ROYAUME DE BELGIQUE

KONINKRIJK BELGIË

Projet de loi portant assentiment à la Convention n°188 sur le travail dans la pêche, adoptée par la Conférence internationale du Travail au cours de sa 96ème session qui s'est tenue à Genève le 14 juin 2007.

Ontwerp van wet houdende instemming met het Verdrag nr. 188 betreffende het werk in de visserijsector, aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie in haar 96ste zitting in Genève op 14 juni 2007.

PHILIPPE,

FILIP,

ROI DES BELGES,

KONING DER BELGEN,

A tous, présents et à venir,
Salut.

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
Onze Groet.

Sur la proposition de la Ministre des Affaires étrangères, du Ministre de l'Emploi, du Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique et du Ministre de la Justice, chargé de la Mer du Nord ,

Op de voordracht van de Minister van Buitenlandse Zaken, van de Minister van Werk, van de Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid en van de Minister van Justitie, belast met Noordzee,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

La Ministre des Affaires étrangères, le Ministre de l'Emploi, le Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique et le Ministre de la Justice, chargé 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 :

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

ARTICLE 1er

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

ARTIKEL 1

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

ART. 2

La Convention n°188 sur le travail dans la pêche, adoptée par la Conférence internationale du Travail au cours de sa 96ème session qui s'est tenue à Genève le 14 juin 2007, sortira son plein et entier effet.

ART. 2

Het Verdrag nr. 188 betreffende het werk in de visserijsector, aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie in haar 96ste zitting in Genève op 14 juni 2007, zal volkomen gevolg hebben.

.be

ART. 3

Les amendements des annexes, qui seront adoptés conformément à l'article 45 de la Convention, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à

ART. 3

De amendementen van de bijlagen, die zullen worden aangenomen overeenkomstig artikel 45 van het Verdrag, zullen volkomen gevolg hebben.

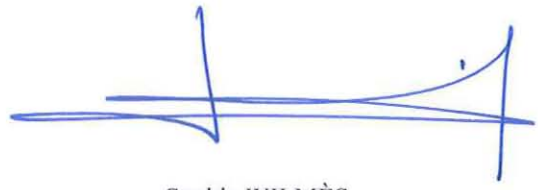
Gegeven te

PAR LE ROI :

La Ministre des Affaires étrangères,

VAN KONINGSWEGE:

De Minister van Buitenlandse Zaken,



Sophie WILMÈS

Le Ministre de l'Emploi,

De Minister van Werk,

Pierre-Yves DERMAGNE

.be

Le Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique,

De Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid,

Frank VANDENBROUCKE

Le Ministre de la Justice, chargé de la Mer du Nord,

De Minister van Justitie, belast met Noordzee,

Vincent VAN QUICKENBORNE

Ontwerp van wet

houdende instemming met het Verdrag nr. 188 betreffende het werk in de visserijsector, aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie in haar 96ste zitting in Genève op 14 juni 2007

MEMORIE VAN TOELICHTING

Het verdrag dat de Regering u ter goedkeuring voorlegt, betreft het werk in de visserijsector.

Het verdrag nr. 188 betreffende het werk in de visserijsector werd aangenomen op 14 juni 2007 op de 96ste zitting van de Internationale Arbeidsconferentie, georganiseerd te Genève, met een ruime meerderheid van 437 stemmen voor, 2 stemmen tegen en 22 onthoudingen. Alle aanwezige vertegenwoordigers van de regeringen, werknemers en werkgevers van de 27 Lidstaten van de Europese Unie hebben gestemd voor de aanneming van het verdrag.

Die stemming was het resultaat van een reeks debatten en akkoorden tussen personen die rechtstreeks bij de visindustrie betrokken zijn. Conform de tripartite structuur van de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) werden de gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van de regeringen, werkgevers (visserijreders) en de vissers zelf.

De normen van het verdrag worden vervolledigd door aanbeveling (nr. 199) - een niet-bindend instrument - inzake arbeid in de visserij die de Lidstaten advies verstrekt over de wijze waarop deze bepalingen ten uitvoer moeten worden gelegd en door twee reeksen aanbevelingen: aanbevelingen voor de inspectie door de Vlaggenstaat van de levensomstandigheden aan boord van de vissersvaartuigen, en richtlijnen voor de ambtenaren belast met de controle door de Havenstaat die inspectie uitvoeren op grond van het verdrag.

Het verdrag betreffende het werk in de visserijsector is in werking getreden op 16 november 2017, het is nu al bekrachtigd door 17 Lidstaten van de IAO, allen Kuststaten.

Zoals aangegeven in de memorie van toelichting, zal de Belgische wetgeving worden geconformeerd aan het instrument aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie, middels de wet van 12 juni 2020 betreffende werk in de visserijsector en zijn aan te nemen uitvoeringsbesluiten om tegemoet te komen aan de vereisten van het verdrag en de aanpassing van een aantal bepalingen van de bestaande wetgeving.

De wet van 12 juni 2020 betreffende werk in de visserijsector was een omzetting van 2017/159 van de Raad van 19 december 2016 tot uitvoering van de op 21 mei 2012 door het Algemeen Comité van de landbouwcoöperaties van de Europese Unie (COGECA), de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) en de Vereniging van de nationale organisaties van visserijondernemingen in de Europese Unie (Europêche) gesloten Overeenkomst betreffende de uitvoering van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector van de Internationale Arbeidsorganisatie uit 2007. Voornoemde wet anticipeerde in zijn bepalingen reeds op conformiteit met het verdrag nr. 188.

De wet van 12 juni 2020 betreffende werk in de visserijsector beoogt de uitwerking van een eigen systeem dat de naleving waarborgt van de voorschriften van het Verdrag betreffende het werk in de visserijsector en de wetten, besluiten, collectieve verdragen en andere mogelijke toepasselijke maatregelen, meer bepaald door het invoeren van reguliere inspecties, het introduceren van een systeem tot conformiteits- en echtverklaring, het opstellen van rapporten, het opleggen van opvolgingsmaatregelen en een efficiënt sanctiesysteem.

Er dient tevens opgemerkt te worden dat enkele artikelen van het Verdrag tot de bevoegdheden van de gewesten en de gemeenschappen behoren. Hun parlementen moeten eveneens hun toestemming geven tot de bekrachtiging van het Verdrag.

Context

De visserijsector is een belangrijke bron van werkgelegenheid in de wereld. Meer dan 38 miljoen personen werken in de sector van de visvangst. Honderden miljoenen gezinnen en hun omgeving zijn van deze sector afhankelijk om hun voortbestaan te verzekeren.

Gelet op de specifieke aard van de visserijsector en de bijzondere arbeids- en levensomstandigheden ervan, moeten de vissers een speciale bescherming genieten. Ze hebben te vaak te kampen met ernstige problemen op het vlak van hun arbeidsomstandigheden, zowel inzake informele arbeidspraktijken, weersomstandigheden, seizoensgebonden omstandigheden of de doorgaans gevaarlijke aard van het werk. De gedwongen arbeid, de mensenhandel en de uitbuiting van de geïmmigreerde arbeidskrachten in de visserijsector leiden ook tot grote bezorgdheid op wereldvlak. Vaak zijn de wetten en reglementeringen die de vissers beschermen, onduidelijk of onbestaande.

De Internationale Arbeidsorganisatie erkent dat werken in de visserijsector één van de gevaarlijkste beroepen is. De gevaren worden zowel veroorzaakt door de zee zelf als door de aard van de visvangst en van de technieken en door de permanente en vaak noodzakelijke uitputtende inspanning bovenop de onvoorspelbaarheid op het vlak van het zoeken en het vangen van wat de zee te bieden heeft. Er vallen te veel arbeidsongevallen en beroepsverwondingen te betreuren.

Velen van diegenen die hun brood verdienen in deze sector worden volledig of ten dele betaald in functie van de vangst en een groot aantal van hen werkt voor eigen rekening of wordt door de nationale wetgeving als zelfstandigen beschouwd.

De visserijsector, zowel de industriële als de kleinschalige, heeft te maken met de gevolgen van de globalisering. De vissen die lange tijd lokaal werden geconsumeerd, worden nu behandeld en naar de andere kant van de wereld verscheept. Dit heeft tot gevolg dat de vissers zich in sommige streken van de wereld steeds verder van de kust moeten verwijderen om te kunnen vissen.

Deze uitdagingen benadrukken het belang, zowel voor de vissers, de reders, de visindustrie als de consumenten, om ervoor te zorgen dat de visserijsector gedekt wordt door een arbeidsrecht dat de vissers beschermt en ertoe bijdraagt dat dit beroep aantrekkelijk en leefbaar wordt.

De beslissing van de IAO om een nieuw instrument voor de visserijsector uit te werken, heeft dus tot doel het tekort aan fatsoenlijk werk van de ongeveer 38 miljoen mannen en vrouwen die in de sector actief zijn op te lossen. Het vangnet van de sociale bescherming en het fatsoenlijk werk uitbreiden naar de vissers is een belangrijk onderdeel van de verbintenis van de IAO voor de sociale rechtvaardigheid.

De uitwerking van nieuwe normen voor de visserijsector wordt ook verklaard door de noodzaak om de bepalingen van de bestaande normen van de IAO betreffende de vissers, die voor het grootste deel als verouderd worden beschouwd, te updaten. De relevante verdragen die zijn goedgekeurd in 1959 en 1966, moesten zo herzien worden, opdat ze de evolutie van de sector zouden weergeven. Anderzijds werden de bestaande normen weinig bekrachtigd en werden vele vissers uitgesloten van het toepassingsgebied ervan, meer bepaald de kleine vissers en de traditionele vissers, met andere woorden diegenen die werken op kleine boten. Deze instrumenten behandelden overigens niet alle problemen die daadwerkelijk in een internationale norm kunnen worden gegoten, meer bepaald de veiligheid en de gezondheid op het werk.

Het verdrag heeft zo tot doel een uniek en coherent instrument in te voeren om de internationale normen inzake de levens- en arbeidsomstandigheden in de visserijsector aan te vullen en omvat

herziene en geüpdatete normen afkomstig van bestaande internationale verdragen en aanbevelingen die van toepassing zijn op de vissers, alsook de belangrijkste principes die zijn bevestigd in andere internationale verdragen inzake arbeid. Het verdrag herziet de volgende internationale verdragen in verband met de visserijsector, namelijk de verdragen betreffende de minimumleeftijd van de vissers (nr. 112), het geneeskundig onderzoek van de vissers (nr. 113), de arbeidsovereenkomst van vissers (nr. 114), de accommodatie aan boord van vissersschepen (nr. 126). We wijzen er trouwens op dat de vissersschepen uitgesloten zijn van de toepassing van het verdrag betreffende maritieme arbeid, 2006.

In verband met de sociale zekerheid stelt verdrag nr. 102 de algemene beginselen inzake sociale bescherming vast maar sluit ze de zeevarenden en de vissers specifiek uit van zijn toepassingsgebied, net als de hoogste normen op het stuk van sociale zekerheid. Gelet op het specifieke karakter van de visserijsector, werden de bepalingen in verband met de bescherming van de zeevarenden en de vissers vastgelegd in afzonderlijke verdragen. De rechten op het stuk van sociale zekerheid van de vissers werden onder meer vastgesteld in Verdrag (nr. 56) betreffende de ziekteverzekering van zeelieden, 1936, Verdrag (nr. 70) betreffende de sociale zekerheid van zeelieden, 1946, later herzien door Verdrag (nr. 165) betreffende de sociale zekerheid van zeevarenden, 1987. Deze Verdragen werden herzien door het Verdrag betreffende maritieme arbeid, 2006, dat evenwel geen rekening houdt met de vissersvaartuigen. Als gevolg daarvan werd in 2007 Verdrag (nr. 188) betreffende het werk in de visserijsector aangenomen, dat een aantal regels bepaalt om erop toe te zien dat de vissers gelijke en geschikte rechten op gebied van sociale zekerheid genieten. Niettemin verwijst de preambule van Verdrag nr. 188 duidelijk naar verdrag nr. 102, wat de relevantie ervan onderstreept ten opzichte van de bepalingen van verdrag nr. 188. Meer in het bijzonder de definities in verdrag nr. 102, gebeurtenissen gedekt door de sociale zekerheid, onder meer de geneeskundige verzorging, arbeidsongevallen en beroepsziekten, uitkeringen aan nabestaanden bij arbeidsongeval, alsook de opgesomde algemene principes zijn van belang voor de toepassing en het begrip van de bepalingen van deel VI van verdrag nr. 188. Ook aanbeveling nr. 202 over de sokkels van sociale bescherming biedt de Lidstaat-partijen de nodige begeleiding om te voldoen aan de doelstellingen van verdrag nr. 188.

Op Europees niveau heeft de Raad van de Europese Unie de richtlijn (EU) 2017/159 van 19 december 2016 aangenomen, tot uitvoering van het op 21 mei 2012 door het Algemeen Comité van de landbouwcoöperaties van de Europese Unie (COGECA), de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) en de Vereniging van de nationale organisaties van visserijondernemingen in de Europese Unie (Europêche) gesloten akkoord betreffende de uitvoering van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector van de Internationale Arbeidsorganisatie uit 2007. Deze richtlijn is in werking getreden op de datum van inwerkingtreding van het verdrag betreffende het werk in de visserijsector van de IAO. Zij moest uiterlijk tegen 15 november 2019 door de Lidstaten worden omgezet.

Toetsing van het Verdrag

Het doel van dit verdrag bestaat erin om te waarborgen dat de vissers behoorlijke omstandigheden genieten om te werken aan boord van vissersvaartuigen door het vaststellen van minimumnormen.

De nieuwe normen omvatten bepalingen die de werknemers uit de visserijsector de garanties willen bieden wat betreft:
• betere sanitaire omstandigheden en meer veiligheid op het werk, medische verzorging op zee en aan wal voor gewonde of zieke zeevarenden;
• voldoende rusttijden met het oog op hun gezondheid en veiligheid;
• de bescherming van een arbeidsovereenkomst;
• afhankelijk van de nationale wetgeving, hetzelfde beschermingsniveau inzake sociale zekerheid als de andere werknemers.

De bepalingen van het verdrag willen ook waarborgen bieden dat de vissersvaartuigen zodanig worden gebouwd en onderhouden dat de werknemers uit de sector levensomstandigheden genieten die rekening houden met de lange periodes die zij aan boord en op zee doorbrengen.

Het verdrag draagt bij tot de preventie van onaanvaardbare vormen van arbeid voor alle vissers en in het bijzonder voor de migrerende werknemers in deze sector. Het omvat regelgevingen op het vlak van indienstneming en onderzoek van klachten van vissers. Op die wijze kunnen gedwongen arbeid, mensenhandel en andere misbruiken beter bestreden worden.

De Lidstaten die het verdrag hebben bekrachtigd verbinden er zich toe om de vissersvaartuigen te controleren door middel van inspecties, rapportering, de opvolging van de klachtenprocedures, sancties en bijsturingsmaatregelen. Zij mogen bovendien de vissersvaartuigen die hun havens aandoen inspecteren en alle maatregelen treffen die noodzakelijk zijn om te garanderen dat de zeevarenden aan boord niet werken in omstandigheden die een gevaar vormen voor hun veiligheid of gezondheid. Die laatste bepaling wil vaartuigen uit de vaart halen die onaanvaardbare werk- en leefomstandigheden opleggen, ten koste van de verantwoordelijke exploitanten.

Het verdrag betreffende het werk in de visserijsector werd bewust uitgewerkt om een zekere soepelheid mogelijk te maken bij de uitvoering van de bepalingen ervan. Erkennende dat heel wat landen niet kunnen beschikken over de instellingen of voorzieningen die nodig zijn voor de directe toepassing van alle vereisten ervan, voorziet het verdrag in een innovatief juridisch mechanisme dat de Lidstaten toestaat om sommige bepalingen geleidelijk in te voeren. Het is de bedoeling om de Lidstaten ertoe aan te zetten om de tekst zo snel mogelijk te bekrachtigen en daarna een plan uit te rollen dat mikt op een effectieve uitbreiding van de bescherming voor alle vissers. Die aanpak bevordert de raadplegingen op nationaal niveau met het oog op de herziening of uitwerking van wetten en nationale regelgevingen en andere maatregelen in verband met het leven van de vissers. De gesprekken tussen de regeringen en de vertegenwoordigers van de reders en de vissers zijn een essentieel element van het verdrag.

Omwille van de verscheidenheid van de werksituaties van vissers, houdt het verdrag rekening met de verschillen qua omvang van de vissersvaartuigen en met de soorten visserijactiviteiten. Het legt strengere voorschriften op aan bepaalde schepen (bijvoorbeeld aan de vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter die gewoonlijk langer dan drie dagen op zee blijven) en kent aan andere vaartuigen afwijkingen toe.

Het verdrag bestaat uit negen afzonderlijke delen. Het eerste deel omvat de definities en het toepassingsgebied, met inbegrip van de bepalingen met het oog op de eventuele uitsluiting van bepaalde vissers en vissersvaartuigen, alsook andere vormen van flexibiliteit voor de Lidstaten die het verdrag bekrachtigd hebben. Het tweede deel behandelt de algemene beginselen m.b.t. de tenuitvoerlegging, de bevoegde overheid en de coördinatie tussen de overheden die bevoegd zijn voor de visserijsector en de verantwoordelijkheden van de visserijreders, de kapiteins en de vissers. Het derde deel betreft vereiste minimumvoorwaarden voor werk aan boord van visserijvaartuigen, waaronder de minimumleeftijd en het medisch onderzoek. Deel vier geeft nadere toelichting bij de dienstomstandigheden zoals de samenstelling van de bemanning, de duur van de rustpauzes, de lijst van de bemanning, de arbeidsovereenkomst voor de visser, repatriëring, aanwerving en bemiddeling van vissers, het loon van de vissers. Deel vijf houdt verband met de accommodatie en voeding aan boord van vissersvaartuigen. Deel zes onderzoekt de aspecten medische verzorging, bescherming van de gezondheid en de veiligheid op het werk, de sociale zekerheid en de preventie van arbeidsongevallen en de bescherming bij werkgerelateerde ziekte, verwonding of overlijden. Deel zeven heeft betrekking op de naleving en de toepassing van dit verdrag. Het gaat dieper in op de verantwoordelijkheden van de Vlaggenstaat en op de inspectie, door de Havenstaat, van buitenlandse vissersvaartuigen. Deel acht gaat in op de mogelijkheid tot amendering van de bijlagen van het

verdrag door de Internationale Arbeidsconferentie. Deel negen tenslotte, bevat de slotbepalingen, voornamelijk in verband met de bekrachtiging, de inwerkingtreding en de mogelijkheid tot opzegging.

Toetsing van de artikelen

De preambule van het verdrag creëert geen juridische verplichtingen. Zij geeft toelichting bij de grond van het verdrag en het verband met andere verdragen en internationale instrumenten, en geeft verduidelijking bij de aanneming ervan.

Deel I houdt verband met de definities en het toepassingsgebied van het verdrag.

Artikel 1 omvat de **algemene definities** van de termen die meermaals in het verdrag gebruikt worden.

De definitie "commerciële visvangst" is ruim; enkel het vissen voor het eigen levensonderhoud en het sportvissen zijn uitdrukkelijk van het toepassingsgebied uitgesloten.

De term «overleg» wordt in het verdrag zeer vaak gebruikt. Dit wijst erop dat de sociale partners geraadpleegd moeten worden en meer in het bijzonder de representatieve visserijreders- en vissersorganisaties, en dat zij betrokken moeten worden bij het uitwerken en aannemen van nieuwe wetgevingen. Het raadplegen door de bevoegde overheid van de representatieve werkgevers- en werknemersorganisaties is in de Belgische wetgeving geregeld door de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser in de artikelen 67 en 68 die betrekking hebben op het paritair comité voor de zeevisserij.

De definitie van de term "visser" is ruim en dekt eender wie in welke hoedanigheid ook is tewerkgesteld of een beroepsactiviteit uitoefent aan boord van een vissersvaartuig. De term visserijreder staat voor de eigenaar van een schip of enige andere organisatie of persoon aan wie de eigenaar de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip heeft toevertrouwd. Er zal worden onderzocht of het of het aangewezen is om de Belgische wetgeving aan te passen om de term visser uit te breiden tot de riviervissers of er gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid die artikel 3 van het verdrag biedt om bepaalde categorieën vissers uit te sluiten van het toepassingsgebied. De definitie visserijreder zal in de Belgische wetgeving worden herzien.

De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de visserij die geldt voor een arbeidsovereenkomst, aanwervingsovereenkomst of een andere gelijkaardige regeling, alsmede voor elke andere overeenkomst die de levens- en werkomstandigheden regelt van de vissers aan boord van de schepen wordt bepaald in artikel 4 van de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser, en in hoofdstuk 2 van het koninklijk besluit van 17 februari 2005 tot uitvoering van de bepalingen van de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser. Wat de riviervissers aangaat is de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten van toepassing.

Het verdrag is van toepassing op alle categorieën en maten voor de commerciële visvangst gebruikte vissersvaartuigen om zoveel mogelijk vissers in de wereld een bescherming te bieden. Er zal worden onderzocht of het gepast is om de Belgische wetgeving aan te passen om de term vissersvaartuig uit te breiden tot de vaartuigen die opereren op de waterlopen (riviervisserij) of er gebruikt wordt gemaakt van de mogelijkheid die artikel 3 van het verdrag biedt om bepaalde categorieën vissersvaartuigen uit te sluiten van het toepassingsgebied.

De term lengte moet in de Belgische wetgeving worden vastgesteld. De bruto tonnenmaat en de lengte over alles zullen niet als meetcriterium worden gebruikt.

De diensten voor indienstneming en arbeidsbemiddeling vallen onder de bevoegdheid van de gemeenschappen en de gewesten.

De term «kapitein» die de visser aanwijst die de leiding heeft over een vissersvaartuig, moet in de context van de Belgische wetgeving onder de loep worden genomen. De Belgische regelgeving hanteert immers zowel de term kapitein (algemene term voor alle types vaartuigen) als de term schipper (specifieke term voor vissersvaartuigen). De definitie schipper is terug te vinden in artikel 1, 10° van het koninklijk besluit van 13 november 2009 inzake vaarbevoegdheidsbewijzen voor de zeevisserijvaart, de term kapitein in artikel 1 3. van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdend zeevaartinspectiereglement en in artikel 1 1° van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen. Er zal worden nagegaan of het nodig is om de terminologie te uniformeren.

Artikel 2 bepaalt het **toepassingsgebied** van het verdrag dat van toepassing is, behoudens andersluidende bepaling, op alle vissers en op alle vissersvaartuigen die gebruikt worden voor de commerciële visvangst. Zoals reeds vermeld zal worden onderzocht of de Belgische wetgeving in die zin moet worden aangepast en uitgebreid, of dat er gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden die artikel 3 van het verdrag biedt.

Het verdrag erkent dat er situaties kunnen zijn waarbij het niet vanzelfsprekend is om bepaalde visserijactiviteiten te kwalificeren als commercieel. Zo laat het tweede lid van artikel 2 van het verdrag het over aan de bevoegde overheid om zich uit te spreken als er twijfel bestaat dat een vissersvaartuig voor de commerciële visvangst wordt gebruikt na de raadpleging, volgens de regels, van de sociale partners, of deze vaartuigen onder het verdrag vallen. Die mogelijkheid zal in de Belgische wetgeving worden opgenomen.

Tenslotte voorziet het 3de lid van artikel 2 voor alle Lidstaten in de mogelijkheid om, na overleg met de sociale partners, de bescherming waarin het verdrag voorziet voor de vissers die werken op de grootste vaartuigen (met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter) uit te breiden tot de kleinste vaartuigen.

Artikel 3 biedt de Lidstaten ruimte om, na overleg met de sociale partners en onder bepaalde omstandigheden, een beperkt aantal categorieën vissers of vissersvaartuigen (met name zij die opereren op de waterlopen, meren of de kanalen) uit te sluiten van de voorschriften van het verdrag of van sommige bepalingen ervan. In België ressorteren de riviervissers onder paritair comité 100 (arbeiders) of 200 (bedienden). Zij zijn onderworpen aan de gemeenrechtelijke bepalingen en worden niet bedoeld door de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser. Er moet worden nagegaan of het gepast is om deze categorie vissers en vissersvaartuigen te onderwerpen aan de voorschriften van het verdrag.

Wanneer op grond van artikel 3 uitsluitingen zijn toegestaan, moet de bevoegde overheid, als de omstandigheden het toelaten, de gewenste maatregelen nemen om de voorschriften van het verdrag geleidelijk uit te breiden tot de categorieën vissers en vissersvaartuigen waarop deze uitsluitingen van toepassing zijn. Het uiteindelijke doel bestaat erin dat alle vissersvaartuigen en alle vissers op termijn door het verdrag gedekt zijn. Die maatregelen zullen in de Belgische wetgeving worden ingevoerd wanneer van deze mogelijkheid gebruik wordt gemaakt.

In hun eerste gedetailleerd verslag over de toepassing van het verdrag, moeten de Lidstaten verduidelijken welke categorieën vissers of vissersvaartuigen worden uitgesloten, de redenen van die uitsluiting opgeven, de respectievelijke standpunten die op de raadplegingen werden geformuleerd en een beschrijving geven van alle maatregelen die werden genomen om de uitgesloten categorieën een gelijkwaardige bescherming te bieden. Zij zullen hun standpunt ter zake ook in hun latere verslagen moeten toelichten.

Artikel 4 bepaalt dat de Lidstaten het verdrag kunnen bekrachtigen en geleidelijk alle geplande beschermingsmaatregelen ten uitvoer kunnen brengen. De geleidelijke tenuitvoerlegging maakt tijdelijk een gedeeltelijke toepassing mogelijk van sommige specifieke bepalingen van het verdrag, op voorwaarde dat de betreffende Lidstaat de nodige maatregelen voorziet om die bepalingen binnen afzienbare tijd volledig toe te passen. De geleidelijke tenuitvoerlegging van deze bepalingen kan enkel beslist worden op basis van een plan uitgewerkt in overleg met de betrokken werkgevers- en werknemersorganisaties. De flexibiliteit bedoeld in artikel 4 blijft beperkt tot zijn toepassingsgebied en in de tijd en moet worden verantwoord in de verslagen over de toepassing van het verdrag. Er zal worden onderzocht of het gepast is om sommige bepalingen van het verdrag geleidelijk uit te voeren.

Artikel 5 houdt verband met het meetcriterium en de mogelijkheden waarover de Lidstaten beschikken wanneer er overeenkomsten kunnen worden vastgesteld. Het verdrag voorziet in mogelijkheden om aanvaardbare gemeenschappelijke normen te bepalen voor het opmeten van de verschillende types vaartuigen, zodat de voorschriften gelijkwaardig worden toegepast van land tot land. De bevoegde overheid kan bovendien, na overleg, beslissen om de lengte over alles als meetcriterium te gebruiken in plaats van de lengte of de bruto tonnenmaat in plaats van de lengte of de lengte over alles. België zal geen gebruik maken van die bepalingen.

Deel II heeft betrekking op de algemene beginselen.

Artikel 6 bepaalt dat het wetgevend proces moet bepaald worden om het verdrag ten uitvoer te leggen. Ongeacht het systeem dat wordt ingevoerd, moet een Lid, wanneer hij het verdrag bekrachtigt, alle maatregelen die hij heeft genomen om zich te kwijten van zijn uit dit verdrag voortvloeiende verplichtingen ten uitvoer leggen en op de naleving ervan toezien. Bovendien doet het 2de lid het recht van de vissers gelden om alle bestaande gewoonten of overeenkomsten te blijven genieten, tussen de visserijreders en de vissers, die gunstiger zijn dan die welke in het verdrag zijn vastgesteld.

Artikel 7 bepaalt dat de Lidstaten **de bevoegde overheid** of bevoegde overheden moet aanwijzen. Het gaat om alle overheden die gemachtigd zijn voor het uitvaardigen en doen naleven van regelgevingen, besluiten of andere voorschriften die bindend zijn op het domein bedoeld door de bepalingen van het verdrag. Zij moeten bovendien mechanismen instellen voor de coördinatie tussen de betreffende overheden en hun respectievelijke functies en verantwoordelijkheden vaststellen.

Deze maatregelen (wetgevend proces, aanwijzing van de bevoegde overheid en coördinatiemechanismen) moeten bepaald worden in het ontwerp van wet tot uitvoering en controle, en dit om de samenwerking te regelen tussen de verschillende inspectiediensten in een samenwerkingsprotocol.

De **verantwoordelijkheden van de reders, de kapiteins en de vissers** komen aan bod in **artikel 8.** Alle partijen die invloed kunnen hebben op de veiligheid inzake exploitatie van een vissersvaartuig, waarbij de verantwoordelijkheid op het stuk van veiligheid niet enkel bij de eigenaar of de kapitein van het vissersvaartuig ligt; ook de bemanning moet de werkgerelateerde good practices in het kader van activiteiten op zee naleven.

De visserijreder moet erop toezien dat de kapitein over de nodige middelen en mankracht beschikt om zich van zijn verplichtingen te kwijten. De algemene aansprakelijkheid van de reder komt in de Belgische wetgeving aan bod in:

- het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdend zeevaartinspectiereglement (artikel 116);
- de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser (artikel 24 §1 en §2).

De kapitein is verantwoordelijk voor de veiligheid van de vissers aan boord en voor de veilige werking van het schip, onder andere op de volgende domeinen:

- het toezicht, opdat de vissers hun werk in de beste, de veiligste en de gezondste omstandigheden kunnen uitoefenen;

- de organisatie van het werk van de vissers, waarbij de veiligheid en de gezondheid, met inbegrip van vermoeidheidspreventie, moeten worden gewaarborgd;

- de voorziening aan boord in een opleiding inzake sensibilisering voor veiligheid en gezondheid op het werk;

- de naleving van de veiligheidsnormen in de scheepvaart en bij de wachtbeurten en van de goede zeevaartpraktijken die daarop betrekking hebben.

Op deze punten is de Belgische regelgeving conform. De verantwoordelijkheden van de kapitein zijn vermeld in het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdend zeevaartinspectiereglement (artikelen 115, 118, 119 bis, 128, 157 bis).

De visserijreder mag de vrijheid van de kapitein niet beknotten voor het nemen van om het even welke beslissing, die volgens de professionele inschatting van deze laatste, onontbeerlijk is voor de veiligheid, de besturing of de exploitatie van het schip of voor de veiligheid van de vissers aan boord. Het doel van deze bepaling bestaat geenszins in het toevertrouwen aan de werkgever van de absolute controle over het schip, maar om hem de mogelijkheid te geven om beslissingen te nemen wanneer het gaat om de veiligheid van het schip en van de personen aan boord, ermee rekening houdende dat de visserijreder niet altijd in staat is om te bepalen of de veiligheid en de gezondheid aan boord bedreigd worden of in gevaar zijn. Deze bepaling bestaat in de Belgische wetgeving niet en zal er worden aan toegevoegd.

De vissers moeten de rechtmatige bevelen van de kapitein en de geldende veiligheids- en gezondheidsmaatregelen naleven. De Belgische wetgeving is conform deze bepalingen die opgenomen zijn in de de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser (artikel 16 §1).

Deel III vermeldt de vereiste minimumvoorwaarden voor het werk aan boord van visserijvaartuigen.

Artikel 9 legt de **minimumleeftijd** vast voor alle types werk aan boord van een visserijvaartuig waarvoor de leeftijd niet lager dan 16 jaar mag zijn. Er kan echter van die regel worden afgeweken en een minimumleeftijd van 15 jaar worden toegestaan voor personen die niet meer onderworpen zijn aan de nationale wetgeving i.v.m. de leerplicht en die een beroepsopleiding in de visserij volgen.

In België verstaat men onder *jonge werknemer* de werknemers tussen 15 en jonger dan 18 jaar die niet langer onderworpen zijn aan de voltijdse leerplicht.

Meer in het bijzonder in de visserijsector:

- mag tewerkgesteld worden als scheepsjongen, de jonge werknemer van 15 jaar of ouder die niet langer onderworpen is aan de voltijdse schoolplicht en die volledige lessen heeft gevolgd in een professionele vissersschool.

- om als zeevisser te worden erkend, moet de werknemer minstens 18 jaar zijn of voldaan hebben aan de deeltijdse leerplicht.

Om een volledige conformiteit met het verdrag te garanderen moet de Belgische wetgeving worden aangepast zodat de leeftijdsvoorwaarde van 18 jaar niet behouden blijft, behalve voor de scheepsjongens bedoeld in de wet van 23 september 1931 op de aanwerving van het personeel der zeevisscherij en als het verdrag uitzonderingen toestaat (cfr. hier onder).

Deze materies worden geregeld door de volgende regelgevingen:

- het koninklijk besluit van 17 februari 2005 tot uitvoering van de bepalingen van de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser (artikel 4);
- het koninklijk besluit van 13 november 2009 inzake vaarbevoegdheidsbewijzen voor de zeevisserijvaart (bijlage I voorschriften 2, 4 en 5);
- de wet van 23 september 1931 op de aanwerving van het personeel der zeevisscherij (artikel 2);
- de arbeidswet van 16 maart 1971 (artikel 2, hoofdstuk II).

Het verdrag voorziet bovendien dat de bevoegde overheid personen van 15 jaar kan toestaan om licht werk te verrichten tijdens de schoolvakanties. De soorten werk die worden toegestaan, de voorwaarden waarin dat werk moet worden verricht en de rustpauzen die daarbij in acht moeten worden genomen, moeten bepaald worden na overleg met de sociale partners.

In België mogen minderjarigen die 15 jaar of ouder zijn en die niet meer onderworpen zijn aan de voltijdse leerplicht tijdens de periodes van niet-verplichte aanwezigheid op school inschepen aan boord van vissersschepen (wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser - artikel 57).

De Codex welzijn op het werk (artikel X.3-8) en de Arbeidswet van 16 maart 1971 (artikelen 9 en 10) bevatten algemene verbodsbepalingen voor jongeren op het werk voor werkzaamheden die als gevaarlijk worden beschouwd, ongeacht de bedrijfssector.

