement des épaves et les dommages causés par les hydrocarbures de soute, respectivement. Ces assurances impliquent des montants très élevés par rapport aux montants impliquent les assurances relevant de la Convention MLC. Le texte actuel de la Convention MLC mentionne l’armateur MLC, qui est en fait l’exploitant du navire. Toutefois, les “P&I Clubs” assurent toujours le propriétaire enregistré d’un navire, comme l’exigent également les conventions en matière de responsabilité. Pour permettre au propriétaire enregistré de souscrire également cette assurance, le propriétaire enregistré a été ajouté dans la Convention MLC.

Cet amendement ne devrait pas être transposé dans la législation belge, car celle-ci se réfère au modèle contenu dans la Convention MLC (articles 2.3.2 et 2.3.3 de l’arrêté royal du 30 juillet 2021 visant à optimiser les dispositions relatives au travail maritime).

En mai 2022, 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 gens de mer et des armateurs. Le 6 juin 2022, ces amendements ont été adoptés par la 110^e session de la Conférence internationale du Travail à Genève.

Ces amendements entreront en vigueur à l’échelle internationale le 23 décembre 2024.

Le projet de loi a été adapté conformément aux observations de la section de législation du Conseil d’État dans son avis n° 76.026/1 donné le 27 mai 2024.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 2

Dit artikel wijzigt artikel 65 van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen. Amendement 5 – medische zorgen aan boord en aan land – wordt in dit artikel omgezet. Er wordt verduidelijkt dat de reder instaat voor de repatriëring van de stoffelijk overschot van de zeevarende in geval van overlijden. De reder dient hierbij rekening te houden met de wensen van de zeevarende of diens nabestaanden. Tenslotte wordt ook gesteld dat de reder instaat voor de kosten. Het gaat om een precisering van de huidige regelgeving hierover aangezien het principe dat de reder de repatriëring verzorgt en de kosten hiervan draagt reeds is opgenomen in artikel 65 van de wet van 3 juni 2007.

Voor zeevarenden die aan boord van een vreemd schip overlijden dat zich in een Belgische haven bevindt op het moment van overlijden zal de Belgische Staat de repatriëring van de overleden zeevarenden faciliteren en in geen geval bemoeilijken. Hetzelfde geldt indien de zeevarende is overleden op volle zee en het schip daarna een Belgische haven aandoet.

Art. 3

Artikel 61/1 van de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 wordt aangepast zodat het in lijn is met de nieuwe tekst van het MLC-Verdrag naar aanleiding van de amendementen van 2022, in het bijzonder amendement 2.

“Faciliteren”: gaat verder dan enkel “niet verhinderen”. Tijdens de onderhandelingen over de amendementen was er een hele discussie over het woord “faciliteren”. Dit is een gevolg van de COVID-19 pandemie waarbij vele zeevarenden niet werden gerepatriëerd omwille van gezondheidsredenen. Dit had soms schrijnende gevolgen, namelijk dat zeevarenden maanden langer aan boord moesten blijven omdat zij na het einde van hun contract niet gerepatriëerd konden worden.

De Belgische Staat heeft op basis van het MLC-Verdrag (Standaard A2.5.1, paragraaf 5) in ieder geval al verplichtingen wat betreft de repatriëring van zeevarenden. Als vlagstaat is België verantwoordelijk voor de repatriëring van zeevarenden indien de reder en de verstrekker van financiële zekerheid nalaten om de repatriëring te verzorgen. DGS ziet er jaarlijks op toe dat alle schepen onder Belgische vlag beschikken over een verzekering conform het MLC-Verdrag. Als havenstaat dient België

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 2

Cet article se réfère à l'article 65 de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail. L'amendement 5 – soins médicaux à bord des navires et à terre – est transposé dans cet article. Il est précisé que l'armateur est responsable du rapatriement de la dépouille du marin en cas de décès. Ce faisant, l'armateur doit tenir compte des souhaits du marin ou de ses proches. Enfin, il est également précisé que les frais sont à la charge de l'armateur. Il s'agit d'une clarification de la réglementation actuelle en la matière puisque le principe selon lequel l'armateur assure le rapatriement et en supporte les coûts figure déjà à l'article 65 de la loi du 3 juin 2007.

Pour les marins décédés à bord d'un navire étranger qui se trouve dans un port belge au moment du décès, l'État belge facilitera et en aucun cas ne compliquera le rapatriement des marins décédés. Il en va de même si le marin est décédé en haute mer et que le navire fait ensuite escale dans un port belge.

Art. 3

L'article 61/1 de la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 est modifié afin d'être aligné sur le nouveau texte de la Convention MLC suite aux amendements de 2022, en particulier l'amendement 2.

“Faciliter”: va au-delà du simple fait de “ne pas empêcher”. Lors des négociations sur les amendements, le mot “faciliter” a fait l'objet d'une longue discussion. C'est une conséquence de la pandémie de COVID-19, au cours de laquelle de nombreux marins n'ont pas été rapatriés pour des raisons de santé. Cette situation a parfois eu des conséquences désastreuses: les marins ont dû rester à bord pendant des mois supplémentaires parce qu'ils ne pouvaient pas être rapatriés à la fin de leur contrat.

En tout état de cause, l'État belge a déjà des obligations en vertu de la Convention MLC (norme A2.5.1, paragraphe 5) en ce qui concerne le rapatriement des marins. En tant qu'État du pavillon, la Belgique est responsable du rapatriement des marins si l'armateur et le fournisseur de la garantie financière n'assurent pas ce rapatriement. La DGN s'assure chaque année que tous les navires battant pavillon belge sont assurés conformément à la Convention MLC. En tant qu'État du

tussen te komen in de repatriëring indien de reder, de verstrekker van financiële zekerheid en de vlagstaat nalaten om de zeevarenden te repatriëren. Tenslotte heeft België ook een verplichting tot repatriëring indien Belgische zeevarenden verlaten zijn en zowel de reder, de verstrekker van financiële zekerheid, de vlagstaat en de havenstaat de repatriëring van zeevarenden niet op zich nemen.

Artikel 61/1 is van toepassing voor schepen die onder Belgische vlag varen. Dit artikel beschrijft de verantwoordelijkheid van België als vlagstaat.

De invoeging van paragraaf 6 is in de praktijk van groot belang. In het geval een reder zeevarenden verlaat (*"abandonment"*), bijvoorbeeld door hen niet (tijdig en volledig) te betalen, kan de Scheepvaartcontrole verhinderen dat de reder nieuwe zeevarenden aan boord brengt die naar alle waarschijnlijkheid eveneens niet betaald zullen worden. Op die manier kan verhinderd worden dat nieuwe zeevarenden slecht behandeld worden en verlaten worden door de reder.

Art. 4

De wijziging van artikel 63/1 heeft eveneens als doel amendement 2 om te zetten in Belgisch recht.

Artikel 63/1 is volgt dezelfde logica als artikel 61/1 (zie hierboven), maar is van toepassing op schepen die onder vreemde vlag varen en Belgische zeevarenden die verlaten zijn op een schip onder vreemde vlag.

Art. 5 en 6

Er wordt een nieuw hoofdstuk ingevoerd in de wet van 13 juni 2014 om amendement 5 inzake toegang tot medische voorzieningen voor zeevarenden te implementeren. In dit nieuwe hoofdstuk wordt het recht van zeevarenden die zich in Belgische wateren bevinden, bijvoorbeeld wanneer hun schip een Belgische haven aandoet, recht hebben op toegang tot medische voorzieningen aan land indien zij dit nodig hebben. Ook dit amendement is een gevolg van de COVID-19 pandemie waarbij zeevarenden in sommige landen niet de nodige medische zorg kregen omwille van de maatregelen ten gevolge van de COVID-19 pandemie. Dit artikel heeft als doel om de medische zorg voor zeevarenden in nood steeds te voorzien.

Tenslotte wordt verduidelijkt dat de kosten voor medische zorgen ten laste zijn van de reder.

port, la Belgique devrait intervenir dans le rapatriement si l'armateur, le fournisseur de sécurité financière et l'État du pavillon ne parviennent pas à rapatrier les marins. Enfin, la Belgique a également une obligation de rapatriement si les marins belges sont abandonnés et que l'armateur, le fournisseur de la garantie financière, l'État du pavillon et l'État du port n'entreprennent pas le rapatriement des marins.

L'article 61/1 s'applique aux navires battant pavillon belge. Cet article décrit la responsabilité de la Belgique en tant qu'État du pavillon.

L'insertion du paragraphe 6 n'a qu'une importance secondaire dans la pratique. Si un armateur abandonne des marins (*"abandon"*), par exemple en ne les payant pas (à temps et intégralement), le Contrôle de la navigation peut empêcher l'armateur d'embarquer de nouveaux marins qui, selon toute vraisemblance, ne seront pas payés non plus. Cela évitera aux nouveaux marins d'être mal traités et abandonnés par l'armateur.

Art. 4

La modification de l'article 63/1 vise également à transposer l'amendement 2 en droit belge.

L'article 63/1 suit la même logique que l'article 61/1 (voir ci-dessus), mais s'applique aux navires battant pavillon étranger et aux marins belges abandonnés sur un navire battant pavillon étranger.

Art. 5 et 6

Un nouveau chapitre est introduit dans la loi du 13 juin 2014 pour mettre en œuvre l'amendement 5 sur l'accès aux installations médicales pour les marins. Ce nouveau chapitre établit le droit des marins qui se trouvent dans les eaux belges, par exemple lorsque leur navire fait escale dans un port belge, d'accéder à des installations médicales à terre s'ils en ont besoin. Cet amendement est également une conséquence de la pandémie de la COVID-19, où les marins de certains pays n'ont pas reçu les soins médicaux nécessaires en raison des mesures prises pour lutter contre la pandémie de la COVID-19. Cet article vise à fournir des soins médicaux aux marins qui en ont besoin à tout moment.

Enfin, il est précisé que le coût des soins médicaux est à la charge de l'armateur.

Art. 7

Artikel 7 beoogt een aanpassing van het Belgisch Scheepvaartwetboek, boek 2 (zeevervaart), titel 2 (zeeschepen), hoofdstuk 5 inzake scheepszekerheidsrechten, in het bijzonder scheepsvoorrechten. In dit artikel wordt opgenomen dat de Belgische Staat de kosten gemaakt op basis van artikel 61/1 en artikel 63/1 van de wet van 13 juni 2014 kan recupereren. Indien het schip verkocht wordt, kan de Belgische Staat de kosten van de repatriëring dus terugvorderen. De Belgische Staat is hierbij een bevoorrechte schuldeiser, maar komt onder andere na de vordering die de zeevarenden hebben op het schip. Dit betreffen relatief lage kosten die slechts uitzonderlijk zullen voorkomen waardoor de toevoeging aan de scheepsvoorrechten geen impact heeft op de verschaffing van het scheepskrediet.

Art. 8

Naast artikel 2.2.5.14 wordt ook artikel 2.2.6.1 van het Belgisch Scheepvaartwetboek aangepast om te verduidelijken dat de kosten gemaakt op basis van artikel 61/1 en artikel 63/1 van de wet van 13 juni 2014 een zeevordering zijn zoals bedoeld in artikel 2.2.6.1, 1° van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Art. 9

Dit artikel zet amendement 7 om. In artikel 2.7.7.10 van het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt een verplichting ingelast voor reders om alle overlijdens van zeevarenden aan boord van schepen onder Belgische vlag te melden aan de Federale Instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen (FOSO). De term “zeevarende” wordt gedefinieerd in artikel 28, 5° van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen. De reder moet elk overlijden onmiddellijk melden aan FOSO. Dit kan een overlijden zijn als gevolg van een arbeidsongeval of ander ongeval gerelateerd aan de exploitatie van het schip, alsook een overlijden door een ziekte of aandoening, een zelfdoding, overboord vallen (al dan niet met kwaad opzet), doodslag of moord, een overlijden als gevolg van ouderdom of eender welke andere oorzaak.

In paragraaf 2 worden de gegevens opgesomd die de reder aan FOSO moet bezorgen. Dit zijn in eerste plaats de gegevens om het schip, de reder en zeevarenden te kunnen identificeren. Het is ook van belang om te weten of bepaalde types van schepen meer sterfgevallen hebben of niet en of er bijkomende maatregelen nodig zijn op dat type van schepen of niet. Met de functie van de zeevarende de job van de zeevarende bedoeld, bv.

Art. 7

L'article 7 vise à modifier le Code belge de la Navigation, livre 2 (navigation de mer), titre 2 (navires de mer), chapitre 5 sur les dispositions concernant les sûretés des navires, en particulier les privilèges sur navires. Cet article prévoit que l'État belge peut récupérer les frais encourus sur base de l'article 61/1 et de l'article 63/1 de la loi du 13 juin 2014. Si le navire est vendu, l'État belge peut donc récupérer le coût du rapatriement. Dans ce cas, l'État belge est un créancier privilégié, mais il passe après la créance des marins sur le navire, entre autres. Il s'agit de coûts relativement faibles, qui ne se produiront qu'exceptionnellement, de sorte que l'ajout aux privilèges sur navires n'aura pas d'incidence sur la fourniture du crédit du navire.

Art. 8

En complément de l'article 2.2.5.14, l'article 2.2.6.1 du Code belge de la Navigation est également modifié afin de préciser que les frais encourus sur la base de l'article 61/1 et de l'article 63/1 de la loi du 13 juin 2014 constituent une créance maritime telle que visée à l'article 2.2.6.1, 1° du Code belge de la Navigation.

Art. 9

Cet article transpose l'amendement 7. L'article 2.7.7.10 du Code belge de la Navigation prévoit l'obligation pour les armateurs de signaler à l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation (OFEAN) tous les décès de marins à bord de navires battant pavillon belge. Le terme “marin” est défini à l'article 28, 5° de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail. L'armateur doit signaler un décès à l'OFEAN immédiatement. Il peut s'agir d'un décès résultant d'un accident de travail et d'autres accidents en rapport avec l'exploitation de navires ainsi que le décès résultant de maladie ou affection, suicide, passage par-dessus bord (avec ou sans intention malveillante), un homicide involontaire ou un meurtre, un décès qui est une évolution naturelle du vieillissement ou à toute autre cause.

Le paragraphe 2 énumère les données que l'armateur doit fournir à l'OFEAN. Il s'agit principalement des données permettant d'identifier le navire, l'armateur et les gens de mer. Il est également important de savoir si certains types de navires font plus de morts ou non et si des mesures supplémentaires sont nécessaires ou non sur ce type de navires. La fonction du marin fait référence au travail du marin, par exemple capitaine,

kapitein, officier, werktuigkundige, matroos of andere. Met dienst wordt bedoeld of de zeevarende op de brug of in de machine werkte of elders.

Daarnaast wordt delegatie gegeven aan de Koning om de precieze modaliteiten van deze rapportering uit te werken. Het dient op te merken dat het persoonsgegevens betreft van overleden personen. De GDPR-wetgeving is enkel van toepassing op natuurlijke personen die nog leven. De strenge normen van artikel 22 van de Grondwet moeten dus niet worden gevolgd.

In paragraaf 3 wordt eveneens de internationale verplichting ingevoerd om een onderzoek uit te voeren naar alle overlijdens van zeevarenden aan boord. Dit onderzoek zal worden uitgevoerd door de FOSO. In artikel 2.7.7.10 van het Belgisch Scheepvaartwetboek is immers al bepaald dat een veiligheidsonderzoek vanwege de FOSO naar een scheepvaartongeval waarbij een zeevarende op wie het MLC-Verdrag van toepassing is, overleden is of ernstige verwondingen heeft opgelopen, ook geldt als een onderzoek overeenkomstig voorschrift 5.1.6 van het MLC-Verdrag. De FOSO heeft dus reeds ervaring en expertise in dit soort onderzoeken. Daarnaast worden ook onderzoeken naar ernstige verwondingen en overlijdens van werknemers uitgevoerd door AD Toezicht op het Welzijn op het Werk van de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg op basis van artikel 94*bis* van de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk. Om te vermijden dat dubbel werk wordt verricht, werd beslist dat wanneer er een onderzoek plaatsvindt op basis van de art. 94*bis* van de bovenvermelde wet, dit onderzoek geldt als onderzoek overeenkomstig voorschrift 4.3 van het MLC-Verdrag.

Tenslotte bepaalt paragraaf 4 hoe de rapportage naar ILO toe zal verlopen en welke gegevens aan de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau mogen worden gerapporteerd. Deze gegevens zijn gebaseerd op de eerste test rapportage naar ILO voor het jaar 2023. Het is van belang te melden dat deze rapportage geen gegevens bevat die de betrokken zeevarende of het betrokken schip kunnen identificeren.

Art. 10

Aangezien het vorige artikel de verwerking van persoonsgegevens inhoudt, worden in artikel 2.7.7.19 van het Belgisch Scheepvaartwetboek enkele bepalingen opgenomen inzake GDPR.

officier, mécanicien, matelot ou autre. Le service signifie si le marin a travaillé sur le pont, dans les machines ou ailleurs.

En outre, une délégation est donnée au Roi pour définir les modalités exactes de ce rapport. Il convient de noter qu'il s'agit de données personnelles de personnes décédées. La législation RGPD ne s'applique qu'aux personnes physiques encore en vie. Les normes strictes de l'article 22 de la Constitution ne devrait donc pas être respecté.

Le paragraphe 3 introduit également l'obligation internationale de mener une enquête sur tous les décès de marins à bord. Cette enquête sera menée par l'OFEAN. À l'article 2.7.7.8, § 1^{er} du Code belge de la Navigation, il est en effet précisé qu'une enquête de sécurité, menée par l'OFEAN sur un accident de navigation ayant tué ou blessé grièvement un marin auquel s'applique la Convention MLC, est également considérée comme une enquête au sens de la règle 5.1.6 de la Convention MLC. L'OFEAN dispose donc déjà d'une expérience et d'une expertise dans ce type d'enquêtes. En outre, des enquêtes sur les blessures graves et les décès de travailleurs sont également menées par la DG Contrôle du bien-être au travail du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale en vertu de l'article 94*bis* de la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail. Pour éviter les doubles emplois, il a été décidé que lorsqu'une enquête est menée en vertu de l'article 94*bis* de la loi susmentionnée, elle sera considérée comme une enquête au titre de la règle 4.3 de la Convention MLC.

Enfin, le paragraphe 4 définit les modalités de présentation des rapports à l'OIT et quelles données peuvent être communiquées au Directeur-Général de Bureau International du Travail. Ces données sont basées sur le premier rapport de test adressé à l'OIT pour l'année 2023. Il est important de noter que ce rapportage ne contient aucune donnée permettant d'identifier le marin ou le navire impliqué.

Art. 10

Étant donné que l'article précédent implique le traitement de données personnelles, l'article 2.7.7.19 du Code belge de la Navigation contient certaines dispositions relatives au GRPD.

Art. 11

De datum van inwerkingtreding is de datum waarop de amendementen van 2022 internationaal in werking treden.

De minister van Werk,

Pierre-Yves Dermagne

De minister van Sociale Zaken,

Frank Vandenbroucke

De minister van Noordzee,

Paul Van Tigchelt

Art. 11

La date d'entrée en vigueur est la date à laquelle les amendements de 2022 entrent en vigueur au niveau international.

Le ministre du Travail,

Pierre-Yves Dermagne

Le ministre des Affaires sociales,

Frank Vandenbroucke

Le ministre de la Mer du Nord,

Paul Van Tigchelt

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet tot omzetting van de amendementen van 2022 aan het MLC-Verdrag

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

Art. 2. In artikel 65 van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017 en de wet 20 mei 2021, wordt het tweede lid vervangen als volgt:

“In het geval een zeevarende overlijdt tijdens een reis draagt de reder eveneens de kosten voor de repatriëring van het lichaam of de assen van de zeevarende, overeenkomstig de wensen van de zeevarende of diens nabestaanden, al naargelang het geval.”

Art. 3. In artikel 61/1 van de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006, ingevoegd bij de wet van 6 maart 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 4 wordt vervangen als volgt:

“§ 4. De Belgische staat faciliteert de onmiddellijke repatriëring van zeevarenden, met inbegrip wanneer ze als verlaten worden beschouwd in de zin van artikel 68/1, § 5 van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen of standaard A2.5.2, paragraaf 2 van het MLC-Verdrag, die werken aan boord van schepen onder Belgische vlag.”

2° artikel 61/1 wordt aangevuld met een paragraaf 6, luidende:

“§ 6. De Scheepvaartcontrole kan het aanmonsteren van zeevarenden die op een schip worden ingezet ter vervanging van zeevarenden die werden verlaten op een schip onder Belgische vlag weigeren indien er niet voldoende garanties zijn dat deze zeevarenden zullen worden behandeld overeenkomstig de bepalingen van het MLC-Verdrag.”

Art. 4. In artikel 63/1 van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 6 maart 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 1 wordt vervangen als volgt:

“§ 1. Als de repatriëring van de zeevarenden niet wordt voorzien door de reder, de verstrekker van de financiële zekerheid overeenkomstig het MLC-Verdrag, de vlagstaat van het schip of het land waarvan de zeevarenden de nationaliteit dragen, draagt de Belgische staat de kosten van repatriëring indien het schip zich in een Belgische haven bevindt. De Belgische staat draagt eveneens de kosten van de repatriëring van Belgische zeevarenden indien de reder, de verstrekker van de financiële

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi transposant les amendements de 2022 à la Convention MLC

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

Art. 2. Dans l'article 65 de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail, modifié par la loi du 6 mars 2017 et la loi du 20 mai 2021, l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit:

“Lorsqu'un marin décède au cours du voyage, l'armateur prend également à sa charge les frais de rapatriement du corps ou des cendres du marin décédé conformément aux souhaits du marin ou de ses parents les plus proches, selon le cas.”

Art. 3. À l'article 61/1 de la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006, inséré par la loi du 6 mars 2017, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 4 est remplacé par ce qui suit:

“§ 4. L'État belge facilite le prompt rapatriement des marins, y compris lorsqu'ils sont considérés comme ayant été abandonnés au sens de l'article 68/1, § 5, de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail ou du paragraphe 2 de la norme A2.5.2 de la Convention MLC, qui servent sur des navires battant pavillon belge.”

2° l'article 61/1 est complété par un paragraphe 6 rédigé comme suit:

“§ 6. Le Contrôle de la navigation peut refuser l'engagement de marins à bord d'un navire pour remplacer ceux qui ont été abandonnés sur un navire battant pavillon belge s'il n'y a pas de garanties suffisantes que ces marins seront traités conformément aux dispositions de la Convention MLC.”

Art. 4. À l'article 63/1 de la même loi, inséré par la loi du 6 mars 2017, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

“§ 1^{er}. Si le rapatriement des marins n'est pas assuré par l'armateur, le prestataire de la garantie financière conformément à la Convention MLC, l'État du pavillon du navire ou l'État dont les marins sont ressortissants, l'État belge prend en charge les frais de rapatriement si le navire se trouve dans un port belge. L'État belge prend également en charge les frais de rapatriement des marins belges si l'armateur, le prestataire de la garantie financière conformément à la Convention MLC,

zekerheid overeenkomstig het MLC-Verdrag, de vlagstaat van het schip of het land waaruit de zeevarenden moeten worden gerepatriëerd niet voorzien in de repatriëring.”;

2° paragraaf 4 wordt vervangen als volgt:

“§ 4. De Belgische staat faciliteert de onmiddellijke repatriëring van zeevarenden, met inbegrip wanneer ze als verlaten worden beschouwd in de zin van artikel 68/1, § 5 van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen of standaard A2.5.2, paragraaf 2 van het MLC-Verdrag, 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.”;

3° artikel 63/1 wordt aangevuld met een paragraaf 6, luidende:

“§ 6. De Scheepvaartcontrole kan het aanmonsteren van zeevarenden die op een schip worden ingezet ter vervanging van zeevarenden die werden verlaten op een schip in België weigeren indien er niet voldoende garanties zijn dat deze zeevarenden zullen worden behandeld overeenkomstig de bepalingen van het MLC-Verdrag.”

Art. 5. In titel 4 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 en 20 mei 2021, wordt een hoofdstuk 4 ingevoegd, luidende “Toegang tot medische voorzieningen voor zeevarenden”.

Art. 6. In hoofdstuk 4, ingevoegd bij artikel 5, wordt een artikel 63/2 ingevoegd luidende:

“Art. 63/2. Zeevarenden aan boord van schepen die zich in Belgische wateren bevinden die onmiddellijke medische zorg nodig hebben, hebben het recht om onmiddellijk van boord te gaan en toegang te krijgen tot medische voorzieningen aan wal voor het verstrekken van een passende behandeling.

De reder draagt de kosten voor de medische voorzieningen en behandeling van de zeevarende(n).”

Art. 7. Artikel 2.2.5.14, § 1 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, gewijzigd bij wet van 16 juni 2021, wordt aangevuld met een bepaling onder 6°, luidende:

“6° de kosten gemaakt op basis van artikel 61/1 of artikel 63/1 van de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006.”

Art. 8. Artikel 2.2.6.1, 1° van hetzelfde wetboek, gewijzigd bij wet van 16 juni 2021, wordt aangevuld met een bepaling onder s), luidende:

“t) de kosten gemaakt op basis van artikel 61/1 of artikel 63/1 van de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006;”

Art. 9. In artikel 2.7.7.7 van hetzelfde wetboek wordt een paragraaf 4 ingevoegd, luidende:

l'État du pavillon du navire ou l'État à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ne prévoient pas le rapatriement.”;

2° le paragraphe 4 est remplacé par ce qui suit:

“§ 4. L'État belge facilite le prompt rapatriement des marins, y compris lorsqu'ils sont considérés comme ayant été abandonnés au sens de l'article 68/1, § 5, de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail ou du paragraphe 2 de la norme A2.5.2 de la Convention MLC, 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.”;

3° l'article 63/1 est complété par un paragraphe 6 rédigé comme suit:

“§ 6. Le Contrôle de la navigation peut refuser l'engagement de marins à bord d'un navire pour remplacer ceux qui ont été abandonnés sur un navire en Belgique s'il n'y a pas de garanties suffisantes que ces marins seront traités conformément aux dispositions de la Convention MLC.”

Art. 5. Dans le titre 4 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 et du 20 mai 2021, il est inséré un chapitre 4 intitulé “Accès des marins à des installations médicales”.

Art. 6. Dans le chapitre 4, inséré par l'article 5, il est inséré un article 63/2 rédigé comme suit:

“Art. 63/2. Les marins à bord de navires se trouvant dans les eaux belges, ayant besoin de soins médicaux immédiats, ont le droit de débarquer immédiatement et d'avoir accès à des installations médicales à terre pour recevoir un traitement approprié.

L'armateur assume les frais liés aux installations médicales et au traitement du ou des marins.”

Art. 7. L'article 2.2.5.14, § 1^{er}, du Code belge de la Navigation, modifié par la loi du 16 juin 2021, est complété par un 6° rédigé comme suit:

“6° les frais exposés sur base de l'article 61/1 ou de l'article 63/1 de la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006.”

Art. 8. L'article 2.2.6.1, 1°, du même Code, modifié par la loi du 16 juin 2021, est complété par un s) rédigé comme suit:

“t) les frais exposés sur base de l'article 61/1 ou de l'article 63/1 de la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006;”

Art. 9. Dans l'article 2.7.7.7 du même Code, il est inséré un paragraphe 4 rédigé comme suit:

“§ 4. De reder rapporteert alle overlijdens van zeevarenden die werkzaam zijn of zijn gecontracteerd of in enige hoedanigheid werkzaamheden verrichten aan boord van een schip onder Belgische vlag aan FOSO.

De Koning bepaalt de modaliteiten waarop de reders rapporteren aan FOSO.

§ 5. De FOSO onderzoekt alle overlijdens van zeevarenden zoals bedoeld in de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen en haar uitvoeringsbesluiten en de zeevarenden werkende onder een ander statuut dan deze van loontrekkende aan boord van een schip onder Belgische vlag.

Indien er reeds een onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van art. 94*bis* van de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk, geldt dit als onderzoek zoals bedoeld in het eerste lid.

§ 6. De FOSO rapporteert jaarlijks aan de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau de gegevens overeenkomstig norm A4.3, paragraaf 5 en richtlijn B4.3.5 van het MLC-Verdrag.”

Art. 10. Artikel 2.7.7.19 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een paragraaf 3, luidende:

“§ 3. De gegevens zoals bedoeld in artikel 2.7.7.7, § 4 tot en met § 6 worden verzameld, verwerkt en bewaard met het doel te voldoen aan de bepalingen van norm A4.3 van het MLC-Verdrag. De gegevens zijn de gegevens zoals bedoeld in norm A4.3, paragraaf 5 en richtlijn B4.3.5 van het MLC-Verdrag en de richtlijnen van de IAO. De bewaringstermijn is conform de richtlijnen van de IAO, bij gebreke aan een bewaringstermijn worden deze gegevens met een maximum van 10 jaar bewaard.

De gegevens zijn enkel beschikbaar voor FOSO, het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, de Algemene Directie Toezicht op het welzijn op het werk en de Directie van de juridische studiën en de geschillen van de Algemene Directie Arbeidsrecht en juridische studiën van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg en IAO.

De verwerkingsverantwoordelijke is het Directoraat-Generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

De Koning kan de verdere modaliteiten van de gegevensverwerking bepalen.

Art. 11. Deze wet treedt in werking op 23 december 2024.

“§ 4. L'armateur déclare à l'OFEAN tous les décès de marins employés, engagés ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire battant pavillon belge.

Le Roi détermine les modalités selon lesquelles les armateurs déclarent ces décès à l'OFEAN.