Het verdrag verbiedt de tewerkstelling van jongeren van minder dan 18 jaar voor werk dat hun gezondheid, veiligheid of moraliteit in gevaar kan brengen. Dit soort activiteiten moeten bepaald worden door de nationale wetgeving of door de bevoegde overheid, na overleg met de representatieve visserijreders- en vissersorganisaties, rekening houdend met de risico's die zij inhouden. Toch kunnen de personen tussen 16 en 18 jaar de toelating krijgen om dergelijke activiteiten uit te voeren. De algemene regel is dat de vereiste minimumleeftijd om aan boord van een visserijvaartuig te kunnen werken in België 18 jaar bedraagt, op dit punt is de wetgeving dus conform. Zoals eerder vermeld bevat de Belgische regelgeving verschillende verbodsbepalingen op werkzaamheden die de fysieke of psychologische vermogens van jongeren schaden, hun gezondheid bedreigen of hun moraliteit aantasten:

- de arbeidswet van 16 maart 1971 (artikelen 9 en 10);
- de Codex welzijn op het werk (artikel X.3-8).

Nachtarbeid is ook verboden voor vissers jonger dan 18 jaar. Het verdrag definieert nachtarbeid als een periode van minstens negen opeenvolgende uren, ingaand niet later dan middernacht en aflopend niet vroeger dan 5 uur 's morgens. In een aantal beperkte door het verdrag bepaalde gevallen kan worden afgeweken van het verbod op nachtarbeid voor minderjarigen: wanneer het nachtwerk noodzakelijk is overeenkomstig de opgestelde opleidingsprogramma's en -plannen, wanneer de aard van de taak of van het erkende opleidingsprogramma vereist dat vissers die nachtwerk verrichten, voor zover de bevoegde overheid, na overleg bepaalt, dat de uit te voeren taken geen negatieve invloed zullen hebben op de gezondheid of het welzijn van de visser.

In België wordt nachtarbeid voor jongeren geregeld door de arbeidswet van 16 maart 1971 (artikel 34 bis). Onder nachtarbeid wordt verstaan de arbeid verricht tussen 20 en 6 uur. In principe mogen jonge werknemers geen nachtarbeid verrichten. Toch kan de bevoegde overheid of de Koning afwijkingen op dit algemeen beginsel toestaan voor de jongeren ouder dan 16 jaar. Zelfs bij een afwijking blijft nachtarbeid voor jonge werknemers verboden tussen middernacht en vier uur 's morgens.

De **artikelen 10, 11 en 12** bepalen de minimumvoorschriften in verband met het **medisch onderzoek** om te waarborgen en te bevestigen dat de vissers geschikt zijn om het fysiek zware werk aan boord van vissersvaartuigen uit te voeren. Het overheersende principe luidt dat de gezondheidstoestand van de visser moet vastgesteld worden alvorens die laatste de toestemming krijgt om aan boord van een vissersschip te gaan.

Artikel 10 voorziet in de verplichting voor elke visser om te beschikken over een geldig **medisch getuigschrift** waaruit blijkt dat hij geschikt is om te werken op een vissersschip. De bevoegde overheid kan bepaalde afwijkingen toestaan, na overleg, maar uitsluitend voor de vissers die werken op een vissersvaartuig met een lengte van minder dan 24 meter of die gewoonlijk minder dan drie dagen op zee blijven. In dringende gevallen kan de bevoegde overheid de vissers toestaan om te werken op een vissersvaartuig met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter, of dat gewoonlijk langer dan drie dagen op zee blijft zonder dat zij beschikken over een geldig medisch getuigschrift, op voorwaarde dat dit voor een beperkte en welbepaalde periode is en dit in afwachting dat zij een medisch getuigschrift kunnen verwerven en op voorwaarde dat zij beschikken over een recent vervallen medisch getuigschrift.

De Belgische regelgeving is conform de voorschriften in verband met het medisch getuigschrift.

Die bepalingen zijn opgenomen in:

- de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser (artikel 6 §3 en §4).
- het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdend zeevaartinspectiereglement (artikel 102 en bijlage XX);
- het koninklijk besluit van 13 november 2009 inzake vaarbevoegdheidsbewijzen voor de zeevisserijvaart (artikel 8).

Artikel 11 bepaalt dat elke Lidstaat een specifieke wetgeving moet invoeren in verband met de **medische onderzoeken** waarin de volgende elementen gepreciseerd zijn:

- de aard van de medische onderzoeken;
- de vorm en de inhoud van de medische getuigschriften;
- het afleveren van het medisch getuigschrift door behoorlijk gekwalificeerd medisch personeel of in het geval van een getuigschrift inzake enkel het zicht, door een persoon die er door de overheid toe gemachtigd is; deze personen moeten volledig onafhankelijk hun professioneel oordeel kunnen uitbrengen;
- de frequentie van de medische onderzoeken en de geldigheidsduur van de medische getuigschriften;
- het recht van een visser om opnieuw te worden onderzocht door een andere, onafhankelijke, medisch geschoolde persoon wanneer hem een medisch getuigschrift zou worden geweigerd of wanneer hem beperkingen zouden worden opgelegd met betrekking tot het werk dat hij mag verrichten;
- alle andere voorschriften die de bevoegde overheid relevant acht.

De Belgische wetgeving voorziet in al deze bepalingen. Deze materies worden geregeld in het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdend zeevaartinspectiereglement (artikelen 1, 102 en bijlagen XX, XXIV).

Artikel 12 bepaalt de bijkomende voorschriften voor de vissersvaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter dat gewoonlijk meer dan drie dagen op zee blijven. Op het medisch getuigschrift van de visser moet minstens vermeld zijn dat zijn gehoor en zicht voldoende zijn, rekening houdende met zijn taken op het vaartuig en dat hij geen enkel medisch probleem heeft dat door de dienst op zee kan verergeren of waardoor hij ongeschikt kan worden voor dat soort werk of dat de veiligheid of de

gezondheid van andere personen aan boord in gevaar kan brengen. Bovendien is het medisch getuigschrift maximaal twee jaar geldig, tenzij de visser jonger is dan 18 jaar, in dat geval bedraagt de maximale geldigheidsduur één jaar. Wanneer de geldigheidsduur van het getuigschrift afloopt tijdens een reis, blijft het getuigschrift tot het einde van de reis geldig.

In de Belgische wetgeving wordt er geen enkel onderscheid gemaakt op grond van de scheepsgrootte of van de duur van de reis op zee. Alle vissers zijn aan dezelfde medische onderzoeken onderworpen. Alle voorschriften zijn geregeld in het het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdend zeevaartinspectiereglement (artikel 102, bijlage XX, bijlage XXIV).

Deel IV houdt verband met de **dienstomstandigheden**, dat betekent de omstandigheden waarin de overeenkomst wordt gesloten, de verplichting dat het vaartuig bemand is met voldoende talrijk en bekwaam personeel om de veiligheid van de werkomgeving, de rusttijden, de lonen, de repatriëring, enz...te waarborgen.

De artikelen 13 en 14 behandelen **de voorwaarden i.v.m. de uitrusting en de rusttijden van de vissers.**

Artikel 13 bepaalt dat elke Lidstaat een wetgeving of andere maatregelen moet aannemen die bepaalde verantwoordelijkheden opleggen en dit rechtstreeks aan de onder zijn vlag varende visserijreders, daar waar artikel 14 eist dat de bevoegde overheid zelf de minimumbemanning en de rustduur vastlegt.

Artikel 13 preciseert dat de visserijreders er moeten op toezien dat de vaartuigen zijn bemand met voldoende talrijk en bekwaam personeel om de veilige vaart en de bediening van het vaartuig onder het gezag van een bekwaam kapitein te waarborgen en dat de vissers op geregelde basis voldoende lange rustpauzes worden toegekend om hun veiligheid en gezondheid te vrijwaren.

Artikel 14 somt bijkomende voorschriften op voor de vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter waarvoor de bevoegde overheid de minimumbemanning moet vaststellen om de veilige vaart van het vaartuig te waarborgen en preciseren hoeveel vissers er nodig zijn en over welke kwalificaties die moeten beschikken.

Er gelden ook bijkomende voorschriften voor alle vissersvaartuigen die langer dan drie dagen op zee blijven en waarvoor de bevoegde overheid, na overleg, een minimum rustduur voor de vissers moet vaststellen. Die rustduur mag niet minder bedragen dan tien uur per periode van 24 uur en 77 uur per periode van zeven dagen. Onder bepaalde voorwaarden voorziet het 2de lid evenwel in de mogelijkheid van eventuele afwijkingen op de vastgestelde rustduur. Daarnaast laat het 3de lid meer ruimte waarbij de bevoegde overheid andere gelijkwaardige voorschriften kan bepalen m.b.t. tot de minimumbemanning en de rusttijden, onder bepaalde voorwaarden en na overleg.

De Belgische regelgeving is conform de voorwaarden inzake bemanning en rusttijden.

De bepalingen in verband met de bemanning zijn geregeld door:

- de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser (artikel 21);
- het koninklijk besluit van 13 november 2009 inzake vaarbevoegdheidsbewijzen voor de zeevisserijvaart;
- het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdend zeevaartinspectiereglement (artikelen 90, 94, 116 bis en 118).

De rustperiodes voor de vissers zijn bepaald in de Collectieve arbeidsovereenkomst van 19 juni 2002 tot uitvoering van de richtlijn van het Europees Parlement en de Europese Raad van 22 juni 2000. De Belgische wetgeving zal echter worden aangepast om de minimumduur van de rusttijden uitdrukkelijk op te nemen in de wet van 3 mei 2003. Bovendien zal worden onderzocht of het mogelijk is om te voorzien in afwijkingen en, in voorkomend geval, zal de wet van 3 mei 2003 in die zin worden aangepast.

Het verdrag geeft de kapitein van het schip ook de mogelijkheid om te eisen dat de vissers overuren presteren om de onmiddellijke veiligheid van het vaartuig te waarborgen, van de personen of de vangst aan boord of om hulp te verlenen aan andere op zee in nood verkerende vaartuigen of personen. Zo kan de kapitein de normale rusttijdregeling opschorten en eisen dat de vissers de nodige uren werken tot de toestand weer normaal is geworden. Nadat hun normale rusttijdregeling is opgeschort, moeten de vissers, zodra de situatie opnieuw genormaliseerd is, een passende rustperiode krijgen. Die bepalingen zullen worden voorzien in de Belgische wetgeving.

Artikel 15 bepaalt dat alle vissersvaartuigen aan boord over een **bemanningslijst** moeten beschikken. Voor het vertrek van het vaartuig of onmiddellijk erna moet een exemplaar van die lijst worden bezorgd aan de bevoegde personen aan wal. Daarnaast moet de bevoegde overheid bepalen aan wie, wanneer en met welk doel die informatie moet worden verstrekt. De Belgische wetgeving is conform deze bepalingen via de toepassing van de voorschriften in verband met de Dimona-aangiftes. Bovendien bepaalt artikel 8§4 van het koninklijk besluit van 13 november 2009 inzake vaarbevoegdheidsbewijzen voor de zeevisserijvaart dat de maatschappij of de schipper aan de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaren iedere aan- en afmonstering van elk bemanningslid meldt, met opgave van de datum van inscheping en van ontscheping, de functie die aan boord door het bemanningslid wordt uitgeoefend en de naam van het betrokken vissersvaartuig.

De **artikelen 16 tot 20** behandelen **de arbeidsovereenkomst van de visser**. Zij omvatten de verplichtingen voor de Lidstaten om verschillende aspecten te reglementeren van de overeenkomsten van de vissers die werken aan boord van de onder hun vlag varende schepen. De arbeidsovereenkomst van de visser waarborgt dat zowel de visser als de visserijreder de voorwaarden waaronder de visser in dienst is genomen volledig begrijpen.

Alle vissers die aan boord van vissersvaartuigen werken, moeten beschermd worden door een voor hen begrijpelijke arbeidsovereenkomst conform de bepalingen van het verdrag. In België wordt de arbeidsovereenkomst wegens zeevisserij uitgevoerd beschreven in hoofdstuk II, afdeling 2 van de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser en in hoofdstuk 2 van het Koninklijk besluit van 17 februari 2005 tot uitvoering van de bepalingen van de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser.

De Lidstaten moeten de minimumvermeldingen bepalen die in de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst moeten worden opgenomen, behalve wanneer het vermelden van één of meer van die gegevens overbodig is omdat de kwestie op een andere wijze, in de nationale wetgeving of eventueel in een collectieve arbeidsovereenkomst, wordt geregeld. Die vermeldingen zijn opgenomen in bijlage II van het verdrag. Het gaat onder meer om de identiteit van de visser en de werkgever of de visserijreder die bij de overeenkomst betrokken zijn, de functie waarvoor de visser moet worden ingezet, het proviand dat de visser moet krijgen, het loon van de visser, of de rustperiodes die aan de visser toegekend moeten worden.

Een aantal van deze bepalingen zijn al opgenomen in de Belgische wetgeving (artikel 9§2 van de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser). Een model van de arbeidsovereenkomst

wegens scheepsdienst voor de zeevisserij is beschikbaar in de bijlage van het Koninklijk besluit van 17 februari 2005 tot uitvoering van de bepalingen van de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisserij. De Belgische wetgeving moet dusdanig worden aangepast dat zij de nuttige ontbrekende vermeldingen omvat.

De Lidstaten moeten ook voorzien dat de visser de clausules van zijn arbeidsovereenkomst kan bestuderen en advies ter zake vragen voor hij de overeenkomst sluit. Die bepalingen zullen in de Belgische wetgeving worden opgenomen.

Zij moeten ook de dienstenstaten van de visser bijhouden en voorzien in middelen om geschillen in verband met de arbeidsovereenkomst van de visser te regelen. De Belgische wetgeving voorziet in deze bepalingen in de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser (artikelen 12, 13 en 14). Wat het regelen van geschillen betreft: dit is een bevoegdheid van de arbeidsrechtbank, bevoegd voor betwistingen in verband met arbeidsovereenkomsten (artikel 578, 1° van het gerechtelijk wetboek).

Het verdrag bepaalt dat een exemplaar van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan de visser wordt overhandigd en beschikbaar is aan boord. De Belgische wetgeving is conform deze bepalingen (artikelen 9 en 11 van de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser).

Van de reders die alleen hun vissersvaartuig uitbaten, wordt geen enkele arbeidsovereenkomst (zoals voorgeschreven op grond van de artikelen 16 tot 18) geëist.

Tenslotte moet de reder erop toezien dat elke visser in het bezit is van een schriftelijke en door de visser zelf enerzijds en door de reder of door zijn vertegenwoordiger anderzijds ondertekende arbeidsovereenkomst, die voorziet in fatsoenlijke levens- en werkomstandigheden aan boord van het schip. Wanneer de visser niet door de wordt tewerkgesteld of in dienst genomen, moet de reder het bewijs kunnen voorleggen van een contractuele regeling of een equivalent daarvan. Die bepalingen zullen opgenomen worden in de Belgische wetgeving.

Artikel 21 behandelt **de repatriëring van de vissers** en somt de voorschriften, verplichtingen en rechten op van de Lidstaten, de visserijreders en de vissers.

Het verdrag bepaalt dat de Lidstaten erop moeten toezien dat de vissers aan boord van een onder hun vlag varend vissersvaartuig dat in een buitenlandse haven aanmeert, recht hebben op repatriëring onder de volgende omstandigheden:
- wanneer de arbeidsovereenkomst van de visser is afgelopen;
- wanneer de visser of de visserijreder de overeenkomst wegens gegronde redenen heeft beëindigd;
- wanneer de visser niet meer in staat is om zich van de taken te kwijten die in de arbeidsovereenkomst zijn bepaald of wanneer dat van hem, gelet op de omstandigheden, niet meer kan worden verwacht;
- wanneer de vissers om diezelfde redenen van het vaartuig naar een buitenlandse haven worden overgebracht.

De kosten voor de repatriëring van deze vissers vallen in principe ten laste van de visserijreder, behalve wanneer de visser schuldig is bevonden aan een ernstige tekortkoming ten aanzien van de verplichtingen in zijn arbeidsovereenkomst. Er is ook voorzien in het recht van de visserijreder om deze kosten te vorderen op derde partijen die in dit opzicht contractueel aansprakelijk zijn.

Deze bepalingen zijn conform de Belgische wetgeving en opgenomen in:

- de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser (artikelen 45 tot 49);
- de collectieve arbeidsovereenkomst van 26 maart 2015 gesloten in het Paritair comité voor de zeevisserij betreffende de voordelen toegekend conform de statuten van het «Zeevissersfonds» tot wijziging van de collectieve arbeidsovereenkomst van 13 januari 2011.

Niettemin ontbreken de volgende aspecten in verband met de repatriëring en moeten zij dus worden opgenomen in de Belgische wetgeving:

- De Lidstaten moeten bepalen welke precieze omstandigheden recht geven op een repatriëring, welke voor de bedoelde vissers de maximum dienstperiode is die recht geeft op repatriëring, en welke de bestemmingen zijn waarnaar zij kunnen worden gerepatrieerd.
- De vlaggenstaat moet alle maatregelen treffen die noodzakelijk zijn voor de repatriëring van de visser indien de visserijreder verzuimt dit te doen. Hij heeft het recht om de betreffende kosten te verhalen op de visserijreder.

Artikel 22 betreft **de aanwerving en bemiddeling** van de vissers door de openbare en particuliere diensten en behandelt het inzetten van particuliere bureaus voor arbeidsbemiddeling in de visserijsector. Die materies vallen onder de bevoegdheden van de deelstaten en behoren dus niet tot onze bevoegdheid.

De **artikelen 23 en 24** hebben betrekking op de **uitbetaling van de vissers**, artikel 23 houdt verband met de lonen terwijl artikel 24 betrekking heeft op de uitbetalingen. Voor veel vissers is de visserij een onderneming waar het loon gedeeltelijk afhangt van de verkoop van de vangst. Sommigen krijgen een geregeld loon en een deel van de opbrengst van de verkoop van de vangst. Er moet dus een onderscheid gemaakt worden tussen de lonen en de uitbetalingen.

Artikel 23 houdt enkel verband met de vissers die een loon ontvangen. De Lidstaten moeten, na overleg, maatregelen nemen opdat de vissers die een loon ontvangen maandelijks of op andere geregelde tijdstippen worden betaald.

Artikel 24 bepaalt dat de Lidstaten erop moeten toezien dat de vissers de middelen krijgen om kosteloos het hen uitbetaalde loon, de voorschotten inbegrepen, aan hun familie over te maken.

De Belgische wetgeving is conform deze voorschriften die opgenomen zijn in:

- de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser (artikelen 28, 38, 38/1, 40) ;
- de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers die van toepassing is op de vissers voor de aspecten in verband met de bescherming van het loon die niet geregeld worden door voornoemde wet.

Deel V behandelt **de accommodatie en voeding aan boord van vissersvaartuigen**.

Artikel 25 omvat een algemene regel volgens welke elke Lidstaat maatregelen moet aannemen in verband met de accommodatie, de voeding en het drinkbaar water aan boord van de onder zijn vlag varende vissersschepen. Deze aspecten zijn gedekt door de Belgische wetgeving. Artikel 22 van de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser legt voor de visserijreder de verplichtingen vast wat de accommodatie aangaat. Andere verplichtingen in verband met voeding en drinkbaar water zijn terug te vinden in het koninklijk besluit van 12 december 1957 betreffende de levensmiddelen aan boord van Belgische koopvaardijschepen en vissersvaartuigen.

Artikel 26 omvat meer gedetailleerde voorschriften in verband met de **accommodatie**, die bepalen dat de accommodatie aan boord van voldoende kwaliteit en afmetingen moet zijn en dat zij fatsoenlijk uitgerust moet zijn voor de dienst van het vaartuig en voor de periode dat de vissers aan boord zijn.

Daarom moeten de Lidstaten maatregelen nemen m.b.t. de volgende aspecten:

- goedkeuring van de bouwplannen of verbouwingsplannen van de vissersvaartuigen, op het stuk van de accommodatie;
- de omstandigheden qua hygiëne, veiligheid, gezondheid en comfort, accommodatie en kombuis;
- verluchting, verwarming, koeling en verlichting;
- demping van overmatig lawaai en overmatige trillingen;
- locatie, afmetingen, bouwmaterialen, meubilair en uitrusting van de kooien, refters en andere accommodatieruimten;
- de sanitaire accommodatie (toiletten, was-accommodatie met warm en koud water);
- de procedures voor het onderzoeken van klachten over de accommodatie-omstandigheden.

De Belgische wetgeving omvat bepalingen over deze aspecten. Die zijn opgenomen in:

- het koninklijk besluit van 13 juli 1998 houdende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid bij het werk aan boord van vissersvaartuigen en wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement (in het bijzonder de artikelen 2 en 3, de bijlagen 1 en 2);
- het koninklijk besluit van 23 oktober 2001 betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement (artikel 2);
- het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdend zeevaartinspectiereglement (bijlage XIV).

In de Belgische wetgeving ontbreekt evenwel een officiële procedure voor het behandelen van klachten ingediend door vissers en andere betrokken partijen wanneer de accommodatie niet overeenstemt met de voorschriften van het verdrag die dus in de regelgeving moet worden opgenomen.

Artikel 27 omvat meer gedetailleerde voorschriften over **voeding** en **drinkbaar water**. De voedingswaren en het drinkbaar water aan boord van de schepen moeten van een voldoende voedingswaarde, kwaliteit en in voldoende hoeveelheden beschikbaar zijn. Die bepalingen zijn geregeld in het Koninklijk besluit van 12 december 1957 betreffende de levensmiddelen aan boord van Belgische koopvaardijschepen en vissersvaartuigen (artikelen 2 en 3). Hierop bestaat evenwel een beperking want de bepalingen zijn enkel van toepassing op de vissersschepen als de reder uitdrukkelijk in de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst vermeld heeft dat hij zou voorzien in voedingsmiddelen (artikel 7). Opdat de Belgische wetgeving conform de bepalingen van het verdrag zou zijn, wordt artikel 7 van het koninklijk besluit van 12 december 1957 betreffende de levensmiddelen aan boord van Belgische koopvaardijschepen en vissersvaartuigen opgeheven.

De reder moet de etenswaren en het drinkwater kosteloos aan de visser verstrekken. Indien evenwel een collectieve arbeidsovereenkomst tot regeling van een deelloonstelsel of de arbeidsovereenkomst van de visser dit bepaalt, kunnen deze kosten worden gerecupereerd in de vorm van exploitatiekosten. Met het oog op volledigheid zullen deze bepalingen aan de Belgische wetgeving worden toegevoegd.

Artikel 28 bepaalt dat alle voornoemde maatregelen inzake accommodatie, voeding en drinkbaar water volledige uitwerking moeten geven aan bijlage III van het verdrag. Bijlage III bevat zeer gedetailleerde voorschriften over de accommodatie aan boord van vissersschepen. Die zijn strenger

voor de vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter. Er is een zekere marge voorzien want het verdrag staat toe dat een Lidstaat die niet in staat is om de bepalingen van bijlage III toe te passen, na overleg, andere gelijkwaardige maatregelen aanneemt, met uitzondering van de bepalingen in verband met voedsel en drinkbaar water.

Omdat de voorschriften opgesomd in **bijlage III** grote gevolgen kunnen hebben op het ontwerp en de bouw van de schepen, hebben deze voorschriften uitsluitend betrekking op de pasgebouwde van een dek voorziene vissersvaartuigen, d.w.z. de vaartuigen die gebouwd werden of ingrijpende veranderingen hebben ondergaan op de datum van inwerkingtreding van het verdrag voor de betreffende Lidstaat of na die datum.

De bevoegde overheid kan, na overleg, afwijkingen op deze voorschriften toestaan voor vissersvaartuigen die normaal minder dan 24 uur op zee blijven, als de vissers niet aan boord verblijven wanneer het vaartuig in de haven ligt. De vissers moeten echter toegang hebben tot de passende accommodatie voor hun rust, voeding en hygiëne.

De bevoegde overheid moet controleren of een nieuw gebouwd vaartuig of waarvan de accommodatie voor de bemanning aan boord van het vaartuig werd vernieuwd conform de voorschriften van bijlage III is.

De voorschriften van bijlage III houden verband met de volgende aspecten: ontwerp en constructie van de accommodatie, geluid en trillingen, verluchting, verwarming en klimaatregeling, verlichting, slaapruimten, refters, badkuipen en douches, toiletten en wasbekkens, wasserijen, accommodatie voor zieke of gewonde vissers, bedlinnen, vaatwerk, eetgerei en andere benodigdheden, vrijetijdsaccommodatie, communicatie-installaties, keuken en kombuis, voedsel en drinkbaar water.

Op de vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter, moeten door de kapitein of onder diens gezag, frequent inspecties worden verricht van de accommodatie, de water- en voedselvoorziening, de keuken, de kombuis en de lokalen die gebruikt worden voor de opslag van voedsel. Het resultaat van deze inspecties en de maatregelen die worden genomen om alle tekortkomingen recht te zetten, moeten te boek worden gesteld en kunnen worden geraadpleegd.

De bevoegde overheid kan, na overleg, afwijkingen toestaan om rekening te houden met de verschillende religieuze en sociale gewoonten van de vissers op voorwaarde dat zij niet leiden tot minder gunstige omstandigheden.

Deel VI houdt verband met **medische verzorging, de bescherming van de gezondheid en de sociale zekerheid.**

De **artikelen 29 en 30** bepalen dat de Lidstaten maatregelen moeten aannemen om de vissers **medische verzorging** te verstrekken aan boord, aan land of in een buitenlandse haven, rekening houdend met het aantal vissers aan boord, de plaats waar wordt gevist en de duur van de reis. Artikel 30 houdt enkel verband met de voorschriften voor de vissersvaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter, omdat zij doorgaans een grotere bemanning hebben en zich eerder begeven naar verder afgelegen locaties waar medische bijstand niet makkelijk te vinden is.

Alle vissersvaartuigen moeten medische uitrusting en materiaal aan boord hebben aangepast aan de dienst van het schip. Voor de vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter moet de bevoegde overheid voorschrijven welk materiaal en uitrusting aan boord beschikbaar moeten zijn. Die moeten worden onderhouden en op de door de bevoegde overheid vastgestelde geregelde tijdstippen worden gecontroleerd door verantwoordelijken door haar aangesteld of erkend. Deze vaartuigen moeten over een door de bevoegde overheid goedgekeurde medische gids of over de recentste editie van de "Internationale Medische Gids voor Schepen" beschikken.

Aan boord moet zich minstens een gekwalificeerd of opgeleid visser bevinden voor het toedienen van de eerste zorgen en andere soorten medische verzorging. Hij moet de medische uitrusting en materiaal aan boord kunnen gebruiken. Daaraan moeten instructies of andere informatie worden toegevoegd die begrijpelijk zijn voor de visser(s) opgeleid voor de medische verzorging.

Alle vissersvaartuigen moeten uitgerust zijn meteen radio- of satellietcommunicatiesysteem met personen of diensten aan wal die medisch advies kunnen geven. De vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter moeten op alle uren toegang hebben tot een georganiseerde regeling van medische raadplegingen, met inbegrip van advies van specialisten. Aan boord van deze vaartuigen moet een lijst beschikbaar zijn met de radio- of satellietcommunicatiesystemen waarmee medisch advies kan worden ingewonnen.

De vissers hebben recht op geneeskundige verzorging aan wal en om te gepasten tijde te worden ontscheept bij zware ziekte of ernstige verwonding. Voor de vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter moeten de vissers aan boord of aan wal in een buitenlandse haven gratis medische verzorging genieten. De naleving van deze bepaling hangt evenwel af van de wetgeving en de praktijk in elke Lidstaat.

De Belgische wetgeving voorziet in de meeste van deze bepalingen betreffende de medische verzorging in de volgende regelgevingen:

- het koninklijk besluit van 7 januari 1998 betreffende de medische hulpverlening aan boord van schepen (artikelen 2, 4 tot 7, bijlagen I, II, V);
- het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdend zeevaartinspectiereglement (bijlage XII);
- de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser (artikelen 43 en 45).

Toch moeten de volgende aspecten worden toegevoegd aan of verduidelijkt in de regelgeving.

In verband met de instructies en de informatie over de medische uitrustingen en materiaal wordt niet gepreciseerd dat ze moeten opgesteld zijn in een taal die begrijpelijk is voor de visser opgeleid voor de medische verzorging.

De effectieve procedure inzake toegang tot een georganiseerde regeling voor medisch advies per radio of satelliet moet toegelicht worden.

Daarnaast voorziet de Belgische wetgeving niet in de verplichting om een lijst van de radio- of satellietsystemen aan boord te hebben waarmee aan boord van het vaartuig medisch advies kan worden ingewonnen.

Tenslotte omvat de Belgische wetgeving geen bepalingen betreffende het recht van de vissers op medische verzorging en ontschepen in geval van een letsel of zware ziekte.

De **artikelen 31 tot 33** behandelen de **veiligheid** en de **gezondheid op het werk** en de **preventie van arbeidsongevallen.** Omdat de vissers worden geconfronteerd met de bijzondere gevaren die voortvloeien uit hun activiteit, verplicht het verdrag de Lidstaten om een wetgeving of andere maatregelen aan te nemen voor het behandelen van de aspecten veiligheid en gezondheid en om, uiteindelijk, een veiligheidscultuur aan boord van de visserijvaartuigen te bevorderen.

Artikel 31 bepaalt de voornaamste aandachtspunten en de bijzondere vraagstukken waarmee een Lidstaat rekening moet houden bij het aannemen van maatregelen in verband met de veiligheid en de gezondheid van vissers en de preventie van ongevallen. Alle vaartuigen ingezet voor de visserij zijn hierbij betrokken. Onder de punten die moeten geregeld worden zijn er de evaluatie en de beheersing van risico's, de opleiding en instructie van de vissers aan boord met het oog op de preventie van ongevallen, ziektes en werkgerelateerde risico's. De vissers moeten een opleiding krijgen in het

gebruik van het vismateriaal dat zij moeten gebruiken en voor ze aan boord deze of gene taak verrichten moeten zij de kennis van de vistechnieken beheersen. De verplichtingen van de visserijreders, de vissers en andere betrokken personen moeten vastgelegd worden, rekening houdend met de veiligheid en de gezondheid van de vissers jonger dan 18 jaar. De ongevallen die zich voordoen aan boord van vaartuigen moeten aangegeven en onderzocht worden. Tenslotte moeten paritair samengestelde comités voor veiligheid en gezondheid op het werk samengesteld worden of, na overleg, andere bevoegde instanties.

De Belgische wetgeving behandelt al deze punten in de volgende regelgevingen:

- de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk;
- de Codex welzijn op het werk, titel 2 betreffende de algemene beginselen betreffende het welzijnsbeleid van boek I, titel 6 betreffende de maatregelen in geval van arbeidsongeval van boek I, titel 3 betreffende jongeren op het werk van boek X;
- het koninklijk besluit van 13 november 2009 inzake vaarbevoegdheidsbewijzen voor de zeevisserijvaart (artikelen 3 en 6, bijlage I);
- de wet van 10 april 1971 betreffende de arbeidsongevallen (artikel 82);
- de arbeidswet van 16 maart 1971 (artikel 9).

De vissers met een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst worden gelijkgesteld met werknemers volgens de wet van 4 augustus 1996 en zijn bijgevolg door deze regelgeving gedekt.

Artikel 32 bepaalt de bijkomende voorschriften voor de vissersvaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter die gewoonlijk meer dan drie dagen op zee blijven. Na overleg en rekening houdend met het aantal vissers aan boord, de plaats waar wordt gevist en de duur van de reis kunnen deze voorschriften ook betrekking hebben op andere vaartuigen.

De bevoegde overheid moet, na overleg, de visserijreder ertoe verplichten, om aan boord procedures in te stellen ter voorkoming van arbeidsongevallen, verwondingen of werkgerelateerde ziekten, rekening houdend met de specifieke gevaren en risico's op een vissersvaartuig.

Zij moet eisen dat de visserijreders, de kapiteins, de vissers en de andere betrokkenen voldoende richtlijnen en aangepast opleidingsmateriaal krijgen, met het oog op de risico-evaluatie en -beheersing op gebied van veiligheid en gezondheid aan boord van een vissersvaartuig.

De visserijreders hebben de volgende specifieke verplichtingen. Zij moeten erop toezien dat de vissers aan boord geschikte kledij en persoonlijke beschermingsmiddelen krijgen, een basisopleiding op gebied van veiligheid, dat ze voldoende en behoorlijk vertrouwd zijn met de uitrusting die ze zullen moeten gebruiken, de werking ervan en de veiligheidsmaatregelen die ermee gepaard gaan. De bevoegde overheid moet de basisopleiding van de visser goedkeuren en zij kan afwijkingen toestaan op de vereisten op het vlak van basisopleiding, voor zover de visser kan aantonen dat hij over een evenwaardige kennis en ervaring beschikt.

De Belgische wetgeving is conform deze bepalingen die wordt behandeld in de volgende regelgevingen:

- het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdend zeevaartinspectiereglement (hoofdstuk 6);
- de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk (artikel 5);
- de Codex welzijn op het werk, titel 2 betreffende de algemene beginselen betreffende het welzijnsbeleid van boek I (waaronder hoofdstuk III betreffende de verplichtingen van de werkgever inzake onthaal, begeleiding, informatie en vorming van de werknemers), de artikelen I.2-4, I.2-5, I.2-16, I.2-18;

- de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser (artikel 24§1);
- het koninklijk besluit van 13 november 2009 inzake vaarbevoegdheidsbewijzen voor de zeevisserijvaart (artikelen 3, 6 en 10, en bijlage I, waaronder voorschrift 7 voor de basisopleiding in veiligheid).

De Belgische wetgeving voorziet evenwel niet in de opleiding voor reders, aspect dat dus aan de regelgeving moet worden toegevoegd.

Artikel 33 bepaalt dat de vissers of hun vertegenwoordigers deelnemen aan de risico-evaluatie. De Belgische wetgeving is conform vermits zij de participatie vaststelt van de leden van de hiërarchische lijn en van de diensten voor preventie en bescherming op het werk in de Codex welzijn op het werk, evenals de raadpleging van het comité voor preventie en bescherming op het werk (artikel I.2-10).

De **artikelen 34 tot 37** houden verband met de **sociale zekerheid**. Omwille van de bijzondere aard van de visserijsector werden de bepalingen betreffende de bescherming van de vissers afzonderlijk vastgesteld. Het verdrag stelt een aantal bepalingen vast om ervoor te waken dat de vissers een gelijke en gepaste sociale zekerheid genieten.

Artikel 34 legt het beginsel van non-discriminatie en van gelijke behandeling vast tussen de vissers en de andere werknemers, volgens welk alle vissers en de personen te hunner laste, die op het grondgebied verblijven van een Lidstaat die het verdrag heeft bekrachtigd, van de sociale zekerheid genieten tegen niet minder gunstige voorwaarden dan die welke gelden voor de overige op zijn grondgebied verblijvende werknemers (en de personen te hunner laste). In dat verband garanderen het Belgische recht en het Gemeenschapsrecht de gelijke behandeling en, voor zover bepaald in het Belgisch recht, moeten de vissers dezelfde voorwaarden inzake toelating en toekenning tot die uitkeringen genieten van eenzelfde bedrag of uitkeringsniveau als die welke van toepassing zijn op de werknemers die in het land verblijven.

Bijgevolg kunnen de werknemers (zeevarenden-vissers) zodra zij in deze hoedanigheid zijn onderworpen aan de Belgische stelsels voor sociale zekerheid van de loontrekkenden of aan dat van de zelfstandigen, net als de nationale onderdanen, aanspraak maken op dezelfde dekking inzake sociale zekerheid zoals vastgesteld in de nationale wetgeving. Bepaalde risico's zijn niet gedekt door het zelfstandigenstelsel zoals het risico op werkloosheid, arbeidsongevallen, beroepsziekten en jaarlijkse vakantie. In België valt het stelsel van de jaarlijkse vakantie bovendien onder de sociale zekerheid voor loontrekkenden. Tenslotte behoort de regeling inzake gezinsbijslag na de zesde staatshervorming tot de bevoegdheid van de gemeenschappen en de gewesten. Met uitzondering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en uitsluitend voor 2019 is er geen verband meer tussen de kinderbijslag en de beroepsactiviteit.

Alle Lidstaten moeten ook, in functie van de nationale toestand, de constante inspanningen voortzetten, om in het kader van de sociale zekerheid geleidelijk een volledige bescherming te waarborgen voor alle vissers die gewoonlijk op hun grondgebied verblijven. In België zijn de zeevissers onderworpen aan de algemene regeling inzake sociale zekerheid voor de loontrekkenden (wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders). Artikel 3 van de wet van 27 juni 1969 betreft de verplichting van de werkgevers om zich te conformeren aan de voorschriften van de internationale verdragen en, onder voorbehoud hiervan, de besluitwet (van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders herzien door de wet van 27 juni 1969) toe te passen op de werknemers die in België in dienst zijn van een in België gevestigde werkgever of verbonden zijn aan een in België gevestigde exploitatiezetel. Bijgevolg is de regeling inzake sociale zekerheid voor de loontrekkenden enkel van toepassing op de werknemers - ongeacht hun nationaliteit - die in België in dienst zijn van een in België gevestigde werkgever of verbonden zijn aan een in België gevestigde exploitatiezetel (wet van 27 juni 1969, art. 3). Er moet dus tegelijk aan twee territoriale voorwaarden

voldaan zijn, namelijk: de activiteit van de werknemer moet zich in België situeren en de werkgever moet zich in België bevinden (ofwel is hij er gevestigd, ofwel heeft hij er een exploitatiezetel). Dezelfde territoriale vereisten gelden voor de regeling voor zelfstandigen.

Bovendien omvat het koninklijk besluit van 28 november 1969 (artikel 26) bijzondere regels voor aangiftes bij de sociale zekerheid en voor de berekening van de sociale zekerheidsbijdragen voor de werknemers met een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij. In eerste plaats en wat de trimestriële aangifte (Dmfa) betreft van de betreffende werknemers bij inningsinstelling van de bijdragen (RSZ), overeenkomstig een regeling die van toepassing is sinds 1 april 2005 op grond van de bepalingen van het koninklijk besluit van 17 februari 2005 tot uitvoering van de bepalingen van de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser, voor de werknemers van de werkgevers die ressorteren onder het Paritair comité voor de zeevisserij, mogen de Dmfa-en de Dimona-aangiften uitsluitend worden ingediend via het "Sociaal Secretariaat van de Kust". Daarnaast wordt het aantal effectief door de zeevissers gewerkte dagen (toegepast voor de Dmfa) bekomen door hier het aantal gepresteerde dagen in de haven en de vaartdagen bij op te tellen. Onder vaartdag wordt verstaan: de aanwezigheid op zee van minstens vier uur in de loop van een kalenderdag; telkens er wordt uitgevaren voor een periode van vier uur die gespreid is over twee opeenvolgende kalenderdagen zonder dat de grens van vier uur per kalenderdag wordt bereikt; het uitvaren voor een periode van meer dan vier uur die de grens van 24 uur niet overschrijdt, bij overschrijding (zelfs met minder dan vier uur), leidt die overschrijding tot het in rekening brengen van een nieuwe vaartdag. Anderzijds worden de periodes dat de visser de haven verlaat en binnenkomt in aanmerking genomen. Wat de berekeningsbasis van de bijdragen voor sociale zekerheid betreft verschuldigd voor de bemanningsleden van vissersvaartuigen en scheepsleerjongens bedoeld in de wet van 23 september 1931 op de aanwerving van het personeel der zeevisscherij, zij worden berekend op de forfaitaire [1]daglonen en datvdeze werknemers een vast loon genieten of volledig of gedeeltelijk worden betaald in functie van de visopbrengst.

Overeenkomstig hun nationale wetgeving of praktijk, moeten de Lidstaten samenwerken (op basis van bilaterale of multilaterale akkoorden of andere regelingen) om geleidelijk een volledige bescherming in het kader van de sociale zekerheid te waarborgen voor alle vissers, ongeacht hun nationaliteit, en het behoud voor alle vissers te waarborgen van de rechten die verworven zijn of die zij aan het verwerven zijn, ongeacht hun verblijfplaats. Deze bepaling doelt in het bijzonder op de dekking van de vissers aan boord van vaartuigen die onder vreemde vlag varen of de buitenlandse vissers die werken aan boord van een vaartuig dat onder de vlag van een andere Staat vaart. Bij ontstentenis van een akkoord tussen de staten, lopen deze vissers “migranten” het risico hun rechten te verliezen op de voorzieningen inzake sociale zekerheid die zij in hun land van oorsprong genieten.

Op grond van het Gemeenschapsrecht (verordening nr. 883/2004, art. 11, §4), is het in principe de Vlaggenstaat van het vaartuig die wordt aangewezen als het land waarvan de wetgeving inzake sociale zekerheid geldt. Om eventuele rechtsgeschillen te regelen werd artikel 37 in het verdrag ingevoerd dat waarborgt dat het gemeenschapsrecht wordt toegepast en dat het voorrang heeft wat betreft de coördinatie van het stelsel voor sociale zekerheid voor het geval het verdrag leidt tot een ander resultaat dan de communautaire regelgeving. Zo staat artikel 37 de Lidstaten toe om via bilaterale of multilaterale akkoorden, of door bepalingen aangenomen *in het kader van regionale organisaties voor economische integratie* (zoals bijvoorbeeld de Europese Unie), andere regels op te leggen met betrekking tot de voor de vissers geldende sociale-zekerheidswetgeving.

Zo moet voor alle elementen op het vlak van sociale zekerheid die problemen stellen, gebruik worden gemaakt van de afwijking bedoeld in artikel 37 van het verdrag.

[1] (https://www.socialsecurity.be/site_fr/Infos/instructs/documents/xls/Forfaits_4-2018_F.xls)

In België zijn de volgende regelgevingen van toepassing.

Wat betreft **de onderwerping aan de sociale zekerheid:**

- de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders: deze wet moet nergens worden gewijzigd om verdrag nr. 188 van de IAO te bekrachtigen.
- het koninklijk besluit van 28 november 1969 tot uitvoering van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders: dit besluit moet nergens worden gewijzigd om verdrag nr. 188 van de IAO te bekrachtigen.
- het koninklijk besluit van 27 juli 1967 nr. 38 houdende inrichting van het sociaal statuut der zelfstandigen: dit koninklijk besluit moet nergens worden gewijzigd om verdrag nr. 188 van de IAO te bekrachtigen.

Wat betreft **de ziekte- en invaliditeitsverzekering (ZIV):**

- de wet van 14 juli 1994 betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen gecoördineerd op 14 juli 1994: deze wet moet nergens worden gewijzigd om verdrag nr. 188 van de IAO te bekrachtigen.

Wat betreft de **arbeidsongevallen en de beroepsziektes** (uitsluitend voor loontrekkenden):

- de wet van 10 april 1971 betreffende de arbeidsongevallen: deze wet moet nergens worden gewijzigd om verdrag nr. 188 van de IAO te bekrachtigen.
- de gecoördineerde wetten van 3 juni 1970 betreffende de preventie van beroepsziekten en de vergoeding van de schade die uit die ziekten voortvloeit: deze wet moet nergens worden gewijzigd om verdrag nr. 188 van de IAO te bekrachtigen.

Wat betreft de **rustpensioenen:**

- het koninklijk besluit van 21 december 1967 tot vaststelling van het algemeen reglement betreffende het rust- en overlevingspensioen voor werknemers (stelsel loontrekkenden): dit besluit moet nergens worden gewijzigd om verdrag nr. 188 van de IAO te bekrachtigen.
- het koninklijk besluit nr. 72 betreffende het rust- en overlevingspensioen der zelfstandigen.

Wat betreft het **stelsel van de jaarlijkse vakantie** (uitsluitend voor de loontrekkenden):

- de wetten betreffende de jaarlijkse vakantie van de werknemers, gecoördineerd op 28 juni 1971: deze wet moet nergens worden gewijzigd om verdrag nr. 188 van de IAO te bekrachtigen.
- het koninklijk besluit van 30 maart 1967 tot bepaling van de algemene uitvoeringsmodaliteiten van de wetten betreffende de jaarlijkse vakantie: dit besluit moet nergens worden gewijzigd om verdrag nr. 188 van de IAO te bekrachtigen.

Wat betreft **de werkloosheidsverzekering** (uitsluitend voor loontrekkenden):

- het koninklijk besluit van 25 november 1991 houdende de werkloosheidsreglementering; dit besluit moet nergens worden gewijzigd om verdrag nr. 188 van de IAO te bekrachtigen.

Wat betreft **de gezinsbijslagen:**

Duitstalige gemeenschap

- het decreet van 23 april 2018 betreffende de gezinsbijslagen

- het besluit van de Regering van 29 november 2018 tot uitvoering van het decreet van 23 april 2018 betreffende de gezinsbijslagen

Brussels Hoofdstedelijk Gewest

- de Algemene kinderbijslagwet van 19 december 1939 (AKBW)
- de wet van 20 juli 1970 tot instelling van gewaarborgde gezinsbijslag

Vlaams Gewest

- het decreet van 27 april 2018 tot regeling van de toelagen in het kader van het gezinsbeleid

Waals Gewest

- het decreet van 8 februari 2018 betreffende het beheer en de betaling van de gezinsbijslagen
- het decreet van 20 december 2018 tot wijziging van het decreet van 8 februari 2018 betreffende het beheer en de betaling van de gezinsbijslagen

De **artikelen 38 en 39** houden verband met de **bescherming bij werkgerelateerde ziekte, verwonding of overlijden**.

De Lidstaten moeten de vissers bescherming garanderen in geval van werkgerelateerde ziekte, verwonding of overlijden en hiertoe maatregelen treffen.

Rekening houdend met de bijzondere aard van de visserijsector, bepaalt het verdrag dat die bescherming mag worden gewaarborgd, ofwel met een regeling die gebaseerd is op de aansprakelijkheid van de visserijreder, ofwel met een regeling op basis van een verplichte vergoedingsverzekering van de werknemers of andere regelingen. In België moeten de reders zich bij Fedris (Federaal agentschap voor beroepsrisico's) verzekeren tegen arbeidsongevallen en beroepsziektes.

De bescherming die de vissers moeten krijgen in geval van verwondingen toe te schrijven aan een arbeidsongeval of een beroepsziekte omvat passende medische verzorging voor de behandeling van de verwonding en een overeenstemmende vergoeding.

Artikel 39 biedt de Lidstaten alternatieven voor het invoeren van de bepalingen van artikel 38 die de visserijreder de aansprakelijkheid opleggen om de gezondheid en de medische verzorging van de vissers te garanderen wanneer die laatsten tewerkgesteld of aangesteld zijn of werken aan boord van een schip, op zee of in een buitenlandse haven. Dat dekt in het bijzonder de kosten voor medische verzorging verstrekt in het buitenland tot de repatriëring van de visser. De nationale wetgeving kan de reder van zijn aansprakelijkheid ontslaan wanneer:

- het ongeval niet bij de dienst op het vissersvaartuig heeft plaatsgevonden;

- de ziekte of invaliditeit verborgen is gehouden bij de indienstneming;

- het ongeval of de ziekte toe te schrijven is aan een opzettelijke fout van de visser.

De Belgische wetgeving voorziet in de voormelde maatregelen in de volgende regelgevingen:

- de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser (Hoofdstuk VI betreffende de geneeskundige verzorging, verplaatsingskosten en loonwaarborg bij ziekte of ongeval, artikel 45);

- de arbeidsongevallenwet van 10 april 1971 (waarvan het toepassingsgebied is vastgesteld in de artikelen 1 en 2 en waarvan Hoofdstuk IV Afdeling I betrekking heeft op de zeevarenden; de artikelen 28 tot 33 op de medische verzorging voor de slachtoffers van een arbeidsongeval en artikel 77 dat duidelijkheid verschaft over de vissers zelf; de artikelen 22 tot 27 betreffende de vergoeding van de slachtoffers van een arbeidsongeval en de artikelen 79 en 80 betreffende de vergoedingen van de zeevarenden; artikel 81 over de verplichte verzekering van de reder bij Fedris; artikel 48 over de uitsluiting van de vergoedingen wanneer de fout opzettelijk werd begaan);
- de gecoördineerde wetten van 3 juni 1970 betreffende de preventie van beroepsziekten en de vergoeding van de schade die uit die ziekten voortvloeit (waarvan het toepassingsgebied is vastgesteld in artikel 2, de verplichte verzekering in artikel 2§2, de artikelen 31 en 41 over de schadeloosstelling van de slachtoffers, artikel 42 over de uitsluiting van de vergoedingen wanneer de fout opzettelijk werd begaan);
- het koninklijk besluit van 28 december 1971 tot vaststelling van de bijzondere regelen inzake toepassing van de arbeidsongevallenwet van 10 april 1971 op de zeelieden (artikelen 2 tot 5).

De regels bedoeld in de wet van 3 mei 2003 doen op geen enkele manier afbreuk aan de rechten die voortvloeien uit de arbeidsongevallenwet, de wetten de preventie van beroepsziekten en de vergoeding van de schade die uit die ziekten voortvloeit, de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen gecoördineerd op 14 juli 1994, of enige andere wetgeving op grond waarvan aanspraak kan worden gemaakt op gehele of gedeeltelijke vergoeding wegens dezelfde schade. De zeevisser zal dan ook zijn rechten op grond van deze wetgevingen dienen uit te putten alvorens de reder op grond van de bepalingen van hoofdstuk VI van de wet van 3 mei 2003 te kunnen aanspreken.

Voor volledige overeenstemming met het verdrag moet artikel 47 van de wet van 3 mei 2003 gewijzigd worden, artikel dat verwijst naar de zware fout en niet naar de opzettelijke fout van de zeevisser om de reder van zijn verantwoordelijkheden te ontheffen.

Deel VII (**artikelen 40 tot 44**) betreft de **naleving en** de **toepassing van de voorschriften** van het verdrag en behandelt ook de verplichtingen van de Lidstaten die het verdrag bekrachtigd hebben met toepassing van artikel 6.

Opdat de Belgische wetgeving volledig conform de bepalingen is van deel VII van het verdrag over in de visserij, werd de wet van 12 juni 2020 betreffende werk in de visserijsector aangenomen, om tegemoet te komen aan de vereisten van het verdrag en moeten er ook een aantal bepalingen van de bestaande wetgeving worden aangepast. Er zullen daarnaast nog uitvoeringsbesluiten aangegenomen worden bij de wet van 12 juni 2020 betreffende werk in de visserijsector.

De wet van 12 juni 2020 betreffende werk in de visserijsector beoogt de invoering van een eigen systeem van reguliere inspecties, een systeem tot conformiteits- en echtverklaring, en de vaststelling van een procedure voor klachtenbehandeling, opvolgingsmaatregelen en een doeltreffend sanctiesysteem.

Artikel 40 formuleert een algemeen beginsel op grond waarvan alle Lidstaten een regeling moeten uitwerken om de naleving van de voorschriften van het verdrag te waarborgen en eventueel voorzien in inspecties, rapportering, een klachtenprocedure, opvolging alsook gepaste sancties en bijsturingsmaatregelen. Deze bepalingen geven niet duidelijk weer welke middelen een Lidstaat de mogelijkheid geven om zijn rechtspraak en de controle erop effectief toe te passen op de onder zijn vlag varende vaartuigen, maar zij leggen een aantal maatregelen vast die in zijn controlemechanisme moeten worden ingebouwd.

Artikel 41 stelt dat, voor bepaalde vissersvaartuigen die langer dan drie dagen op zee blijven (de vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter of die gewoonlijk meer dan 200 zeemijl uit de kust van de Vlaggenstaat varen), de Lidstaten moeten eisen dat zij een geldig document aan boord hebben, dat door de bevoegde overheid is afgegeven, dat bevestigt dat zij werden geïnspecteerd om na te gaan of zij conform de bepalingen zijn betreffende de levens- en werkomstandigheden aan boord. Dit document mag maximaal vijf jaar geldig zijn.

Artikel 42 bepaalt dat de bevoegde overheid een voldoende aantal geschoolde inspecteurs moet aanstellen om voornoemde controles uit te voeren. De Lidstaat kan overheidsinstellingen of andere organisaties die hij als bevoegd en onafhankelijk erkent, de toestemming verlenen om deze inspecties uit te voeren en getuigschriften af te leveren. In alle gevallen blijft de Lidstaat volledig verantwoordelijk voor de inspectie en het afleveren van de getuigschriften met betrekking tot de levens- en werkomstandigheden van de vissers aan boord van de onder zijn vlag varende vaartuigen.

België beschikt over verscheidene bevoegde inspectiediensten:

- de scheepvaartcontrole die hiervoor is aangesteld overeenkomstig het Belgische Scheepvaartwetboek;
- de sociaal inspecteurs van de Rijksdienst voor sociale Zekerheid;
- de sociaal inspecteurs van de Algemene Directie Toezicht op de sociale wetten van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal overleg;
- de sociaal inspecteurs van de Algemene Directie Toezicht op het welzijn op het werk wetten van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal overleg;

Het eerste lid van **artikel 43** houdt verband met de rol van de Lidstaten als Vlaggenstaat. Telkens een Lidstaat een klacht ontvangt of het bewijs krijgt dat een onder zijn vlag varend vissersvaartuig de voorschriften van het verdrag niet naleeft, moet hij een onderzoek instellen. De Lidstaat moet er ook voor zorgen dat er maatregelen worden getroffen om de vastgestelde tekortkomingen te verhelpen.

Het tweede lid voorziet in de mogelijkheid van een "een controle door de Havenstaat". Een Lidstaat die optreedt in zijn hoedanigheid van Havenstaat, kan ook maatregelen nemen wanneer hij een klacht ontvangt of het bewijs krijgt dat een vissersvaartuig dat een van zijn havens aandoet, niet voldoet aan de voorschriften van het verdrag. Het is toegestaan om de maatregelen te treffen die nodig zijn om de toestand aan boord, die een manifest gevaar voor de veiligheid of de gezondheid vormt, bij te sturen. De Vlaggenstaat moet op de hoogte worden gebracht van de maatregelen die de Havenstaat heeft getroffen. Het vaartuig moet niet onnodig aan de ketting worden gelegd of opgehouden door de maatregelen die de Havenstaat heeft genomen.

Een visser, een beroepsorganisatie, een vereniging, een vakorganisatie of eenieder die belang heeft bij de veiligheid van het vaartuig kan een klacht indienen.

Om deze bepalingen toe te passen moet de Lidstaat de klacht gegrond achten.

Artikel 44 houdt verband met het principe van een "verbod op een gunstigere behandeling" dat wil waarborgen dat de vaartuigen die onder de vlag varen van een Lidstaat die het verdrag niet bekrachtigd heeft, geen gunstigere behandeling genieten dan die welke geldt voor de vaartuigen die varen onder de vlag van een Lidstaat die het verdrag wel bekrachtigd heeft. Het doel bestaat erin om vissersvaartuigen van een Lidstaat die het verdrag bekrachtigd heeft te beschermen tegen de oneerlijke concurrentie van vaartuigen die varen onder de vlag van een Lidstaat die het verdrag niet bekrachtigd heeft.

De slotbepalingen van het verdrag geven toelichting bij de stappen die gevolgd moeten worden met het oog op de bekrachtiging van het verdrag door een Lidstaat en met de inwerkingtreding ervan. Wanneer zij worden toegepast, maken zij het verdrag en zijn bepalingen tot een juridisch bindend

instrument voor de Lidstaten die het bekrachtigd hebben. Daarnaast leggen zij de voorschriften en mechanismen vast die doelen op het opzeggen van het verdrag, de opvolging van de toepassing van het verdrag en de presentatie van rapporten in dat verband, alsook op de vervanging van het verdrag door een nieuwe tekst.

Conclusie

Rekening houdend met wat voorafgaat, zal de Belgische wetgeving **worden geconformeerd** aan het instrument aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie, **middels de wet van 12 juni 2020 betreffende werk in de visserijsector en de aanneming van uitvoeringsbesluiten daarvan en door een aantal aanpassingen van de bestaande wetgeving.**

De parlementen van de gemeenschappen en de gewesten moeten eveneens hun toestemming geven tot de bekrachtiging van het verdrag betreffende het werk in de visserij.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

Sophie WILMÈS

De Minister van Werk,

Pierre-Yves DERMAGNE

De Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid,

Frank VANDENBROUCKE

De Minister van Justitie, belast met Noordzee,

Vincent VAN QUICKENBORNE

Projet de loi

portant assentiment à la Convention n°188 sur le travail dans la pêche, adoptée par la Conférence internationale du Travail au cours de sa 96ème session qui s'est tenue à Genève le 14 juin 2007

EXPOSE DES MOTIFS

La convention que le Gouvernement a l'honneur de soumettre à votre assentiment concerne le travail dans le secteur de la pêche.

La Convention n°188 sur le travail dans la pêche a été adoptée le 14 juin 2007 lors de la 96ème session de la Conférence internationale du Travail organisée à Genève, à une large majorité par 437 voix pour, 2 voix contre et 22 abstentions. L'ensemble des représentants des gouvernements, des travailleurs et des employeurs présents des 27 États membres de l'Union européenne ont voté en faveur de l'adoption de la convention.

Ce vote est l'aboutissement d'un processus de débats et d'accords entre personnes directement concernées par l'industrie de la pêche. Conformément à la structure tripartite de l'Organisation internationale du Travail (OIT), les débats se sont déroulés entre représentants de gouvernements, d'employeurs (armateurs à la pêche) et les pêcheurs eux-mêmes.

Les normes de la convention sont complétées par la recommandation (n°199) – instrument non contraignant - sur le travail dans la pêche qui fournit des conseils aux Etats membres sur la façon de mettre en œuvre ces dispositions et par deux séries de directives : directives pour l'inspection par l'Etat du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche et directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention.

La convention sur le travail dans la pêche est entrée en vigueur le 16 novembre 2017, elle est d'ores et déjà ratifiée par 17 Etats membres de l'OIT, tous des Etats côtiers.

Comme l'indique l'exposé des motifs, la législation belge sera conforme à l'instrument adopté par la Conférence internationale du Travail, moyennant la loi du 12 juin 2020 relative au travail dans la pêche et de ses arrêtés d'exécution à adopter visant à répondre aux exigences de la convention ainsi que certaines adaptations de la législation existante.

La loi du 12 juin 2020 relative au travail dans la pêche transpose la Directive (UE) 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016 portant mise en œuvre de l'accord relatif à la mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche). Dans ses dispositions, la loi précitée prévoyait déjà la conformité avec la convention 188.

La loi du 12 juin 2020 relative au travail dans la pêche a pour objectif de créer un système propre à assurer le respect des prescriptions de la convention sur le travail dans la pêche et des lois, arrêtés, conventions collectives de travail et toute autre mesure d'application leur donnant effet, notamment par l'instauration d'inspections régulières, par la rédaction de rapports, par l'introduction d'un système de certification et de déclaration de conformité, par l'établissement d'une procédure pour le traitement des plaintes, par des mesures de suivi et par un système efficace de sanctions.

Il faut noter que certains articles de la convention relèvent de la compétence des entités fédérées. Les assemblées de ces dernières doivent donc également donner leur assentiment à la convention sur le travail dans la pêche.

Contexte

Le secteur de la pêche est une source d'emplois importante dans le monde. Plus de 38 millions de personnes travaillent dans la pêche de capture. Des centaines de millions de familles et leur entourage dépendent de ce secteur pour assurer leur subsistance.

Vu la spécificité du secteur de la pêche et ses conditions de travail et de vie particulières, les pêcheurs doivent bénéficier d'une protection spéciale. Ceux-ci se heurtent trop souvent à de graves problèmes quant à leurs conditions de travail, qu'il s'agisse des pratiques de travail informelles, des conditions météorologiques, de la saisonnalité ou de la nature habituellement dangereuse du travail. Le travail forcé, la traite des êtres humains et l'exploitation de la main-d'œuvre immigrée dans la pêche sont aussi de grandes sources d'inquiétude à l'échelle mondiale. Souvent, les législations et réglementations qui protègent les pêcheurs ne sont pas claires, ou n'existent pas.

L'Organisation internationale du Travail reconnaît que la pêche est l'une des professions les plus dangereuses. Les dangers proviennent aussi bien de la mer elle-même, que de la nature de la prise et de la technique de pêche, que de l'effort continu et souvent éreintant nécessaire outre l'imprévisibilité liée à la recherche et à la récolte des ressources marines. Trop d'accidents du travail et de lésions professionnelles sont à déplorer.

Nombre de ceux qui gagnent leur vie dans ce secteur sont payés en tout ou partie en fonction de la prise et un grand nombre travaillent à leur compte ou sont considérés comme indépendants par la législation nationale.

La pêche, qu'elle soit industrielle ou à petite échelle, est confrontée aux effets de la mondialisation. Les poissons qui longtemps ont été consommés localement sont maintenant conditionnés et acheminés à l'autre bout du monde. Il en résulte que dans certaines régions du monde les pêcheurs doivent aller de plus en plus loin des côtes pour atteindre les ressources marines.

Ces défis accentuent l'importance, tant pour les pêcheurs, les armateurs, les industries piscicoles que les consommateurs de garantir que le secteur de la pêche soit couvert par un droit du travail qui protège les pêcheurs et contribue à rendre cette profession attrayante et viable.

La décision de l'OIT d'élaborer un nouvel instrument pour le secteur de la pêche vise dès lors à surmonter le déficit de travail décent des quelque 38 millions d'hommes et de femmes employés du secteur. Étendre le filet de la protection sociale et du travail décent aux pêcheurs est une part importante de l'engagement de l'OIT pour la justice sociale.

L'élaboration de nouvelles normes pour le secteur de la pêche s'explique aussi par la nécessité de mettre à jour les dispositions des normes existantes de l'OIT visant les pêcheurs, considérées pour l'essentiel comme obsolètes. Les conventions pertinentes, adoptées en 1959 et 1966, devaient ainsi être révisées de manière à refléter l'évolution du secteur. D'autre part, les normes existantes étaient peu ratifiées et de nombreux pêcheurs étaient exclus de leur champ d'application, en particulier les petits pêcheurs et les artisans pêcheurs, autrement dit ceux travaillant sur de petites embarcations. Par ailleurs, ces instruments n'abordaient pas toutes les questions pouvant être traitées effectivement dans une norme internationale, notamment la sécurité et la santé au travail.

La convention vise ainsi à instaurer un instrument unique et cohérent pour compléter les normes internationales en matière de conditions de vie et de travail dans le secteur de la pêche, et incorpore des normes révisées et actualisées tirées de conventions et de recommandations internationales existantes applicables aux pêcheurs, ainsi que les principes fondamentaux consacrés dans d'autres conventions internationales sur le travail. Elle révise les conventions internationales suivantes consacrées au secteur de la pêche, à savoir les conventions concernant l'âge minimum des pêcheurs (n°112), l'examen médical des pêcheurs (n°113), le contrat d'engagement des pêcheurs (n°114), le

logement à bord des bateaux de pêche (n°126). Par ailleurs, notons que les navires de pêche sont exclus du champ d'application de la convention sur le travail maritime, 2006.

Concernant le volet sécurité sociale, la convention n°102 établit les principes généraux de la protection sociale mais exclut spécifiquement de son champ d'application les gens de mer et les pêcheurs, à l'instar des normes les plus élevées en matière de sécurité sociale. En raison des spécificités du secteur de la pêche, des dispositions relatives à la protection des gens de mer et des pêcheurs ont été établies dans des conventions séparées. Les droits à la sécurité sociale des pêcheurs ont notamment été traités dans la Convention (n°56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936, la Convention (n°70) sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946, plus tard révisée par la Convention (n°165) sur la sécurité sociale des gens de mer, 1987. Ces conventions ont été révisées par la Convention du travail maritime, 2006, qui ne tient cependant pas compte des navires de pêche. En conséquence, en 2007, la Convention (n°188) sur le travail dans la pêche a été adoptée, établissant un certain nombre de dispositions pour veiller à ce que les pêcheurs bénéficient de la sécurité sociale de manière égale et appropriée. Toutefois, le préambule de la convention n°188 fait clairement référence à la convention n°102, ce qui souligne sa pertinence vis-à-vis des dispositions de la convention n°188. Plus particulièrement, les définitions qui sont données, dans la convention n°102, des éventualités couvertes par la sécurité sociale, notamment les soins médicaux, accidents du travail et maladies professionnelles, prestations de survivant en cas d'accident du travail, ainsi que les principes généraux énoncés, présentent un intérêt pour l'application et la compréhension des dispositions de la partie VI de la convention n°188. De même, la recommandation n°202 sur les socles de protection sociale fournit, en outre, la guidance nécessaire aux Etats parties en vue de rencontrer les objectifs de la convention n°188.

Au niveau européen, le Conseil de l'Union européenne a adopté la directive (UE) 2017/159 du 19 décembre 2016 portant mise en œuvre de l'accord relatif à la mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre les employeurs et les travailleurs à l'échelle de l'Union dans le secteur de la pêche maritime, à savoir la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche). Cette directive est entrée en vigueur à la date d'entrée en vigueur de la convention sur le travail dans la pêche de l'OIT. Elle doit être transposée par les Etats membres pour le 15 novembre 2019 au plus tard.

Examen de la Convention

L'objectif de la présente convention est d'assurer que les pêcheurs bénéficient de conditions décentes pour travailler à bord des navires de pêche en fixant des normes minimales.

Les nouvelles normes contiennent des dispositions qui visent à garantir aux travailleurs du secteur de la pêche :
• De meilleures conditions sanitaires et de sécurité au travail, des soins médicaux en mer et à terre pour les marins blessés ou malades ;
• Des temps de repos suffisants pour leur santé et leur sécurité ;
• La protection d'un accord d'engagement ;
• Dans la mesure prévue par la législation nationale, le même niveau de protection de sécurité sociale que les autres travailleurs.

Les dispositions de la convention visent aussi à garantir que les bateaux de pêche sont construits et entretenus de manière à ce que les travailleurs du secteur aient des conditions de vie qui tiennent compte des longues périodes qu'ils passent à bord et en mer.

La convention contribue à prévenir les formes inacceptables de travail pour l'ensemble des pêcheurs et notamment pour les travailleurs migrants dans ce secteur. Elle inclut des réglementations en

matière de recrutement et d'enquêtes en cas de plaintes des pêcheurs. Cela permet de mieux lutter contre le travail forcé, la traite des êtres humains et d'autres pratiques abusives.

Les Etats ayant ratifié la convention s'engagent à exercer un contrôle sur les navires de pêche, à travers des inspections, des rapports, un suivi des procédures de plainte, des sanctions et des mesures correctrices. Ils peuvent également inspecter les navires de pêche faisant escale dans leurs ports et prendre toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce que les marins à bord ne travaillent pas dans des conditions dangereuses pour leur sécurité ou leur santé. Cette dernière disposition vise à retirer de la circulation maritime les navires imposant des conditions de vie et de travail inacceptables, au détriment des exploitants responsables.

La convention sur le travail dans la pêche a délibérément été élaborée pour permettre une certaine souplesse dans l'application de ses dispositions. Reconnaissant que de nombreux pays pourraient ne pas disposer des institutions ou infrastructures nécessaires à l'application immédiate de toutes ses exigences, la convention prévoit un mécanisme juridique innovant qui autorise les Etats à mettre progressivement en place certaines de ses dispositions. L'objectif est d'encourager les Etats à ratifier le texte au plus vite, puis à mettre en place un plan visant à étendre véritablement la protection à tous les pêcheurs. Cette approche stimule les consultations au niveau national pour réviser ou établir des lois et réglementations nationales et d'autres mesures relatives à la vie des pêcheurs. Les discussions entre gouvernements et représentants des armateurs et des pêcheurs constituent un élément essentiel de la convention.

En raison de la variété des situations de travail des pêcheurs, la convention tient compte des disparités de taille entre les bateaux de pêche et des types d'opérations de pêche. Elle impose des prescriptions plus strictes à certains navires (par exemple les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres ou passant normalement plus de trois jours en mer) et accorde des dérogations à d'autres navires.

La convention est structurée en neuf parties distinctes. La première reprend des définitions et son champ d'application, y compris des dispositions en vue de l'éventuelle exclusion de certains pêcheurs et navires de pêche, ainsi que d'autres formes de flexibilité pour les Etats ayant ratifié la convention. La deuxième partie contient les principes généraux concernant la mise en œuvre, l'autorité compétente et la coordination entre les autorités concernées pour le secteur de la pêche ainsi que les responsabilités des armateurs à la pêche, des patrons et des pêcheurs. La troisième partie traite des conditions minimales requises pour le travail à bord des navires de pêche, dont l'âge minimum et l'examen médical. La quatrième partie détaille les conditions de service dont la composition de l'équipage, la durée du repos, la liste d'équipage, l'accord d'engagement du pêcheur, le rapatriement, le recrutement et placement des pêcheurs, le paiement des pêcheurs. La partie cinq concerne le logement et l'alimentation à bord des navires de pêche. La partie six examine les soins médicaux, la protection de la santé et sécurité au travail, la sécurité sociale ainsi que la prévention des accidents du travail et la protection en cas de maladie, lésion ou décès liés au travail. La partie sept traite du respect et de l'application de la présente convention. Elle s'intéresse aux responsabilités de l'Etat du pavillon et à l'inspection, par l'Etat du port, des navires de pêche étrangers. La partie huit présente la possibilité d'amendement des annexes de la convention par la Conférence internationale du Travail. Enfin, la partie neuf contient les dispositions finales, principalement au sujet de la ratification, de l'entrée en vigueur et de la faculté de dénonciation.