§ 5. L'OFEAN enquête sur tous les décès de marins tels que visés dans la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail et ses arrêtés d'exécution ainsi que des marins travaillant sous un statut autre que celui de salarié à bord d'un navire battant pavillon belge.

Si une enquête a déjà eu lieu sur la base de l'article 94*bis* de la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail, elle équivaut à une enquête telle que visée à l'alinéa 1^{er}.

§ 6. L'OFEAN déclare chaque année les données au Directeur général du Bureau international du Travail conformément au paragraphe 5 de la norme A4.3 et au principe directeur B4.3.5 de la Convention MLC.”

Art. 10. L'article 2.7.7.19 du même Code, est complété par un paragraphe 3, rédigé comme suit:

“§ 3. Les données visées à l'article 2.7.7.7, § 4 jusqu'au § 6 sont collectées, traitées et conservées en vue de respecter les dispositions de la norme A4.3 de la Convention MLC. Les données sont les données visées à la norme A4.3, paragraphe 5 et et principe directeur B4.3.5 de la convention MLC et les lignes directrices de l'OIT. Le délai de conservation est en conformité avec les lignes directrices de l'OIT, en l'absence d'un délai de conservation ces données sont conservées pendant une période maximale de 10 ans.

Les données sont uniquement disponibles pour l'OFEAN, la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports, la Direction générale Contrôle du bien-être au travail et la direction des études juridiques et du contentieux de la direction générale Droit du travail et études juridiques du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale et l'OIT.

Le responsable du traitement est la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports.

Le Roi peut déterminer les autres modalités du traitement de données.

Art. 11. La présente loi entre en vigueur le 23 décembre 2024.

Voorontwerp van wet tot omzetting van de amendementen van 2022 aan het MLC-Verdrag - (v1) - 21/02/2024 10:45

Geïntegreerde impactanalyse

Beschrijvende fiche

A. Auteur

Bevoegd regeringslid

Minister Paul Van Tigchelt, Minister van Noordzee

Contactpersoon beleidscel

Naam : Kim Meeus

E-mail : kim@teamjustitie.be

Tel. Nr. : 0476693781

Overheidsdienst

FOD Mobiliteit en Vervoer

Contactpersoon overheidsdienst

Naam : Anyès Nauwelaerts

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

Tel. Nr. : 0475470406

B. Ontwerp

Titel van de regelgeving

Voorontwerp van wet tot omzetting van de amendementen van 2022 aan het MLC-Verdrag

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

Het voorliggende voorontwerp van wet wijzigt de wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen, de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 en het Belgisch Scheepvaartwetboek. Het bovenvermelde voorontwerp van wet heeft als doel de wetten op meerdere punten aan te passen met het oog op de amendementen van 2022 aan het Verdrag betreffende maritieme arbeid, 2006, om te zetten in Belgische wetgeving.

Impactanalyses reeds uitgevoerd:

☐ Ja ☒ Nee

C. Raadpleging over het ontwerp van regelgeving

Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen

Gewesten, Sociale partners (PC316), IF, Raad van State, Begroting, GBA

D. Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en referentiepersonen

overleg met stakeholders

Voorontwerp van wet tot omzetting van de amendementen van 2022 aan het MLC-Verdrag - (v1) - 21/02/2024 10:45

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

1. Kansarmoedebestrijding

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

2. Gelijke kansen en sociale cohesie

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

3. Gelijkheid van vrouwen en mannen

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

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

Beschrijf en meld de % vrouwen-mannen aan:

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.

geen verschil

☐ Vink dit aan indien er verschillen zijn.

4. Gezondheid

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Voorontwerp van wet tot omzetting van de amendementen van 2022 aan het MLC-Verdrag - (v1) - 21/02/2024 10:45

Leg uit

Amendement 5 – medische zorgen aan boord en aan land wordt in artikel 2 van de wet omgezet. Er wordt verduidelijkt dat de reder instaat voor de repatriëring van het stoffelijk overschot van de zeevarende in geval van overlijden. De reder dient hierbij rekening te houden met de wensen van de zeevarende of diens nabestaanden. Tenslotte wordt ook gesteld dat de reder instaat voor de kosten. Het gaat om een precisering van de huidige regelgeving hierover aangezien het principe dat de reder de repatriëring verzorgt en de kosten hiervan draagt reeds is opgenomen in art. 65 van de wet van 3 juni 2007.

Artikel 61/1 van de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 wordt aangepast zodat het in lijn is met de nieuwe tekst van het MLC-Verdrag naar aanleiding van de amendementen van 2022, in het bijzonder amendement 2.

“Faciliteren”: gaat verder dan enkel “niet verhinderen”. Tijdens de onderhandelingen over de amendementen was er een hele discussie over het woord “faciliteren”. Dit is een gevolg van de Covid-19 pandemie waarbij vele zeevarenden niet werden gerepatriëerd omwille van gezondheidsredenen. Dit had soms schrijnende gevolgen, namelijk dat zeevarenden maanden langer aan boord moesten blijven omdat zij na het einde van hun contract niet gerepatriëerd konden worden.

Er wordt een nieuw hoofdstuk ingevoerd in de wet van 13 juni 2014 (artikelen 5 en 6) om amendement 5 inzake toegang tot medische voorzieningen voor zeevarenden te implementeren. In dit nieuwe hoofdstuk wordt het recht van zeevarenden die zich in Belgische wateren bevinden, bijvoorbeeld wanneer hun schip een Belgische haven aandoet, recht hebben op toegang tot medische voorzieningen aan land indien zij dit nodig hebben. Ook dit amendement is een gevolg van de Covid-19 pandemie waarbij zeevarenden in sommige landen niet de nodige medische zorg kregen omwille van de maatregelen ten gevolge van de Covid-19 pandemie. Dit artikel heeft als doel om de medische zorg voor zeevarenden in nood steeds te voorzien.

Tenslotte wordt verduidelijkt dat de kosten voor medische zorgen ten laste zijn van de reder.

5. Werkgelegenheid

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

De arbeidsvoorwaarden worden verbeterd door betere toegang tot medische voorzieningen, snellere repatriëring en duidelijkheid over wie de kosten betaalt, rapportage over sterfgevallen aan boord.

6. Consumptie- en productiepatronen

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

7. Economische ontwikkeling

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

8. Investerings

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

9. Onderzoek en ontwikkeling

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

10. Kmo's

1. Welke ondernemingen zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken?

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

Voorontwerp van wet tot omzetting van de amendementen van 2022 aan het MLC-Verdrag - (v1) - 21/02/2024 10:45

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

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. 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

- repatriëring verantwoordelijkheid reder
- beperkte rapportage sterfgevallen aan boord

Ontwerp van regelgeving

- repatriëring: verantwoordelijkheid reder en
verduidelijking over kosten
- rapportage sterfgevallen uitgebreid

☐ 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.

12. Energie

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

13. Mobiliteit

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

Door betere bescherming zeevarenden zullen meer mensen dit beroep willen (blijven) uitoefenen. Dit heeft een positieve impact op het transport van goederen wereldwijd.

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

Voorontwerp van wet tot omzetting van de amendementen van 2022 aan het MLC-Verdrag - (v1) - 21/02/2024 10:45

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

19. Hinder

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

20. Overheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

21. Beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling

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

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

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

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

☐ Er is een negatieve impact.

Avant-projet de loi transposant les amendements de 2022 à la Convention MLC - (v1) - 21/02/2024 10:45

Analyse d'impact intégrée

Fiche signalétique

A. Auteur

Membre du Gouvernement compétent

Minister Paul Van Tigchelt, Le Ministre de la Mer du Nord

Contact cellule stratégique

Nom : Kim Meeus

E-mail : kim@teamjustitie.be

Téléphone : 0476693781

Administration

SPF Mobilité et Transports

Contact administration

Nom : Anyès Nauwelaerts

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

Téléphone : 0475470406

B. Projet

Titre de la réglementation

Avant-projet de loi transposant les amendements de 2022 à la Convention MLC

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

Le présent avant-projet de loi modifie la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail, la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 et le Code belge de la Navigation. L'objectif du présent avant-projet de loi est d'adapter plusieurs points des lois en vue de transposer en droit belge les amendements de 2022 à la Convention du travail maritime de 2006.

Analyses d'impact déjà réalisées :

☐ Oui ☒ Non

C. Consultations sur le projet de réglementation

Consultation obligatoire, facultative ou informelle

Régions, Partenaires sociaux (PC316), IF, Conseil d'Etat, Budget, GBA

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

Statistiques, documents, institutions et personnes de référence

consultations avec parties prenantes

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

1. Lutte contre la pauvreté

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

2. Égalité des chances et cohésion sociale

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

3. Égalité des femmes et des hommes

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

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

Décrivez et indiquez le % femmes-hommes :

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.

aucune différence

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

4. Santé

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

Avant-projet de loi transposant les amendements de 2022 à la Convention MLC - (v1) - 21/02/2024 10:45

Expliquez

L'amendement 5 – soins médicaux à bord des navires et à terre – est transposé dans l'article 2. Il est précisé que l'armateur est responsable du rapatriement de la dépouille du marin en cas de décès. Ce faisant, l'armateur doit tenir compte des souhaits du marin ou de ses proches. Enfin, il est également précisé que les frais sont à la charge de l'armateur. Il s'agit d'une clarification de la réglementation actuelle en la matière puisque le principe selon lequel l'armateur assure le rapatriement et en supporte les coûts figure déjà à l'article 65 de la loi du 3 juin 2007.

L'article 61/1 de la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 est modifié afin d'être aligné sur le nouveau texte de la Convention MLC suite aux amendements de 2022, en particulier l'amendement 2.

« Faciliter » : va au-delà du simple fait de « ne pas empêcher ». Lors des négociations sur les amendements, le mot « faciliter » a fait l'objet d'une longue discussion. C'est une conséquence de la pandémie de Covid-19, au cours de laquelle de nombreux marins n'ont pas été rapatriés pour des raisons de santé. Cette situation a parfois eu des conséquences désastreuses : les marins ont dû rester à bord pendant des mois supplémentaires parce qu'ils ne pouvaient pas être rapatriés à la fin de leur contrat.

Un nouveau chapitre est introduit dans la loi du 13 juin 2014 (articles 5 et 6) pour mettre en œuvre l'amendement 5 sur l'accès aux installations médicales pour les marins. Ce nouveau chapitre établit le droit des marins qui se trouvent dans les eaux belges, par exemple lorsque leur navire fait escale dans un port belge, d'accéder à des installations médicales à terre s'ils en ont besoin. Cet amendement est également une conséquence de la pandémie de la Covid-19, où les marins de certains pays n'ont pas reçu les soins médicaux nécessaires en raison des mesures prises pour lutter contre la pandémie de la Covid-19. Cet article vise à fournir des soins médicaux aux marins qui en ont besoin à tout moment.

Enfin, il est précisé que le coût des soins médicaux est à la charge de l'armateur.

5. Emploi

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

Expliquez

Les conditions de travail sont améliorées grâce à un meilleur accès aux installations médicales, à un rapatriement plus rapide et à une définition claire de qui paie les coûts et de rapports sur les décès à bord.

6. Modes de consommation et production

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

7. Développement économique

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

8. Investissements

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

9. Recherche et développement

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

10. PME

1. Quelles entreprises sont directement et indirectement concernées ?

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

Avant-projet de loi transposant les amendements de 2022 à la Convention MLC - (v1) - 21/02/2024 10:45

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

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. 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

- responsabilité de rapatriement de l'armateur
- signalement limité des décès à bord

Réglementation en projet

- rapatriement : responsabilité de l'armateur et clarification des coûts
- la déclaration des décès a été élargie

☐ 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.

12. Énergie

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

13. Mobilité

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

Expliquez

Une meilleure protection des gens de mer signifiera que davantage de personnes voudront (continuer) exercer cette profession. Cela a un impact positif sur le transport de marchandises dans le monde entier.

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

Avant-projet de loi transposant les amendements de 2022 à la Convention MLC - (v1) - 21/02/2024 10:45

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

19. Nuisances

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

20. Autorités publiques

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

21. Cohérence des politiques en faveur du développement

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

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

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

Certains marins travaillant à bord des navires belges sont par exemple des Philippins.
L'avant-projet de loi envisage une meilleure protection de tous marins à bord des navires.

☐ Il y a des impacts négatifs.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 76.026/1 VAN 27 MEI 2024**

Op 29 maart 2024 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 omzetting van de amendementen van 2022 aan het MLC-Verdrag'.

Het voorontwerp is door de eerste kamer onderzocht op 16 mei 2024. De kamer was samengesteld uit Marnix VAN DAMME, kamervoorzitter, Brecht STEEN en Annelies D'ESPALLIER, staatsraden, Michel TISON, assessor, 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 Annelies D'ESPALLIER, staatsraad.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 27 mei 2024.

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het om advies voorgelegde voorontwerp van wet strekt er in hoofdzaak toe een deel van de amendementen van 2022 bij het Verdrag betreffende maritieme arbeid² (MLC-Verdrag) te implementeren in het interne recht.

Daarnaast bevat het voorontwerp een hiermee verband houdende regeling voor de terugvordering van eventuele kosten door de Belgische Staat (artikelen 7 en 8).

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

² Verdrag betreffende maritieme arbeid, aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie in haar vierennegentigste zitting in Genève op 23 februari 2006, geamendeerd in 2014, 2016 en 2018.

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 76.026/1 DU 27 MAI 2024**

Le 29 mars 2024, 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 'transposant les amendements de 2022 à la Convention MLC'.

L'avant-projet a été examiné par la première chambre le 16 mai 2024. La chambre était composée de Marnix VAN DAMME, président de chambre, Brecht STEEN et Annelies D'ESPALLIER, conseillers d'État, Michel TISON, assesseur, 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 Annelies D'ESPALLIER, conseiller d'État.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 27 mai 2024.

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 principalement pour objet de mettre en œuvre, en droit interne, une partie des amendements de 2022 à la Convention du travail maritime² (Convention MLC).

En outre, l'avant-projet contient un régime y afférent de recouvrement des frais éventuels par l'État belge (articles 7 et 8).

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

² Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence internationale du Travail, en sa nonante-quatrième session, amendée en 2014, 2016 et 2018.

ALGEMENE OPMERKING

3. In de memorie van toelichting bij het voorontwerp wordt over bepaalde amendementen aan het MLC-Verdrag opgemerkt dat zij tot de bevoegdheid van een andere overheid behoren, dat de implementatie ervan bij koninklijk besluit zal gebeuren, of dat er geen verdere aanpassing van de wet- en regelgeving vereist is.

Om de Kamer van volksvertegenwoordigers zo volledig mogelijk te informeren over de maatregelen die al werden genomen en die welke nog moeten genomen worden ter naleving van de verbintenissen die uit de verscheidene amendementen voortvloeien, zou de memorie van toelichting het best worden aangevuld met een gedetailleerd overzicht ter zake.