Examen des articles

Le préambule de la convention ne crée pas d'obligations juridiques. Il expose la base de la convention et sa relation avec d'autres conventions et instruments internationaux, et fournit des précisions quant à son adoption.

La **partie I** porte sur les définitions et le champ d'application de la convention.

L'article 1 contient des **définitions** générales des termes utilisés à plusieurs reprises dans la convention.

La définition de l'expression « pêche commerciale » est large ; seules la pêche de subsistance et la pêche de loisir sont expressément exclues de son champ d'application.

Le terme « consultation » est largement utilisé dans la convention. Cela reflète la nécessité de consulter les partenaires sociaux, et plus particulièrement les organisations représentatives des armateurs à la pêche et des pêcheurs concernés, et de les associer au processus d'élaboration et d'adoption de nouvelles législations. La consultation par l'autorité compétente des organisations représentatives d'employeurs et de travailleurs est prévue dans la législation belge par la Loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur aux articles 67 et 68 traitant de la commission paritaire de la pêche maritime.

La définition du terme « pêcheur » est large et couvre toute personne employée ou engagée à quelque titre que ce soit, ou exerçant une profession, à bord d'un navire de pêche. Celle d'armateur désigne le propriétaire du navire ou toute entité ou personne à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire. Il sera examiné s'il est opportun d'adapter la législation belge afin d'étendre la définition de pêcheur aux pêcheurs fluviaux ou s'il est fait usage de la possibilité offerte par l'article 3 de la convention qui permet d'exclure du champ d'application certaines catégories de pêcheurs. La définition d'armateur sera révisée dans la législation belge.

L'accord d'engagement du pêcheur recouvrant le contrat d'emploi, le contrat d'engagement ou tout autre contrat régissant les conditions de vie et de travail du pêcheur à bord du navire est prévu à l'article 4 de la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur, sous la dénomination de contrat d'engagement pour la pêche maritime, et au chapitre 2 de l'arrêté royal du 17 février 2005 portant exécution des dispositions de la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur. Pour ce qui concerne les pêcheurs fluviaux, la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail est d'application.

La convention s'applique à toutes les catégories et tailles de navires de pêche commerciale, afin de protéger le plus grand nombre possible de pêcheurs dans le monde. Il sera examiné s'il est opportun d'adapter la législation belge afin d'étendre la notion de navire de pêche à ceux opérant sur les cours d'eau (pêche fluviale) ou s'il est fait usage de la possibilité offerte par l'article 3 de la convention qui permet d'exclure du champ d'application certaines catégories de navires de pêche.

Le terme longueur sera défini dans la législation belge. Il ne sera pas fait usage de la jauge brute et de la longueur hors tout comme critère de mesure.

En ce qui concerne les services de recrutement et de placement, il s'agit d'une compétence des entités fédérées.

Le terme « patron », désignant le pêcheur chargé du commandement d'un navire de pêche, devra faire l'objet d'un examen dans la législation belge. En effet, la réglementation belge vise à la fois le capitaine (terme général pour tout type de navire) et le patron (terme particulier pour les navires de pêche). La définition du patron se retrouve à l'article 1, 10° de l'Arrêté royal du 13 novembre 2009 concernant des brevets pour la navigation de pêche maritime, le terme capitaine à l'article 1er 3. de l'Arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime et à l'article 1er 1°de la Loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation. Il sera vérifié si une uniformisation de la terminologie est nécessaire.

L'article 2 définit le **champ d'application** de la convention qui s'applique, sauf disposition contraire, à tous les pêcheurs et à tous les navires de pêche engagés dans des opérations de pêche commerciale. Comme mentionné précédemment, il sera examiné si la législation belge doit être adaptée et étendue en ce sens ou s'il est fait usage des possibilités offertes par l'article 3 de la convention.

La convention reconnaît qu'il peut exister des cas où la qualification commerciale de certaines opérations de pêche n'est pas évidente. Ainsi, le paragraphe 2 de l'article 2 de la convention laisse le soin à l'autorité compétente de déterminer, en cas de doute sur l'affectation d'un navire à la pêche commerciale et après avoir dûment consulté les partenaires sociaux, si ces navires sont couverts par la convention. Cette possibilité sera reprise dans la législation belge.

Enfin, le paragraphe 3 de l'article 2 prévoit la possibilité pour tout Etat membre, après consultation avec les partenaires sociaux, d'étendre aux navires plus petits la protection prévue par la convention pour les pêcheurs travaillant sur les grands navires (d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres).

L'article 3 accorde une certaine souplesse aux Etats membres en leur permettant d'exclure, après consultation avec les partenaires sociaux et sous certaines conditions, des catégories limitées de pêcheurs ou de navires de pêche (notamment ceux opérant sur les cours d'eau, les lacs ou les canaux) des prescriptions de la convention ou de certaines de ses dispositions. En Belgique, les pêcheurs fluviaux tombent sous la commission paritaire 100 (ouvriers) ou 200 (employés). Ils sont soumis aux règles de droit commun et ne sont pas visés par la Loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur, qui ne concerne que la pêche maritime. Il conviendra d'examiner s'il est opportun de soumettre cette catégorie de pêcheurs et de navires de pêche aux prescriptions de la convention.

Lorsque des exclusions sont autorisées en vertu de l'article 3, l'autorité compétente doit, si les circonstances le permettent, prendre les mesures voulues pour étendre progressivement les prescriptions de la convention aux catégories de pêcheurs et de navires de pêche visées par ces exclusions. L'objectif final étant que tous les navires de pêche et tous les pêcheurs soient à terme couverts par la convention. Ces mesures seront prévues dans la législation belge s'il est fait usage de cette possibilité.

Dans leur premier rapport détaillé sur l'application de la convention, les Etats membres devront préciser les catégories de pêcheurs ou de navires de pêche qui sont exclues, donner les motifs de ces exclusions, exposer les positions respectives exprimées au cours des consultations à cet égard et décrire toute mesure prise pour assurer une protection équivalente aux catégories exclues. Ils devront également préciser leur position à ce sujet dans leurs rapports ultérieurs.

L'article 4 vise à faire en sorte que les Etats membres puissent ratifier la convention et appliquer progressivement l'ensemble des mesures de protection prévues. La mise en œuvre progressive permet temporairement l'application partielle de certaines dispositions spécifiques de la convention, sous réserve que l'Etat membre concerné prévoie les mesures nécessaires pour les appliquer pleinement dans un avenir prévisible. La mise en œuvre progressive de ces dispositions ne peut être décidée que sur la base d'un plan établi en consultation avec les organisations d'employeurs et de travailleurs concernées. La souplesse prévue à l'article 4 est limitée dans son champ d'application et dans le temps et devra être justifiée dans les rapports sur l'application de la convention. L'opportunité d'une mise en œuvre progressive de certaines dispositions de la convention sera examinée.

L'article 5 concerne le critère de mesure et les options qui s'offrent aux Etats membres lorsque des équivalences peuvent être établies. La convention envisage ces possibilités pour établir des normes communes acceptables pour mesurer les différents types de navires de pêche, de sorte que les prescriptions s'appliquent de manière équitable d'un pays à l'autre. La possibilité est ainsi donnée à l'autorité compétente, après consultation, d'utiliser la longueur hors tout à la place de la longueur

comme critère de mesure ou la jauge brute à la place de la longueur ou de la longueur hors tout. La Belgique ne fera pas usage de ces dispositions.

La partie II porte sur les principes généraux.

L'article 6 prévoit de déterminer le processus législatif pour implémenter la convention. Quel que soit le système en place, un Etat membre doit, lorsqu'il ratifie la convention, mettre en œuvre et faire respecter toutes les mesures qu'il a adoptées afin de s'acquitter de ses obligations aux termes de la convention. De plus, le paragraphe 2 fait valoir le droit des pêcheurs de continuer à bénéficier de toutes conditions existantes plus favorables, conclues entre armateurs et pêcheurs, que celles prévues par la convention.

L'article 7 prévoit la **désignation de l'autorité compétente** ou des autorités compétentes par les Etats membres. Il s'agit de toute autorité habilitée à édicter et à faire respecter les règlements, arrêtés ou autres instructions ayant force obligatoire dans le domaine visé par la disposition de la convention. Ils doivent également établir des mécanismes de coordination entre les autorités concernées et définir leurs fonctions et responsabilités respectives.

Ces mesures (processus législatif, désignation de l'autorité compétente et mécanismes de coordination) seront définies dans le projet de loi d'exécution et de contrôle, notamment pour régler la collaboration entre les différents services d'inspection dans un protocole de collaboration.

Les **responsabilités des armateurs, des patrons et des pêcheurs** sont reprises à **l'article 8**. Chaque partie pouvant influer sur la sécurité de l'exploitation d'un navire de pêche, la responsabilité de la sécurité n'incombe pas uniquement au propriétaire et au patron du navire de pêche ; l'équipage doit aussi respecter les bonnes pratiques professionnelles dans le cadre des activités menées en mer.

L'armateur à la pêche a la responsabilité de veiller à ce que le patron dispose des ressources et moyens nécessaires pour s'acquitter de ses obligations. La responsabilité globale de l'armateur est prévue dans la législation belge :

- L'Arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime (article 116) ;
- La Loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur (article 24 §1er et §2).

Le patron a la responsabilité de la sécurité des pêcheurs à bord et du fonctionnement sûr du navire, notamment dans les domaines suivants :

- la supervision, afin que les pêcheurs puissent exécuter leur travail dans les meilleures conditions de sécurité et de santé ;

- l'organisation du travail des pêcheurs, qui doit respecter la sécurité et la santé, y compris la prévention de la fatigue ;

- la mise à disposition à bord d'une formation de sensibilisation à la sécurité et à la santé au travail ;

- le respect des normes de sécurité de la navigation et de veille et des bonnes pratiques maritimes.

La réglementation belge est conforme sur ces points. Les responsabilités du patron sont reprises dans l'Arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime (articles 115, 118, 119 bis, 128, 157bis).

L'armateur à la pêche ne doit pas entraver la liberté du patron d'émettre un jugement professionnel et de prendre toute décision nécessaire sur des questions impliquant la sécurité du navire, de sa navigation ou de son exploitation, ou la sécurité des pêcheurs qui sont à bord. Cette disposition ne vise en aucun cas à confier le contrôle absolu du navire au patron, mais à lui permettre de prendre

des décisions lorsqu'il est question de la sécurité du navire et des personnes à bord, compte tenu que l'armateur n'est pas toujours en mesure d'établir si la sécurité et la santé à bord sont menacées ou compromises. Cette disposition n'existe pas en droit belge et sera ajoutée dans la législation.

Les pêcheurs doivent respecter les ordres légaux du patron et les mesures de sécurité et de santé. La législation belge est conforme à ces dispositions qui sont reprises dans la Loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur (article 16 §1er).

La **partie III** énonce les conditions minimales devant être respectées pour pouvoir travailler à bord des navires de pêche.

L'article 9 définit un **âge minimum** pour tout type de travail à bord d'un navire de pêche qui ne peut être inférieur à 16 ans. Toutefois, il est possible de déroger à cette règle et d'autoriser un âge minimum de 15 ans pour les personnes qui ne sont plus soumises à l'obligation de scolarité imposée par la législation nationale et qui suivent une formation professionnelle en matière de pêche.

En Belgique, on entend par *jeune travailleur* des travailleurs entre 15 et moins de 18 ans qui ne sont plus soumis à l'obligation scolaire à temps plein.

Plus spécifiquement dans le secteur de la pêche :

- peut être occupé comme mousse, le jeune âgé de 15 ans ou plus qui n'est plus soumis à l'obligation scolaire à temps plein et qui a fréquenté les cours complets d'une école professionnelle de pêche.

- pour être agréé comme marin pêcheur, le travailleur doit être âgé de 18 ans minimum ou avoir satisfait à l'obligation scolaire à temps partiel.

Afin d'assurer une totale conformité avec la convention, la législation belge sera adaptée afin de ne maintenir que la condition d'âge de 18 ans, sauf pour les mousses visés par la Loi du 23 septembre 1931 sur le recrutement du personnel de la pêche maritime et sauf les exceptions autorisées par la convention (cf. ci-dessous).

Ces matières sont régies par les réglementations suivantes :

- L'Arrêté royal du 17 février 2005 portant exécution des dispositions de la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur (article 4) ;
- L'Arrêté royal du 13 novembre 2009 concernant des brevets pour la navigation de pêche maritime (annexe I règles 2, 4 et 5) ;
- La Loi du 23 septembre 1931 sur le recrutement du personnel de la pêche maritime (article 2) ;
- La Loi du 16 mars 1971 sur le travail (article 2, chapitre II).

La convention prévoit en outre la possibilité pour l'autorité compétente d'autoriser des personnes âgées de 15 ans à exécuter des travaux légers lors des vacances scolaires. Les types de travail autorisés, les conditions dans lesquelles ce travail sera entrepris et les périodes de repos requises devront être définis après consultation avec les partenaires sociaux.

En Belgique, les mineurs âgés de 15 ans ou plus et qui ne sont plus soumis à l'obligation scolaire à temps plein peuvent embarquer à bord des navires de pêche durant les périodes au cours desquelles leur présence à l'école n'est pas obligatoire (Loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur – article 57).

Des interdictions générales pour les jeunes au travail à des travaux considérés comme dangereux, peu importe le secteur d'activité, sont reprises dans le Code du bien-être au travail (article X.3-8) et la Loi sur le travail du 16 mars 1971 (articles 9 et 10).

La convention interdit l'emploi de jeunes de moins de 18 ans lorsque le travail risque de compromettre leur santé, leur sécurité ou leur moralité. Ces types d'activités doivent être déterminés par la législation nationale ou l'autorité compétente, après consultation avec les organisations représentatives d'armateurs à la pêche et de pêcheurs, en tenant compte des risques qu'ils comportent. Toutefois, dans certains cas, les personnes âgées de 16 à 18 ans pourraient être autorisées à exécuter de telles activités. En règle générale, l'âge minimal requis pour pouvoir travailler à bord d'un navire de pêche est de 18 ans en Belgique, la législation est donc conforme sur ce point. Comme mentionné précédemment, plusieurs dispositions dans la réglementation belge interdisent déjà les travaux qui nuisent aux capacités physiques ou psychologiques des jeunes, menacent leur santé ou compromettent leur moralité :

- La Loi sur le travail du 16 mars 1971 (articles 9 et 10) ;
- Le Code du bien-être au travail (article X.3-8).

Le travail de nuit est également interdit pour les pêcheurs de moins de 18 ans. La convention définit le travail de nuit comme une période de neuf heures consécutives au moins, commençant au plus tard à minuit et se terminant au plus tôt à 5 heures du matin. Une dérogation au principe d'interdiction du travail de nuit des mineurs peut être accordée dans des cas restreints prévus par la convention : lorsque le travail de nuit est nécessaire conformément aux programmes ou plans de formation établis; lorsque la nature de la tâche ou le programme de formation agréé exige que les pêcheurs travaillent la nuit, pour autant que l'autorité compétente décide, après consultation, que les tâches à effectuer ne porteront pas préjudice à la santé ou au bien-être du pêcheur.

En Belgique, le travail de nuit pour les jeunes est régi par La Loi sur le travail du 16 mars 1971 (article 34 bis). Par travail de nuit, il faut entendre le travail exécuté entre 20 heures et 6 heures. En principe, les jeunes travailleurs ne peuvent exécuter un travail de nuit. Toutefois, des exceptions à ce principe général peuvent être autorisées par l'autorité compétente ou le Roi pour les jeunes travailleurs de plus de 16 ans. Mais, même en cas de dérogation, le travail de nuit reste interdit entre minuit et quatre heures pour les jeunes travailleurs.

Les **articles 10, 11 et 12** fixent les prescriptions minimales en matière d'**examen médical** afin de garantir et de certifier que les pêcheurs sont aptes à exécuter des travaux physiquement exigeants à bord des navires de pêche. Le principe prédominant est que l'état de santé d'un pêcheur doit être constaté avant que ce dernier ne soit autorisé à travailler à bord d'un navire de pêche.

L'article 10 prévoit l'obligation pour tout pêcheur de disposer d'un **certificat médical** valide attestant de son aptitude à exécuter ses tâches avant de pouvoir travailler à bord d'un navire de pêche. Certaines dérogations peuvent être octroyées par l'autorité compétente, après consultation, mais uniquement pour les pêcheurs travaillant sur des navires d'une longueur inférieure à 24 mètres ou qui passent normalement moins de trois jours en mer. Dans les cas urgents, un pêcheur peut être autorisé par l'autorité compétente à travailler à bord d'un navire de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres ou qui passe normalement plus de trois jours en mer, sans être en possession d'un certificat médical valide, sous réserve: que ce soit pour une période d'une durée limitée et spécifiée; que ce soit en attendant qu'il puisse obtenir un certificat médical; qu'il soit en possession d'un certificat médical expiré depuis peu.

La réglementation belge est conforme aux prescriptions relatives au certificat médical.

Ces dispositions sont reprises dans :

- La Loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur (article 6 §3 et §4) ;
- L'Arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime (article 102 et annexe XX) ;
- L'Arrêté royal du 13 novembre 2009 concernant des brevets pour la navigation de pêche maritime (article 8).

L'article 11 prévoit l'obligation pour chaque Etat membre de mettre en place une législation spécifique relative aux **examens médicaux** qui précise :

- la nature des examens médicaux ;
- la forme et le contenu des certificats médicaux ;
- la délivrance du certificat médical par du personnel médical dûment qualifié ou si le certificat concerne seulement la vue par une personne habilitée par l'autorité compétente, ces personnes jouissant d'une totale indépendance professionnelle ;
- la fréquence des examens médicaux et la durée de validité des certificats médicaux ;
- le droit pour un pêcheur d'être réexaminé par du personnel médical indépendant différent au cas où il se verrait refuser un certificat ou imposer des limitations au travail qu'il peut effectuer ;
- toute autre prescription jugée pertinente par l'autorité compétente.

La législation belge prévoit toutes ces dispositions. Ces matières sont reprises dans l'Arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime (articles 1, 102 et annexes XX, XXIV).

L'article 12 impose des prescriptions supplémentaires pour les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres ou passant normalement plus de trois jours en mer. Ainsi, le certificat médical du pêcheur doit au minimum indiquer que son ouïe et sa vue sont satisfaisantes compte tenu de ses tâches sur le navire et que celui-ci n'a aucun problème médical de nature à être aggravé par le service en mer ou à le rendre inapte à ce service ou à mettre en danger la sécurité ou la santé d'autres personnes à bord. En outre, la durée de validité du certificat médical est deux ans au maximum, à moins que le pêcheur soit âgé de moins de 18 ans, auquel cas elle est d'un an maximum. Si la période de validité du certificat expire au cours d'un voyage, le certificat reste valide jusqu'à la fin du voyage.

Dans la législation belge, aucune distinction n'est opérée sur base de la taille du navire ou de la durée du voyage en mer. Tous les pêcheurs sont soumis aux mêmes examens médicaux. Toutes les prescriptions sont rencontrées dans l'Arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime (article 102, annexe XX, annexe XXIV).

La **partie IV** traite des **conditions de service**, c'est-à-dire les conditions dans lesquelles le contrat est conclu, l'obligation que le navire dispose d'effectifs qualifiés et en nombre suffisant pour garantir la sécurité du milieu du travail, la durée du repos, les salaires, le rapatriement, etc.

Les articles 13 et 14 concernent **les conditions d'équipage et la durée du repos des pêcheurs.**

L'article 13 prévoit que tout Etat membre devra adopter une législation ou d'autres mesures imposant certaines responsabilités directement aux armateurs de navires de pêche battant son pavillon, tandis que l'article 14 exige de l'autorité compétente qu'elle fixe elle-même l'effectif minimal et la durée du repos.

Ainsi, l'article 13 précise que les armateurs devront s'assurer : que les effectifs sont suffisants en nombre et en qualité pour garantir la sécurité de navigation et de fonctionnement du navire, sous le contrôle d'un patron compétent ; qu'il est octroyé aux pêcheurs des périodes de repos régulières d'une durée suffisante pour préserver leur sécurité et leur santé.

L'article 14 énonce des prescriptions supplémentaires pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres pour lesquels l'autorité compétente doit fixer un effectif minimal visant à garantir la sécurité de navigation du navire et préciser le nombre de pêcheurs requis ainsi que les qualifications dont ils doivent disposer.

Des prescriptions supplémentaires sont également d'application pour tous les navires de pêche passant plus de trois jours en mer pour lesquels l'autorité compétente doit fixer, après consultation, une durée minimum de repos pour les pêcheurs. Cette durée ne doit pas être inférieure à dix heures par période de 24 heures et à 77 heures par période de sept jours. Toutefois, le paragraphe 2 autorise d'éventuelles dérogations temporaires aux durées de repos fixées, sous certaines conditions. De plus, le paragraphe 3 accorde davantage de souplesse en envisageant la possibilité pour l'autorité compétente d'établir d'autres prescriptions équivalentes pour l'effectif minimal et les durées de repos, sous certaines conditions et après consultation.

La réglementation belge est conforme aux conditions d'équipage et de repos.

Les effectifs sont visés par :

- La Loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur (article 21) ;
- L'Arrêté royal du 13 novembre 2009 concernant des brevets pour la navigation de pêche maritime ;
- L'Arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime (articles 90, 94, 116bis et 118).

Les périodes de repos des pêcheurs sont fixées par Convention collective de travail du 19 juin 2002 portant exécution de la directive des Parlement et Conseil européens du 22 juin 2000. Il est toutefois prévu d'adapter la législation belge afin de reprendre expressément la durée minimum de repos dans La Loi du 3 mai 2003. De plus, l'opportunité de prévoir des dérogations sera examinée et, le cas échéant, la Loi du 3 mai 2003 sera adaptée en ce sens.

La convention accorde aussi au patron d'un navire la souplesse nécessaire pour exiger des pêcheurs des heures de travail supplémentaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou des captures ou pour porter secours à d'autres embarcations ou aux personnes en détresse en mer. Ainsi, le patron peut suspendre les horaires normaux de repos et exiger qu'un pêcheur accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Les pêcheurs devront bénéficier d'une période de repos adéquate suite à la suspension de leurs horaires de repos, dès que la situation sera redevenue normale. Ces dispositions seront prévues dans la législation belge.

L'article 15 établit la nécessité de disposer d'une **liste d'équipage** à bord de tout navire de pêche. Un exemplaire de celle-ci doit être fourni aux personnes autorisées à terre avant le départ du navire ou communiqué à terre immédiatement après. De plus, l'autorité compétente doit déterminer à qui, à quel moment et à quelles fins cette information doit être fournie. La législation belge est conforme à ces dispositions par application des prescriptions en matière de déclarations Dimona. De plus, il est prévu à l'article 8§4 de l'Arrêté royal du 13 novembre 2009 concernant des brevets pour la navigation de pêche maritime que la compagnie ou le patron communique aux agents chargés du contrôle de la navigation tout embarquement ou débarquement de tous les gens de pêche en indiquant la date d'embarquement et de débarquement, la fonction exercée à bord par les gens de pêche et le nom du navire de pêche concerné.

Les **articles 16 à 20** traitent de **l'accord d'engagement du pêcheur**. Ils comportent des obligations pour les Etats membres afin de réglementer différents aspects des contrats dont sont titulaires les pêcheurs travaillant sur des navires qui battent leur pavillon. L'accord d'engagement du pêcheur garantit qu'à la fois le pêcheur et l'armateur à la pêche comprennent pleinement les conditions dans lesquelles le pêcheur est engagé.

Tous les pêcheurs travaillant à bord de navires de pêche doivent être protégés par un accord d'engagement conforme aux dispositions de la convention et qui leur soit compréhensible. En Belgique, le contrat d'engagement pour la pêche maritime est détaillé au chapitre II, section 2 de la Loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur et au chapitre 2 de l'arrêté royal du 17 février 2005 portant exécution des dispositions de la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur.

Les Etats membres sont tenus de prévoir les mentions minimales à inclure dans les accords d'engagement des pêcheurs, sauf dans les cas où l'inclusion de l'une de ces mentions ou de certaines d'entre elles est inutile, la question étant déjà réglée d'une autre manière par la législation nationale ou, le cas échéant, par une convention collective. Elles sont reprises à l'annexe II de la convention. Il s'agit notamment de l'identité du pêcheur et de l'employeur ou l'armateur partie à l'accord, la fonction à laquelle le pêcheur doit être affecté, les vivres à allouer au pêcheur, la rémunération du pêcheur ou encore les périodes de repos qui doivent être assurées au pêcheur.

Certaines de ces dispositions sont déjà reprises dans la législation belge (article 9§2 de la Loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur). De plus, un modèle de contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime est prévu en annexe de l'Arrêté royal du 17 février 2005 portant exécution des dispositions de la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur. La législation belge sera complétée de façon à ce que les mentions manquantes utiles soient reprises.

Les Etats membres doivent également prévoir la possibilité pour le pêcheur d'examiner les clauses de son accord d'engagement et de demander conseil à ce sujet avant de le conclure. Ces dispositions seront reprises dans la législation belge.

Ils doivent aussi prévoir la tenue des états de service du pêcheur ainsi que les moyens de régler les différends relatifs à l'accord d'engagement du pêcheur. La législation belge prévoit ces dispositions dans la Loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur (articles 12, 13 et 14). Pour le règlement des différends, il s'agit d'une compétence du tribunal du travail, compétent pour les contestations relatives aux contrats de travail (article 578, 1° du code judiciaire).

La convention prévoit qu'un exemplaire de l'accord d'engagement soit remis au pêcheur et soit disponible à bord. La législation belge est conforme à ces dispositions (articles 9 et 11 de la Loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur).

En ce qui concerne les armateurs qui exploitent seuls leur navire de pêche, aucun accord d'engagement (tel que prescrit en vertu des articles 16 à 18) n'est exigé.

Enfin, l'armateur a la responsabilité de veiller à ce que chaque pêcheur soit en possession d'un accord d'engagement écrit et signé par le pêcheur d'une part et l'armateur ou son représentant d'autre part, prévoyant des conditions de vie et de travail décentes à bord du navire. Si le pêcheur n'est pas

engagé ou employé par l'armateur, ce dernier doit avoir une preuve d'un arrangement contractuel ou équivalent. Ces dispositions seront reprises dans la législation belge.

L'article 21 traite du **rapatriement des pêcheurs** et énonce les prescriptions, obligations et droits des Etats, des armateurs à la pêche et des pêcheurs.

La convention prévoit l'obligation pour les Etats membres de veiller à ce que les pêcheurs à bord d'un navire de pêche battant leur pavillon et qui entre dans un port étranger aient le droit d'être rapatriés dans les circonstances suivantes :
- lorsque l'accord d'engagement du pêcheur a expiré ;
- lorsque le pêcheur ou l'armateur à la pêche y a mis fin pour des raisons justifiées ;
- lorsque le pêcheur n'est plus en mesure de s'acquitter des tâches prévues dans l'accord d'engagement ou qu'on ne peut plus attendre de lui qu'il les exécute compte tenu des circonstances ;
- lorsque les pêcheurs sont transférés du navire vers un port étranger pour les mêmes raisons.

Les frais de rapatriement de ces pêcheurs sont en principe à charge de l'armateur, sauf si le pêcheur a été reconnu coupable d'un manquement grave aux obligations de son accord d'engagement. Le droit de l'armateur de recouvrer ces frais auprès d'autres parties contractuellement responsables à cet égard est également prévu.

Ces dispositions sont conformes à la réglementation belge et sont reprises dans :

- La Loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur (articles 45 à 49) ;
- La Convention collective de travail du 26 mars 2015 conclue au sein de la Commission paritaire de la pêche maritime relative aux avantages octroyés conformément aux statuts du « Zeevissersfonds » modifiant la Convention collective de travail du 13 janvier 2011.

Toutefois, les aspects suivants relatifs au rapatriement font défaut et devront être repris dans la législation belge :

- Les Etats membres sont tenus de déterminer les circonstances précises donnant droit à un rapatriement, la durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles les pêcheurs concernés ont droit au rapatriement ainsi que les destinations vers lesquelles ils peuvent être rapatriés.
- L'Etat du pavillon doit prendre toutes les mesures nécessaires pour le rapatriement du pêcheur si l'armateur à la pêche omet d'y pourvoir. Il a le droit de recouvrer les frais engagés auprès de l'armateur.

L'article 22 concerne **le recrutement et le placement** des pêcheurs par des services publics et privés, et aborde la question du recours à des agences d'emploi privées dans le secteur de la pêche. Ces matières relèvent de la compétence des entités fédérées et ne sont dès lors pas de notre ressort.

Les **articles 23 et 24** traitent du **paiement des pêcheurs**, l'article 23 se réfère aux salaires tandis que l'article 24 porte sur les paiements. Pour beaucoup de pêcheurs, la pêche est une entreprise où la rémunération à la part découle du produit de la vente de la capture. Certains reçoivent un salaire régulier et une part du produit de la vente de la capture. Il faut donc faire la distinction entre les salaires et les paiements.

L'article 23 ne concerne que les pêcheurs qui perçoivent un salaire. Les Etats membres sont tenus d'adopter des mesures, après consultation, de façon à ce que tous les pêcheurs qui perçoivent un salaire soient payés mensuellement ou à d'autres intervalles réguliers.

L'article 24 prescrit aux Etats membres de veiller à ce que les pêcheurs aient les moyens de faire parvenir à leur famille et sans frais les paiements reçus, y compris les avances.

La réglementation belge est conforme à ces prescriptions qui sont reprises dans :

- La Loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur (articles 28, 38, 38/1, 40) ;
- La Loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs qui s'applique aux pêcheurs pour les questions de protection de la rémunération qui ne sont pas réglées par la loi précitée.

La **partie V** couvre **le logement et l'alimentation à bord des navires de pêche**.

L'article 25 énonce une prescription générale selon laquelle tout Etat membre doit adopter des mesures relatives au logement, à la nourriture et à l'eau potable à bord de tous les navires de pêche battant son pavillon. La législation belge couvre ces aspects. L'article 22 de la Loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur prévoit des obligations pour l'armateur en termes de logement. D'autres obligations relatives à la nourriture et l'eau potable sont reprises dans l'Arrêté royal du 12 décembre 1957 concernant les vivres à bord des navires belges.

L'article 26 comporte des prescriptions plus détaillées en matière de **logement**, de façon à ce que celui-ci soit d'une qualité et d'une taille suffisantes et qu'il soit équipé de façon adaptée au service du navire et à la durée du séjour des pêcheurs à bord.

A cette fin, les Etats membres doivent prévoir des mesures couvrant les aspects suivants :

- l'approbation des plans de construction ou de modification des navires de pêche pour le logement ;
- les conditions d'hygiène, de sécurité, de santé et de confort du logement et de la cuisine ;
- la ventilation, le chauffage, le refroidissement et l'éclairage ;
- la réduction des bruits et vibrations excessifs ;
- l'emplacement, la taille, les matériaux de construction, l'ameublement et l'équipement des cabines, réfectoires et autres espaces de logement ;
- les installations sanitaires (toilettes, moyens de lavage, eau chaude et froide) ;
- les procédures d'examen des plaintes relatives aux conditions de logement.

La législation belge prévoit des dispositions à ces sujets. Celles-ci sont reprises dans :

- L'Arrêté royal du 13 juillet 1998 portant les prescriptions minimales de sécurité et de santé au travail à bord des navires de pêche et modification de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime (en particulier les articles 2 et 3, les annexes 1 et 2) ;
- L'Arrêté royal du 23 octobre 2001 instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche et modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime (article 2) ;
- L'Arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime (annexe XIV).

Toutefois, une procédure formelle pour répondre aux plaintes déposées par les pêcheurs et d'autres parties concernées lorsque le logement n'est pas conforme aux prescriptions de la convention fait défaut dans la législation belge et sera reprise dans la réglementation.

Des prescriptions plus détaillées en matière de **nourriture et** d'**eau potable** figurent à **l'article 27**. La nourriture et l'eau potable à bord des navires doivent être d'une valeur nutritionnelle, d'une qualité et d'une quantité suffisantes. L'Arrêté royal du 12 décembre 1957 concernant les vivres à bord des

navires belges prévoit ces dispositions (articles 2 et 3). Toutefois, une limitation existe puisque celles-ci sont uniquement applicables aux bateaux de pêche si l'armateur a mentionné expressément dans le contrat d'engagement maritime qu'il assurerait l'alimentation (article 7). Afin que la législation belge soit conforme aux dispositions de la convention, l'article 7 de l'Arrêté royal du 12 décembre 1957 concernant les vivres à bord des navires belges sera abrogé.

La nourriture et l'eau potable doivent aussi être fournies gratuitement au pêcheur par l'armateur. Toutefois, si une convention collective régissant un système de rémunération à la part ou si l'accord d'engagement du pêcheur le prévoit, ces frais peuvent être recouvrés sous forme de coûts d'exploitation. La législation belge sera complétée de façon à reprendre ces dispositions.

L'article 28 prévoit que toutes les dispositions précitées en matière de logement, d'alimentation et d'eau potable doivent donner pleinement effet à l'annexe III de la convention. L'annexe III comprend des prescriptions très détaillées relatives au logement à bord des navires de pêche. Celles-ci sont plus exigeantes pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres. Une certaine souplesse est prévue car la convention autorise un Etat membre qui n'est pas en mesure d'appliquer les dispositions de l'annexe III, à adopter, après consultation, d'autres mesures équivalentes, à l'exception des dispositions se rapportant à la nourriture et l'eau potable.

Etant donné que les prescriptions énoncées à **l'annexe III** peuvent avoir des conséquences importantes sur la conception et la construction des navires, celles-ci concernent uniquement les navires de pêche neufs pontés, c'est-à-dire les navires construits ou ayant fait l'objet de transformations importantes à la date d'entrée en vigueur de la convention pour l'Etat membre concerné ou après cette date.

Des dérogations à ces prescriptions peuvent être autorisées par l'autorité compétente, après consultation, pour des navires de pêche ne restant normalement en mer que pour des durées inférieures à 24 heures si les pêcheurs ne vivent pas à bord du navire lorsqu'il est au port. Toutefois, les pêcheurs devront avoir accès à des installations adéquates pour leur repos, alimentation et hygiène.

L'autorité compétente doit prévoir un contrôle de façon à vérifier qu'un navire qui vient d'être construit ou dont le logement de l'équipage a été refait à neuf soit conforme aux prescriptions de l'annexe III.

Les prescriptions de l'annexe III couvrent les domaines suivants : conception et construction des logements ; bruits et vibrations ; ventilation ; chauffage et climatisation ; éclairage ; postes de couchage ; réfectoires ; baignoires ou douches, toilettes et lavabos ; buanderies ; installations pour les pêcheurs malades ou blessés ; literie, vaisselle, couverts et autres fournitures ; installations de loisirs ; installations de communications ; cuisine et cambuse ; nourriture et eau potable.

Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, des inspections fréquentes des logements, des provisions d'eau et de nourriture, de la cuisine, la cambuse et des équipements servant à l'entreposage de la nourriture, doivent être menées par le patron ou sous son autorité. Les résultats de celles-ci ainsi que les mesures prises pour remédier à tout manquement doivent être consignés et disponibles pour consultation.

Des dérogations aux diverses prescriptions peuvent être autorisées par l'autorité compétente, après consultation, pour tenir compte des pratiques religieuses et sociales des pêcheurs, pour autant qu'il n'en résulte pas des conditions moins favorables.

La partie VI porte sur **les soins médicaux, la protection de la santé et la sécurité sociale.**

Les **articles 29 et 30** prescrivent aux Etats membres d'adopter des mesures pour offrir aux pêcheurs des **soins médicaux** à bord, à terre ou dans un port étranger en tenant compte du nombre de pêcheurs à bord du navire, de la zone d'opération et de la durée du voyage. L'article 30 comporte uniquement des prescriptions pour les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, ceux-ci comptant généralement un équipage plus important et se rendant plutôt dans des endroits plus lointains où une assistance médicale n'est pas aisément disponible.

Tout navire de pêche doit disposer des fournitures et du matériel médicaux adaptés au service du navire. Pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, il incombe à l'autorité compétente de prescrire le matériel et les fournitures devant être disponibles à bord. Ceux-ci doivent être entretenus et inspectés à des intervalles réguliers, fixés par l'autorité compétente, par des personnes désignées ou agréées par celle-ci. De plus, ces navires doivent disposer d'un guide médical de bord approuvé par l'autorité compétente ou de la dernière version du Guide médical international de bord.

Au moins un pêcheur qualifié ou formé pour donner les premiers secours et d'autres formes de soins médicaux doit se trouver à bord. Il doit savoir utiliser les fournitures et le matériel médicaux dont est doté le navire. Ceux-ci doivent être accompagnés d'instructions ou d'informations compréhensibles pour le ou les pêcheur(s) formé(s) aux soins médicaux.

Tout navire de pêche doit être équipé d'un système de communication par radio ou par satellite avec des personnes ou services à terre pouvant fournir des consultations médicales. Pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, l'accès à un dispositif organisé de consultations médicales, y compris à des conseils de spécialistes, doit en outre être possible à toute heure. De plus, une liste des stations de radio ou de satellite par l'intermédiaire desquelles des consultations médicales peuvent être obtenues doit se trouver à bord de ces navires.

Les pêcheurs ont le droit de bénéficier d'un traitement médical à terre et d'être débarqués en temps voulu lorsqu'ils sont gravement malades ou blessés. Pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, les soins médicaux dispensés au pêcheur lorsqu'il est à bord ou débarqué dans un port étranger devraient être fournis gratuitement. Toutefois, le respect de cette disposition dépend de la législation et de la pratique de chaque Etat membre.

La législation belge prévoit la majorité de ces dispositions relatives aux soins médicaux dans les réglementations suivantes :

- L'Arrêté royal du 7 janvier 1998 relatif à l'assistance médicale à bord des navires (articles 2, 4 à 7, annexes I, II, V) ;
- L'Arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime (annexe XII) ;
- La Loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur (articles 43 et 45).

Toutefois, les aspects suivants devront être ajoutés ou précisés dans la réglementation.

Pour les instructions et informations relatives aux fournitures et matériel médicaux, il n'est pas précisé que celles-ci sont rédigées dans une langue compréhensible pour le pêcheur formé aux soins médicaux.

La procédure effective d'accès à un dispositif organisé de consultations médicales par radio ou par satellite doit être éclaircie.

Par ailleurs, la législation belge ne comporte pas l'obligation de tenir une liste des stations de radio ou de satellite, par l'intermédiaire desquelles des consultations médicales peuvent être obtenues, à bord du navire.

Enfin, la législation belge ne prévoit pas de dispositions concernant le droit des pêcheurs de bénéficier d'un traitement médical à terre et d'être débarqués en cas de lésion ou de maladie graves.

Les **articles 31 à 33** traitent de la **sécurité** et de la **santé au travail** ainsi que de la **prévention des accidents du travail.** Les pêcheurs étant confrontés à des dangers particuliers découlant de leur activité, la convention impose aux Etats de disposer d'une législation ou d'autres mesures visant à traiter les questions de sécurité et de santé et, en fin de compte, à promouvoir une culture de la sécurité à bord des navires de pêche.

L'article 31 définit les principaux domaines d'intérêt et les questions particulières dont un Etat doit tenir compte lorsqu'il adopte des mesures relatives à la sécurité et la santé des pêcheurs au travail et à la prévention des accidents. Tous les navires utilisés pour la pêche sont concernés. Parmi les dispositions à réglementer figurent l'évaluation et la gestion des risques, la formation des pêcheurs et l'instruction à bord visant à prévenir les accidents, les maladies et les risques liés au travail. Il est impératif que les pêcheurs soient formés à l'utilisation des engins de pêche et qu'ils connaissent les opérations de pêche avant de réaliser toute tâche à bord. Les obligations des armateurs à la pêche, des pêcheurs et autres personnes intéressées doivent être définies, en tenant compte de la sécurité et de la santé des pêcheurs âgés de moins de 18 ans. Les accidents survenant à bord des navires doivent être déclarés et faire l'objet d'une enquête. Enfin, des comités paritaires de sécurité et de santé au travail doivent être constitués ou, après consultation, d'autres organismes qualifiés.

La législation belge couvre l'ensemble de ces domaines dans les réglementations suivantes :

- La Loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail ;
- Le Code du bien-être au travail, titre 2 concernant les principes généraux relatifs à la politique du bien-être du livre Ier, titre 6 relatif aux mesures en cas d'accident du travail du livre Ier, titre 3 concernant les jeunes au travail du livre X ;
- L'Arrêté royal du 13 novembre 2009 concernant des brevets pour la navigation de pêche maritime (articles 3 et 6, annexe I) ;
- La Loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail (article 82) ;
- La Loi du 16 mars 1971 sur le travail (article 9).

Les pêcheurs, liés pas un contrat d'engagement maritime, sont assimilés à des travailleurs selon la Loi du 4 août 1996 et sont donc couverts par cette réglementation.

L'article 32 contient des prescriptions supplémentaires pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres passant habituellement plus de trois jours en mer. Après consultation et tenant compte du nombre de pêcheurs à bord, de la zone d'opération et de la durée du voyage, d'autres navires peuvent aussi être concernés par ces prescriptions.

L'autorité compétente est tenue, après consultation, d'obliger l'armateur à établir des procédures à bord visant à prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles, en tenant compte des dangers et risques spécifiques du navire de pêche.

Elle doit exiger que les armateurs, les patrons, les pêcheurs et les autres personnes concernées reçoivent suffisamment de directives et de matériel de formation appropriés pour évaluer et gérer les risques en matière de sécurité et de santé à bord du navire.

Des obligations incombent spécifiquement aux armateurs. Ils doivent veiller à ce que tous les pêcheurs à bord reçoivent des vêtements et équipements de protection individuelle appropriés ; une formation de base en matière de sécurité ; qu'ils soient suffisamment et convenablement familiarisés avec l'équipement qu'ils auront à utiliser, y compris son fonctionnement et les mesures de sécurité s'y rapportant. L'autorité compétente doit approuver la formation de base du pêcheur et peut accorder des dérogations aux exigences en matière de formation de base, pour autant qu'un pêcheur puisse démontrer qu'il possède des connaissances et une expérience équivalentes.

La législation belge est conforme à ces dispositions se retrouvant dans les réglementations suivantes :

- L'Arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime (chapitre 6) ;
- La Loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail (article 5) ;
- Le Code du bien-être au travail, titre 2 concernant les principes généraux relatifs à la politique du bien-être du livre Ier, (dont le chapitre III relatif aux obligations de l'employeur en matière d'accueil, d'accompagnement, d'information et de formation des travailleurs), les articles I.2-4, I.2-5, I.2-16, I.2-18 ;
- La Loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur (article 24§1) ;
- L'Arrêté royal du 13 novembre 2009 concernant des brevets pour la navigation de pêche maritime (articles 3, 6 et 10 et annexe I, dont la règle 7 pour la formation de base en matière de sécurité).

Toutefois, la formation des armateurs n'est pas prévue par la législation belge et devra être ajoutée dans la réglementation.

L'article 33 stipule que les pêcheurs ou leurs représentants participent à l'évaluation des risques. La législation belge est conforme étant donné qu'elle prévoit la participation des membres de la ligne hiérarchique et des services de prévention et de protection au travail dans le Code du bien-être au travail, de même que la consultation du comité pour la prévention et la protection au travail (article I.2-10).

Les **articles 34 à 37** concernent la **sécurité sociale**. En raison des spécificités du secteur de la pêche, des dispositions relatives à la protection des pêcheurs ont été établies séparément. La convention établit un certain nombre de dispositions pour veiller à ce que les pêcheurs bénéficient de la sécurité sociale de manière égale et appropriée.

L'article 34 établit le principe de la non-discrimination et de l'égalité de traitement entre les pêcheurs et les autres travailleurs, selon lequel tous les pêcheurs et les personnes à leur charge résidant sur le territoire d'un Etat ayant ratifié la convention bénéficient de la sécurité sociale à des conditions au moins égales à celles qui s'appliquent aux autres travailleurs (et les personnes à leur charge) qui résident dans cet Etat. A cet égard, le droit belge ainsi que le droit communautaire garantissent l'égalité de traitement et, dans la mesure prévue par le droit belge, les pêcheurs doivent bénéficier des mêmes conditions d'admission et d'octroi relatives aux prestations du même montant ou niveau de prestations et de la même durée de paiement, applicables aux autres travailleurs résidant dans le pays.

Par conséquent, dès que les travailleurs (marins-pêcheurs) sont assujettis en cette qualité aux régimes belges de la sécurité sociale des travailleurs salariés ou à celui des travailleurs indépendants ils peuvent prétendre, à l'instar des ressortissants nationaux, à la même couverture de sécurité sociale dans la mesure prévue par la législation nationale. Ainsi, certains risques ne sont pas couverts par le régime indépendant tels que le risque chômage, les accidents du travail, les maladies professionnelles et les vacances annuelles. En outre, le régime des vacances annuelles relève en Belgique de la sécurité sociale pour travailleurs salariés. Enfin, le régime des prestations familiales relève de la compétence des entités fédérées à la suite de la sixième réforme de l'Etat. Excepté pour la région de Bruxelles-Capitale et uniquement pour l'année 2019, il n'y a plus de lien entre les allocations familiales et l'activité professionnelle.

Les Etats membres sont également tenus de poursuivre des efforts constants, en fonction de leur situation nationale, en vue d'assurer progressivement une protection complète de sécurité sociale à tous les pêcheurs résidant habituellement sur leur territoire. En Belgique, les marins-pêcheurs sont soumis au régime général de la sécurité sociale des travailleurs salariés (Loi du 27 juin 1969 révisant

l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs). L'article 3 de La loi du 27 juin 1969 consacre l'obligation pour les employeurs de se conformer au prescrit des conventions internationales et, sous cette réserve, d'appliquer l'arrêté-loi (du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs révisé par la Loi du 27 juin 1969) aux travailleurs occupés en Belgique au service d'un employeur établi en Belgique ou attaché à un siège d'exploitation établi en Belgique. Par conséquent, le régime de sécurité sociale des travailleurs salariés ne s'applique qu'aux travailleurs – quelle que soit leur nationalité – qui sont occupés en Belgique au service d'un employeur établi en Belgique ou qui sont attachés à un employeur étranger ayant son siège d'exploitation en Belgique (Loi du 27 juin 1969, art.3). Deux conditions territoriales doivent donc être simultanément remplies, à savoir : l'activité du travailleur doit être située en Belgique et l'employeur doit se trouver en Belgique (soit il y est établi, soit il y dispose d'un siège d'exploitation). Les mêmes exigences territoriales prévalent pour le régime des travailleurs indépendants.

En outre, l'arrêté royal du 28 novembre 1969 (article 26) contient des modalités particulières de déclarations à la sécurité sociale et de calcul de cotisations de sécurité sociale en ce qui concerne les travailleurs liés par un contrat d'engagement pour la pêche maritime. D'abord, en ce qui concerne la déclaration trimestrielle (Dmfa) des prestations des travailleurs concernés auprès de l'organisme percepteur des cotisations (ONSS), conformément à un règlement d'application depuis le 1 avril 2005 suivant les dispositions de l'arrêté royal du 17 février 2005 portant agrément d'une organisation d'employeurs en exécution de la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur, pour les travailleurs des employeurs qui ressortissent à la Commission paritaire pour la pêche maritime, les déclarations Dmfa et Dimona peuvent uniquement être faites via le "Sociaal Secretariaat van de Kust". En outre, en ce qui concerne le nombre de journées effectivement prestées par les marins pêcheurs (appliqué pour la Dmfa), ce dernier est obtenu en additionnant les journées de travail prestées dans le port et les journées de navigation. Par journée de navigation, on entend : la présence en mer d'au moins quatre heures au cours d'un jour civil ; toute sortie en mer d'une période minimale de quatre heures qui s'échelonne sur deux jours civils consécutifs sans atteindre quatre heures par jour civil; la sortie en mer pour une période de plus de quatre heures qui ne dépasse pas 24 heures, s'il y a dépassement (même inférieur à quatre heures), la durée de ce dépassement entraîne la prise en compte d'une nouvelle journée de navigation. D'autre part, les moments où le pêcheur quitte et rentre au port sont pris en compte. Enfin, en ce qui concerne la base de calcul des cotisations de sécurité sociale dues pour les membres de l'équipage des bâtiments de pêche et les apprentis-mousses visés par la loi du 23 septembre 1931 sur le recrutement du personnel de la pêche maritime, elles sont calculées sur des rémunérations forfaitaires[1] journalières et ce, que ces travailleurs bénéficient d'une rémunération fixe ou soient rémunérés totalement ou partiellement en fonction du produit de la pêche.

En conformité avec leur législation ou pratique nationales, les Etats membres doivent coopérer (par le biais d'accords bilatéraux, multilatéraux ou autres) pour assurer progressivement une protection complète de sécurité sociale à tous les pêcheurs, indépendamment de leur nationalité et garantir le maintien des droits acquis ou en cours d'acquisition en matière de sécurité sociale à tous les pêcheurs, indépendamment de leur lieu de résidence. Cette disposition vise à couvrir plus particulièrement les pêcheurs qui travaillent à bord de navires battant pavillon étranger ou les pêcheurs étrangers travaillant à bord d'un navire battant pavillon d'un autre Etat. En l'absence d'accord entre les Etats, ces pêcheurs "migrants" risquent de perdre les droits aux prestations de sécurité sociale dont ils bénéficient dans leur pays d'origine.

En vertu du droit communautaire (règlement n°883/2004, art.11, §4), c'est en principe l'Etat du pavillon du navire qui est désigné comme le pays de la législation de sécurité sociale. Pour régler d'éventuels conflits de droit, l'article 37 a été inséré dans la convention visant à garantir l'application du droit communautaire et à assurer sa primauté en matière de coordination des régimes de sécurité

[1] (https://www.socialsecurity.be/site_fr/Infos /instructs/documents/xls/Forfaits_4-2018_F.xls)

sociale dans les cas où la convention aboutit à un résultat différent de la réglementation communautaire. Ainsi, l'article 37 autorise en effet les Etats membres à établir, par des accords bilatéraux ou multilatéraux, ou par des dispositions adoptées *dans le cadre d'organisations régionales d'intégration économique* (par exemple l'Union européenne), d'autres règles relatives à la législation en matière de sécurité sociale applicable aux pêcheurs.

Ainsi, pour toutes les matières de sécurité sociale qui poseraient un problème, il conviendra de faire usage de la dérogation visée à l'article 37 de la convention.

Les règlementations suivantes sont applicables en Belgique.

En ce qui concerne **l'assujettissement à la sécurité sociale**

- Loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs salariés : aucune modification ne doit être apportée à cette loi pour ratifier la convention n°188 de l'OIT.
- Arrêté royal du 28 novembre 1969 pris en exécution de la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs : aucune modification ne doit être apportée à cet arrêté pour ratifier la convention n°188 de l'OIT.
- Arrêté royal du 27 juillet 1968 n°38 organisant le statut social des travailleurs indépendants : aucune modification ne doit être apportée à cet arrêté royal pour ratifier la convention n°188 de l'OIT.

En ce qui concerne **l'assurance AMI**

- Loi du 14 juillet 1994 relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités coordonnée le 14 juillet 1994 : aucune modification ne doit être apportée à cette loi pour ratifier la convention n°188 de l'OIT.

En ce qui concerne les **accidents du travail et maladies professionnelles** (pour travailleurs salariés uniquement)

- La loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail : aucune modification ne doit être apportée à cette loi pour ratifier la convention n°188 de l'OIT.
- Les lois coordonnées du 3 juin 1970 relatives à la prévention des maladies professionnelles et à la réparation des dommages résultant de celles-ci : aucune modification ne doit être apportée à cette loi pour ratifier la convention n°188 de l'OIT.

En ce qui concerne les **pensions de retraite**

- L'arrêté royal du 21 décembre 1967 portant règlement général du régime de pension de retraite et de survie des travailleurs salariés (régime salarié) : aucune modification ne doit être apportée à cet arrêté pour ratifier la convention n°188 de l'OIT.
- Arrêté royal n° 72 du 10 novembre 1967 relatif à la pension de retraite et de survie des travailleurs indépendants.

En ce qui concerne le **régime des vacances annuelles** (pour travailleurs salariés uniquement)

- Lois relatives aux vacances annuelles des travailleurs salariés, coordonnées le 28 juin 1971 : aucune modification ne doit être apportée à cette loi pour ratifier la convention n°188 de l'OIT.
- Arrêté royal du 30 mars 1967 déterminant les modalités générales d'exécution des lois relatives aux vacances annuelles des travailleurs salariés : aucune modification ne doit être apportée à cet arrêté pour ratifier la convention n°188 de l'OIT.

En ce qui concerne **l'assurance chômage** (pour travailleurs salariés uniquement)

- Arrêté royal du 25 novembre 1991 portant réglementation du chômage : aucune modification ne doit être apportée à cet arrêté pour ratifier la convention n°188 de l'OIT.

En ce qui concerne les **prestations familiales**

Communauté germanophone

- Le décret du 23 avril 2018 relatif aux prestations familiales
- L'arrêté du Gouvernement du 29 novembre 2018 portant exécution du décret du 23 avril 2018 relatif aux prestations familiales

Région de Bruxelles-Capitale

- Algemene kinderbijslagwet van 19 december 1939 (AKBW)
- Wet van 20 juli 1970 tot instelling van gewaarborgde gezinsbijslag

Région flamande

- Het decreet van 27 april 2018 tot regeling van de toelagen in het kader van het gezinsbeleid

Région wallonne

- Décret du 8 février 2018 relatif à la gestion et au paiement des prestations familiales
- Décret du 20 décembre 2018 modifiant le décret du 8 février 2018 relatif à la gestion et au paiement des prestations familiales

Les **articles 38 et 39** traitent de la **protection en cas de maladie, lésion ou décès liés au travail**.

Les Etats membres ont la responsabilité d'assurer aux pêcheurs une protection en cas de maladie, lésion ou décès liés au travail et doivent prévoir des mesures à ce sujet.

Etant donné le caractère particulier du secteur de la pêche, la convention prévoit que cette protection peut être assurée soit par un régime qui repose sur la responsabilité de l'armateur, soit par un régime d'assurance obligatoire d'indemnisation des travailleurs ou d'autres régimes. En Belgique, les armateurs sont tenus de s'assurer contre les accidents du travail et les maladies professionnelles auprès de Fedris (Agence fédérale des risques professionnels).

La protection dont les pêcheurs doivent bénéficier en cas de lésion due à un accident du travail ou à une maladie professionnelle comprend des soins médicaux appropriés pour le traitement de la lésion et une indemnité correspondante.

L'article 39 propose aux Etats membres des alternatives pour faire entrer en vigueur les dispositions de l'article 38 qui confèrent à l'armateur à la pêche la responsabilité d'assurer la protection de la santé et les soins médicaux des pêcheurs lorsque ces derniers sont employés ou engagés ou travaillent à bord d'un navire, en mer ou dans un port étranger. Cela couvre en particulier les frais des soins médicaux dispensés à l'étranger jusqu'au rapatriement du pêcheur. La législation nationale peut exempter l'armateur de sa responsabilité de protéger les pêcheurs dans les cas où :

- l'accident n'est pas survenu au service du navire de pêche ;

- la maladie ou l'infirmité a été dissimulée lors de l'engagement ;

- l'accident ou la maladie est imputable à une faute intentionnelle du pêcheur.

La législation belge prévoit les mesures précitées dans les réglementations suivantes :

- La Loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur (Chapitre VI relatif aux soins médicaux, frais de déplacement et au salaire garanti en cas de maladie ou d'accident, l'article 45) ;
- La Loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail (dont le champ d'application est prévu aux articles 1 et 2 et dont le Chapitre IV Section I traite des gens de mer ; les articles 28 à 33 sur les soins médicaux pour les victimes d'un accident du travail et l'article 77 bis qui apporte des précisions propres aux pêcheurs ; les articles 22 à 27 concernant l'indemnisation des victimes d'un accident du travail et les articles 79 et 80 sur les indemnités des gens de mer ; l'article 81 sur l'obligation d'assurance de l'armateur auprès de Fedris ; l'article 48 sur l'exclusion des indemnités en cas de faute intentionnelle) ;
- Les Lois coordonnées du 3 juin 1970 relatives à la prévention des maladies professionnelles et à la réparation des dommages résultant de celles-ci (dont le champ d'application est prévu à l'article 2, l'obligation d'assurance à l'article 2§2, les articles 31 et 41 sur l'indemnisation des victimes , l'article 42 sur l'exclusion des indemnités en cas de faute intentionnelle) ;
- L'Arrêté royal du 28 décembre 1971 fixant les règles spéciales d'application aux gens de mer de la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail (articles 2 à 5).

Les règles visées dans la Loi du 3 mai 2003 ne portent en aucune manière préjudice aux droits découlant de la loi sur les accidents du travail, des lois relatives à la réparation des dommages résultant des maladies professionnelles, de la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, coordonnée le 14 juillet 1994, ou de toute autre législation dont on pourrait se prévaloir pour réclamer une indemnité totale ou partielle pour le même préjudice. Le marin pêcheur devra dès lors épuiser les droits qu'il tient de ces législations avant de pouvoir actionner l'armateur en application des dispositions du chapitre VI de la Loi du 3 mai 2003.

Pour une totale conformité avec la convention, il conviendra de modifier l'article 47 de la Loi du 3 mai 2003 qui fait référence à la faute grave et non à la faute intentionnelle du pêcheur pour exempter l'armateur de ses responsabilités.

La partie VII (**articles 40 à 44**) porte sur le **respect et** l'**application des prescriptions** de la convention et traite ainsi des obligations qui incombent aux Etats membres ayant ratifié la convention en application de l'article 6.

Afin que la législation belge soit complètement conforme aux dispositions de la partie VII de la convention sur le travail dans la pêche, la loi du 12 juin 2020 relative au travail dans le secteur de la pêche a été adoptée afin de répondre aux exigences de la convention et un certain nombre de dispositions de la législation existante doivent également être adaptées. Des arrêtés d'exécution de la loi du 12 juin 2020 relative au travail dans la pêche seront également adoptés.

La loi du 12 juin 2020 relative au travail dans la pêche vise à mettre en place un système d'inspections régulières, la rédaction de rapports, à introduire un système de certification et de déclaration de conformité, à prévoir une procédure pour le traitement des plaintes, des mesures de suivi et un système efficace de sanctions.

L'article 40 énonce un principe général selon lequel tout Etat membre devra se doter d'un système qui garantit le respect des prescriptions de la convention et éventuellement prévoir des inspections, des rapports, une procédure pour traiter les plaintes, un suivi ainsi que des sanctions et mesures correctives appropriées. Ainsi, ces dispositions ne précisent pas les moyens permettant à un Etat membre d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires battant son pavillon, mais elles prévoient un certain nombre de mesures à incorporer dans son dispositif de contrôle.

L'article 41 précise que pour certains navires de pêche passant plus de trois jours en mer (ceux d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres ou naviguant habituellement à plus de 200 milles nautiques

de la côte de l'Etat du pavillon), les Etats membres doivent exiger qu'ils disposent à bord d'un document valide délivré par l'autorité compétente attestant qu'ils ont été inspectés pour déterminer leur conformité avec les conditions de vie et de travail à bord. La durée de validité de ce document ne peut dépasser cinq années.

L'article 42 indique que l'autorité compétente doit désigner des inspecteurs qualifiés et en nombre suffisant pour réaliser les contrôles précités. L'Etat membre peut autoriser des institutions publiques ou d'autres organismes dont il reconnaît la compétence et l'indépendance à effectuer ces inspections et délivrer des certificats. En tout état de cause, l'Etat membre conserve la pleine responsabilité de l'inspection et de la certification des conditions de vie et de travail des pêcheurs à bord des navires qui battent son pavillon.

En Belgique, il existe différents services d'inspection compétents :

- Le contrôle de la navigation désigné à cet effet conformément au Code belge de la Navigation;
- les inspecteurs sociaux de l'Office national de sécurité sociale ;
- les inspecteurs sociaux de la Direction générale Contrôle des lois sociales du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale ;
- les inspecteurs sociaux de la Direction générale Contrôle du bien-être au travail du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale.

Le paragraphe 1 de **l'article 43** porte sur le rôle des Etats en tant qu'Etats du pavillon. Il est exigé qu'un Etat mène une enquête à chaque fois qu'il reçoit une plainte ou acquiert la preuve qu'un navire de pêche battant son pavillon ne se conforme pas aux prescriptions de la convention. L'Etat doit également s'assurer que des mesures sont prises pour remédier aux manquements constatés.

Le paragraphe 2 prévoit la possibilité d'un « contrôle par l'Etat du port ». Un Etat, agissant en sa qualité d'Etat du port, peut ainsi prendre des mesures s'il reçoit une plainte ou acquiert la preuve qu'un navire de pêche faisant escale dans un de ses ports ne se conforme pas aux prescriptions de la convention. Il est autorisé à prendre les mesures nécessaires pour corriger la situation à bord qui constitue manifestement un danger pour la sécurité ou la santé. L'Etat du pavillon devra être informé des mesures prises par l'Etat du port. Les mesures prises par l'Etat du port ne doivent pas retenir ou retarder indûment le navire.

Une plainte peut être soumise par un pêcheur, un organisme professionnel, une association, un syndicat, ou toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire.

L'Etat membre doit considérer la plainte comme fondée pour appliquer ces dispositions.

L'article 44 énonce le principe d'« interdiction de traitement plus favorable », qui vise à s'assurer que les navires de pêche battant pavillon d'un État qui n'a pas ratifié la convention ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que celui accordé aux navires battant pavillon d'un État qui l'a ratifiée. L'objectif est de protéger les navires de pêche d'un Etat ayant ratifié la convention contre une concurrence déloyale des navires de pêche battant pavillon d'un Etat n'ayant pas ratifié la convention.

Les dispositions finales de la convention prévoient les étapes à suivre en vue de la ratification de la convention par un Etat membre, et de son entrée en vigueur. Lorsqu'elles sont appliquées, elles font de la convention, et de ses dispositions, un instrument juridiquement contraignant pour les Etats membres qui l'ont ratifiée. En outre, elles prévoient les prescriptions et les mécanismes visant la dénonciation de la convention, le suivi de l'application de la convention et la présentation de rapports à ce sujet, ainsi que le remplacement de la convention par un nouveau texte.

Conclusion

Compte tenu de ce qui précède, la législation belge **sera conforme** à l'instrument adopté par la Conférence internationale du Travail **moyennant, la loi du 12 juin 2020 relative au travail dans la pêche et de l'adoption de ses arrêtés d'exécution ainsi que certaines adaptations de la législation existante.**

Les assemblées des entités fédérées doivent également donner leur assentiment à la convention sur le travail dans la pêche.

La Ministre des Affaires étrangères,

Sophie WILMÈS

Le Ministre de l'Emploi,

Pierre-Yves DERMAGNE

Le Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique,

Frank VANDENBROUCKE

Le Ministre de la Justice, chargé de la Mer du Nord,

Vincent VAN QUICKENBORNE

Verdrag nr. 188 betreffende het werk in de visserijsector

De Algemene Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie,

Bijeengeroepen te Genève door de Raad van Beheer van het
Internationaal Arbeidsbureau en aldaar bijeengekomen op 30 mei 2007 in haar zesennegentigste zitting,

Erkennende dat de mondialisering een grote invloed heeft op de visserijsector;

Kennis genomen hebbende van de IAO-verklaring betreffende de fundamentele beginselen en rechten op het werk, 1998,
Rekening houdende met de fundamentele rechten verankerd in de volgende internationale Arbeidsverdragen: het Verdrag betreffende gedwongen of verplichte arbeid, 1930 (nr. 29), het Verdrag betreffende de vrijheid tot het oprichten van vakverenigingen en de bescherming van het vakverenigingsrecht, 1948 (nr. 87), het Verdrag betreffende de toepassing van de grondbeginselen van het recht van organisatie en collectief overleg, 1949 (nr. 98), het Verdrag betreffende de gelijke beloning van mannelijke en vrouwelijke werknemers voor arbeid van gelijke waarde, 1951 (nr. 100), het Verdrag betreffende de afschaffing van gedwongen arbeid , 1957 (nr. 105), het Verdrag betreffende discriminatie in beroep en beroepsuitoefening, 1958 (nr. 111), het Verdrag betreffende de minimumleeftijd voor toelating tot het arbeidsproces, 1973 (nr. 138), en het Verdrag betreffende het verbod van de ergste vormen van kinderarbeid, 1999 (nr. 182);

Kennis genomen hebbende van de relevante instrumenten van de Internationale Arbeidsorganisatie, inzonderheid het Verdrag(nr. 155) en de Aanbeveling (nr. 164) betreffende arbeidsveiligheid, gezondheid en het arbeidsmilieu uit 1981 en het Verdrag (nr. 161) en de Aanbeveling (nr. 171) betreffende de Arbeidsgeneeskundige Diensten uit 1985 ;

Bovendien kennis genomen hebbende van het Verdrag (nr. 102) betreffende de (minimumnormen) Sociale Zekerheid uit 1952 en overwegende dat de bepalingen van artikel 77 van dat Verdrag geen belemmering mogen vormen voor de door de Leden ten behoeve van de vissers in het kader van sociale-zekerheidsregelingen ingestelde bescherming;

Erkennende dat de Internationale Arbeidsorganisatie de visserij ,in vergelijking tot andere beroepen, een gevaarlijke activiteit vindt;

Eveneens kennis genomen hebbende van artikel 1, paragraaf 3 van het Verdrag (nr. 185) betreffende de identiteitsbewijzen van de zeevarenden (herzien) uit 2003 ;

Ervan uitgaande dat de kerntaak van de Organisatie in het bevorderen van fatsoenlijke arbeidsomstandigheden bestaat;

Ervan uitgaande dat het noodzakelijk is de rechten van de vissers in dat opzicht te beschermen en te bevorderen;

Verwijzende naar het Verdrag van de Verenigde Naties betreffende het recht van de zee, 1982;

Ermee rekening houdende dat het nodig is de volgende specifiek ten behoeve van de visserijsector door de Internationale Arbeidsconferentie aangenomen internationale verdragen te herzien, met name het verdrag (nr. 112) betreffende de minimumleeftijd (visserij) uit 1959, het verdrag (nr. 113) betreffende het geneeskundig onderzoek van de vissers uit 1959, het verdrag (nr. 114) betreffende de arbeidsovereenkomst van vissers uit 1959 en het verdrag (nr. 126) betreffende de accommodatie aan boord van vissersschepen uit 1966, ten einde deze instrumenten bij te werken en er wereldwijd meer vissers mee te bereiken, met name die welke werken aan boord van kleinere schepen;

Opmerkende dat het door dit verdrag nagestreefde doel erin bestaat te waarborgen dat de vissers aan boord van de vissersschepen kunnen beschikken over fatsoenlijke omstandigheden op het stuk van minimumvoorwaarden om het werk aan boord te verrichten, dienstvoorwaarden, accommodatie en voeding , bescherming van de veiligheid en de gezondheid op het werk, medische verzorging en sociale zekerheid;

Besloten hebbende diverse voorstellen aan te nemen betreffende het werk in de visserijsector, welke als vierde punt staan vermeld op de agenda van de zitting;

Besloten hebbende dat deze voorstellen de vorm zullen krijgen van een internationaal verdrag,

Neemt heden , de veertiende juni van het jaar tweeduizend en zeven, het volgende verdrag aan, dat kan worden aangehaald als het Verdrag betreffende het werk in de visserijsector, 2007.