ONDERZOEK VAN DE TEKSTArtikel 2

4. Artikel 2 van het voorontwerp strekt tot gedeeltelijke implementatie van amendement nr. 5 van 2022 aan het MLC-Verdrag. Dat amendement voegt aan de norm A4.1 onder meer een paragraaf 6 toe, die als volgt luidt:

“Lorsqu’un marin décède au cours du voyage d’un navire, le Membre sur le territoire duquel le décès survient ou, si le décès survient en haute mer, dans les eaux territoriales duquel le navire entre ensuite, facilite le rapatriement du corps ou des cendres par l’armateur, conformément aux souhaits du marin ou de ses parents les plus proches, selon le cas.”

Artikel 2 van het voorontwerp vervangt artikel 65, tweede lid, van de wet van 3 juni 2007 ‘houdende diverse arbeidsbepalingen’ door de volgende bepaling:

“In het geval een zeevarende overlijdt tijdens een reis draagt de reder eveneens de kosten voor de repatriëring van het lichaam of de assen van de zeevarende, overeenkomstig de wensen van de zeevarende of diens nabestaanden, al naargelang het geval.”

De verplichting om de repatriëring te faciliteren wordt aldus geïmplementeerd door de reder op te leggen om de kosten daarvan te dragen.

De verplichting bedoeld in het ontworpen artikel 65, tweede lid, geldt ten aanzien van de “zeevarende”. Dat begrip omvat, overeenkomstig artikel 28, 5°, van de wet van 3 juni 2007 “elke persoon die aangenomen is voor de dienst op een zeeschip en die daartoe met de reder of zijn gemachtigde een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen heeft afgesloten”. Een zeeschip wordt in artikel 28, 1°, van die wet gedefinieerd als “elk schip bestemd voor winstgevend verrichtingen in het vervoer van goederen of personen in het internationaal verkeer over zee, inbegrepen schepen, met certificaat van registratie, voor het verrichten van sleepvaart, voor het uitvoeren van baggerwerken, voor het verrichten van hulpverlening en van andere werkzaamheden

OBSERVATION GÉNÉRALE

3. L'exposé des motifs de l'avant-projet observe, à propos de certains amendements à la Convention MLC, qu'ils relèvent de la compétence d'une autre autorité, que leur mise en œuvre se fera par arrêté royal ou qu'aucune autre adaptation de la législation et de la réglementation n'est requise.

Afin que la Chambre des représentants dispose des informations les plus complètes possible sur les mesures déjà prises et sur celles qui restent encore à prendre pour respecter les engagements découlant des différents amendements, il serait préférable de compléter l'exposé des motifs par un aperçu détaillé en la matière.

EXAMEN DU TEXTEArticle 2

4. L'article 2 de l'avant-projet a pour objet de mettre partiellement en œuvre l'amendement n° 5 de 2022 à la Convention MLC. Cet amendement ajoute à la norme A4.1 notamment un paragraphe 6, qui s'énonce comme suit:

“Lorsqu’un marin décède au cours du voyage d’un navire, le Membre sur le territoire duquel le décès survient ou, si le décès survient en haute mer, dans les eaux territoriales duquel le navire entre ensuite, facilite le rapatriement du corps ou des cendres par l’armateur, conformément aux souhaits du marin ou de ses parents les plus proches, selon le cas”.

L'article 2 de l'avant-projet remplace l'article 65, alinéa 2, de la loi du 3 juin 2007 ‘portant des dispositions diverses relatives au travail’ par la disposition suivante:

“Lorsqu’un marin décède au cours du voyage, l’armateur prend également à sa charge les frais de rapatriement du corps ou des cendres du marin décédé, conformément aux souhaits du marin ou de ses parents les plus proches, selon le cas”.

L'obligation de faciliter le rapatriement est donc mise en œuvre en imposant à l'armateur de prendre à sa charge les frais de celui-ci.

L'obligation visée à l'article 65, alinéa 2, en projet, s'applique à l'égard du “marin”. Conformément à l'article 28, 5°, de la loi du 3 juin 2007, cette notion englobe “toute personne engagée pour servir sur un navire de mer et qui, à cet effet, a conclu, avec l'armateur ou son préposé, un contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer”. L'article 28, 1°, de cette loi définit un navire de mer comme “tout navire destiné à des opérations lucratives de transport international de biens ou de personnes par mer, y compris les navires possédant 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 (...)”. Il semble en résulter que la disposition

op zee die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren, met uitsluiting van vissersschepen (...). Daaruit lijkt te volgen dat de ontworpen bepaling enkel toepassing vindt ten aanzien van zeevarenden op schepen die onder de Belgische vlag varen.

De gemachtigde bevestigde die lezing:

“De bepalingen uit paragraaf 6 van amendement 5 zijn enkel van toepassing op schepen die onder Belgische vlag varen. De verplichting geldt voor de reder ongeacht de plaats waar de zeevarende overlijdt. Voor overlijdens op schepen onder vreemde vlag, is het eveneens de reder die verantwoordelijk is voor de repatriëring. Onder het beginsel van ‘no more favourable treatment’ moeten schepen die Belgische havens aandoen, eveneens voldoen aan de bepalingen van het MLC-Verdrag.”

In weerwil van de verklaringen van de gemachtigde toont de formulering van de betrokken paragraaf 6 van norm A4.1 aan dat het verdrag een verplichting bevat in hoofde van “le Membre sur le territoire duquel le décès survient ou, si le décès survient en haute mer, dans les eaux territoriales duquel le navire entre ensuite”. De toepassing hangt derhalve af van een territoriaal aanknopingspunt. Dat de al bestaande onderdelen van norm A4.1 daarentegen veeleer geformuleerd zijn als verplichtingen voor de vlagstaat, doet daaraan geen afbreuk. Deze vaststelling leidt tot de vraag welke regeling voorzien wordt voor overlijdens op de Belgische territoriale wateren of op volle zee, waarbij het schip vervolgens de Belgische territoriale wateren binnenvaart, wanneer dit zich voordoet op een schip dat vaart onder de vlag van een andere lidstaat.

Artikel 2 van het voorontwerp moet op dit punt aan een bijkomend onderzoek worden onderworpen om tot een volledige en adequate implementatie van paragraaf 6 van amendement 5 te komen.

Artikel 3

5. Met het oog op de overeenstemming met de terminologie in de Nederlandse tekst van de te wijzigen wet van 13 juni 2014 ‘tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006’ schrijven men in de ontworpen bepalingen “schepen die onder de Belgische vlag varen” en “schip dat onder de Belgische vlag vaart” in plaats van “schepen onder Belgische vlag” en “schip onder Belgische vlag”.³

6. Artikel 3, 1°, van het voorontwerp vervangt artikel 61/1, § 4, van de wet van 13 juni 2014 inzake het faciliteren van de repatriëring van zeevarenden aan boord van schepen die onder de Belgische vlag varen. Anders dan het geval is in de actueel geldende versie van die bepaling, vermeldt de ontworpen bepaling niet langer het faciliteren van “hun vervanging aan boord”.

In het ontworpen artikel 63/1, § 4, van de voornoemde wet van 13 juni 2014 (artikel 4, 2°, van het voorontwerp), dat een

³ Zie artikel 3, 3°, van de wet van 13 juni 2014 ‘tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006’.

en projet ne s’applique qu’à l’égard des marins à bord de navires battant pavillon belge.

Le délégué a confirmé cette interprétation:

“De bepalingen uit paragraaf 6 van amendement 5 zijn enkel van toepassing op schepen die onder Belgische vlag varen. De verplichting geldt voor de reder ongeacht de plaats waar de zeevarende overlijdt. Voor overlijdens op schepen onder vreemde vlag, is het eveneens de reder die verantwoordelijk is voor de repatriëring. Onder het beginsel van ‘no more favourable treatment’ moeten schepen die Belgische havens aandoen, eveneens voldoen aan de bepalingen van het MLC-Verdrag”.

Nonobstant les déclarations du délégué, la formulation du paragraphe 6 concerné de la norme A4.1 montre que la Convention contient une obligation pour “le Membre sur le territoire duquel le décès survient ou, si le décès survient en haute mer, dans les eaux territoriales desquelles le navire entre ensuite”. L’application dépend dès lors d’un critère de rattachement territorial. Le fait que les parties déjà existantes de la norme A4.1 soient, par contre, plutôt formulées comme des obligations pour l’État du pavillon n’y change rien. Cette constatation pose la question de savoir quel régime est prévu pour les décès survenus dans les eaux territoriales belges ou en haute mer, le navire entrant ensuite dans les eaux territoriales belges, lorsque cela se produit sur un navire battant pavillon d’un autre État membre.

L’article 2 de l’avant-projet doit être soumis à un examen complémentaire sur ce point afin de parvenir à une mise en œuvre complète et adéquate du paragraphe 6 de l’amendement 5.

Article 3

5. Afin de se conformer à la terminologie utilisée dans le texte néerlandais de la loi du 13 juin 2014 ‘d’exécution et de contrôle de l’application de la Convention du travail maritime 2006’, à modifier, on écrira dans les dispositions en projet “schepen die onder de Belgische vlag varen” et “schip dat onder de Belgische vlag vaart” au lieu de “schepen onder Belgische vlag” et “schip onder Belgische vlag”.³

6. L’article 3, 1°, de l’avant-projet remplace l’article 61/1, § 4, de la loi du 13 juin 2014 pour ce qui est de faciliter le rapatriement de marins à bord de navires battant pavillon belge. Contrairement à la version actuellement en vigueur de cette disposition, la disposition en projet ne parle plus de faciliter “leur remplacement à bord”.

L’article 63/1, § 4, en projet, de la loi du 13 juin 2014 précitée (article 4, 2°, de l’avant-projet), qui contient un régime

³ Voir l’article 3, 3°, de la loi du 13 juin 2014 ‘d’exécution et de contrôle de l’application de la Convention du travail maritime 2006’.

vergelijkbare regeling bevat ten aanzien van schepen die onder een vreemde vlag varen, is wel nog sprake van de vervanging aan boord van de betrokken zeevarenden.

Hieromtrent ondervraagd verklaarde de gemachtigde dat dit een vergetelheid betreft en dat “dit zal worden aangepast zodat ook de vervanging aan boord van zeevarenden wordt opgenomen in artikel 3”.

Met het oog op de coherentie van de regelgeving wordt daarmee ingestemd.

Artikel 4

7. In het ontworpen artikel 63/1, § 4, van de wet van 13 juni 2014 schrijve men “norm A2.5.2.” in plaats van “standaard A2.5.2”.

Artikelen 5 en 6

8. De gemachtigde bevestigde dat in titel 4 van de wet van 13 juni 2014 een nieuw hoofdstuk 3 (niet: hoofdstuk 4) moet worden ingevoegd, dat uit het ontworpen artikel 63/2 zal bestaan, en dat het voorontwerp op dat punt zal worden aangepast.

9. In de Nederlandse tekst van het ontworpen artikel 63/2, tweede lid, van de wet van 13 juni 2014 schrijve men “zeevarenden” in plaats van “zeevarende(n)”.

Artikelen 9 en 10

10. Artikel 9 van het voorontwerp vult artikel 2.7.7.7 van het Belgisch Scheepvaartwetboek van 8 mei 1919 aan met de paragrafen 4 tot 6⁴ inzake de rapportage en het onderzoek van overlijdens van zeevarenden aan boord van een schip dat onder de Belgische vlag vaart. Artikel 10 van het voorontwerp vult artikel 2.7.7.19 van het Belgisch Scheepvaartwetboek aan met een paragraaf 3 met betrekking tot de verwerking van gegevens in het kader van die regeling. Beide bepalingen strekken tot implementatie van amendement nr. 7, dat norm A4.3 en de bijhorende richtlijn van het MLC-Verdrag aanvult.

Voor zover de ontworpen regeling niet enkel gegevens van overleden personen betreft, dient het ontwerp tegemoet te komen aan de vereisten die volgen uit het formele legaliteitsbeginsel dat vervat ligt in artikel 22 van de Grondwet.

Krachtens artikel 22 van de Grondwet geldt immers voor elke verwerking van persoonsgegevens en, meer in het algemeen, voor elke inmenging in het recht op het privéleven, dat het formeel legaliteitsbeginsel dient te worden nageleefd. Doordat artikel 22 van de Grondwet aan de bevoegde wetgever de bevoegdheid voorbehoudt om vast te stellen in welke gevallen en onder welke voorwaarden afbreuk kan worden gedaan

⁴ De inleidende zin van artikel 9 vermeldt enkel “een paragraaf 4”, wat moet worden verbeterd.

comparable à l'égard de navires battant pavillon étranger, fait toutefois encore état du remplacement à bord des marins concernés.

Interrogé à ce sujet, le délégué a déclaré qu'il s'agit d'un oubli et que “dit zal worden aangepast zodat ook de vervanging aan boord van zeevarenden wordt opgenomen in artikel 3”.

Dans un souci de cohérence de la réglementation, on peut se rallier à ce point de vue.

Article 4

7. Dans le texte néerlandais de l'article 63/1, § 4, en projet, de la loi du 13 juin 2014, on écrira “norm A2.5.2” au lieu de “standaard A2.5.2”.

Articles 5 et 6

8. Le délégué a confirmé qu'un nouveau chapitre 3 (et non: chapitre 4), qui contiendra l'article 63/2 en projet, doit être inséré dans le titre 4 de la loi du 13 juin 2014, et que l'avant-projet sera adapté sur ce point.

9. Dans le texte néerlandais de l'article 63/2, alinéa 2, en projet, de la loi du 13 juin 2014, on écrira “zeevarenden” au lieu de “zeevarende(n)”.

Articles 9 et 10

10. L'article 9 de l'avant-projet complète l'article 2.7.7.7 du Code belge de la Navigation du 8 mai 1919 par les paragraphes 4 à 6⁴ en ce qui concerne la déclaration de décès de marins à bord d'un navire battant pavillon belge et l'enquête à cet égard. L'article 10 de l'avant-projet complète l'article 2.7.7.19 du Code belge de la Navigation par un paragraphe 3 concernant le traitement de données dans le cadre de ce régime. Les deux dispositions visent à mettre en œuvre l'amendement n° 7, qui complète la norme A4.3 et le principe directeur y afférent de la Convention MLC.

Dans la mesure où le régime en projet ne concerne pas uniquement des données de personnes décédées, le projet doit rencontrer les exigences résultant du principe de légalité formelle consacré par l'article 22 de la Constitution.