DEEL 1. Definities en toepassingsgebied

Definities

Artikel 1

In dit Verdrag:

a) staat “commerciële visvangst” voor alle visserijoperaties, met inbegrip van de visvangst in waterlopen, meren of kanalen, uitgezonderd wanneer het gaat om vissen voor het eigen levensonderhoud of om sportvissen;
b) staat “bevoegde overheid” voor de minister, de regeringsdienst of enige andere overheid, die voor het opstellen en handhaven van reglementen, besluiten of andere instructies met dwingende kracht inzake het door de verdragsbepaling bestreken domein gemachtigd zijn;
c) staat “overleg” voor het overleg tussen de bevoegde overheid en de representatieve betrokken werkgevers- en werknemersvertegenwoordigers , en inzonderheid met de representatieve visserijreders- en vissersorganisaties , als die bestaan;
d) staat “visserijreder” voor de eigenaar van een schip of voor enige andere persoon of organisatie , bij voorbeeld een zaakvoerder, een agent, een bareboat-bevrachter , die van de eigenaar de verantwoordelijkheid heeft gekregen voor de exploitatie van het schip en die bij het aanvaarden van die verantwoordelijkheid ook de taken en de verplichtingen

van de visserijreders, overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag, op zich heeft genomen, ongeacht het feit of andere organisaties of personen zich in zijn naam van sommige van die taken of verantwoordelijkheden kwijten;

e) staat "visser" voor eender wie die in welke hoedanigheid ook is tewerkgesteld of aangeworven of een beroepsactiviteit uitoefent aan boord van een vissersschip, met inbegrip van de personen die aan boord werken in ruil voor een aandeel in de vangst , maar met uitsluiting van de loodsen, de bemanningen van marineschepen, de overige permanent in overheidsdienst werkende personen , de met werkzaamheden aan boord van vissersschepen belaste aan wal werkende personeelsleden en de visserijwaarnemers;
f) staat "arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de visserij" voor een arbeidsovereenkomst , aanwervingsovereenkomst of een andere gelijkaardige regeling, alsmede voor elke andere overeenkomst die de levens- en werkomstandigheden regelt van de vissers aan boord van de schepen;
g) staan " vissersschip of "schip" voor elk schip of elk vaartuig , ongeacht de aard of de vorm van eigendom, dat gebruikt wordt of voorbestemd is om te worden gebruikt voor de commerciële visserij;
h) staat "bruto tonnenmaat" voor de bruto tonnenmaat van een schip overeenkomstig de bepalingen van bijlage I bij het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende meting van schepen of van eender welk instrument tot wijziging of vervanging daarvan;
i) staat "lengte" (L) voor 96 percent van de totale lengte op een waterlijn op 85 percent van de minst grote diepte van kielbalk tot dek, gemeten vanaf de kiellijn, of voor de lengte van de voorzijde van de voorsteven tot de aslijn van de roerschacht op die waterlijn, zo die groter is. Bij vaartuigen ontworpen met stuurlast, loopt de waterlijn waarop de lengte wordt gemeten parallel met de ontworpen waterlijn;
j) staat "lengte over alles" (LOA) voor de afstand in rechte lijn parallel met de ontworpen waterlijn tussen het voorste punt van de boeg en het achterste punt van de achtersteven;
k) staat "aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdienst voor eender welke persoon , onderneming, instelling, agentschap of andere organisatie uit de particuliere of overheidssector, die actief is in het aanwerven van vissers voor rekening van , of het bemiddelen van vissers bij visserijreders;
l) staat "kapitein" voor de visser die op het vissersvaartuig het gezag voert.

Toepassingsgebied

Artikel 2

1. Behoudens andersluidende bepaling , geldt dit Verdrag voor alle vissers op alle voor de commerciële visvangst gebruikte vissersvaartuigen .
2. Wanneer twijfel bestaat of een vaartuig voor de commerciële visvangst wordt gebruikt, spreekt de bevoegde overheid zich hierover na overleg uit.
3. Elk Lid kan, na overleg, de bescherming geldend voor de op 24 meter lange of langere vaartuigen werkende vissers, uitbreiden tot zij die op kleinere vaartuigen zijn tewerkgesteld.

Artikel 3

1.Wanneer bij de tenuitvoerlegging van het Verdrag bijzondere substantiële problemen rijzen, omwille van de specifieke omstandigheden waarin de vissers moeten werken of de vissersschepen moeten worden bediend, kan een Lid na overleg

(a) in waterlopen, meren en kanalen vissende vissersschepen ;
(b) beperkte categorieën vissers of vissersvaartuigen

uitsluiten van de voorschriften van dit Verdrag of van sommige bepalingen daarvan .

2. In geval van uitsluiting zoals bedoeld in de voorgaande paragraaf, en indien zulks uitvoerbaar is, neemt de bevoegde overheid zonodig maatregelen om de in dit Verdrag bepaalde voorschriften geleidelijk uit te breiden tot de betrokken categorieën vissers of vissersvaartuigen.

3.Elk Lid dat dit Verdrag ratificeert moet:
a) in zijn eerste rapport aangaande de tenuitvoerlegging van dit Verdrag krachtens artikel 22 van de Statuten van de Internationale Arbeidsorganisatie:

i) de categorieën vissers of vissersvaartuigen aanstippen die bij toepassing van paragraaf 1 zijn uitgesloten;
ii) de redenen vermelden voor die uitsluiting en daarbij de respectievelijke standpunten geven van de betrokken werkgevers- en werknemersorganisaties en inzonderheid van de representatieve visserijreders- en vissersorganisaties, als die er zijn;
iii) de maatregelen beschrijven die zijn genomen voor het verlenen van een gelijkwaardige bescherming aan de uitgesloten categorieën;

b) in de daaropvolgende rapporten aangaande de tenuitvoerlegging van dit Verdrag, alle maatregelen beschrijven die genomen zijn overeenkomstig paragraaf 2.

Artikel 4

1. Wanneer het omwille van bijzondere substantiële problemen ten gevolge van een onvoldoende ontwikkelde infrastructuur of dito instellingen niet meteen mogelijk is voor een Lid alle in dit Verdrag voorgeschreven maatregelen ten uitvoer te leggen , kan het Lid overeenkomstig een overlegd plan geleidelijk alle of een deel van de volgende bepalingen ten uitvoer leggen:

    a) artikel 10, paragraaf 1;
    b) artikel 10, paragraaf 3, voor zover het gaat om schepen die langer dan 3 dagen op zee blijven;
    c) artikel 15;
    d) artikel 20;
    e) artikel 33;
    f) artikel 38;

2.Paragraaf 1 is niet van toepassing op de vissersvaartuigen:

a)van een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter; of
b)die langer dan zeven dagen op zee blijven, of

c)die gewoonlijk meer dan 200 zeemijl uit de kust van de Vlaggenstaat varen of actief zijn voorbij de rand van het continentaal plat, indien die verder uit de kust is gelegen; of
d)die onderworpen zijn aan het toezicht van de Havenstaat overeenkomstig artikel 43 van het Verdrag, behalve wanneer dat toezicht door de Havenstaat het gevolg is van overmacht,

noch op de op die schepen tewerkgestelde vissers.

3.Elk Lid dat van de in paragraaf 1 verleende mogelijkheid gebruik maakt zal:

(a) in zijn eerste, krachtens artikel 22 van de Statuten van de Internationale Arbeidsorganisatie aangaande de tenuitvoerlegging van dit Verdrag voorgelegde rapport :

i) aangeven welke voorzieningen van het Verdrag geleidelijk moeten worden ten uitvoer gelegd;
ii) de motieven toelichten en de respectievelijke standpunten van de betrokken representatieve werkgevers- en werknemersorganisaties, met name van de representatieve visserijreders- en vissersorganisaties, als die er zijn,
iii)het plan toelichten voor de geleidelijke tenuitvoerlegging ervan.

(b) in zijn latere over de tenuitvoerlegging van het Verdrag uitgebrachte rapporten , de maatregelen beschrijven die zijn genomen om alle bepalingen van het Verdrag ten uitvoer te leggen.

Artikel 5

1) Voor de tenuitvoerlegging van dit Verdrag kan de bevoegde overheid, na overleg, beslissen als meetcriterium de “lengte over alles” (LOA) te gebruiken in plaats van de”lengte” (L), overeenkomstig de in bijlage I opgelegde gelijkwaardigheid. Bovendien kan de bevoegde overheid voor de in bijlage III van dit Verdrag gespecificeerde paragrafen, na overleg, beslissen om als meetcriterium de bruto tonnenmaat te gebruiken in plaats van de lengte (L) of de lengte over alles (LOA), overeenkomstig de in bijlage III opgelegde gelijkwaardigheid.
2) In de krachtens artikel 22 van de Statuten voorgelegde rapporten , licht het Lid de redenen toe waarom op grond van dit artikel tot een bepaalde keuze is beslist en welke opmerkingen bij het overleg daarover zijn gemaakt.

DEEL II Algemene beginselen

TENUITVOERLEGGING

Artikel 6

1. Elk Lid moet de wetten, reglementen of overige maatregelen die het heeft aangenomen om zich te kwijten van zijn uit dit Verdrag voortvloeiende verplichtingen betreffende de

onder zijn bevoegdheid ressorterende vissers en vissersvaartuigen ten uitvoer leggen en op de naleving ervan toezien. De overige maatregelen kunnen bestaan uit collectieve arbeidsovereenkomsten , beslissingen van de rechtbank, scheidsrechterlijke uitspraken en andere met de nationale wet en praktijk conforme middelen.

2. Geen enkele bepaling van dit Verdrag zal wetten, uitspraken, gewoonten of overeenkomsten aantasten tussen de visserijreders en de vissers die gunstiger zijn dan die welke in dit Verdrag zijn bepaald.

Bevoegde overheid en coördinatie

Artikel 7

Elk Lid zal :

(a) de bevoegde overheid of overheden aanwijzen ;
(b) mechanismen instellen voor de coördinatie tussen de voor de visserijsector op lokaal en nationaal vlak relevante overheden, en zo nodig, hun functies en verantwoordelijkheden definiëren rekening houdend met hun complementariteit en de nationale omstandigheden en praktijk.

VERANTWOORDELIJKHEDEN VAN DE VISSERIJREDERS, DE KAPITEINS EN DE VISSERS

Artikel 8

1. De visserijreder heeft de algemene verantwoordelijkheid er op toe te zien dat de kapitein over de nodige middelen en mankracht beschikt om zich van zijn verplichtingen krachtens dit Verdrag te kwijten.

2. De verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de vissers aan boord en voor de veilige bediening van het vaartuig ligt bij de kapitein, onder andere maar niet uitsluitend, in de volgende domeinen:

    a) het toezicht , dat moet worden uitgeoefend opdat de vissers in de mate van het mogelijke hun werk in de beste, de veiligste en de gezondste omstandigheden kunnen uitoefenen;
    b) de organisatie van het werk van de vissers, waarbij de veiligheid en de gezondheid, met inbegrip van vermoeidheidspreventie, moeten worden gewaarborgd;
    c) de voorziening aan boord in een sensibiliseringsopleiding inzake veiligheid en gezondheid op het werk;
    d) de naleving van de veiligheidsnormen in de scheepvaart en bij de wachtbeurten en van de goede zeevaartpraktijken die daarop betrekking hebben.

3.De visserijreder mag de vrijheid van de kapitein niet beknotten voor het nemen van om het even welke beslissing, die volgens de professionele inschatting van deze laatste, onontbeerlijk is voor de veiligheid, de besturing of de exploitatie van het schip of voor de veiligheid van de vissers aan boord;

4.De vissers moeten de wettige bevelen van de kapitein en de geldende veiligheids- en gezondheidsmaatregelen naleven.

DEEL III. Vereiste minimumvoorwaarden voor het werk aan boord van visserijvaartuigen

MINIMUMLEEFTIJD

Artikel 9

1.De minimumleeftijd voor werk aan boord van visserijvaartuigen bedraagt 16 jaar. De bevoegde overheid kan echter een minimumleeftijd van 15 jaar toestaan voor de personen die niet meer onderworpen zijn aan de nationale wetgeving inzake de leerplicht en die een beroepsopleiding in de visserij volgen.
2.De bevoegde overheid kan overeenkomstig de nationale wetgeving en praktijk, toestaan dat personen van 15 jaar tijdens de schoolvakantie licht werk verrichten. In die gevallen bepaalt zij, na overleg, de soorten werk die worden toegestaan en schrijft zij de voorwaarden voor waarin dat werk moet worden verricht en de rustpauzen die daarbij moeten worden in acht genomen.

3. De minimumleeftijd waarop activiteiten aan boord van visserijvaartuigen mogen worden verricht die, vanwege hun aard of de omstandigheden waarin zij moeten worden verricht, de gezondheid, de veiligheid of de moraliteit van jongeren kunnen schaden, mag niet minder dan 18 jaar bedragen;
4. De soorten werk waarnaar in paragraaf 3 van dit artikel wordt verwezen worden bepaald in de nationale wetgeving of, na overleg, door de bevoegde overheid rekening houdend met de bestaande risico's en de geldende internationale normen;
5. Het verrichten van het in paragraaf 3 van dit artikel bedoelde werk vanaf de leeftijd van 16 jaar kan in de nationale wetgeving of, na overleg, via een beslissing van de bevoegde overheid slechts worden toegestaan op voorwaarde dat de veiligheid, de gezondheid of de moraliteit van de jongeren volkomen zijn gewaarborgd, dat zij specifiek en behoorlijk werden geïnstrueerd of dat zij een dito beroepsopleiding hebben gekregen en dat zij vóór hun inscheping een basisopleiding inzake veiligheid hebben gevolgd;
6. Het is verboden een visser van minder dan 18 jaar aan te werven voor nachtarbeid. In dit artikel wordt "nacht" bepaald overeenkomstig de nationale wetgeving en praktijk . De nacht omvat een periode van ten minste negen opeenvolgende uren ingaand niet later dan middernacht en aflopend niet vroeger dan 5 uur 's morgens. De bevoegde overheid kan van de strikte toepassing van de beperking inzake nachtwerk afwijken:
    (a) wanneer anders de effectieve opleiding van de betrokken vissers , overeenkomstig de opgestelde opleidingsprogramma's en –schema's, in het gedrang zou komen;
    (b) wanneer de specifieke aard van een taak of van een erkende opleiding vereist dat vissers, die onder de afwijking vallen, nachtwerk verrichten en de overheid , na overleg, bepaalt dat het werk geen negatieve invloed zal hebben op hun gezondheid of welzijn;

7. Geen enkele bepaling van dit artikel beïnvloedt de verplichtingen van een Lidstaat, aangegaan naar aanleiding van de ratificatie van ongeacht welk ander internationaal Arbeidsverdrag.

MEDISCH ONDERZOEK

Artikel 10

1. Aan boord van een visserijvaartuig mogen geen vissers worden tewerkgesteld zonder geldig medisch getuigschrift waaruit blijkt dat zij geschikt zijn om hun taak te verrichten.
2. De bevoegde overheid kan, rekening houdend met de veiligheid en de gezondheid van de vissers, de afmetingen van het vaartuig, de beschikbaarheid van medische verzorging en van evacuatiemiddelen, de duur van de reis, de zone en het type van de visserijactiviteiten, na overleg, van paragraaf 1 van dit artikel afwijkingen toestaan.
3. De afwijkingen bedoeld in paragraaf 2 van dit artikel gelden niet voor vissers die werken op een visserijvaartuig met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter of dat gewoonlijk langer dan drie dagen op zee blijft. In dringende gevallen kan de bevoegde overheid de vissers voor een beperkte en vooraf bepaalde periode toestaan te werken op dergelijke vaartuigen, in afwachting dat zij een medische getuigschrift verwerven en op voorwaarde dat zij beschikken over een recent vervallen medisch getuigschrift.

Artikel 11

Elk Lid moet wetten, reglementen of andere maatregelen aannemen betreffende:

a) de aard van de medische onderzoeken;
b) de vorm en de inhoud van de medische getuigschriften;
c) het afgeven van het medisch getuigschrift door behoorlijk gekwalificeerd medisch personeel of , in het geval van een getuigschrift inzake enkel het zicht, door een persoon die er door de overheid toe gemachtigd is om een dergelijk getuigschrift af te geven; deze personen moeten volledig onafhankelijk hun professioneel oordeel kunnen uitbrengen;
d) de frequentie van de medische onderzoeken en de geldigheidduur van de medische getuigschriften;
e) het recht van een persoon om te worden heronderzocht door een andere, onafhankelijke, medisch geschoolde persoon wanneer hem of haar een medisch getuigschrift zou worden geweigerd of wanneer hem of haar beperkingen zouden worden opgelegd inzake het werk dat hij mag verrichten;
f) de overige vereiste voorwaarden.

Artikel 12

Bovenop de in artikel 10 en 11 opgesomde voorschriften aan boord van een 24 of meer meter metend vaartuig of een vaartuig dat meer dan 3 dagen op zee blijft, gelden de volgende regels:
1.Op het medisch getuigschrift van de vissers moet staan vermeld:
a)dat het gehoor en het zicht van de betrokkene voldoende zijn rekening houdend met zijn taken op het vaartuig; en
b) dat de betrokkene geen enkel medisch probleem heeft dat door dienst op zee kan verergeren of waardoor hij of zij ongeschikt kan worden voor dat soort werk of dat de veiligheid of de gezondheid van andere personen aan boord in gevaar kan brengen.

2. Het medisch getuigschrift is maximum 2 jaar geldig, tenzij de visser jonger is dan 18 jaar. In dat geval bedraagt de maximum geldigheidsduur één jaar.
3. Wanneer de geldigheidsduur van het getuigschrift afloopt tijdens een reis, blijft het getuigschrift tot het einde van de reis geldig.

DEEL IV. DIENSTOMSTANDIGHEDEN

BEMANNING EN DUUR VAN DE RUSTPAUZE

Artikel 13

Ieder Lid moet wetten, reglementen en andere maatregelen aannemen waarin wordt bepaald dat de onder zijn vlag varende visserijreders er moeten op toezien dat:

a) hun vaartuigen zijn bemand met voldoende talrijk en bekwaam personeel om de veilige vaart en de bediening van het vaartuig onder het gezag van een bekwaam kapitein te waarborgen;
b) de vissers voldoende lange rustpauzen worden gegund ter waarborging van hun veiligheid en gezondheid.

Artikel 14

1. Bovenop de in artikel 13 opgesomde voorschriften moet de bevoegde overheid :

a) voor de vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter, de minimumbemanning vastleggen om een veilige vaart van het vaartuig te waarborgen en preciseren hoeveel vissers er nodig zijn en over welke kwalificaties die moeten beschikken;
b) voor de vissersvaartuigen die langer dan drie dagen op zee blijven , ongeacht hun afmetingen, na overleg en met het oog op het beperken van vermoeidheid, een minimum rustduur vastleggen voor de vissers. Die rustduur mag niet minder bedragen dan :

i) tien uur per periode van 24 uur;
ii) 77 uur per periode van 7 dagen.

2.De bevoegde overheid kan , omwille van beperkte en precieze redenen, toestaan dat tijdelijk wordt afgeweken van de in lid b) van paragraaf 1 van dit artikel vastgestelde rustduur. In dat geval moet zij echter eisen dat zo snel mogelijk compenserende rustperiodes aan de vissers worden toegekend.

3.De bevoegde overheid kan, na overleg, voorschriften opleggen ter vervanging van die vastgelegd in paragraaf 1 en 2 van dit artikel . Deze voorschriften moeten echter over het geheel genomen gelijkwaardig zijn en de veiligheid en de gezondheid van de vissers niet in het gedrang brengen.

4. Geen enkele bepaling van dit artikel tast het recht van de kapitein van een vaartuig aan om van een visser te eisen dat die voldoende uren werkt ter waarborging van de onmiddellijke veiligheid van het vaartuig, de personen of de vangst aan boord van dat vaartuig of om hulp te verlenen aan andere op zee in nood verkerende vaartuigen of personen. Zonodig kan de kapitein de normale rusttijdregeling opschorten en eisen dat de vissers de nodige uren werken tot de toestand weer normaal is geworden. Zodra zulks

mogelijk is, nadat de toestand weer normaal is geworden , zorgt de kapitein ervoor dat alle vissers die toch hebben gewerkt, hoewel zij zich volgens de normale werktijdregeling in een rustperiode bevonden, een adequate rustperiode krijgen.

BEMANNINGSLIJST

Artikel 15

Elk vissersvaartuig moet aan boord over een bemanningslijst beschikken, waarvan één exemplaar vóór het vertrek van het vaartuig wordt overhandigd aan bevoegde personen aan wal of onmiddellijk na het vertrek naar de wal wordt doorgeseind. De bevoegde overheid moet bepalen aan wie, op welk moment en voor welk doel of doelen die informatie moet worden verstrekt.

ARBEIDSOVEREENKOMST WEGENS SCHEEPSDIENST VOOR DE ZEEVISSERIJ

Artikel 16

Elk Lid moet wetten, reglementen of andere maatregelen aannemen:

a) waardoor de vissers aan boord van de onder zijn vlag varende schepen worden beschermd met een voor hen begrijpelijke arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst conform aan de bepalingen van dit Verdrag;
b) waarin de minimumvermeldingen worden bepaald die in de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij , overeenkomstig de bepalingen van bijlage II moeten worden opgenomen

Artikel 17

Elk Lid moet wetten, reglementen of andere maatregelen aannemen inzake:

a) de procedures die de visser in de mogelijkheid moeten stellen om de clausules uit zijn arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst te onderzoeken en zich daarover te beraden alvorens die te tekenen;
b) zonodig, het bijhouden van de dienstenstaten van de vissers in het kader van deze arbeidsovereenkomst;
c) de middelen ter regeling van de geschillen inzake de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst van de vissers.

Artikel 18

De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij, waarvan de visser één exemplaar krijgt overhandigd, is beschikbaar aan boord, ter beschikking van de vissers en, overeenkomstig de nationale wetgeving en praktijk, van elke andere betrokken partij die daarom verzoekt.

Artikel 19

Artikel 16 tot 18 en bijlage II gelden niet voor de eigenaar van een vaartuig dat hij eigenhandig uitbaat.

Artikel 20

Het is de visserijreder die er moet op toezien dat elke visser over een gezamenlijk door de visser zelf en de visserijreder of door een gemachtigd vertegenwoordiger van deze laatste (of wanneer de visser niet door de visserijreder wordt tewerkgesteld of aangenomen, moet de visserijreder het bewijs kunnen voorleggen van een contractuele regeling of een equivalent daarvan) ondertekende schriftelijke arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst beschikt, waarin in fatsoenlijke levens- en werkomstandigheden aan boord van het schip,overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag, wordt voorzien.

REPATRIERING

Artikel 21

1. De Leden moeten erop toezien dat de vissers aan boord van een onder hun vlag varend vissersvaartuig dat in een buitenlandse haven aanmeert, recht hebben op repatriëring wanneer hun arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst is afgelopen, of wanneer de visser of de visserijreder ze wegens gegronde redenen heeft beëindigd, of wanneer de visser niet meer in staat is zich van de taken te kwijten die hem overeenkomstig de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst waren toebedeeld of wanneer van hem, gelet op de omstandigheden, niet kan worden verwacht dat hij die taken uitvoert. Deze bepaling geldt ook voor de vissers van een dergelijk vaartuig die wegens diezelfde redenen van het vaartuig naar een buitenlandse haven worden overgebracht.
2. De kosten voor de repatriëring bedoeld in paragraaf 1 van dit artikel vallen ten laste van de visserijreder, behalve wanneer de visser, overeenkomstig de nationale wetgeving of andere geldende bepalingen, schuldig zou zijn bevonden aan een ernstige tekortkoming bij de tenuitvoerlegging van zijn arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst.
3. De Leden moeten, in hun wetgeving of op een andere wijze, bepalen welke precieze omstandigheden recht geven op een repatriëring, welke voor de in paragraaf 1 bedoelde vissers de maximum dienstperiode is die recht geeft op repatriëring, en welke de bestemmingen zijn waar zij naartoe kunnen worden gerepatrieerd.
4. Indien een visserijreder de in dit artikel bedoelde repatriëring verzuimt, moet het Lid onder wiens vlag het schip vaart voor de repatriëring zorgen en de kostprijs daarvan verhalen op de visserijreder.
5. De nationale wetgeving mag geen beletsel vormen voor het recht van de visserijreder om de kosten van de repatriëring uit hoofde van contractuele regelingen te recupereren bij derden.

AANWERVING EN BEMIDDELING
Artikel 22

Aanwerving en bemiddeling van vissers

1.Elk Lid dat een overheidsdienst voor de aanwerving en de arbeidsbemiddeling van vissers heeft opgezet moet erop toezien dat die dienst een onderdeel is van de voor alle werknemers en werkgevers toegankelijke openbare Tewerkstellingsdienst of daarmee samenwerkt.

2. De particuliere aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor vissers gevestigd op het grondgebied van een Lidstaat moeten hun activiteiten uitoefenen volgens een licentiesysteem of een systeem van genormaliseerde erkenning of een andere vorm van reglementering, die pas worden ingesteld, instandgehouden of gewijzigd na overleg.
3. Elk Lid moet via de wetgeving of via andere maatregelen:

a) verbieden dat de aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten gebruik maken van middelen, mechanismen of lijsten die bedoeld zijn om de vissers te beletten of te ontraden in dienst te worden genomen;

b)verbieden voor de aanwerving of de arbeidsbemiddeling honoraria of andere kosten , geheel of gedeeltelijk, direct of indirect aan de vissers aan te rekenen;

c) vastleggen onder welke voorwaarden een licentie, een erkenning of ongeacht welke andere vergunning van een particuliere aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdienst in geval van overtreding van de relevante wetgeving kan worden opgeschort of ingetrokken en preciseren onder welke voorwaarden de voornoemde particuliere diensten hun activiteiten mogen uitoefenen.

Particuliere bureaus voor arbeidsbemiddeling

4.Elk Lid dat het IAO-verdrag (nr. 181) inzake de particuliere bureaus voor arbeidsbemiddeling, 1997 heeft geratificeerd , kan sommige verantwoordelijkheden van dit Verdrag toevertrouwen aan particuliere bureaus voor arbeidsbemiddeling, die de diensten verlenen bedoeld in lid b) van paragraaf 1 van artikel 1 van het voornoemde Verdrag. De respectievelijke verantwoordelijkheden van die particuliere bureaus voor arbeidsbemiddeling en van de visserijreders, die in de zin van dat Verdrag de "gebruikende firma" zijn, worden vastgelegd en verdeeld overeenkomstig artikel 12 van datzelfde Verdrag. Een dergelijk Lid moet de wetten, de reglementen of andere maatregelen aannemen, zodat de toewijzing van de respectievelijke verantwoordelijkheden of verplichtingen aan de particuliere bureaus voor arbeidsbemiddeling – die de diensten verlenen - en aan de "gebruikende firma's", overeenkomstig dit Verdrag, de vissers niet belet ten aanzien van een vissersvaartuig retentierecht te laten gelden.

5. Ongeacht de bepalingen van paragraaf 4 is de visserijreder verantwoordelijk wanneer het particuliere bureau voor arbeidsbemiddeling zijn verplichtingen niet nakomt ten aanzien van de visser, voor wie hij , in het kader van verdrag nr. 181 inzake de particuliere bureaus voor arbeidsbemiddeling, 1997, de "gebruikende firma" is.

6. Geen enkele bepaling van dit Verdrag kan worden geïnterpreteerd als voor een Lid de verplichting inhoudend om in zijn visserijsector het inzetten van particuliere bureaus voor arbeidsbemiddeling, zoals bedoeld in paragraaf 4 van dit artikel, toe te staan.

BETALING VAN DE VISSERS

Artikel 23

Elk Lid neemt, na overleg, een wetgeving of andere maatregelen aan waarin wordt voorgeschreven dat de vissers die een loon ontvangen maandelijks of op andere geregelde tijdstippen worden betaald.

Artikel 24

Elk Lid moet eisen dat de vissers aan boord van vissersvaartuigen de middelen krijgen om kosteloos het hen uitbetaalde loon of een gedeelte daarvan, de voorschotten inbegrepen, aan hun familie over te maken.

DEEL V. ACCOMMODATIE EN VOEDING

Artikel 25
Elk Lid moet in verband met de accommodatie, de voeding en het drinkbaar water aan boord van de onder zijn vlag varende vissersschepen een wetgeving of andere maatregelen aannemen.

Artikel 26

Elk Lid moet een wetgeving of andere maatregelen aannemen waarin wordt bepaald dat de accommodatie aan boord van de onder zijn vlag varende vissersvaartuigen van voldoende kwaliteit en afmetingen moet zijn en dat zij fatsoenlijk uitgerust moet zijn voor de dienst van het vaartuig en voor de periode dat de vissers aan boord zijn. In het bijzonder slaan die maatregelen, naargelang van het geval, op de volgende punten:

(a) goedkeuring van de bouwplannen of verbouwingsplannen van de vissersvaartuigen, op het stuk van de accommodatie;
(b) onderhoud van de accommodatie en van de kombuis in de algemene zin van hygiëne, veiligheid, gezondheid en comfort;
(c) verluchting, verwarming, koeling en verlichting;
(d) demping van overmatig lawaai en overmatige trillingen;
(e) locatie, afmetingen, bouwmaterialen, meubilair en uitrusting van de kooien, refters en andere accommodatieruimten;
(f) sanitaire accommodatie met toiletten en wasaccommodatie met voldoende koud en warm water;
(g) procedures voor het onderzoeken van de klachten over de accommodatieomstandigheden die niet beantwoorden aan de voorschriften van dit Verdrag.

Artikel 27

Elk Lid moet een wetgeving of andere maatregelen aannemen waarin wordt bepaald dat:

(a) de aan boord meegevoerde en opgediende etenswaren van een voldoende voedingswaarde, kwaliteit en in voldoende grote hoeveelheden beschikbaar moeten zijn ;
(b) het drinkbaar water van voldoende kwaliteit en in voldoende grote hoeveelheden beschikbaar moet zijn;
(c) de etenswaren en het drinkbaar water die op het vissersvaartuig door de visserijreder worden verstrekt kosteloos moeten zijn voor de vissers. De kosten kunnen echter overeenkomstig de nationale wetgeving als exploitatiekosten worden gerecupereerd wanneer zulks is voorzien in een collectieve arbeidsovereenkomst waarin een variabel loon op basis van een procentueel aandeel van de bruto opbrengst van de gerealiseerde vangst is bedongen of wanneer zulks in de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij is opgenomen.

Artikel 28

1. De wetgeving of de andere door het Lid overeenkomstig artikel 25 tot 27 aangenomen maatregelen moeten volledige uitwerking geven aan bijlage III betreffende de accommodatie op de vissersvaartuigen. Bijlage III mag worden geamendeerd op de wijze zoals bepaald in artikel 45.
2.Een Lid dat niet in staat is om de bepalingen van bijlage III toe te passen mag, na overleg, in zijn wetgeving bepalingen of andere maatregelen aannemen die in wezen gelijkwaardig zijn aan die opgesomd in bijlage III , uitgezonderd de bepalingen die beantwoorden aan artikel 27.

DEEL VI. Medische verzorging, bescherming van de gezondheid en sociale zekerheid

Medische verzorging

Artikel 29

Elk Lid moet een wetgeving of andere maatregelen aannemen waarin wordt bepaald dat:

a) de vissersvaartuigen een adequate medische uitrusting en medisch materiaal moeten meevoeren, rekening houdend met het aantal vissers aan boord, de plaats waar wordt gevist en de duur van de reis;
b) de vissersvaartuigen ten minste een gekwalificeerd of opgeleid visser aan boord moeten hebben, die de eerste zorgen en andere soorten medische verzorging kan toedienen en die de medische uitrusting en het medisch materiaal kan gebruiken dat het vaartuig meevoert, rekening houdend met het aantal vissers aan boord, de plaats waar wordt gevist en de duur van de reis;
c) de medische uitrusting en het medisch materiaal moeten vergezeld gaan van instructies en andere informatie in een taal en een presentatie die begrijpelijk zijn voor de in lid b) bedoelde visser of vissers;
d) de vissersvaartuigen moeten uitgerust zijn met een radio- of satellietcommunicatiesysteem met personen of diensten aan wal die medisch advies kunnen geven, rekening houdend met het aantal vissers aan boord, de plaats waar wordt gevist en de duur van de reis;
e) de vissers recht moeten hebben op geneeskundige verzorging aan wal en om daartoe bij ernstige verwondingen of zware ziekte te gepaste tijd te worden ontscheept.

Artikel 30

Voor de visserijvaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter, rekening houdend met het aantal vissers aan boord, de zone waarbinnen wordt gevist en de duur van de reis, moet elk Lid een wetgeving of andere maatregelen aannemen waarin wordt bepaald dat:

a) de bevoegde overheid het medisch materiaal en de medische uitrusting voorschrijft die aan boord beschikbaar moeten zijn;
b) het medisch materiaal en de medische uitrusting die aan boord beschikbaar zijn, adequaat moeten worden onderhouden en op door de bevoegde overheid vastgelegde geregelde tijdstippen worden gecontroleerd door verantwoordelijken door haar aangesteld of erkend;
c) de vaartuigen aan boord over een door de bevoegde overheid goedgekeurde medische gids of over de recentste editie van de " I*nternationale Medische Gids voor Schepen"* moeten beschikken;
d) de vaartuigen op zee toegang moeten hebben tot een vooraf georganiseerde regeling van medische raadplegingen via de radio of via satelliet , met inbegrip van advies van specialisten op alle uren van de dag en de nacht;
e) de vaartuigen aan boord een lijst moeten bijhouden van radio- of satellietstations via welke de medische raadplegingen kunnen geschieden;
f) op een wijze overeenkomstig met de nationale wetgeving en praktijk van het Lid, de vissers aan boord of aan wal in een buitenlandse haven gratis medische verzorging moeten genieten.

VEILIGHEID EN GEZONDHEID OP HET WERK EN PREVENTIE VAN ARBEIDSONGEVALLEN

Artikel 31

Elk Lid moet een wetgeving of andere maatregelen aannemen betreffende:

a) de voorkoming van arbeidsongevallen , beroepsziekten en werkgerelateerde risico's, met name risicobeheersing, opleiding en instructie van de vissers aan boord;
b) de opleiding van de vissers in het gebruik van visgereedschap dat zij moeten gebruiken en de kennis van de vistechnieken die zij moeten beheersen;
c) de verplichtingen van de visserijreders, de vissers en andere betrokkenen, rekening houdend met de veiligheid, de gezondheid van de vissers jonger dan 18 jaar;
d) de aangifte van aan boord van de onder zijn vlag varende vissersvaartuigen gebeurde ongevallen en het verrichten van onderzoek naar die ongevallen;
e) de samenstelling van paritair samengestelde comités voor veiligheid en gezondheid op het werk of, na overleg, van andere bevoegde instellingen .