En effet, conformément à l'article 22 de la Constitution, le respect du principe de légalité formelle s'applique à tout traitement de données à caractère personnel et, plus généralement, à toute ingérence dans le droit au respect de la vie privée. En réservant au législateur compétent le pouvoir de fixer dans quels cas et à quelles conditions il peut être porté atteinte au droit au respect de la vie privée, l'article 22 de la

⁴ La phrase liminaire de l'article 9 ne fait mention que d'“un paragraphe 4”, ce qu'il y a lieu de corriger.

aan het recht op eerbiediging van het privéleven, waarborgt het aan elke burger dat geen enkele inmenging in dat recht kan plaatsvinden dan krachtens regels die zijn aangenomen door een democratisch verkozen beraadslagende vergadering. Een delegatie aan een andere macht is evenwel niet in strijd met het wettelijkheidsbeginsel voor zover de machtiging voldoende nauwkeurig is omschreven en betrekking heeft op de tenuitvoerlegging van maatregelen waarvan de “essentiële elementen” voorafgaandelijk door de wetgever vastgesteld zijn.⁵

Bijgevolg moeten de “essentiële elementen” van de verwerking van persoonsgegevens in de wet zelf worden vastgelegd. In dat verband zijn de afdeling Wetgeving en het Grondwettelijk Hof van oordeel dat ongeacht de aard van de betrokken aan gelegenheid, de volgende elementen in beginsel “essentiële elementen” uitmaken: 1°) de categorie van verwerkte gegevens; 2°) de categorie van betrokken personen; 3°) de met de verwerking nagestreefde doelstelling; 4°) de categorie van personen die toegang hebben tot de verwerkte gegevens; en 5°) de maximumtermijn voor het bewaren van de gegevens.⁶

De betreffende gegevens worden afgebakend onder verwijzing naar “gegevens zoals bedoeld in norm A4.3, paragraaf 5 en richtlijn B4.3.5 van het MLC-Verdrag⁷ en de richtlijnen van de IAO”. De bewaringstermijn van deze gegevens wordt bepaald “conform de richtlijnen van de IAO” en “bij gebreke⁸ aan een bewaringstermijn worden deze gegevens met een maximum van 10 jaar bewaard”.

Door de verwijzing naar onderdelen van het MLC-Verdrag kan bezwaarlijk worden aangenomen dat de categorie van de verwerkte gegevens door de wetgever zelf wordt bepaald. Bovendien zijn de bepalingen van het MLC-Verdrag, noch eventuele latere wijzigingen, beschikbaar in een Nederlandse authentieke versie, waardoor ze niet beantwoorden aan de voorwaarden inzake toegankelijkheid en kenbaarheid van een officiële bekendmaking.

Constitution garantit à tout citoyen qu'aucune ingérence dans l'exercice de ce droit ne peut avoir lieu qu'en vertu de règles adoptées par une assemblée délibérante, démocratiquement élue. Une délégation à un autre pouvoir n'est toutefois pas contraire au principe de légalité, pour autant que l'habilitation soit définie de manière suffisamment précise et porte sur l'exécution de mesures dont les ‘éléments essentiels’ sont fixés préalablement par le législateur⁵.

Par conséquent, les “éléments essentiels” du traitement de données à caractère personnel doivent être fixés dans la loi elle-même. À cet égard, la section de législation et la Cour constitutionnelle considèrent que, quelle que soit la nature de la matière concernée, constituent, en principe, des “éléments essentiels” les éléments suivants: 1°) les catégories de données traitées; 2°) les catégories de personnes concernées; 3°) la finalité poursuivie par le traitement; 4°) les catégories de personnes ayant accès aux données traitées; et 5°) le délai maximal de conservation des données⁶.

Les données concernées sont délimitées par référence aux “données visées à la norme A4.3, paragraphe 5 et (...) principe directeur B4.3.5 de la convention MLC⁷ et les lignes directrices de l'OIT”. Le délai de conservation de ces données est fixé “en conformité avec les lignes directrices de l'OIT” et “en l'absence⁸ d'un délai de conservation, ces données sont conservées pendant une période maximale de 10 ans”.

Dès lors qu'il est fait référence à des parties de la Convention MLC, on peut difficilement considérer que la catégorie des données traitées est déterminée par le législateur lui-même. En outre, ni les dispositions de la Convention MLC, ni d'éventuelles modifications ultérieures ne sont disponibles dans une version néerlandaise authentique, ce qui implique qu'elles ne répondent pas aux conditions d'accessibilité et d'identification d'une publication officielle.

⁵ Vaste rechtspraak van het Grondwettelijk Hof: zie inzonderheid GwH 18 maart 2010, nr. 29/2010, B.16.1; GwH 20 februari 2020, nr. 27/2020, B.17.

⁶ Adv.RvS 68.936/AV van 7 april 2021 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 14 augustus 2021 ‘betreffende de maatregelen van bestuurlijke politie tijdens een epidemische noodsituatie’, *Parl.St.* Kamer 2020-21, nr. 55-1951/001, 119, opmerking 101. Zie ook GwH 10 maart 2022, nr. 33/2022, B.13.1; GwH 22 september 2022, nr. 110/2022, B.11.2; GwH 16 februari 2023, nr. 26/2023, B.74.1; GwH 17 mei 2023, nr. 75/2023, B.55.2.1.

⁷ Richtlijn B4.3.5., paragraaf 1, bepaalt het doel van de gegevensverzameling en -verwerking en zegt dat die dient te gebeuren “en tenant compte de la protection des données personnelles des gens de mer concernés”.

⁸ De woorden “bij gebreke aan” vervange men door de woorden “bij gebrek aan”.

⁵ Jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle: voir notamment C.C., 18 mars 2010, n° 29/2010, B.16.1; C.C., 20 février 2020, n° 27/2020, B.17.

⁶ Avis C.E. 68.936/AG du 7 avril 2021 sur un avant-projet devenu la loi du 14 août 2021 ‘relative aux mesures de police administrative lors d'une situation d'urgence épidémique’, *Doc. parl.*, Chambre, 2020-21, n° 55-1951/001, p. 119, observation 101. Voir également C.C., 10 mars 2022, n° 33/2022, B.13.1; C.C., 22 septembre 2022, n° 110/2022, B.11.2; C.C., 16 février 2023, n° 26/2023, B.74.1; C.C., 17 mai 2023, n° 75/2023, B.55.2.1.

⁷ Le principe directeur B4.3.5., paragraphe 1, définit la finalité de la collecte et du traitement de données et précise que cela doit se faire “en tenant compte de la protection des données personnelles des gens de mer concernés”.

⁸ Dans le texte néerlandais, on remplacera les mots “bij gebreke aan” par les mots “bij gebrek aan”.

Het voorgaande geldt eveneens voor de verwijzing naar “de richtlijnen van de IAO”, zoals vermeld in het ontworpen artikel 2.7.7.19, § 3, van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Zowel de categorie van de verwerkte gegevens, als de bewaringstermijn dienen bijgevolg in de wet zelf te worden opgenomen.

*

De griffier,

Greet VERBERCKMOES

De voorzitter,

Marnix VAN DAMME

Ce qui précède vaut également pour la référence aux “lignes directrices de l’OIT”, mentionnées à l’article 2.7.7.19, § 3, en projet, du Code belge de la Navigation.

Par conséquent, tant la catégorie des données traitées que le délai de conservation doivent figurer dans la loi elle-même.

*

Le greffier,

Greet VERBERCKMOES

Le président,

Marnix VAN DAMME

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

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

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

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

Artikel 1

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

Art. 2

In artikel 65 van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017 en de wet 20 mei 2021, wordt het tweede lid vervangen als volgt:

“In het geval een zeevarende overlijdt tijdens een reis draagt de reder eveneens de kosten voor de repatriëring van het lichaam of de assen van de zeevarende, overeenkomstig de wensen van de zeevarende of diens nabestaanden, al naargelang het geval.

Indien een zeevarende overlijdt tijdens een reis aan boord van een schip dat onder vreemde vlag vaart dat zich in Belgische wateren bevindt of indien het overlijden plaatsvindt op volle zee en het schip vervolgens binnenkomt in Belgische territoriale wateren, zal de Belgische Staat de repatriëring van het lichaam of de assen van de zeevarende faciliteren overeenkomstig de wensen van de zeevarende of diens naaste verwanten, al naargelang het geval.”

Art. 3

In artikel 61/1 van de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag

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 Mer du Nord,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre du Travail, le ministre des Affaires sociales et du ministre de la Mer du Nord sont chargés de présenter en Notre nom à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

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

Art. 2

Dans l'article 65 de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail, modifié par la loi du 6 mars 2017 et la loi du 20 mai 2021, l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit:

“Lorsqu'un marin décède au cours du voyage, l'armateur prend également à sa charge les frais de rapatriement du corps ou des cendres du marin décédé conformément aux souhaits du marin ou de ses parents les plus proches, selon le cas.

Lorsqu'un marin décède au cours du voyage à bord d'un navire battant pavillon étranger se trouvant dans les eaux belges ou si le décès survient en haute mer et le navire entre ensuite les eaux territoriales belges, l'État belge facilitera le rapatriement du corps ou des cendres du marin, conformément au souhait du marin ou de ses parents les plus proches, selon le cas.”

Art. 3

À l'article 61/1 de la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail

betreffende maritieme arbeid 2006, ingevoegd bij de wet van 6 maart 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 4 wordt vervangen als volgt:

“§ 4. De Belgische staat faciliteert de onmiddellijke repatriëring van zeevarenden, met inbegrip wanneer ze als verlaten worden beschouwd in de zin van artikel 68/1, § 5 van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen of standaard A2.5.2, paragraaf 2 van het MLC-Verdrag, die werken aan boord van schepen die onder Belgische vlag varen, alsook hun vervanging aan boord.”;

2° artikel 61/1 wordt aangevuld met een paragraaf 6, luidende:

“§ 6. De Scheepvaartcontrole kan het aanmonteren van zeevarenden die op een schip worden ingezet ter vervanging van zeevarenden die werden verlaten op een schip dat onder Belgische vlag vaart, weigeren indien er niet voldoende garanties zijn dat deze zeevarenden zullen worden behandeld overeenkomstig de bepalingen van het MLC-Verdrag.”

Art. 4

In artikel 63/1 van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 6 maart 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 1 wordt vervangen als volgt:

“§ 1. Als de repatriëring van de zeevarenden niet wordt voorzien door de reder, de verstrekker van de financiële zekerheid overeenkomstig het MLC-Verdrag, de vlagstaat van het schip of het land waarvan de zeevarenden de nationaliteit dragen, draagt de Belgische staat de kosten van repatriëring indien het schip zich in een Belgische haven bevindt. De Belgische Staat draagt eveneens de kosten van de repatriëring van Belgische zeevarenden indien de reder, de verstrekker van de financiële zekerheid overeenkomstig het MLC-Verdrag, de vlagstaat van het schip of het land waaruit de zeevarenden moeten worden gerepatriëerd niet voorzien in de repatriëring.”;

2° paragraaf 4 wordt vervangen als volgt:

“§ 4. De Belgische staat faciliteert de onmiddellijke repatriëring van zeevarenden, met inbegrip wanneer ze als verlaten worden beschouwd in de zin van artikel 68/1, § 5 van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen of norm A2.5.2, paragraaf 2 van het MLC-Verdrag, die werken aan boord van schepen die

maritime 2006, inséré par la loi du 6 mars 2017, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 4 est remplacé par ce qui suit:

“§ 4. L'État belge facilite le prompt rapatriement des marins, y compris lorsqu'ils sont considérés comme ayant été abandonnés au sens de l'article 68/1, § 5, de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail ou du paragraphe 2 de la norme A2.5.2 de la Convention MLC, qui servent sur des navires battant pavillon belge ainsi que leur remplacement à bord.”;

2° l'article 61/1 est complété par un paragraphe 6 rédigé comme suit:

“§ 6. Le Contrôle de la navigation peut refuser l'engagement de marins à bord d'un navire pour remplacer ceux qui ont été abandonnés sur un navire battant pavillon belge s'il n'y a pas de garanties suffisantes que ces marins seront traités conformément aux dispositions de la Convention MLC.”

Art. 4

À l'article 63/1 de la même loi, inséré par la loi du 6 mars 2017, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

“§ 1^{er}. Si le rapatriement des marins n'est pas assuré par l'armateur, le prestataire de la garantie financière conformément à la Convention MLC, l'État du pavillon du navire ou l'État dont les marins sont ressortissants, l'État belge prend en charge les frais de rapatriement si le navire se trouve dans un port belge. L'État belge prend également en charge les frais de rapatriement des marins belges si l'armateur, le prestataire de la garantie financière conformément à la Convention MLC, l'État du pavillon du navire ou l'État à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ne prévoient pas le rapatriement.”;

2° le paragraphe 4 est remplacé par ce qui suit:

“§ 4. L'État belge facilite le prompt rapatriement des marins, y compris lorsqu'ils sont considérés comme ayant été abandonnés au sens de l'article 68/1, § 5, de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail ou du paragraphe 2 de la norme A2.5.2 de la Convention MLC, qui servent sur des navires

een Belgische haven aandoen of door de Belgische territoriale wateren of binnenwateren varen, alsook hun vervanging aan boord.”;

3° artikel 63/1 wordt aangevuld met een paragraaf 6, luidende:

“§ 6. De Scheepvaartcontrole kan het aanmonsteren van zeevarenden die op een schip worden ingezet ter vervanging van zeevarenden die werden verlaten op een schip in België weigeren indien er niet voldoende garanties zijn dat deze zeevarenden zullen worden behandeld overeenkomstig de bepalingen van het MLC-Verdrag.”

Art. 5

In titel 4 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 en 20 mei 2021, wordt een hoofdstuk 3 ingevoegd, luidende “Toegang tot medische voorzieningen voor zeevarenden”.

Art. 6

In hoofdstuk 3, ingevoegd bij artikel 5, wordt een artikel 63/2 ingevoegd luidende:

“Art. 63/2. Zeevarenden aan boord van schepen die zich in Belgische wateren bevinden die onmiddellijke medische zorg nodig hebben, hebben het recht om onmiddellijk van boord te gaan en toegang te krijgen tot medische voorzieningen aan wal voor het verstrekken van een passende behandeling.

De reder draagt de kosten voor de medische voorzieningen en behandeling van de zeevarenden.”

Art. 7

Artikel 2.2.5.14, § 1 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, gewijzigd bij wet van 16 juni 2021, wordt aangevuld met een bepaling onder 6°, luidende:

“6° de kosten gemaakt op basis van artikel 61/1 of artikel 63/1 van de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006.”

faisant escale dans les ports belges ou traversant les eaux belges territoriales ou intérieures ainsi que leur remplacement à bord.”;

3° l'article 63/1 est complété par un paragraphe 6 rédigé comme suit:

“§ 6. Le Contrôle de la navigation peut refuser l'engagement de marins à bord d'un navire pour remplacer ceux qui ont été abandonnés sur un navire en Belgique s'il n'y a pas de garanties suffisantes que ces marins seront traités conformément aux dispositions de la Convention MLC.”

Art. 5

Dans le titre 4 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 et du 20 mai 2021, il est inséré un chapitre 3 intitulé “Accès des marins à des installations médicales”.

Art. 6

Dans le chapitre 3, inséré par l'article 5, il est inséré un article 63/2 rédigé comme suit:

“Art. 63/2. Les marins à bord de navires se trouvant dans les eaux belges, ayant besoin de soins médicaux immédiats, ont le droit de débarquer immédiatement et d'avoir accès à des installations médicales à terre pour recevoir un traitement approprié.

L'armateur assume les frais liés aux installations médicales et au traitement du ou des marins.”

Art. 7

L'article 2.2.5.14, § 1^{er}, du Code belge de la Navigation, modifié par la loi du 16 juin 2021, est complété par un 6° rédigé comme suit:

“6° les frais exposés sur base de l'article 61/1 ou de l'article 63/1 de la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006.”

Art. 8

Artikel 2.2.6.1, 1° van hetzelfde wetboek, gewijzigd bij wet van 16 juni 2021, wordt aangevuld met een bepaling onder t), luidende:

“t) de kosten gemaakt op basis van artikel 61/1 of artikel 63/1 van de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006;”

Art. 9

In artikel 2.7.7.10 van hetzelfde wetboek waarvan de bestaande tekst paragraaf 1 zal vormen, wordt aangevuld met de paragrafen 2 tot en met 4, luidende:

“§ 2. De reder rapporteert onverwijld elk overlijden van zeevarenden die werkzaam zijn of zijn gecontracteerd of in enige hoedanigheid werkzaamheden verrichten aan boord van een schip dat onder Belgische vlag vaart aan FOSO.

Deze rapportering vermeldt:

1° de identificatiegegevens van de reder, en van de werkgever, indien deze anders is dan de reder;

2° de identificatiegegevens van de overleden zeevarenden, namelijk naam en voornaam (of voornamen), geboortedatum, geslacht, evenals de functie en de dienst van de zeevarende;

3° de naam, de thuishaven en het IMO-nummer van het schip;

4° het type schip en de brutotonnenmaat van het schip;

5° de doodsoorzaak zoals bepaald in de overlijdensakte, in zoverre deze beschikbaar is;

6° alle andere relevante informatie en documenten.

De Koning bepaalt de modaliteiten waarop en waarover de reders rapporteren aan FOSO.

§ 3. De FOSO onderzoekt alle overlijdens van zeevarenden zoals bedoeld in paragraaf 2 van dit artikel.

Indien er reeds een onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van art. 94bis van de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk, geldt dit als onderzoek zoals bedoeld in het eerste lid.

Art. 8

L'article 2.2.6.1, 1°, du même Code, modifié par la loi du 16 juin 2021, est complété par un t) rédigé comme suit:

“t) les frais exposés sur base de l'article 61/1 ou de l'article 63/1 de la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006;”

Art. 9

Dans l'article 2.7.7.10 du même Code, dont le texte actuel formera le paragraphe 1^{er}, est complété par les paragraphes 2 jusqu'à 4 rédigés comme suit:

“§ 2. L'armateur notifie immédiatement à l'OFEAN chaque décès de marins employés, engagés ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire battant pavillon belge.

Cette notification mentionne:

1° les données d'identification de l'armateur, et de l'employeur si différent de l'armateur;

2° les données d'identification du marin décédé, à savoir les nom et prénom(s), la date de naissance, le sexe, ainsi que la fonction et le service du marin;

3° le nom, le port d'attache et le numéro OMI du navire;

4° le type du navire et la jauge brute du navire;

5° la cause du décès telle qu'indiquée dans l'acte de décès, dans la mesure où il est disponible;

6° tous autres informations et documents utiles.

Le Roi détermine les modalités selon lesquelles et sur lesquelles les armateurs rapportent ces décès à l'OFEAN.

§ 3. L'OFEAN enquête sur tous les décès de marins tels que visés au paragraphe 2 du présent article.

Si une enquête a déjà eu lieu sur la base de l'article 94bis de la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail, elle équivaut à une enquête telle que visée à l'alinéa 1^{er}.

§ 4. De FOSO rapporteert jaarlijks alle overlijdens aan de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau.”

Deze rapportering bevat:

- 1° de informatie over het type overlijden;
- 2° het type en de brutotonnenmaat van het schip;
- 3° de plaats van het schip op het moment van de feiten;
- 4° het geslacht, de leeftijd, de functie en de dienst van de zeevarende.

Deze rapportage bevat geen enkel persoonsgegeven, noch de identificatiegegevens van het betrokken schip.

De Koning bepaalt de modaliteiten waarop FOSO deze overlijdens rapporteert aan de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau.”

Art. 10

Artikel 2.7.7.19 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een paragraaf 3, luidende:

“§ 3. De gegevens zoals bedoeld in artikel 2.7.7.10, § 2 en § 3 worden verzameld, verwerkt en bewaard om FOSO in staat te stellen de onderzoeken uit te voeren zoals bedoeld in artikel 2.7.7.10, § 3 en de gegevens bedoeld in artikel 2.7.7.10, § 4 te bezorgen met het oog op de publicatie ervan in een mondiaal register.

De gegevens bedoeld in artikel 2.7.7.10, §§ 2 en 3 worden niet langer bewaard dan de periode die strikt noodzakelijk is om de doeleinden vermeld in het eerste lid te verwezenlijken, zonder dat de periode langer mag zijn dan 10 jaar.

De gegevens zijn enkel beschikbaar voor FOSO, het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, de Algemene Directie Toezicht op het welzijn op het werk en de Directie van de juridische studiën en de geschillen van de Algemene Directie Arbeidsrecht en juridische studiën van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg en IAO.

De verwerkingsverantwoordelijke is het Directoraat-Generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

§ 4. L'OFEAN rapporte chaque année tous les décès au Directeur général du Bureau international du travail.”

Cette déclaration inclut:

- 1° des informations sur le type du décès;
- 2° le type et la jauge brute du navire;
- 3° la position de navire au moments des faits;
- 4° le sexe, l'âge, la fonction et le service du marin.

Cette déclaration ne peut contenir aucune donnée à caractère personnel, ni les données d'identification des navires concernés.

Le Roi détermine les modalités selon lesquelles l'OFEAN déclare ces décès au Directeur général du Bureau international du travail.”

Art. 10

L'article 2.7.7.19 du même Code, est complété par un paragraphe 3, rédigé comme suit:

“§ 3. Les données visées à l'article 2.7.7.7, §§ 2 et 3 sont collectées, traitées et conservées en vue de permettre à l'OFEAN de réaliser les enquêtes visées à l'article 2.7.7.10, § 3 et de fournir au Directeur général du Bureau international du travail les données visées à l'article 2.7.7.10, § 4 en vue de leur publication dans un registre mondial.

Les données visées à l'article 2.7.7.10, §§ 2 et 3 ne sont pas conservées plus longtemps que la durée strictement nécessaire à la réalisation des finalités telles que précisées à l'alinéa premier, sans que le délai n'excède 10 ans.

Les données sont uniquement disponibles pour l'OFEAN, la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports, la Direction générale Contrôle du bien-être au travail et la direction des études juridiques et du contentieux de la direction générale Droit du travail et études juridiques du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale et l'OIT.

Le responsable du traitement est la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports.

De Koning kan de verdere modaliteiten van de gegevensverwerking bepalen.

Art. 11

Deze wet treedt in werking op 23 december 2024.

Gegeven te Brussel, 11 november 2024

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Werk,

Pierre-Yves Dermagne

De minister van Sociale Zaken,

Frank Vandenbroucke

De minister van Noordzee,

Paul Van Tigchelt

Le Roi peut déterminer les autres modalités du traitement de données.

Art. 11

La présente loi entre en vigueur le 23 décembre 2024.

Donné à Bruxelles, le 11 novembre 2024

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre du Travail,

Pierre-Yves Dermagne

Le ministre des Affaires sociales,

Frank Vandenbroucke

Le ministre de la Mer du Nord,

Paul Van Tigchelt

COÖRDINATIE VAN DE ARTIKELN

Basistekst	Tekst aangepast aan het wetsontwerp
<i>Wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen</i>	
TITEL VI. - Arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen.	TITEL VI. - Arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen.
HOOFDSTUK V. - Geneeskundige verzorgingen, verplaatsingskosten en loonwaarborg bij ziekte of ongeval	HOOFDSTUK V. - Geneeskundige verzorgingen, verplaatsingskosten en loonwaarborg bij ziekte of ongeval
Art. 65. De zeevarende heeft ten laste van de reder recht op de betaling van de geneeskundige, heilkundige, farmaceutische- en verplegingskosten die nodig zijn in geval van ziekte of ongeval overkomen tijdens de zeereis. De zeevarende heeft ook recht op de betaling van de kosten voor voedsel en het verblijf buiten de verblijfplaats van de zeevarende. 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 zeevarende, 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 zeevarende naar de plaats waar de familie haar overledene wenst te laten begraven.	Art. 65. De zeevarende heeft ten laste van de reder recht op de betaling van de geneeskundige, heilkundige, farmaceutische- en verplegingskosten die nodig zijn in geval van ziekte of ongeval overkomen tijdens de zeereis. De zeevarende heeft ook recht op de betaling van de kosten voor voedsel en het verblijf buiten de verblijfplaats van de zeevarende. 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 zeevarende, ten laste van de reder, vóór het einde van de reis naar zijn woonplaats of een verplegings- of verzorgingsinstelling aldaar werd teruggebracht. In het geval een zeevarende overlijdt tijdens een reis draagt de reder eveneens de kosten voor de repatriëring van het lichaam of de assen van de zeevarende, overeenkomstig de wensen van de zeevarende of diens nabestaanden, al naargelang het geval. Indien een zeevarende overlijdt tijdens een reis aan boord van een schip dat onder vreemde vlag vaart dat zich in Belgische wateren bevindt of indien het overlijden plaatsvindt op volle zee en het schip vervolgens binnenkomt in Belgische territoriale wateren, zal de Belgische Staat de repatriëring van het lichaam of de assen van de zeevarende faciliteren overeenkomstig de wensen van de zeevarende of diens naaste verwanten, al naargelang het geval.
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.	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.

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

TITEL 4. - Maatregelen die kunnen worden voorgeschreven in geval van vaststelling van overtreding	TITEL 4. - Maatregelen die kunnen worden voorgeschreven in geval van vaststelling van overtreding
HOOFDSTUK 1. - Ten aanzien van schepen die onder Belgische vlag varen	HOOFDSTUK 1. - Ten aanzien van schepen die onder Belgische vlag varen
Art. 61/1. § 1. Als de repatriëring van de zeevarenden niet wordt voorzien door de reder of de verstrekker van de financiële zekerheid overeenkomstig de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen, draagt de Belgische staat de kosten van repatriëring.	Art. 61/1. § 1. Als de repatriëring van de zeevarenden niet wordt voorzien door de reder of de verstrekker van de financiële zekerheid overeenkomstig de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen, draagt de Belgische staat de kosten van repatriëring.
§ 2. Met inachtneming van de van toepassing zijnde internationale instrumenten, kan de Belgische staat indien deze de kosten van repatriëring ingevolge paragraaf 1 heeft betaald, deze kosten terugvorderen van de reder en, indien nodig, de schepen van de desbetreffende reder aanhouden, of verzoeken om aanhouding hiervan, totdat de vergoeding heeft plaatsgevonden.	§ 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.	§ 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.	§ 4. De Belgische staat faciliteert de onmiddellijke repatriëring van zeevarenden, met inbegrip wanneer ze als verlaten worden beschouwd in de zin van artikel 68/1, § 5 van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen of standaard A2.5.2, paragraaf 2 van het MLC-Verdrag, die werken aan boord van schepen die onder Belgische vlag 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.	§ 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.
	§ 6. De Scheepvaartcontrole kan het aanmonstern van zeevarenden die op een schip worden ingezet ter vervanging van zeevarenden die werden verlaten op een schip dat onder Belgische vlag vaart, weigeren indien er niet voldoende garanties zijn dat deze zeevarenden zullen worden behandeld overeenkomstig de bepalingen van het MLC-Verdrag.

HOOFDSTUK 2. - Ten aanzien van schepen die onder vreemde vlag varen	HOOFDSTUK 2. - Ten aanzien van schepen die onder vreemde vlag varen
Art. 63/1. § 1. Als de reder, de vlagstaat van het schip of het land waarvan de zeevarenden de nationaliteit dragen de repatriëring van de zeevarenden niet voorzien, draagt de Belgische staat de kosten van repatriëring indien het schip zich in een Belgische haven bevindt.	Art. 63/1. § 1. Als de repatriëring van de zeevarenden niet wordt voorzien door de reder, de verstrekker van de financiële zekerheid overeenkomstig het MLC-Verdrag, de vlagstaat van het schip of het land waarvan de zeevarenden de nationaliteit dragen, draagt de Belgische staat de kosten van repatriëring indien het schip zich in een Belgische haven bevindt. De Belgische Staat draagt eveneens de kosten van de repatriëring van Belgische zeevarenden indien de reder, de verstrekker van de financiële zekerheid overeenkomstig het MLC-Verdrag, de vlagstaat van het schip of het land waaruit de zeevarenden moeten worden gerepatriëerd niet voorzien in de 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.	§ 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.	§ 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.	§ 4. De Belgische staat faciliteert de onmiddellijke repatriëring van zeevarenden, met inbegrip wanneer ze als verlaten worden beschouwd in de zin van artikel 68/1, § 5 van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen of norm A2.5.2, paragraaf 2 van het MLC-Verdrag, 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.	§ 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.
	§ 6. De Scheepvaartcontrole kan het aanmonsteren van zeevarenden die op een schip worden ingezet ter vervanging van zeevarenden

	die werden verlaten op een schip in België weigeren indien er niet voldoende garanties zijn dat deze zeevarenden zullen worden behandeld overeenkomstig de bepalingen van het MLC-Verdrag.
	HOOFDSTUK 3. - Toegang tot medische voorzieningen voor zeevarenden
	Art. 63/2. Zeevarenden aan boord van schepen die zich in Belgische wateren bevinden die onmiddellijke medische zorg nodig hebben, hebben het recht om onmiddellijk van boord te gaan en toegang te krijgen tot medische voorzieningen aan wal voor het verstrekken van een passende behandeling. De reder draagt de kosten voor de medische voorzieningen en behandeling van de zeevarenden.
	<i>Belgisch Scheepvaartwetboek</i>
TITEL 2. - ZEESCHEPEN	TITEL 2. - ZEESCHEPEN
HOOFDSTUK 5. - Scheepszekerheidsrechten	HOOFDSTUK 5. - Scheepszekerheidsrechten
Afdeling 3. - Scheepsvoorrechten	Afdeling 3. - Scheepsvoorrechten
Art. 2.2.5.14. Vorderingen waarvoor een scheepsvoorrecht geldt	Art. 2.2.5.14. Vorderingen waarvoor een scheepsvoorrecht geldt
§ 1. Onder voorbehoud van de door de bevoegde gewestelijke of gemeenschapsregelgever ingestelde scheepsvoorrechten, zijn uitsluitend de volgende vorderingen bevoorrecht op het zeeschip en, behoudens afwijkend beding als bedoeld in artikel 2.2.4.8, op het scheepstoebehoren: 1° de vorderingen van de gezagvoerder en de bemanningsleden die voortspruiten uit een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst en die verband houden met arbeid aan boord van het betrokken zeeschip, inbegrepen deze ter vergoeding van overlijden of letselschade, voor de terugbetaling van kosten en voor repatriëringskosten; 2° de tijdens de laatste reis ontstane vorderingen tot betaling van: a) bergloon; en b) de bijdrage van het zeeschip in averij-grosse; 3° de vorderingen tot vergoeding van:	§ 1. Onder voorbehoud van de door de bevoegde gewestelijke of gemeenschapsregelgever ingestelde scheepsvoorrechten, zijn uitsluitend de volgende vorderingen bevoorrecht op het zeeschip en, behoudens afwijkend beding als bedoeld in artikel 2.2.4.8, op het scheepstoebehoren: 1° de vorderingen van de gezagvoerder en de bemanningsleden die voortspruiten uit een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst en die verband houden met arbeid aan boord van het betrokken zeeschip, inbegrepen deze ter vergoeding van overlijden of letselschade, voor de terugbetaling van kosten en voor repatriëringskosten; 2° de tijdens de laatste reis ontstane vorderingen tot betaling van: a) bergloon; en b) de bijdrage van het zeeschip in averij-grosse; 3° de vorderingen tot vergoeding van:

a) schade veroorzaakt door aanvaring of andere scheepvaartongevallen; b) overlijden of letselschade van de passagiers; c) [...] 4° de onkosten gemaakt door de federale overheid met betrekking tot de inspecties van het zeeschip en de administratieve geldboetes opgelegd overeenkomstig dit wetboek verschuldigd voor met het zeeschip gepleegde inbreuken; 5° de sociale zekerheidsbijdragen op grond van een tewerkstelling van een zeevarende op een zeeschip verschuldigd aan de inningsinstelling van deze bijdragen, alsmede de bijdragen waarvan deze laatste de inning verzekert.	a) schade veroorzaakt door aanvaring of andere scheepvaartongevallen; b) overlijden of letselschade van de passagiers; c) [...] 4° de onkosten gemaakt door de federale overheid met betrekking tot de inspecties van het zeeschip en de administratieve geldboetes opgelegd overeenkomstig dit wetboek verschuldigd voor met het zeeschip gepleegde inbreuken; 5° de sociale zekerheidsbijdragen op grond van een tewerkstelling van een zeevarende op een zeeschip verschuldigd aan de inningsinstelling van deze bijdragen, alsmede de bijdragen waarvan deze laatste de inning verzekert;
	6° de kosten gemaakt op basis van artikel 61/1 of artikel 63/1 van de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006.
§ 2. De in de eerste paragraaf bedoelde vorderingen zijn alleen bevoorrecht in hoofdsom.	§ 2. De in de eerste paragraaf bedoelde vorderingen zijn alleen bevoorrecht in hoofdsom.
TITEL 2. - ZEESCHEPEN	TITEL 2. - ZEESCHEPEN
HOOFDSTUK 6. - Scheepsbeslag	HOOFDSTUK 6. - Scheepsbeslag
Afdeling 1. – Bewarend scheepsbeslag	Afdeling 1. – Bewarend scheepsbeslag
Onderafdeling 1. - Bewarend beslag op zeeschepen	Onderafdeling 1. - Bewarend beslag op zeeschepen
Art. 2.2.6.1. Begrippen	Art. 2.2.6.1. Begrippen
In deze onderafdeling wordt verstaan onder: 1° “zeevordering”: een aanspraak gemaakt op grond van één van de volgende oorzaken: a) schade door een schip veroorzaakt door aanvaring of anderszins; b) verlies van mensenlevens of lichamelijk letsel, veroorzaakt door een schip of in verband met de exploitatie van een schip; c) berging; d) overeenkomsten betreffende het gebruik of de huur van een schip onder een charterpartij of anderszins; e) overeenkomsten betreffende goederenvervoer per schip onder een charterpartij, een cognossement of anderszins; f) verlies van of schade aan per schip vervoerde goederen en reisgoed; g) averij-grosse; h) bodemerij;	In deze onderafdeling wordt verstaan onder: 1° “zeevordering”: een aanspraak gemaakt op grond van één van de volgende oorzaken: a) schade door een schip veroorzaakt door aanvaring of anderszins; b) verlies van mensenlevens of lichamelijk letsel, veroorzaakt door een schip of in verband met de exploitatie van een schip; c) berging; d) overeenkomsten betreffende het gebruik of de huur van een schip onder een charterpartij of anderszins; e) overeenkomsten betreffende goederenvervoer per schip onder een charterpartij, een cognossement of anderszins; f) verlies van of schade aan per schip vervoerde goederen en reisgoed; g) averij-grosse; h) bodemerij;

i) sleepdiensten; j) loodsdiensten; k) leveringen, waar ook, van goederen of materiaal aan een schip voor het beheer of het onderhoud ervan; l) bouw, herstelling of uitrusting van een schip of dokkosten; m) lonen van kapiteins, officieren of bemanningsleden; n) uitgaven van de kapitein en van afzenders, bevrachters of agenten, verricht voor rekening van het schip of de eigenaar ervan; o) geschillen over de eigendom van een schip; p) geschillen tussen scheepsmede-eigenaars over de eigendom, het bezit, de exploitatie of de exploitatie-opbrengsten van een schip; q) scheepshypotheek en scheepsverband; r) administratieve geldboetes overeenkomstig dit wetboek of de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes in toepassing van inbreuken op de scheepvaartwetten; s) een financiële zekerheid overeenkomstig artikel 2.7.8.4;	i) sleepdiensten; j) loodsdiensten; k) leveringen, waar ook, van goederen of materiaal aan een schip voor het beheer of het onderhoud ervan; l) bouw, herstelling of uitrusting van een schip of dokkosten; m) lonen van kapiteins, officieren of bemanningsleden; n) uitgaven van de kapitein en van afzenders, bevrachters of agenten, verricht voor rekening van het schip of de eigenaar ervan; o) geschillen over de eigendom van een schip; p) geschillen tussen scheepsmede-eigenaars over de eigendom, het bezit, de exploitatie of de exploitatie-opbrengsten van een schip; q) scheepshypotheek en scheepsverband; r) administratieve geldboetes overeenkomstig dit wetboek of de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes in toepassing van inbreuken op de scheepvaartwetten; s) een financiële zekerheid overeenkomstig artikel 2.7.8.4; t) de kosten gemaakt op basis van artikel 61/1 of artikel 63/1 van de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006;
2° "persoon": iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon, iedere personen- of kapitaalsvennootschap, alsmede de Staten en de openbare besturen en instellingen;	2° "persoon": iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon, iedere personen- of kapitaalsvennootschap, alsmede de Staten en de openbare besturen en instellingen;
3° "eiser": een persoon die te zijnen gunste het bestaan van een zeevordering aanvoert.	3° "eiser": een persoon die te zijnen gunste het bestaan van een zeevordering aanvoert.
TITEL 7. - SCHEEPVAARTVOORVALLEN	TITEL 7. - SCHEEPVAARTVOORVALLEN
HOOFDSTUK 7. - Onderzoeken	HOOFDSTUK 7. - Onderzoeken
Art. 2.7.7.10. Betrokkenheid van zeevarenden	Art. 2.7.7.10. Betrokkenheid van zeevarenden
Wanneer de FOSO overeenkomstig artikel 2.7.7.8, § 1, een veiligheidsonderzoek instelt naar een scheepvaartongeval waarbij een zeevarende op wie het MLC-Verdrag van toepassing is, overleden is of ernstige verwondingen heeft opgelopen, is dit tevens een onderzoek overeenkomstig voorschrift 5.1.6 van het MLC-Verdrag.	§ 1. Wanneer de FOSO overeenkomstig artikel 2.7.7.8, § 1, een veiligheidsonderzoek instelt naar een scheepvaartongeval waarbij een zeevarende op wie het MLC-Verdrag van toepassing is, overleden is of ernstige verwondingen heeft opgelopen, is dit tevens een onderzoek overeenkomstig voorschrift 5.1.6 van het MLC-Verdrag.
	§ 2. De reder rapporteert onverwijld elk overlijden van zeevarenden die werkzaam zijn of zijn gecontracteerd of in enige hoedanigheid

	werkzaamheden verrichten aan boord van een schip dat onder Belgische vlag vaart aan FOSO. Deze rapportering vermeldt: 1° de identificatiegegevens van de reder, en van de werkgever, indien deze anders is dan de reder; 2° de identificatiegegevens van de overleden zeevarenden, namelijk naam en voornaam (of voornamen), geboortedatum, geslacht, evenals de functie en de dienst van de zeevarende; 3° de naam, de thuishaven en het IMO-nummer van het schip; 4° het type schip en de brutotonnenmaat van het schip; 5° de doodsoorzaak zoals bepaald in de overlijdensakte, in zoverre deze beschikbaar is; 6° alle andere relevante informatie en documenten. De Koning bepaalt de modaliteiten waarop en waarover de reders rapporteren aan FOSO.
	§ 3. De FOSO onderzoekt alle overlijdens van zeevarenden zoals bedoeld in paragraaf 2 van dit artikel. Indien er reeds een onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van art. 94bis van de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk, geldt dit als onderzoek zoals bedoeld in het eerste lid.
	§ 4. De FOSO rapporteert jaarlijks alle overlijdens aan de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau. Deze rapportering bevat: 1° de informatie over het type overlijden; 2° het type en de brutotonnenmaat van het schip; 3° de plaats van het schip op het moment van de feiten; 4° het geslacht, de leeftijd, de functie en de dienst van de zeevarende. Deze rapportage bevat geen enkel persoonsgegevens, noch de identificatiegegevens van het betrokken schip. De Koning bepaalt de modaliteiten waarop FOSO deze overlijdens rapporteert aan de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau.
Art. 2.7.7.19. Vertrouwelijkheid	Art. 2.7.7.19. Vertrouwelijkheid
§ 1. Onverminderd de bepalingen van Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016	§ 1. Onverminderd de bepalingen van 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 de richtlijn 95/46/EG, en van de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens, zorgt de FOSO ervoor dat de volgende gegevens niet voor andere doeleinden dan het veiligheidsonderzoek beschikbaar worden gesteld, tenzij de FOSO beslist dat met de openbaarmaking een hoger openbaar belang is gediend:	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 de richtlijn 95/46/EG, en van de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens, zorgt de FOSO ervoor dat de volgende gegevens niet voor andere doeleinden dan het veiligheidsonderzoek beschikbaar worden gesteld, tenzij de FOSO beslist dat met de openbaarmaking een hoger openbaar belang is gediend:
1° alle getuigenissen en andere verklaringen, verslagen en notities die door de FOSO in het kader van het veiligheidsonderzoek worden opgetekend of ontvangen;	1° alle getuigenissen en andere verklaringen, verslagen en notities die door de FOSO in het kader van het veiligheidsonderzoek worden opgetekend of ontvangen;
2° documenten die de identiteit onthullen van personen die in het kader van het veiligheidsonderzoek zijn gehoord;	2° documenten die de identiteit onthullen van personen die in het kader van het veiligheidsonderzoek zijn gehoord;
3° informatie betreffende bij het scheepvaartongeval of incident betrokken personen die bijzonder gevoelig of privé van aard is, onder meer informatie over hun gezondheid.	3° informatie betreffende bij het scheepvaartongeval of incident betrokken personen die bijzonder gevoelig of privé van aard is, onder meer informatie over hun gezondheid.
§ 2. De ontwerprapporten bedoeld in artikel 2.7.7.23 en de informatie verzameld ten behoeve van de veiligheidsonderzoeken door de FOSO zijn niet openbaar.	§ 2. De ontwerprapporten bedoeld in artikel 2.7.7.23 en de informatie verzameld ten behoeve van de veiligheidsonderzoeken door de FOSO zijn niet openbaar.
	§ 3. De gegevens zoals bedoeld in artikel 2.7.7.10, § 2 en § 3 worden verzameld, verwerkt en bewaard om FOSO in staat te stellen de onderzoeken uit te voeren zoals bedoeld in artikel 2.7.7.10, § 3 en de gegevens bedoeld in artikel 2.7.7.10, § 4 te bezorgen met het oog op de publicatie ervan in een mondiaal register. De gegevens bedoeld in artikel 2.7.7.10, §§ 2 en 3 worden niet langer bewaard dan de periode die strikt noodzakelijk is om de doeleinden vermeld in het eerste lid te verwezenlijken, zonder dat de periode langer mag zijn dan 10 jaar. De gegevens zijn enkel beschikbaar voor FOSO, het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, de Algemene Directie Toezicht op het welzijn op het werk en de Directie van de juridische studiën en de geschillen van de Algemene Directie Arbeidsrecht en juridische studiën van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg en IAO.

De verwerkingsverantwoordelijke is het Directoraat-Generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. De Koning kan de verdere modaliteiten van de gegevensverwerking bepalen.

COORDINATION DES ARTICLES

Texte de base	Texte de base adapté au projet de loi
<i>Loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail</i>	
TITRE VI. - Contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer.	TITRE VI. - Contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer.
CHAPITRE V. - Des soins médicaux, des frais de déplacement et de la rémunération garantie en cas de maladie ou d'accident.	CHAPITRE V. - Des soins médicaux, des frais de déplacement et de la rémunération garantie en cas de maladie ou d'accident.
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. Le marin a également droit au paiement des frais de la nourriture et de son logement hors du 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.	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. Le marin a également droit au paiement des frais de la nourriture et de son logement hors du 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. Lorsqu'un marin décède au cours du voyage, l'armateur prend également à sa charge les frais de rapatriement du corps ou des cendres du marin décédé conformément aux souhaits du marin ou de ses parents les plus proches, selon le cas. Lorsqu'un marin décède au cours du voyage à bord d'un navire battant pavillon étranger se trouvant dans les eaux belges ou si le décès survient en haute mer et le navire entre ensuite les eaux territoriales belges, l'État belge facilitera le rapatriement du corps ou des cendres du marin, conformément au souhait du marin ou de ses parents les plus proches, selon le cas.
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.	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.