Artikel 32

1. De voorschriften van dit artikel zijn van toepassing op vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter die gewoonlijk meer dan drie dagen op zee blijven en , na overleg, op andere vaartuigen, rekening houdend met het aantal vissers aan boord, de zone waarbinnen wordt gevist en de duur van de reis.
2. De bevoegde overheid moet:

   a) na overleg, de visserijreder ertoe verplichten , overeenkomstig de nationale wetgeving, de collectieve arbeidsovereenkomsten en het nationale praktijk, aan boord procedures in te stellen ter voorkoming van arbeidsongevallen, verwondingen of werkgerelateerde ziekten, rekening houdend met de specifieke gevaren en risico's op het betrokken vaartuig;
   b) eisen dat de visserijreders, de kapiteins, de vissers en de andere betrokkenen voldoende richtlijnen en aangepast opleidingsmateriaal krijgen , alsook alle andere relevante informatie aangaande de risico-evaluatie en –beheersing op het stuk van de veiligheid en gezondheid aan boord van vissersvaartuigen;

3. De visserijreders moeten :

   a) erop toezien dat alle vissers aan boord aangepaste persoonlijke beschermingskledij en –middelen ontvangen;
   b) erop toezien dat alle vissers aan boord een door de bevoegde overheid erkende basisopleiding Veiligheid hebben genoten: de bevoegde overheid kan echter een schriftelijke afwijking verlenen voor de vissers die kunnen aantonen over een gelijkwaardige kennis en ervaring te beschikken;
   c) erop toezien dat de vissers voldoende en behoorlijk vertrouwd zijn met de uitrusting en het gebruik daarvan, de daarop betrekking hebbende veiligheidsmaatregelen inbegrepen, vóór zij die uitrusting gebruiken of aan de voormelde operaties deelnemen.

Artikel 33

De risico-evaluatie met betrekking tot het vissen geschiedt , volgens het geval, in samenwerking met de vissers of hun vertegenwoordigers.

Sociale Zekerheid

Artikel 34

Elk Lid ziet erop toe dat de gewoonlijk op zijn grondgebied verblijvende vissers en de personen te hunnen laste,in de mate waarin zulks voorzien is in de nationale wetgeving , in het kader van de sociale zekerheid bescherming genieten tegen niet minder gunstige voorwaarden dan die welke gelden voor de overige op zijn grondgebied verblijvende werknemers, de loontrekkenden of de zelfstandigen inbegrepen.

Artikel 35

Elk Lid verbindt er zich toe , in functie van de nationale toestand, maatregelen te treffen om in het kader van de sociale zekerheid geleidelijk een volledige bescherming te waarborgen voor alle vissers die gewoonlijk op zijn grondgebied verblijven.

Artikel 36

De Leden moeten ,in het kader van bilaterale of multilaterale akkoorden of andere regelingen conform de nationale wetgeving of praktijk, samenwerken met het oog op:

a) het geleidelijk waarborgen van een volledige bescherming in het kader van de sociale zekerheid ten behoeve van de vissers, ongeacht hun nationaliteit, uitgaande van het beginsel van de gelijke behandeling;
b) het behouden van de rechten inzake sociale zekerheid die alle vissers hebben verworven of die zij aan het verwerven zijn, ongeacht hun verblijfplaats.

Artikel 37

Ondanks de toekenning van de verantwoordelijkheden zoals bepaald in artikel 34, 35 en 36 kunnen de Leden , via bilaterale of multilaterale akkoorden of via in het kader van regionale organisaties voor economische integratie aangenomen bepalingen, andere regels opleggen met betrekking tot de voor de vissers geldende sociale-zekerheidswetgeving.

BESCHERMING BIJ WERKGERELATEERDE ZIEKTE , VERWONDING OF OVERLIJDEN

Artikel 38

1.Overeenkomstig de nationale wetgeving en praktijk, neemt elk Lid maatregelen met het oog op de bescherming van de vissers bij werkgerelateerde ziekte, verwonding of overlijden.
2.In geval van verwonding ten gevolge van een arbeidsongeval of een beroepsziekte, moet de visser:

a) toegang krijgen tot aangepaste medische verzorging;
b) een vergoeding genieten overeenkomstig de voorschriften van de nationale wetgeving;

3.Rekening houdend met de kenmerken van de visserijsector , mag de in paragraaf 1 van dit artikel bedoelde bescherming worden gewaarborgd:

a) ofwel met een regeling die gebaseerd is op de aansprakelijkheid van de visserijreder;
b) ofwel met een regeling op basis van een verplichte vergoedingsverzekering van de werknemers of andere regelingen.

Artikel 39

1. Bij ontstentenis van nationale voor de vissers geldende bepalingen, neemt elk Lid een wetgeving of andere maatregelen aan die moeten garanderen dat de visserijreders de bescherming van de gezondheid en de medische verzorging van

de vissers , op zee of in een buitenlandse haven, waarborgen van de vissers aangesteld of tewerkgesteld of werkend aan boord van een onder de vlag van het Lid varend vaartuig. Deze wetgeving of andere maatregelen moeten waarborgen, dat de visserijreders, tot de repatriëring van de visser, de kosten betalen voor de medische verzorging, inbegrepen de bijbehorende steun en materiële bijstand tijdens de medische behandeling in het buitenland.

2. De nationale wetgeving kan de visserijreder ontslaan van zijn aansprakelijkheid wanneer het ongeval niet bij de dienst op het vissersvaartuig heeft plaatsvonden of wanneer de ziekte of de invaliditeit is verborgen gehouden bij de aanwerving of wanneer het ongeval of de ziekte is toe te schrijven aan een opzettelijke fout van de visser.

DEEL VII NALEVING EN TOEPASSING

Artikel 40

Elk Lid oefent daadwerkelijk zijn rechtsmacht en zijn toezicht uit op de onder zijn vlag varende vaartuigen door een regeling uit te werken , met name , ter waarborging van de naleving van de voorschriften van dit Verdrag, waar nodig, via inspecties, rapportering, monitoring, klachtenprocedure,opvolging, aangepaste bestraffing, correctieve maatregelen, overeenkomstig de nationale wetgeving .

Artikel 41

1. De Leden moeten eisen dat de vissersvaartuigen die langer dan 3 dagen op zee blijven en die :

a) een lengte hebben gelijk aan of langer dan 24 meter, of
b) gewoonlijk méér dan 200 zeemijl uit de kust van het Vlaggenland of uit de buitenste rand van het continentaal plat varen als dat verder uit de kustlijn is gelegen,

een door de bevoegde overheid afgegeven, geldig document aan boord hebben waarin wordt bevestigd dat zij door de bevoegde overheid of in dier naam zijn geïnspecteerd met het oog op het vaststellen van hun conformiteit aan de bepalingen van dit Verdrag betreffende de levens- en werkomstandigheden aan boord.

2.De geldigheidstermijn van dit document kan samenvallen met dat van een nationaal of internationaal veiligheidscertificaat voor vissersvaartuigen maar mag in geen geval vijf jaar overschrijden.

Artikel 42

1. De bevoegde overheid stelt een voldoende aantal geschoolde inspecteurs aan om zich van de verantwoordelijkheden die haar krachtens artikel 41 zijn toevertrouwd te kwijten.

2.Bij het opzetten van een doeltreffend inspectiesysteem van de levens- en werkomstandigheden aan boord van vissersvaartuigen, kan een Lid, zonodig, overheidsinstelling en of andere door hem als bevoegd erkende en onafhankelijke organisaties machtigen om inspecties uit te voeren en

getuigschriften af te geven. In alle gevallen blijft het Lid volledig verantwoordelijk voor de inspectie en het afgeven van de daarmee verband houdende getuigschriften met betrekking tot de levens- en werkomstandigheden aan boord van de onder zijn vlag varende vissersvaartuigen.

Artikel 43

1. Indien een Lid een klacht ontvangt of het bewijs krijgt dat een onder zijn vlag varend vissersvaartuig de voorschriften van het Verdrag niet naleeft, neemt het de nodige maatregelen om de zaak te onderzoeken en ervoor te zorgen dat het nodige wordt gedaan om aan de vastgestelde tekortkomingen te verhelpen.
2. Als een Lid in wiens haven een vissersvaartuig in de loop van de afwikkeling van de normale activiteiten of omwille van exploitatieredenen heeft aangelegd, een klacht ontvangt of het bewijs krijgt dat het bewuste vissersvaartuig niet conform is met de voorschriften van dit Verdrag, dan kan dat Lid aan het Vlagenland een rapport bezorgen, waarvan kopie aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau, en de nodige maatregelen treffen om de toestand aan boord, die een manifest gevaar oplevert voor de veiligheid en de gezondheid, recht te zetten.
3. Als het Lid overeenkomstig paragraaf 2 van dit artikel maatregelen neemt, moet het daar de meest nabije vertegenwoordiger van het Vlaggenland onverwijld van op de hoogte brengen en deze verzoeken daarbij, zo mogelijk, aanwezig te zijn. Het moet het vaartuig niet onnodig aan de ketting leggen of ophouden.
4. Ten behoeve van dit artikel kan de klacht uitgaan van een visser, een beroepsorganisatie, een vereniging, een vakbond of, meer algemeen, van eenieder die belang heeft bij de veiligheid van het vaartuig, de risico's met betrekking tot de veiligheid en de gezondheid van de vissers inbegrepen.
5. Dit artikel geldt niet voor klachten die een Lid duidelijk ongegrond acht.

Artikel 44

Elk Lid past dit Verdrag toe zodat wordt gewaarborgd dat onder de vlag van landen die het Verdrag niet hebben geratificeerd varende vissersvaartuigen geen gunstigere behandeling genieten dan die welke geldt voor onder de vlag van landen die het Verdrag wél hebben geratificeerd varende schepen.

DEEL VIII . AMENDEMENTEN VAN DE BIJLAGEN I, II EN III

Artikel 45

1. Onder voorbehoud van de relevante bepalingen van dit Verdrag, kan de Internationale Arbeidsconferentie de Bijlagen I,II en III bij dit Verdrag amenderen. De Raad van Bestuur van het Internationaal Arbeidsbureau kan op de agenda van de Conferentie een vraag laten opnemen m.b.t. door de tripartiete vergadering van experts voorgestelde amendementen. Voor de aanneming van de amendementen is een tweederden meerderheid van stemmen vereist van de op de Conferentie aanwezige afgevaardigden, onder wie ten minste de helft Leden moeten zijn die het Verdrag hebben geratificeerd.

2.Elk overeenkomstig paragraaf 1 van dit artikel aangenomen amendement wordt zes maanden na de datum van de goedkeuring ervan van kracht voor alle Leden die dit Verdrag

hebben geratificeerd, tenzij het betrokken Lid de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau een schriftelijke kennisgeving heeft bezorgd waarin wordt gepreciseerd dat het artikel wat hem betreft niet van kracht wordt of pas later van kracht zal worden na een amendement zijnerzijds.

DEEL IX. SLOTBEPALINGEN

Artikel 46 Dit Verdrag herziet het Verdrag (nr. 112) betreffende de minimumleeftijd (visserij) uit 1959, het verdrag (nr. 113) betreffende het geneeskundig onderzoek van de vissers uit 1959, het verdrag (nr. 114) betreffende de arbeidsovereenkomst van vissers uit 1959 en het verdrag (nr. 126) betreffende de accommodatie aan boord van vissersschepen uit 1966.

Artikel 47
De formele bekrachtigingen van dit Verdrag worden medegedeeld aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau en door hem geregistreerd.

Artikel 48
1. Dit Verdrag is slechts verbindend voor de Leden van de Internationale Arbeidsorganisatie die hun bekrachtiging door de Directeur-generaal hebben doen registreren.
2. Het treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop de bekrachtigingen van tien Leden, waaronder 8 Kuststaten, door de Directeur-generaal zijn geregistreerd.
3. Vervolgens treedt dit Verdrag voor ieder Lid in werking twaalf maanden na de datum waarop zijn bekrachtiging is geregistreerd.

Artikel 49
1. Elk Lid dat dit Verdrag heeft bekrachtigd, kan het opzeggen na afloop van een termijn van tien jaar na de datum waarop het Verdrag voor het eerst in werking is getreden, door middel van een aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau gerichte en door deze geregistreerde verklaring. De opzegging wordt eerst van kracht één jaar na de datum waarop zij is geregistreerd.
2. Elk Lid dat dit Verdrag heeft bekrachtigd en dat niet binnen één jaar na afloop van de termijn van tien jaar, zoals vermeld in de voorgaand paragraaf, gebruik maakt van de bevoegdheid tot opzegging voorzien in dit artikel, is voor een nieuwe termijn van. tien jaar gebonden en kan daarna dit Verdrag opzeggen in het eerste jaar van elke nieuwe periode van tien jaar op de voorwaarden voorzien in dit artikel.

Artikel 50
1 _ De Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau stelt alle Leden van de Internationale Arbeidsorganisatie in kennis van de registratie van alle bekrachtigingen en opzeggingen die hem door de Leden van de Organisatie zijn medegedeeld.

2- Bij de kennisgeving aan de Leden van de Organisatie van de registratie van de laatste voor de inwerkingtreding van dit Verdrag vereiste bekrachtiging, vestigt de Directeur-generaal de aandacht van de Leden van de Organisatie op de datum waarop dit Verdrag in werking treedt.

Artikel 51
De Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau doet aan de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties mededeling, ten behoeve van de registratie overeenkomstig artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties, van de volledige bijzonderheden omtrent alle bekrachtigingen en opzeggingen die door de Directeur-generaal werden geregistreerd.

Artikel 52
De Raad van Beheer van het Internationaal Arbeidsbureau brengt telkens wanneer deze dit noodzakelijk acht, aan de Algemene Conferentie verslag uit over de toepassing van dit Verdrag en onderzoekt of het wenselijk is de gehele of gedeeltelijke herziening ervan op de agenda van de Conferentie te plaatsen, daarbij ook rekening houdend met de bepalingen van artikel 45 .

Artikel 53
1. Indien de Conferentie een nieuw Verdrag aanneemt houdende wijziging van het huidige Verdrag, zal, tenzij het nieuwe Verdrag anders bepaalt:
a. de bekrachtiging door een Lid van het nieuwe verdrag, houdende herziening, van rechtswege de onmiddellijke opzegging van dit Verdrag ten gevolge hebben, ongeacht de bepalingen van artikel 49 hierboven, onder voorbehoud evenwel dat het nieuwe verdrag houdende herziening, in werking is getreden;
b. met ingang van de datum waarop het nieuwe Verdrag, houdende herziening, in werking is getreden, kan dit Verdrag niet langer door de Leden worden bekrachtigd.
2. Dit Verdrag blijft in ieder geval naar vorm en inhoud van kracht voor de Leden die het hebben bekrachtigd en die het nieuwe verdrag, houdende herziening, niet zouden bekrachtigen.

Artikel 54
De Engelse en de Franse tekst van dit Verdrag zijn gelijkelijk gezaghebbend.

BIJLAGE I

GELIJKWAARDIGHEID DER MATEN

Ten behoeve van dit Verdrag, wanneer de bevoegde overheid, na overleg, beslist de lengte over alles (LOA) veeleer dan de lengte (L) als meetcriterium te gebruiken :

a) wordt een lengte over alles (LOA) van 16,5 meter beschouwd als gelijkwaardig aan een lengte (L) van 15 meter ;
b) wordt een lengte over alles (LOA) van 26,5 meter beschouwd als gelijkwaardig aan een lengte (L) van 24 meter ;
c) wordt een lengte over alles (LOA) van 50 meter beschouwd als gelijkwaardig aan een lengte (L) van 45 meter ;

BIJLAGE II

ARBEIDSOVEREENKOMST WEGENS SCHEEPSDIENST VOOR DE ZEEVISSERIJ

Een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij moet volgende vermeldingen omvatten, behalve wanneer het vermelden van één of meer van die gegevens overbodig is omdat de kwestie op een andere wijze, in de nationale wetgeving of eventueel in een collectieve arbeidsovereenkomst, wordt geregeld :

a) de naam en voornamen van de visser, de geboortedatum of de leeftijd, alsook de geboorteplaats;
b) de plaats en de datum van het sluiten van de arbeidsovereenkomst;
c) de aanduiding van het (de) vissersvaartuig(en) en het registratienummer van het/de vissersvaartuig(en) aan boord waarvan de visser zich verbindt te gaan werken;
d) de naam van de werkgever of visserijreder of andere bij de overeenkomst betrokken partij;
e) de reis (reizen) die moeten worden ondernomen, als die op het moment van het sluiten van de arbeidsovereenkomst reeds vastliggen;
f) de functie waarvoor de visser wordt aangeworven of waaraan hij wordt tewerkgesteld;
g) zo mogelijk, de datum waarop en de plaats waar de visser zich aan boord moet aanbieden om zijn dienst aan te vangen;
h) het proviand dat de visser moet krijgen, behalve wanner de nationale wetgeving een andere regeling voorschrijft;
i) het bedrag van het loon van de visser, of indien hij betaald wordt naar aandeel, het percentage van zijn aandeel en de berekeningswijze ervan, of nog indien een gemengde beloningsregeling word toegepast, het bedrag van het loon, het percentage van zijn aandeel en de berekeningswijze daarvan, als ook ieder overeengekomen minimumloon;
j) de beëindiging van de arbeidsovereenkomst en de voorwaarden die daarmee samenhangen;

i)wanneer de arbeidsovereenkomst voor een bepaalde tijd is gesloten , de voor de beëindiging vastgestelde datum ;

ii) wanneer de overeenkomst per reis is gesloten, de voor de beëindiging van de arbeidsovereenkomst afgesproken haven van bestemming en de termijn waarna de visser wordt afgemonsterd na aankomst op die bestemming;

iii)wanneer de arbeidsovereenkomst voor een onbepaalde tijd is gesloten, de voorwaarden waaronder elke partij de overeenkomst kan opzeggen, en de vereiste opzegtermijn, die voor de werkgever, de visserijreder of andere partij niet korter mag zijn dan voor de visser;

k) de bescherming in geval van ziekte, verwonding of overlijden van de visser in samenhang met zijn dienst;
l) het jaarlijks betaald verlof of , eventueel, de berekeningsformule daarvoor;

m) de prestaties m.b.t. de gezondheid en de sociale zekerheid ten behoeve van de visser die, naargelang van het geval, door de werkgever , de visserijreder of een andere bij de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de visserij betrokken partij moeten worden gewaarborgd;
n) het recht van de visser op repatriëring;
o) eventueel een verwijzing naar de collectieve arbeidsovereenkomst;
p) de minimum rustpauzes overeenkomstig de nationale wetgeving of andere maatregelen;
q) alle andere door de nationale wetgeving vereiste vermeldingen.

BIJLAGE III ACCOMMODATIE AAN BOORD VAN DE VISSERSVAARTUIGEN

Algemene bepalingen

1. Ten behoeve van deze bijlage:

a) wordt onder "nieuw vissersvaartuig" verstaan, een vaartuig waarvoor:

i) het contract inzake de bouw of de ingrijpende verbouwing is gesloten op of na de datum dat het Verdrag voor het bedoelde Lid in werking is getreden ; of

ii) het contract inzake de bouw of de ingrijpende verbouwing is gesloten vóór de datum dat het Verdrag voor het bedoelde Lid in werking is getreden, en dat is opgeleverd drie jaar of méér na die datum; of

iii) bij ontstentenis van een bouwcontract op de datum van de inwerkingtreding van het Verdrag voor het bedoelde Lid of na die datum:

- met het leggen van de kiel is begonnen, of
- met de bouw is begonnen van het identificeerbaar specifiek vaartuig
- met de montage is begonnen van ten minste 50 ton of 1 percent van de geraamde massa van al de structurele materialen, als die waarde lager is;

b) wordt onder "bestaand vissersvaartuig" verstaan, een vaartuig dat geen nieuw vissersvaartuig is.

2.De volgende bepalingen zijn van toepassing op alle nieuwe, van een dek voorziene vissersvaartuigen, uitgezonderd die welke overeenkomstig artikel 3 van het Verdrag zijn uitgesloten. De bevoegde overheid kan , na overleg, de voorschriften van deze bijlage ook toepassen op de bestaande vaartuigen, wanneer en voor zover zij zulks redelijk en haalbaar acht.

2. De bevoegde overheid kan , na overleg, afwijkingen op de bepalingen van deze Bijlage toestaan voor vissersvaartuigen die normaal minder dan 24 uur op zee blijven, als de vissers niet aan boord verblijven wanneer het vaartuig in de haven ligt. Bij dergelijke vaartuigen moet de bevoegde overheid erop toezien dat de vissers kunnen beschikken over aangepaste voorzieningen voor hun rust, voeding en hygiëne.

3. Elke door een Lid krachtens paragraaf 3 van deze Bijlage toegestane afwijking moet aan het Internationaal Arbeidsbureau overeenkomstig artikel 22 van het Statuut van de Internationale Arbeidsorganisatie worden gemeld.

4. De voorschriften die gelden voor vaartuigen van een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter, kunnen worden toegepast op vaartuigen met een lengte tussen 15 en 24 meter wanneer de bevoegde overheid zulks , na overleg, redelijk en haalbaar acht.

5. De aan boord van "feeder"-vaartuigen zonder aangepaste accommodatie of sanitaire installaties tewerkgestelde vissers kunnen gebruik maken van de accommodatie van het visserijmoederschip.

6. De Leden kunnen de bepalingen van deze bijlage met betrekking tot het lawaai en de trillingen , de verluchting, de verwarming en de klimaatregeling en de verlichting uitbreiden tot de afgesloten werkplekken en de opslagruimten indien , na overleg, een dergelijke uitbreiding wenselijk wordt geacht en dit de arbeidsomstandigheden en de verwerking of de kwaliteit van de vangst niet negatief beïnvloedt.

7. Het gebruik van de bruto tonnenmaat bedoeld in artikel 5 van het Verdrag geldt enkel voor de hierna gespecificeerde paragrafen: 14,37,38,41,43,46,49,53,55,61,64,65 en 67. Indien de bevoegde overheid, na overleg, beslist hiervoor bruto tonnenmaat te gebruiken als meetcriterium, wordt :

    a) een bruto tonnenmaat van 75 bt beschouwd als gelijkwaardig aan een lengte (L) van 15 meter of een lengte over alles (LOA) van 16,5 meter;
    b) een bruto tonnenmaat van 300 bt beschouwd als gelijkwaardig aan een lengte (L) van 24 meter of een lengte over alles (LOA) van 26,5 meter;
    c) een bruto tonnenmaat van 950 bt beschouwd als gelijkwaardig aan een lengte (L) van 45 meter of een lengte over alles (LOA) van 50 meter;

Planning en toezicht

8. Wanneer een nieuw vaartuig wordt gebouwd of de accommodatie voor de bemanning aan boord van het vaartuig wordt verbouwd, moet de bevoegde overheid telkens natrekken of dat vaartuig conform is met de voorschriften van deze bijlage. De bevoegde overheid moet, in de mate van het mogelijke, eisen dat een vaartuig waarvan de accommodatie voor de bemanning substantieel werd gewijzigd conform is met de voorschriften van deze bijlage en dat een vaartuig dat wordt omgevlagd en gaat varen onder de vlag van de Lidstaat conform is met de overeenkomstig paragraaf 2 van de voornoemde bijlage geldende voorschriften van deze bijlage .
9. In situaties zoals bedoeld in paragraaf 9 van deze bijlage, voor vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter , moet de bevoegde overheid vragen dat gedetailleerde plannen van de accommodatie voor de bemanning en informatie daaromtrent ter goedkeuring aan de bevoegde overheid of aan een daartoe gemachtigde entiteit worden voorgelegd.
10. Voor vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter , moet de bevoegde overheid , telkens de accommodatie voor de bemanning werd verbouwd of substantieel

werd gewijzigd, nagaan of die conform is met de voorschriften van de bijlage, en wanneer een vaartuig wordt omgevlagd en gaat varen onder de vlag van een Lidstaat, natrekken of dat vaartuig conform is met de overeenkomstig paragraaf 2 van de voornoemde bijlage geldende voorschriften van deze bijlage. De bevoegde overheid kan, indien zij zulks opportuun vindt, bijkomende inspecties uitvoeren van de accommodatie voor de bemanning.

11. Wanneer een vaartuig wordt omgevlagd gelden alle, overeenkomstig de bepalingen van de paragrafen 15,39,47 of 62 van deze bijlage door de bevoegde overheid van de Lidstaat onder wiens vlag het vaartuig tot dan heeft gevaren mogelijk opgelegde voorschriften niet langer voor dat vaartuig.

Design en bouw

Stahoogte

13. Alle accommodatieruimten hebben voldoende stahoogte. In ruimten waarin vissers langere tijd moeten rechtop staan , wordt de minimum stahoogte door de bevoegde overheid voorgeschreven.

14.Voor vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter, bedraagt de minimum toegestane stahoogte in alle accommodatieruimten waarin volledig vrij moet kunnen bewogen worden, niet minder van 200 centimeter.

15. Ongeacht de bepalingen van paragraaf 14, kan de bevoegde overheid , na overleg, beslissen dat de minimum stahoogte niet minder dan 190 centimeter mag bedragen in om het even welke accommodatieruimte, of gedeelte van een accommodatieruimte, waar zij er zich van heeft vergewist dat zulks redelijk is en niet zal leiden tot ongemak voor de vissers.

Openingen naar en tussen de accommodatieruimten

16. Directe openingen naar of tussen de slaapruimten en de visruimen en de machinekamers, behalve als het om nooduitgangen gaat, zijn verboden. In de mate dat zulks redelijk en haalbaar is , worden directe openingen naar en tussen slaapruimten en kombuizen, voorraadkamers, droogruimten of gemeenschappelijke sanitaire installaties vermeden, tenzij uitdrukkelijk anders bepaald.

17. Voor vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter, zijn, behalve als het om nooduitgangen gaat, directe openingen tussen of naar de slaapruimten en de visruimen en de machinekamers, de kombuizen, de voorraadkamers, de droogruimten of de gemeenschappelijke sanitaire installaties verboden; het gedeelte van de wanden die deze lokalen scheiden van de slaapruimten en de externe wanden moet behoorlijk zijn opgebouwd in staal of een ander gehomologeerd materiaal en water- en gasdicht zijn. Deze bepaling sluit de mogelijkheid niet uit dat sanitaire ruimten door twee kooien worden gedeeld.

Isolatie

18. De isolatie van de accommodatie voor de bemanning moet adequaat zijn; de voor de wanden, panelen, binnenbekleding , alsook voor de vloerbekledingen en de afdichtingen gebruikte materialen moeten aan het gebruik dat ervan wordt gemaakt zijn aangepast en borg

staan voor een gezonde omgeving. De accommodatie moet zijn uitgerust met voldoende waterafvoervoorzieningen.

Overige

19. Alle mogelijke middelen moeten worden ingezet om te voorkomen dat vliegen en andere insecten in de leefruimten van vissersvaartuigen binnendringen, met name wanneer die in door muggen geteisterde gebieden vissen.
20. Alle accommodatieruimten voor de bemanning moeten van nooduitgangen voorzien zijn.

Lawaai en trillingen

21. De bevoegde overheid neemt maatregelen om overdadig lawaai en overdadige trillingen in de accommodatieruimten voor de bemanning te beperken , voor zover zulks, conform relevante internationale normen, haalbaar is.

22. Voor vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter, neemt de bevoegde overheid normen aan inzake het lawaai en de trillingen in de leefruimten ten einde aldus de vissers adequaat te beschermen tegen de schadelijke gevolgen van lawaai en trillingen, inzonderheid van door lawaai en trillingen geïnduceerde vermoeidheid .

Verluchting

23. De leefruimten moeten worden verlucht rekening houdend met de klimatologische omstandigheden. Het verluchtingssysteem moet een voldoende verluchting van de lokalen mogelijk maken wanneer de vissers aan boord zijn.
24. Het verluchtingssysteem moet zodanig zijn ontworpen of andere maatregelen moeten worden genomen om de niet-rokers te beschermen tegen tabaksrook.
25. Vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter moeten in de accommodatieruimten zijn uitgerust met een regelbaar verluchtingssysteem, waarmee de lucht in een bevredigende conditie kan worden gehouden en waarmee in alle weers- en klimaatsomstandigheden voldoende luchtcirculatie kan worden gewaarborgd. De verluchtingssystemen moeten permanent werken wanneer de vissers aan boord zijn.

Verwarming en klimaatregeling
26. De accommodatieruimten worden adequaat verwarmd, rekening houdend met de klimaatsomstandigheden.
27. Voor vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter, zorgt een aangepast verwarmingssysteem voor een adequate verwarming , behalve op vaartuigen die uitsluitend in tropische klimaatzones vissen. Het verwarmingssysteem moet in alle omstandigheden warmte geven volgens de behoeften en het moet werken wanneer de vissers aan boord verblijven of werken, en wanneer de omstandigheden zulks vereisen.
28. Voor vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter, behalve op vaartuigen die in zones vissen waar de gematigde klimaatsomstandigheden zulks niet noodzakelijk maken, moeten de accommodatieruimten, de brug, de radiokamer en alle gecentraliseerde machinecontrolekamers met een klimaatregeling worden uitgerust.

Verlichting

29. Alle accommodatieruimten moeten uitgerust worden met een adequate verlichting.

30. In de mate van het mogelijke moeten de accommodatieruimten, behalve met kunstmatig licht ook met natuurlijk licht worden verlicht. Wanneer slaapruimten beschenen worden door natuurlijk licht,moet er ook een systeem worden aangebracht dat het mogelijk maakt dat natuurlijk licht af te schermen.

31.Elke kooi moet, bovenop de gewone verlichting van de slaapruimte, ook uitgerust zijn met een leeslampje.

32.De slaapruimten moeten uitgerust zijn met een noodverlichting.

33. De refters, gangen of andere ruimten die gebruikt worden of kunnen worden als nooduitgang van een vaartuig en die niet zijn uitgerust met een noodverlichting, moeten van een permanente nachtverlichting zijn voorzien.

34. Voor vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter,moeten de accommodatieruimten worden verlicht overeenkomstig een door de bevoegde overheid opgelegde norm. Op alle plaatsen in de accommodatieruimten waar vrij kan worden rondgelopen, moet de minimumnorm van die verlichting een persoon met een normaal gezichtsvermogen, bij helder weer, in staat stellen een gewone gedrukte krant te lezen.

Slaapruimten

Algemene bepalingen
35.Wanneer het design,de afmetingen of het gebruik van het vaartuig zulks toelaten , moet de slaapaccommodatie zodanig zijn gesitueerd dat het stampen en het versnellen van het vaartuig zo min mogelijk voelbaar zijn maar zij mag in geen geval vóór het aanvaringsschot zijn gelegen.

Vloeroppervlakte

36. Het aantal personen per slaapruimte en de vloeroppervlakte per persoon, de ruimte ingenomen door de kooien en de kastjes uitgezonderd, moeten de vissers aan boord afdoende ruimte en comfort bieden, rekening houdend met de bediening van het vaartuig.

37. Voor vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 maar korter dan 45 meter, bedraagt de vloeroppervlakte per persoon in de slaapruimte, de ruimte ingenomen door de kooien en de kastjes uitgezonderd, niet minder dan 1,5 vierkante meter.

38. Voor vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 45 meter bedraagt de vloeroppervlakte per persoon in de slaapruimte, de ruimte ingenomen door de kooien en de kastjes uitgezonderd, niet minder dan 2 vierkante meter.

39.Ongeacht de bepalingen van paragraaf 37 en 38 , kan de bevoegde overheid , na overleg, beslissen dat de minimum toegestane vloeroppervlakte per persoon in de slaapruimten, de ruimte ingenomen door de kooien en de kastjes uitgezonderd, niet minder zal bedragen dan, respectievelijk, 1,0 en 1,5 vierkante meter, indien de bevoegde overheid oordeelt dat dit redelijk is en niet zal leiden tot ongemak voor de vissers.

Aantal personen per slaapruimte

40. In de mate dat het nergens elders uitdrukkelijk anders wordt bepaald, mag het aantal personen per slaapruimte nooit zes overtreffen.

41. Voor vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter, mag het aantal personen per slaapruimte vier nooit overtreffen. De bevoegde overheid kan in sommige gevallen met betrekking tot deze bepaling afwijkingen verlenen, indien de afmetingen en het type of het voorgenomen gebruik van het vaartuig deze niet redelijk of niet haalbaar maken.

42. In de mate dat het nergens elders uitdrukkelijk anders wordt bepaald, zal (zullen),waar mogelijk, aparte slaapruimte(n) worden ingericht ten behoeve van de officieren.

43. Voor vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter wordt ten behoeve van de officieren , indien mogelijk, in eenpersoonsslaapruimten voorzien en in geen geval telt een dergelijke slaapruimte méér dan twee kooien. De bevoegde overheid kan in sommige gevallen met betrekking tot deze bepaling afwijkingen verlenen, indien de afmetingen en het type of het voorgenomen gebruik van het vaartuig deze niet redelijk of niet haalbaar maken.

Overige

44.Het maximum aantal personen dat mag worden gehuisvest in elke slaapruimte moet in die slaapruimte leesbaar en onuitwisbaar op een makkelijk raadpleegbare plaats worden aangegeven.

45.Individuele kooien van voldoende afmeting moeten ter beschikking worden gesteld. De matrassen moeten zijn vervaardigd van geschikt materiaal.

46. . Voor vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter, moeten de minimum binnenmaten van de kooien niet minder bedragen dan 198 op 80 centimeter.

47. Ongeacht de bepalingen van paragraaf 46 , kan de bevoegde overheid , na overleg, beslissen dat de minimum binnenmaten van de kooien niet minder mogen bedragen dan 190 op 70 centimeter, indien de bevoegde overheid zich ervan heeft vergewist dat zulks redelijk is en niet zal leiden tot ongemak voor de vissers.

48. De slaapruimten moeten zodanig worden uitgetekend en uitgerust dat zij de bewoners een redelijk comfort waarborgen en dat het onderhoud erdoor wordt vergemakkelijkt. De uitrusting ervan bestaat uit kooien, individuele kastjes die volstaan voor het opbergen van kleding en andere persoonlijke bezittingen en een aangepast schrijfvlak.

49. Voor vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter, moet in een schrijftafel met stoel worden voorzien.

50. De slaapaccommodatie moet in de mate van het mogelijke zodanig zijn gesitueerd en toegerust dat zowel ten behoeve van de mannen als van de vrouwen een passende privacy kan worden gewaarborgd.

Refters

51. De refters moeten zo kort mogelijk bij de kombuis, maar in geen geval vóór het aanvaringsschot, zijn gelegen.

52. De vaartuigen moeten beschikken over een voor de bediening aangepaste refteraccommodatie. In de mate dat het nergens elders uitdrukkelijk anders wordt bepaald, moet de refteraccommodatie ,waar mogelijk, gescheiden zijn van de slaapkwartieren.

53. Voor vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter, moet de refteraccommodatie gescheiden zijn van de slaapkwartieren.

54.De afmetingen en de uitrusting van elke refter moet volstaan voor het aantal personen die hem gelijktijdig moeten kunnen gebruiken.