<i>Loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006</i>	
TITRE 4. - Mesures pouvant être prescrites en cas de constat de manquement	TITRE 4. - Mesures pouvant être prescrites en cas de constat de manquement
CHAPITRE 1 ^{er} . - À l'égard des navires battant pavillon belge	CHAPITRE 1 ^{er} . - À l'égard des navires battant pavillon belge
Art. 61/1. § 1 ^{er} . Si le rapatriement des gens de mer n'est pas assuré par l'armateur ou le prestataire de la garantie financière conformément à la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail, l'État belge prend en charge les frais de rapatriement.	Art. 61/1. § 1 ^{er} . Si le rapatriement des gens de mer n'est pas assuré par l'armateur ou le prestataire de la garantie financière conformément à la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail, l'État belge prend en charge les frais de rapatriement.
§ 2. En tenant compte des instruments internationaux applicables, l'État belge peut, s'il a payé les frais de rapatriement conformément au paragraphe 1 ^{er} , réclamer ceux-ci auprès de l'armateur et, si nécessaire, immobiliser les navires de l'armateur concerné, ou demander leur immobilisation, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué.	§ 2. En tenant compte des instruments internationaux applicables, l'État belge peut, s'il a payé les frais de rapatriement conformément au paragraphe 1 ^{er} , réclamer ceux-ci auprès de l'armateur et, si nécessaire, immobiliser les navires de l'armateur concerné, ou demander leur immobilisation, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué.
§ 3. Les frais de rapatriement ne peuvent en aucun cas être à la charge du marin sauf dans le cas prévu au paragraphe 3 de l'article 68 de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail.	§ 3. Les frais de rapatriement ne peuvent en aucun cas être à la charge du marin sauf dans le cas prévu au paragraphe 3 de l'article 68 de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail.
§ 4. L'État belge facilite le rapatriement des gens de mer qui servent sur des navires faisant escale dans les ports belges ou traversant les eaux belges territoriales ou intérieures ainsi que leur remplacement à bord.	§ 4. L'État belge facilite le prompt rapatriement des marins, y compris lorsqu'ils sont considérés comme ayant été abandonnés au sens de l'article 68/1, § 5, de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail ou du paragraphe 2 de la norme A2.5.2 de la Convention MLC, qui servent sur des navires battant pavillon belge 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.	§ 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.
	§ 6. Le Contrôle de la navigation peut refuser l'engagement de marins à bord d'un navire pour remplacer ceux qui ont été abandonnés sur un navire battant pavillon belge s'il n'y a pas de garanties suffisantes que ces marins seront traités conformément aux dispositions de la Convention MLC.

CHAPITRE 2. - À l'égard des navires battant pavillon étranger	CHAPITRE 2. - À l'égard des navires battant pavillon étranger
Art. 63/1. § 1 ^{er} . Si l'armateur, l'État du pavillon du navire ou l'État dont les marins sont ressortissants ne prévoient pas le rapatriement des marins, l'État belge prend en charge les frais de rapatriement si le navire se trouve dans un port belge.	Art. 63/1. § 1 ^{er} . Si le rapatriement des marins n'est pas assuré par l'armateur, le prestataire de la garantie financière conformément à la Convention MLC, l'État du pavillon du navire ou l'État dont les marins sont ressortissants, l'État belge prend en charge les frais de rapatriement si le navire se trouve dans un port belge. L'État belge prend également en charge les frais de rapatriement des marins belges si l'armateur, le prestataire de la garantie financière conformément à la Convention MLC, l'État du pavillon du navire ou l'État à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ne prévoient pas le rapatriement.
§ 2. En tenant compte des instruments internationaux applicables, l'État belge peut, s'il a payé les frais de rapatriement conformément au paragraphe 1 ^{er} , 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.	§ 2. En tenant compte des instruments internationaux applicables, l'État belge peut, s'il a payé les frais de rapatriement conformément au paragraphe 1 ^{er} , 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.	§ 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'État 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.	§ 4. L'État 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.	§ 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.
	§ 6. Le Contrôle de la navigation peut refuser l'engagement de marins à bord d'un navire pour remplacer ceux qui ont été abandonnés sur un navire en Belgique s'il n'y a pas de garanties suffisantes que ces marins seront traités conformément aux dispositions de la Convention MLC.
	CHAPITRE 3. - Accès des marins à des installations médicales.
	Art. 63/2. Les marins à bord de navires se trouvant dans les eaux belges, ayant besoin de soins médicaux immédiats, ont le droit de

	débarquer immédiatement et d'avoir accès à des installations médicales à terre pour recevoir un traitement approprié. L'armateur assume les frais liés aux installations médicales et au traitement du ou des marins.
<i>Code belge de la Navigation</i>	
TITRE 2. - NAVIRES DE MER	TITRE 2. - NAVIRES DE MER
CHAPITRE 5. - Sûretés sur navires	CHAPITRE 5. - Sûretés sur navires
Section 3. - Privilèges sur navires	Section 3. - Privilèges sur navires
Art. 2.2.5.14. Créances visées par un privilège sur navire	Art. 2.2.5.14. Créances visées par un privilège sur navire
§ 1 ^{er} . Sous réserve des privilèges sur navires instaurés par le législateur régional ou communautaire compétent, sont exclusivement privilégiées sur le navire de mer et, sauf clause dérogatoire telle que visée à l'article 2.2.4.8, sur les accessoires du navire les créances suivantes:	§ 1 ^{er} . Sous réserve des privilèges sur navires instaurés par le législateur régional ou communautaire compétent, sont exclusivement privilégiées sur le navire de mer et, sauf clause dérogatoire telle que visée à l'article 2.2.4.8, sur les accessoires du navire les créances suivantes:
1° les créances du commandant et des membres de l'équipage résultant d'un contrat d'engagement maritime, en rapport avec l'emploi à bord du navire de mer concerné, en ce compris celles destinées à indemniser un décès ou des lésions corporelles, celles destinées à rembourser des frais et celles issues de frais de rapatriement;	1° les créances du commandant et des membres de l'équipage résultant d'un contrat d'engagement maritime, en rapport avec l'emploi à bord du navire de mer concerné, en ce compris celles destinées à indemniser un décès ou des lésions corporelles, celles destinées à rembourser des frais et celles issues de frais de rapatriement;
2° les créances nées au cours du dernier voyage pour le paiement de:	2° les créances nées au cours du dernier voyage pour le paiement de:
a) la rémunération du chef d'assistance; et	a) la rémunération du chef d'assistance; et
b) la contribution du navire de mer en avarie commune;	b) la contribution du navire de mer en avarie commune;
3° les créances indemnisant:	3° les créances indemnisant:
a) le dommage causé par un abordage ou un autre accident de la navigation;	a) le dommage causé par un abordage ou un autre accident de la navigation;
b) le décès ou les lésions corporelles des passagers;	b) le décès ou les lésions corporelles des passagers;
c) [...]	c) [...]
4° les frais exposés par les autorités fédérales en lien avec les inspections du navire de mer et les amendes administratives imposées conformément au présent code dues pour des infractions commises avec le navire de mer.	4° les frais exposés par les autorités fédérales en lien avec les inspections du navire de mer et les amendes administratives imposées conformément au présent code dues pour des infractions commises avec le navire de mer.
5° les cotisations de sécurité sociale dues sur base d'un emploi d'un marin sur un navire de mer à l'organisme percepteur de ces cotisations, ainsi que les cotisations dont ce dernier assure la perception.	5° les cotisations de sécurité sociale dues sur base d'un emploi d'un marin sur un navire de mer à l'organisme percepteur de ces cotisations, ainsi que les cotisations dont ce dernier assure la perception.

	6° les frais exposés sur base de l'article 61/1 ou de l'article 63/1 de la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006.
§ 2. Les créances visées au paragraphe 1 ^{er} sont uniquement privilégiées en principal.	§ 2. Les créances visées au paragraphe 1 ^{er} sont uniquement privilégiées en principal.
TITRE 2. - NAVIRES DE MER	TITRE 2. - NAVIRES DE MER
CHAPITRE 6. - Saisie sur navire	CHAPITRE 6. - Saisie sur navire
Section 1 ^{re} . - Saisie conservatoire sur navire	Section 1 ^{re} . - Saisie conservatoire sur navire
Sous-section 1 ^{re} . - Saisie conservatoire sur navires de mer	Sous-section 1 ^{re} . - Saisie conservatoire sur navires de mer
Art. 2.2.6.1. Notions	Art. 2.2.6.1. Notions
Dans la présente sous-section, l'on entend par: 1° "créance maritime": une allégation ayant l'une des causes suivantes: a) dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement; b) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire; c) assistance et sauvetage; d) contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement; e) contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissance ou autrement; f) pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire; g) avarie commune; h) prêt à la grosse; i) remorquage; j) pilotage; k) fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien; l) construction, réparations ou équipement d'un navire ou frais de cale; m) salaires des capitaines, officiers ou hommes d'équipage; n) débours du capitaine et des chargeurs, affréteurs ou agents, effectués pour le compte du navire ou de son propriétaire; o) la propriété contestée d'un navire; p) la copropriété contestée d'un navire ou sa possession, ou son exploitation, ou les droits aux	Dans la présente sous-section, l'on entend par: 1° "créance maritime": une allégation ayant l'une des causes suivantes: a) dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement; b) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire; c) assistance et sauvetage; d) contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement; e) contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissance ou autrement; f) pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire; g) avarie commune; h) prêt à la grosse; i) remorquage; j) pilotage; k) fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien; l) construction, réparations ou équipement d'un navire ou frais de cale; m) salaires des capitaines, officiers ou hommes d'équipage; n) débours du capitaine et des chargeurs, affréteurs ou agents, effectués pour le compte du navire ou de son propriétaire; o) la propriété contestée d'un navire; p) la copropriété contestée d'un navire ou sa possession, ou son exploitation, ou les droits aux

produits d'exploitation d'un navire en copropriété; q) toute hypothèque maritime et tout mortgage; r) les amendes administratives imposées conformément au présent code ou la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation; s) une garantie financière conformément à l'article 2.7.8.4;	produits d'exploitation d'un navire en copropriété; q) toute hypothèque maritime et tout mortgage; r) les amendes administratives imposées conformément au présent code ou la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation ; s) une garantie financière conformément à l'article 2.7.8.4; t) les frais exposés sur base de l'article 61/1 ou de l'article 63/1 de la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006;
2° "personne": toute personne physique ou morale, société de personnes ou de capitaux ainsi que les États, les administrations et établissements publics;	2° "personne": toute personne physique ou morale, société de personnes ou de capitaux ainsi que les États, les administrations et établissements publics;
3° "demandeur": une personne, invoquant à son profit, l'existence d'une créance maritime.	3° "demandeur": une personne, invoquant à son profit, l'existence d'une créance maritime.
TITRE 7. - ÉVÈNEMENTS DE NAVIGATION	TITRE 7. - ÉVÈNEMENTS DE NAVIGATION
CHAPITRE 7. - Enquêtes	CHAPITRE 7. - Enquêtes
Art. 2.7.7.10. Participation des marins Lorsque, conformément à l'article 2.7.7.8, § 1^{er}, une enquête de sécurité est menée par l'OFEAN sur un accident de navigation ayant tué ou blessé grièvement un marin auquel s'applique la Convention MLC, elle est également considérée comme une enquête au sens de la règle 5.1.6 de la Convention MLC.	Art. 2.7.7.10. Participation des marins § 1^{er}. Lorsque, conformément à l'article 2.7.7.8, § 1^{er}, une enquête de sécurité est menée par l'OFEAN sur un accident de navigation ayant tué ou blessé grièvement un marin auquel s'applique la Convention MLC, elle est également considérée comme une enquête au sens de la règle 5.1.6 de la Convention MLC. § 2. L'armateur notifie immédiatement à l'OFEAN chaque décès de marins employés, engagés ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire battant pavillon belge. Cette notification mentionne: 1° les données d'identification de l'armateur, et de l'employeur si différent de l'armateur; 2° les données d'identification du marin décédé, à savoir les nom et prénom(s), la date de naissance, le sexe, ainsi que la fonction et le service du marin; 3° le nom, le port d'attache et le numéro OMI du navire; 4° le type du navire et la jauge brute du navire ; 5° la cause du décès telle qu'indiquée dans l'acte de décès, dans la mesure où il est disponible ; 6° tous autres informations et documents utiles.

	Le Roi détermine les modalités selon lesquelles et sur lesquelles les armateurs rapportent ces décès à l'OFEAN.
	§ 3. L'OFEAN enquête sur tous les décès de marins tels que visés au paragraphe 2 du présent article. Si une enquête a déjà eu lieu sur la base de l'article 94bis de la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail, elle équivaut à une enquête telle que visée à l'alinéa 1^{er}.
	§ 4. L'OFEAN rapporte chaque année tous les décès au Directeur général du Bureau international du travail. Cette déclaration inclut: 1° des informations sur le type du décès; 2° le type et la jauge brute du navire; 3° la position de navire au moments des faits; 4° le sexe, l'âge, la fonction et le service du marin. Cette déclaration ne peut contenir aucune donnée à caractère personnel, ni les données d'identification des navires concernés. Le Roi détermine les modalités selon lesquelles l'OFEAN déclare ces décès au Directeur général du Bureau international du Travail.
Art. 2.7.7.19. Confidentialité	Art. 2.7.7.19. Confidentialité
§ 1^{er}. Sans préjudice des dispositions du 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, et de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel, l'OFEAN s'assure que les informations ci-dessous ne sont pas divulguées à des fins autres que l'enquête de sécurité, à moins que l'OFEAN ne décide qu'un intérêt public supérieur en justifie la divulgation:	§ 1^{er}. Sans préjudice des dispositions du 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, et de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel, l'OFEAN s'assure que les informations ci-dessous ne sont pas divulguées à des fins autres que l'enquête de sécurité, à moins que l'OFEAN ne décide qu'un intérêt public supérieur en justifie la divulgation:
1° toutes les dépositions des témoins et autres déclarations, comptes rendus et notes enregistrés ou reçus par l'OFEAN au cours de l'enquête de sécurité;	1° toutes les dépositions des témoins et autres déclarations, comptes rendus et notes enregistrés ou reçus par l'OFEAN au cours de l'enquête de sécurité;
2° documents révélant l'identité des personnes ayant témoigné dans le cadre de l'enquête de sécurité;	2° documents révélant l'identité des personnes ayant témoigné dans le cadre de l'enquête de sécurité;
3° les informations relatives aux personnes impliquées dans l'accident de navigation ou l'incident qui sont particulièrement sensibles et	3° les informations relatives aux personnes impliquées dans l'accident de navigation ou l'incident qui sont particulièrement sensibles et

d'ordre privé, notamment les informations concernant leur santé.	d'ordre privé, notamment les informations concernant leur santé.
§ 2. Les projets de rapport visés à l'article 2.7.7.23 et les renseignements recueillis par l'OFEAN en vue des enquêtes de sécurité ne sont pas publics.	§ 2. Les projets de rapport visés à l'article 2.7.7.23 et les renseignements recueillis par l'OFEAN en vue des enquêtes de sécurité ne sont pas publics.
	§ 3. Les données visées à l'article 2.7.7.7, §§ 2 et 3 sont collectées, traitées et conservées en vue de permettre à l'OFEAN de réaliser les enquêtes visées à l'article 2.7.7.10, § 3 et de fournir au Directeur général du Bureau international du travail les données visées à l'article 2.7.7.10, § 4 en vue de leur publication dans un registre mondial. Les données visées à l'article 2.7.7.10, §§ 2 et 3 ne sont pas conservées plus longtemps que la durée strictement nécessaire à la réalisation des finalités telles que précisées à l'alinéa premier, sans que le délai n'excède 10 ans. Les données sont uniquement disponibles pour l'OFEAN, la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports, la Direction générale Contrôle du bien-être au travail et la direction des études juridiques et du contentieux de la direction générale Droit du travail et études juridiques du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale et l'OIT. Le responsable du traitement est la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports. Le Roi peut déterminer les autres modalités du traitement de données.