55. Voor vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter, moeten een koelkast van een voldoende capaciteit en voorzieningen voor het maken van warme en koude dranken te allen tijde voor de vissers beschikbaar en toegankelijk zijn.

Badkuipen of douches, toiletten en wasbekkens

56. Ten behoeve van alle personen aan boord, moeten, aan de goede bediening van het vaartuig aangepaste sanitaire voorzieningen, met inbegrip van toiletten, wasbekkens en badkuipen of douches voorhanden zijn. Die installaties moeten voldoen aan de minimumnormen inzake gezondheid en hygiëne en aan redelijke kwaliteitsnormen.

57.De sanitaire accommodatie moet zo zijn opgevat dat de besmetting van andere ruimten in de mate van het mogelijke wordt geëlimineerd.De sanitaire accommodatie moet een redelijk niveau aan intimiteit waarborgen.

58. Koud en warm zoet water moet voor alle vissers en andere personen aan boord in voldoende hoeveelheden beschikbaar zijn om een voldoende hygiëne te waarborgen. De bevoegde overheid kan , na overleg, het minimum volume water vastleggen dat moet worden verstrekt.
59. Indien er is voorzien in sanitaire accommodatie, dan moet die naar buiten toe worden geventileerd, en op voldoende afstand liggen van de leefruimten.

60. Alle oppervlakken van de sanitaire accommodatie zijn dusdanig dat zij makkelijk en doeltreffend kunnen worden schoongemaakt De vloeren zijn bedekt met een antislip vloerbekleding.

61. Op vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter, wordt ten behoeve van de vissers die geen ruimten bewonen die uitgerust zijn met een sanitaire accommodatie, ten minste voorzien in één badkuip of één douche, of beide en één toilet en één wasbekken per vier personen of minder.

62. Ongeacht de bepalingen van paragraaf 61, mag de bevoegde overheid , na overleg, beslissen dat er moet worden voorzien in ten minste één badkuip of één douche, of beide en één wasbekken per zes personen of minder, en één toilet per acht personen of minder, indien de bevoegde overheid oordeelt dat dit redelijk is en niet zal leiden tot ongemak voor de vissers.

Wasserijvoorzieningen

63. In de mate dat het nergens elders uitdrukkelijk anders wordt bepaald, moeten, volgens de behoeften en rekening houdend met de gebruiksomstandigheden van het vaartuig, voorzieningen voor het wassen en drogen van de kledij ter beschikking worden gesteld.

64. Op vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter, moet in adequate accommodatie voor het wassen, drogen en strijken van de kledij worden voorzien.

65. Op vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 45 meter, moet in adequate accommodatie voor het wassen, drogen en strijken van de kledij worden voorzien in aparte lokalen, gescheiden van de slaapruimten, de refters en de toiletten. De lokalen moeten adequaat verlucht en verwarmd worden en voorzien van waslijnen of ander middelen die geschikt zijn om kledij te drogen.

Accommodatie ten behoeve van zieke en gewonde vissers

66. Telkens wanneer zulks nodig is, wordt een kooi ter beschikking gesteld van een zieke of gewonde visser.

67. Op vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 45 meter, moet een aparte ziekenboeg worden ingericht. Het lokaal wordt correct uitgerust en in een hygiënische staat gehouden.

Overige accommodaties

68. Er moet worden voorzien in een buiten de slaapruimten gelegen, maar van daaruit makkelijk bereikbare ruimte om de kledij voor “zwaar weer” en de andere beschermende kledij op te hangen.

Bedlinnen, eetgerei, allerhande benodigdheden

69. Aangepast vaatwerk en bed- en ander linnen moet ter beschikking worden gesteld van alle vissers aan boord. De kostprijs voor het linnen kan echter worden gerecupereerd als

exploitatiekosten voor zover daarin is voorzien door een collectieve arbeidsovereenkomst of in de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst in de visserij van de vissers.

Vrijetijdsaccommodatie

70. Voor vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter, moet in adequate accommodatie, uitrusting en diensten voor de vrije tijd ten behoeve van alle vissers aan boord worden voorzien. Eventueel mogen de refters voor vrijetijdsdoeleinden worden gebruikt.

Communicatie-installaties

71.In de mate van het mogelijke , moeten alle vissers aan boord redelijk en tegen een billijke prijs, die niet hoger mag zijn dan de volledige, door de reder betaalde prijs, toegang krijgen tot communicatie-installaties.

Kombuis en voorraadkamer

72.Aan boord moet kookapparatuur voorhanden zijn. In de mate dat zulks elders niet anders is bepaald, bevindt die apparatuur zich, indien mogelijk, in een aparte kombuis.

73.De kombuis, of de kookhoek wanneer in geen aparte kombuis is voorzien, moet voldoende ruim zijn, goed verlicht en verlucht worden en fatsoenlijk zijn uitgerust en onderhouden.

74. Vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter moeten over een aparte kombuis beschikken.

75.Propaan- of butaangasflessen die in de kombuis worden gebruikt bij het koken, moeten op het open dek worden bewaard onder een afscherming die is ontworpen om weerstand te bieden tegen externe warmtebronnen en schokken .

76. Om te voorkomen dat de voorraden gaan bederven moet worden voorzien in een adequate, droge, koele en goed verluchte ruimte voor het opslaan van een voldoende hoeveelheid proviand,. In de mate dat zulks elders niet uitdrukkelijk anders is bepaald, moeten daartoe eventueel koelkasten of andere middelen voor opslag bij lage temperatuur worden ingezet.

77. Op vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter moet worden gebruik gemaakt van een voorraadopslagplaats en een koelkast of van andere lokalen voor opslag bij lage temperatuur.

Voedsel en drinkbaar water

78. Er moet een voldoende voorraad drinkbaar water en voedsel aan boord zijn, rekening houdend met het aantal vissers en de duur en de aard van de reis. Bovendien moet het voedsel voldoende voedingswaarde hebben, van voldoende kwaliteit zijn en in voldoende grote

hoeveelheden beschikbaar zijn en voldoende gevarieerd zijn, rekening houdend met de religieuze voorschriften en culturele geplogenheden van de vissers.

79. De bevoegde overheid kan minimumnormen opleggen in verband met de hoeveelheid en de kwaliteit van het aan boord meegevoerde voedsel en water.

Vereisten op het stuk van hygiëne en netheid

80. De accommodatie moet in een schone en hygiënische staat worden gehouden en geen goederen noch waren bevatten die niet tot de persoonlijke bezittingen van de bewoners behoren of die niet bedoeld zijn voor hun veiligheid of redding.

81. De kombuis en de opslagaccommodatie voor voedsel moeten in een hygiënische staat worden gehouden.

82. Afval moet in hermetisch gesloten containers worden opgeslagen, zo nodig , uit de buurt van zones waar voedsel wordt gemanipuleerd.

Inspecties door de kapitein of onder het gezag van de kapitein

83. Voor vaartuigen met een lengte gelijk aan of langer dan 24 meter, moet de bevoegde overheid eisen dat door de kapitein of onder diens gezag frequent inspecties worden verricht om te waarborgen dat:

a) de accommodatie schoon, hygiënisch en veilig is, en in behoorlijke staat wordt onderhouden;
b) de water- en voedselvoorraden toereikend zijn;
c) de kombuis, de voorraadkamers en de opslaguitrusting voor voedsel hygiënisch en goed onderhouden zijn.

Het resultaat van deze inspecties en de maatregelen die worden genomen om elke aldus ontdekte tekortkoming recht te zetten, worden te boek gesteld en kunnen worden geraadpleegd.

Afwijkingen

84. De bevoegde overheid kan , na overleg, afwijkingen toestaan op de bepalingen van deze Bijlage om zodoende , zonder discriminatie, rekening te kunnen houden met de belangen van de vissers met andere, bijzondere religieuze of sociale praktijken, op voorwaarde dat die afwijkingen niet leiden tot omstandigheden die over het algemeen gesproken minder gunstig zouden zijn dan die welke zouden gelden bij de tenuitvoerlegging van deze Bijlage.

C188 - Convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007

Convention concernant le travail dans le secteur de la pêche (Entrée en vigueur: 16 nov. 2017)Adoption: Genève, 96ème session CIT (14 juin 2007) -

Préambule

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 30 mai 2007, en sa quatre-vingt-seizième session;

Reconnaissant que la mondialisation a un impact profond sur le secteur de la pêche;

Notant la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, 1998;

Tenant compte des droits fondamentaux énoncés dans les conventions internationales du travail suivantes: la convention (n° 29) sur le travail forcé, 1930, la convention (n° 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948, la convention (n° 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949, la convention (n° 100) sur l'égalité de rémunération, 1951, la convention (n° 105) sur l'abolition du travail forcé, 1957, la convention (n° 111) concernant la discrimination (emploi et profession), 1958, la convention (n° 138) sur l'âge minimum, 1973, et la convention (n° 182) sur les pires formes de travail des enfants, 1999;

Notant les instruments pertinents de l'Organisation internationale du Travail, en particulier la convention (n° 155) et la recommandation (n° 164) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, ainsi que la convention (n° 161) et la recommandation (n° 171) sur les services de santé au travail, 1985;

Notant en outre la convention (n° 102) concernant la sécurité sociale (norme minimum), 1952, et considérant que les dispositions de l'article 77 de ladite convention ne devraient pas faire obstacle à la protection offerte aux pêcheurs par les Membres dans le cadre des systèmes de sécurité sociale;

Reconnaissant que l'Organisation internationale du Travail considère la pêche comme une activité dangereuse par rapport à d'autres;

Notant également le paragraphe 3 de l'article 1 de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003;

Consciente que l'Organisation a pour mandat fondamental de promouvoir des conditions de travail décentes;

Consciente de la nécessité de protéger et de promouvoir les droits des pêcheurs en la matière;

Rappelant la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982;

Tenant compte de la nécessité de réviser les conventions internationales suivantes adoptées par la Conférence internationale du Travail concernant spécifiquement le secteur de la pêche, à savoir la convention (n° 112) sur l'âge minimum (pêcheurs), 1959, la convention (n° 113) sur l'examen médical des pêcheurs, 1959, la convention (n° 114) sur le contrat d'engagement des pêcheurs, 1959, et la convention (n° 126) sur le logement à bord des bateaux de pêche, 1966, afin de mettre à jour ces instruments et d'atteindre un plus grand nombre de pêcheurs dans le monde, en particulier ceux travaillant à bord de navires plus petits;

Notant que l'objectif de la présente convention est d'assurer que les pêcheurs bénéficient de conditions décentes pour travailler à bord des navires de pêche en ce qui concerne les conditions minimales requises pour le travail à bord, les conditions de service, le logement et l'alimentation, la protection de la sécurité et de la santé au travail, les soins médicaux et la sécurité sociale; Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives au travail dans le secteur de la pêche, question qui constitue le quatrième point à l'ordre du jour de la session;

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale,

adopte, ce quatorzième jour de juin deux mille sept, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur le travail dans la pêche, 2007.

Partie I. Définitions et champ d'application

Définitions

Article 1

Aux fins de la présente convention:

- (a) les termes ***pêche commerciale*** désignent toutes les opérations de pêche, y compris les opérations de pêche dans les cours d'eau, les lacs ou les canaux, à l'exception de la pêche de subsistance et de la pêche de loisir;

- (b) les termes ***autorité compétente*** désignent le ministre, le service gouvernemental ou toute autre autorité habilités à édicter et à faire respecter les règlements, arrêtés ou autres instructions ayant force obligatoire dans le domaine visé par la disposition de la convention;
- (c) le terme ***consultation*** désigne la consultation par l'autorité compétente des organisations représentatives d'employeurs et de travailleurs intéressées, et en particulier les organisations représentatives d'armateurs à la pêche et de pêcheurs, s'il en existe;
- (d) les termes ***armateur à la pêche*** désignent le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs à la pêche aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités;
- (e) le terme ***pêcheur*** désigne toute personne employée ou engagée à quelque titre que ce soit ou exerçant une activité professionnelle à bord d'un navire de pêche, y compris les personnes travaillant à bord qui sont rémunérées à la part, mais à l'exclusion des pilotes, des équipages de la flotte de guerre, des autres personnes au service permanent du gouvernement, des personnes basées à terre chargées d'effectuer des travaux à bord d'un navire de pêche et des observateurs des pêches;
- (f) les termes ***accord d'engagement du pêcheur*** désignent le contrat d'emploi, le contrat d'engagement ou autre accord similaire ainsi que tout autre contrat régissant les conditions de vie et de travail du pêcheur à bord du navire;
- (g) les termes ***navire de pêche*** ou ***navire*** désignent tout bateau ou embarcation, quelles qu'en soient la nature et la forme de propriété, affecté ou destiné à être affecté à la pêche commerciale;
- (h) les termes ***jauge brute*** désignent le tonnage brut d'un navire évalué conformément aux dispositions de l'annexe I à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires ou de tout instrument l'amendant ou la remplaçant;
- (i) le terme ***longueur*** (L) désigne 96 pour cent de la longueur totale à la flottaison située à une distance de la ligne de quille égale à 85 pour cent du creux minimal sur quille, ou encore à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure. Pour les navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison servant à mesurer cette longueur doit être parallèle à la flottaison en charge prévue;
- (j) les termes ***longueur hors tout*** (LHT) désignent la distance mesurée en ligne droite parallèlement à la flottaison en charge prévue de l'extrémité avant de la proue à l'extrémité arrière de la poupe;

- (k) les termes ***service de recrutement et de placement*** désignent toute personne, société, institution, agence ou autre organisation du secteur public ou privé exerçant des activités relatives au recrutement de pêcheurs pour le compte, ou au placement de pêcheurs auprès, d'armateurs à la pêche;
- (l) le terme ***patron*** désigne le pêcheur chargé du commandement d'un navire de pêche.

Champ d'application

Article 2

- 1. Sauf disposition contraire de la présente convention, celle-ci s'applique à tous les pêcheurs et à tous les navires de pêche engagés dans des opérations de pêche commerciale.
- 2. En cas de doute sur l'affectation d'un navire à la pêche commerciale, il appartient à l'autorité compétente de déterminer son type d'affectation après consultation.
- 3. Tout Membre peut, après consultation, étendre totalement ou en partie la protection prévue par la convention pour les pêcheurs travaillant sur des navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres à ceux travaillant sur des navires plus petits.

Article 3

- 1. Lorsque l'application de la convention soulève des problèmes particuliers d'une importance significative compte tenu des conditions spécifiques de service des pêcheurs ou des opérations des navires de pêche considérés, un Membre peut, après consultation, exclure des prescriptions de la présente convention, ou de certaines de ses dispositions:
  - (a) les navires de pêche engagés dans des opérations de pêche sur les cours d'eau, les lacs ou les canaux;
  - (b) des catégories limitées de pêcheurs ou de navires de pêche.
- 2. En cas d'exclusion visée au paragraphe précédent, et lorsque cela est réalisable, l'autorité compétente prend, si besoin est, des mesures pour étendre progressivement les prescriptions prévues par la présente convention aux catégories de pêcheurs ou de navires de pêche concernées.
- 3. Tout Membre qui ratifie la présente convention doit:
  - (a) dans son premier rapport sur l'application de la convention présenté en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail:
    - (i) indiquer les catégories de pêcheurs ou de navires de pêche qui sont exclues en application du paragraphe 1;

- (ii) donner les motifs de ces exclusions en exposant les positions respectives des organisations représentatives d'employeurs et de travailleurs intéressées, en particulier des organisations représentatives d'armateurs à la pêche et de pêcheurs, s'il en existe;
- (iii) décrire toute mesure prise pour octroyer une protection équivalente aux catégories exclues;

- (b) dans ses rapports ultérieurs sur l'application de la convention, décrire toute mesure prise conformément au paragraphe 2.

Article 4

- 1. Lorsqu'il n'est pas immédiatement possible pour un Membre de mettre en œuvre l'ensemble des mesures prévues par la présente convention en raison de problèmes particuliers d'une importance significative compte tenu des infrastructures ou institutions insuffisamment développées, le Membre peut, conformément à un plan établi en consultation, mettre en œuvre progressivement tout ou partie des dispositions suivantes:
  - (a) article 10, paragraphe 1;
  - (b) article 10, paragraphe 3, dans la mesure où il s'applique aux navires passant plus de trois jours en mer;
  - (c) article 15;
  - (d) article 20;
  - (e) article 33;
  - (f) article 38.
- 2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux navires de pêche:
  - (a) d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres; ou
  - (b) passant plus de sept jours en mer; ou
  - (c) naviguant habituellement à plus de 200 milles nautiques de la côte de l'Etat du pavillon ou au-delà du rebord externe du plateau continental, si celui-ci est plus éloigné de la côte; ou
  - (d) soumis au contrôle de l'Etat du port tel que prévu à l'article 43 de la convention, sauf lorsque le contrôle par l'Etat du port découle d'un cas de force majeure,

  ni aux pêcheurs qui travaillent sur ces navires.
- 3. Tout Membre qui se prévaut de la possibilité prévue au paragraphe 1 doit:

- (a) dans son premier rapport sur l'application de la convention présenté en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail:
  - (i) indiquer les dispositions de la convention devant être mises en oeuvre progressivement;
  - (ii) en préciser les motifs et exposer les positions respectives des organisations représentatives d'employeurs et de travailleurs intéressées, en particulier des organisations représentatives d'armateurs à la pêche et de pêcheurs, s'il en existe;
  - (iii) décrire le plan de mise en oeuvre progressive;
- (b) dans ses rapports ultérieurs sur l'application de la convention, décrire les mesures prises en vue de donner effet à l'ensemble des dispositions de la convention.

Article 5

- 1. Aux fins de la présente convention, l'autorité compétente peut, après consultation, décider d'utiliser la longueur hors tout (LHT) à la place de la longueur (L) comme critère de mesure, conformément à l'équivalence établie à l'annexe I. En outre, aux fins des paragraphes spécifiés à l'annexe III de la présente convention, l'autorité compétente peut, après consultation, décider d'utiliser la jauge brute à la place de la longueur (L) ou de la longueur hors tout (LHT) comme critère de mesure, conformément à l'équivalence établie à l'annexe III.
- 2. Dans les rapports présentés en vertu de l'article 22 de la Constitution, le Membre communiquera les raisons de la décision prise en vertu du présent article et les observations faites lors de la consultation.

Partie II. Principes généraux

Mise en œuvre

Article 6

- 1. Tout Membre doit mettre en œuvre et faire respecter les lois, règlements ou autres mesures qu'il a adoptés afin de s'acquitter de ses obligations aux termes de la présente convention en ce qui concerne les pêcheurs et les navires de pêche relevant de sa compétence. Les autres mesures peuvent comprendre des conventions collectives, des décisions judiciaires, des sentences arbitrales et autres moyens conformes à la législation et à la pratique nationales.
- 2. Aucune des dispositions de la présente convention n'affecte les lois, sentences, coutumes ou accords entre armateurs à la pêche et pêcheurs qui assurent des conditions plus favorables que celles prévues par la convention.

Autorité compétente et coordination

Article 7

Tout Membre doit:

- (a) désigner l'autorité compétente ou les autorités compétentes;
- (b) établir des mécanismes de coordination entre les autorités concernées pour le secteur de la pêche aux niveaux national et local, selon le cas, et définir leurs fonctions et responsabilités en tenant compte de leur complémentarité ainsi que des conditions et de la pratique nationales.

Responsabilités des armateurs à la pêche, des patrons et des pêcheurs

Article 8

- 1. L'armateur à la pêche a la responsabilité globale de veiller à ce que le patron dispose des ressources et moyens nécessaires pour s'acquitter des obligations de la présente convention.
- 2. La responsabilité de la sécurité des pêcheurs à bord et du fonctionnement sûr du navire incombe au patron, notamment, mais non exclusivement, dans les domaines suivants:
  - (a) la supervision, qui doit être exercée de façon à ce que les pêcheurs puissent, dans la mesure du possible, exécuter leur travail dans les meilleures conditions de sécurité et de santé;
  - (b) l'organisation du travail des pêcheurs, qui doit respecter la sécurité et la santé, y compris la prévention de la fatigue;
  - (c) la mise à disposition à bord d'une formation de sensibilisation à la sécurité et à la santé au travail;
  - (d) le respect des normes de sécurité de la navigation et de veille et des bonnes pratiques maritimes y relatives.
- 3. L'armateur à la pêche ne doit pas entraver la liberté du patron de prendre toute décision qui, de l'avis professionnel de ce dernier, est nécessaire pour la sécurité du navire, de sa navigation ou de son exploitation, ou pour la sécurité des pêcheurs qui sont à bord.
- 4. Les pêcheurs doivent respecter les ordres légaux du patron et les mesures de sécurité et de santé applicables.

Partie III. Conditions minimales requises pour le travail à bord des navires de pêche

Âge minimum

Article 9

- 1. L'âge minimum pour le travail à bord d'un navire de pêche est de 16 ans. Toutefois, l'autorité compétente peut autoriser un âge minimum de 15 ans pour les personnes qui ne sont plus soumises à l'obligation de scolarité imposée par la législation nationale et suivent une formation professionnelle en matière de pêche.
- 2. L'autorité compétente peut, conformément à la législation et à la pratique nationales, autoriser des personnes âgées de 15 ans à exécuter des travaux légers lors des vacances scolaires. Dans ces cas, elle déterminera, après consultation, les types de travail autorisés et prescrira les conditions dans lesquelles ce travail sera entrepris et les périodes de repos requises.
- 3. L'âge minimum d'affectation à des activités à bord d'un navire de pêche qui, par leur nature ou les conditions dans lesquelles elles s'exercent, sont susceptibles de compromettre la santé, la sécurité ou la moralité des jeunes gens ne doit pas être inférieur à 18 ans.
- 4. Les types d'activités visés au paragraphe 3 du présent article sont déterminés par la législation nationale ou l'autorité compétente, après consultation, en tenant compte des risques qu'ils comportent et des normes internationales applicables.
- 5. L'exécution des activités visées au paragraphe 3 du présent article dès l'âge de 16 ans peut être autorisée par la législation nationale ou par une décision de l'autorité compétente, après consultation, à condition que la santé, la sécurité et la moralité des jeunes gens soient pleinement garanties, qu'ils aient reçu une instruction ou une formation professionnelle spécifiques et adéquates et qu'ils aient suivi une formation de base aux questions de sécurité préalable à l'embarquement.
- 6. Il est interdit d'engager un pêcheur de moins de 18 ans pour un travail de nuit. Aux fins du présent article, le terme "nuit" est défini conformément à la législation et à la pratique nationales. Il couvre une période de neuf heures consécutives au moins, commençant au plus tard à minuit et se terminant au plus tôt à 5 heures du matin. Une dérogation à la stricte observation de la restriction concernant le travail de nuit peut être décidée par l'autorité compétente quand:
  - (a) la formation effective des pêcheurs concernés dans le cadre de programmes et plans d'études établis pourrait en être compromise; ou
  - (b) la nature particulière de la tâche ou un programme de formation agréé exige que les pêcheurs visés par la dérogation travaillent la nuit et l'autorité décide, après consultation, que ce travail ne portera pas préjudice à leur santé ou à leur bien-être.
- 7. Aucune des dispositions du présent article n'a d'incidence sur les obligations souscrites par le Membre en vertu de la ratification d'autres conventions internationales du travail.

Examen médical

Article 10

- 1. Aucun pêcheur ne doit travailler à bord d'un navire de pêche sans disposer d'un certificat médical valide attestant de son aptitude à exécuter ses tâches.
- 2. L'autorité compétente peut, après consultation, octroyer des dérogations à l'application du paragraphe 1 du présent article, compte tenu de la sécurité et de la santé des pêcheurs, de la taille du navire, de la disponibilité de l'assistance médicale et des moyens d'évacuation, de la durée du voyage, de la zone d'opération et du type d'activité de pêche.
- 3. Les dérogations visées au paragraphe 2 du présent article ne s'appliqueront pas à un pêcheur travaillant sur un navire de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres ou qui passe normalement plus de trois jours en mer. Dans les cas urgents, l'autorité compétente peut autoriser un pêcheur à travailler sur un tel navire pour une période d'une durée limitée et spécifiée en attendant qu'il puisse obtenir un certificat médical, sous réserve que ce pêcheur soit en possession d'un certificat médical expiré depuis peu.

Article 11

Tout Membre doit adopter des lois, règlements ou autres mesures concernant:

- (a) la nature des examens médicaux;
- (b) la forme et le contenu des certificats médicaux;
- (c) la délivrance du certificat médical par du personnel médical dûment qualifié ou, dans le cas d'un certificat concernant seulement la vue, par une personne habilitée par l'autorité compétente à délivrer un tel certificat; ces personnes doivent jouir d'une totale indépendance lorsqu'elles exercent leur jugement professionnel;
- (d) la fréquence des examens médicaux et la durée de validité des certificats médicaux;
- (e) le droit pour une personne d'être réexaminée par du personnel médical indépendant différent au cas où elle se verrait refuser un certificat ou imposer des limitations au travail qu'elle peut effectuer;
- (f) les autres conditions requises.

Article 12

Outre les prescriptions énoncées aux articles 10 et 11, sur un navire de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres ou passant normalement plus de trois jours en mer:

- 1. Le certificat médical du pêcheur doit au minimum indiquer:
  - (a) que l'ouïe et la vue de l'intéressé sont satisfaisantes compte tenu de ses tâches sur le navire; et

- (b) que l'intéressé n'a aucun problème médical de nature à être aggravé par le service en mer ou à le rendre inapte à ce service ou à mettre en danger la sécurité ou la santé d'autres personnes à bord.

- 2. Le certificat médical est valide pendant deux ans au maximum à moins que le pêcheur soit âgé de moins de 18 ans, auquel cas la durée maximale de validité est d'un an.

- 3. Si la période de validité du certificat expire au cours d'un voyage, le certificat reste valide jusqu'à la fin du voyage.

Partie IV. Conditions de service

Équipage et durée du repos

Article 13

Tout Membre doit adopter des lois, règlements ou autres mesures prévoyant que les armateurs de navires de pêche battant son pavillon veillent à ce que:

- (a) leurs navires soient dotés d'effectifs suffisants en nombre et en qualité pour assurer la sécurité de navigation et de fonctionnement du navire sous le contrôle d'un patron compétent;

- (b) soient octroyées aux pêcheurs des périodes de repos régulières d'une durée suffisante pour préserver leur sécurité et leur santé.

Article 14

- 1. Outre les prescriptions énoncées à l'article 13, l'autorité compétente doit:

  - (a) pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, fixer l'effectif minimal propre à garantir la sécurité de navigation du navire et préciser le nombre de pêcheurs requis et les qualifications qu'ils doivent posséder;

  - (b) pour les navires de pêche passant plus de trois jours en mer, quelle que soit leur taille, fixer, après consultation et en vue de limiter la fatigue, une durée minimum de repos pour les pêcheurs. Cette durée ne doit pas être inférieure à:

    - (i) dix heures par période de 24 heures;

    - (ii) 77 heures par période de sept jours.

- 2. L'autorité compétente peut, pour des raisons limitées et précises, autoriser qu'il soit dérogé temporairement aux durées de repos fixées à l'alinéa b) du paragraphe 1 du présent article. Dans ces cas, elle doit toutefois exiger que des périodes de repos compensatoires soient accordées aux pêcheurs dès que possible.

- 3. L'autorité compétente peut, après consultation, établir des prescriptions remplaçant celles fixées aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Toutefois, lesdites prescriptions doivent être équivalentes dans l'ensemble et ne pas mettre en danger la sécurité et la santé des pêcheurs.
- 4. Aucune des dispositions du présent article n'affecte le droit du patron d'un navire d'exiger d'un pêcheur les heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou des captures ou pour porter secours à d'autres embarcations ou aux personnes en détresse en mer. Le cas échéant, le patron peut suspendre les horaires normaux de repos et exiger qu'un pêcheur accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le patron doit faire en sorte que tout pêcheur ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Liste d'équipage

Article 15

Tout navire de pêche doit avoir à bord une liste d'équipage, dont un exemplaire est fourni aux personnes autorisées à terre avant le départ du navire ou communiqué à terre immédiatement après. L'autorité compétente doit déterminer à qui, à quel moment et à quelles fins cette information doit être fournie.

Accord d'engagement du pêcheur

Article 16

Tout Membre doit adopter des lois, règlements ou autres mesures:

- (a) prévoyant que les pêcheurs travaillant à bord des navires battant son pavillon soient protégés par un accord d'engagement qui soit conforme aux dispositions de la présente convention et qui leur soit compréhensible;
- (b) indiquant les mentions minimales à inclure dans les accords d'engagement des pêcheurs, conformément aux dispositions de l'annexe II.

Article 17

Tout Membre doit adopter des lois, règlements ou autres mesures concernant:

- (a) les procédures garantissant que le pêcheur a la possibilité d'examiner les clauses de son accord d'engagement et de demander conseil à ce sujet avant de le conclure;
- (b) s'il y a lieu, la tenue des états de service du pêcheur dans le cadre de cet accord;

- (c) les moyens de régler les différends relatifs à l'accord d'engagement du pêcheur.

Article 18

L'accord d'engagement du pêcheur, dont un exemplaire lui est remis, est disponible à bord, à la disposition du pêcheur et, conformément à la législation et à la pratique nationales, de toute autre partie concernée qui en fait la demande.

Article 19

Les articles 16 à 18 et l'annexe II ne s'appliquent pas au propriétaire de navire qui exploite celui-ci seul.

Article 20

Il incombe à l'armateur à la pêche de veiller à ce que chaque pêcheur soit en possession d'un accord d'engagement de pêcheur écrit, signé à la fois par le pêcheur et l'armateur à la pêche, ou par un représentant autorisé de celui-ci (ou, lorsque le pêcheur n'est pas employé ou engagé par l'armateur à la pêche, l'armateur à la pêche doit avoir une preuve d'un arrangement contractuel ou équivalent), prévoyant des conditions de vie et de travail décentes à bord du navire, conformément aux dispositions de la présente convention.

Rapatriement

Article 21

- 1. Les Membres doivent veiller à ce que les pêcheurs à bord d'un navire de pêche battant leur pavillon et qui entre dans un port étranger aient le droit d'être rapatriés lorsque l'accord d'engagement du pêcheur a expiré, ou lorsque le pêcheur ou l'armateur à la pêche y a mis fin pour des raisons justifiées, ou lorsque le pêcheur n'est plus en mesure de s'acquitter des tâches qui lui incombent en vertu de l'accord d'engagement ou qu'on ne peut attendre de lui qu'il les exécute compte tenu des circonstances. La présente disposition s'applique également aux pêcheurs de ce navire qui sont transférés pour les mêmes raisons du navire vers un port étranger.
- 2. Les frais du rapatriement visé au paragraphe 1 du présent article doivent être pris en charge par l'armateur à la pêche, sauf si le pêcheur a été reconnu, conformément à la législation nationale ou à d'autres dispositions applicables, coupable d'un manquement grave aux obligations de son accord d'engagement.
- 3. Les Membres doivent déterminer, par voie de législation ou autre, les circonstances précises donnant droit à un rapatriement, la durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles les pêcheurs visés au paragraphe 1 du présent article ont droit au rapatriement, et les destinations vers lesquelles ils peuvent être rapatriés.

- 4. Si l'armateur à la pêche omet de pourvoir au rapatriement visé au présent article, le Membre dont le navire bat pavillon doit organiser le rapatriement du pêcheur concerné et a le droit de recouvrer les frais auprès de l'armateur à la pêche.
- 5. La législation nationale ne doit pas faire obstacle au droit de l'armateur à la pêche de recouvrer le coût du rapatriement au titre d'arrangements contractuels avec des tiers.

Recrutement et placement

Article 22

RECRUTEMENT ET PLACEMENT DES PÊCHEURS

- 1. Tout Membre qui a mis en place un service public de recrutement et de placement de pêcheurs doit s'assurer que ce service fait partie du service public de l'emploi ouvert à l'ensemble des travailleurs et des employeurs ou qu'il agit en coordination avec celui-ci.
- 2. Les services privés de recrutement et de placement de pêcheurs qui sont établis sur le territoire d'un Membre doivent exercer leur activité en vertu d'un système de licence ou d'agrément normalisé ou d'une autre forme de réglementation, lesquels ne seront établis, maintenus ou modifiés qu'après consultation.
- 3. Tout Membre doit, par voie de législation ou autres mesures:
  - (a) interdire aux services de recrutement et de placement d'avoir recours à des moyens, mécanismes ou listes visant à empêcher ou à dissuader les pêcheurs d'obtenir un engagement;
  - (b) interdire que des honoraires ou autres frais soient supportés par les pêcheurs, directement ou indirectement, en tout ou en partie, pour le recrutement ou le placement;
  - (c) fixer les conditions dans lesquelles une licence, un agrément ou toute autre autorisation d'un service privé de recrutement et de placement peuvent être suspendus ou retirés en cas d'infraction à la législation pertinente et préciser les conditions dans lesquelles lesdits services privés peuvent exercer leurs activités.

AGENCES D'EMPLOI PRIVÉES

- 4. Tout Membre qui a ratifié la convention (n° 181) sur les agences d'emploi privées, 1997, peut confier certaines des responsabilités découlant de la présente convention à des agences d'emploi privées qui fournissent les services visés à l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 1 de la convention précitée. Les responsabilités respectives de ces agences d'emploi privées et des armateurs à la pêche, qui sont les "entreprises utilisatrices" au sens de ladite convention, sont déterminées et réparties conformément à l'article 12 de cette même convention. Un tel Membre doit adopter des lois, des règlements ou d'autres mesures pour faire en sorte que l'attribution des responsabilités

ou obligations respectives des agences d'emploi privées prestataires du service et de l'"entreprise utilisatrice" conformément à la présente convention n'empêche pas le pêcheur de faire valoir un droit de privilège sur un navire de pêche.

- 5. Nonobstant les dispositions du paragraphe 4, l'armateur à la pêche est responsable si l'agence d'emploi privée manque aux obligations qui lui incombent à l'égard du pêcheur pour lequel, dans le cadre de la convention (no 181) sur les agences d'emploi privées, 1997, l'armateur à la pêche est l'"entreprise utilisatrice".
- 6. Aucune des dispositions de la présente convention ne saurait être interprétée comme imposant à un Membre l'obligation d'autoriser dans son secteur de pêche le recours à des agences d'emploi privées telles que visées au paragraphe 4 du présent article.

Paiement des pêcheurs

Article 23

Tout Membre adopte, après consultation, une législation ou d'autres mesures prescrivant que les pêcheurs qui perçoivent un salaire seront payés mensuellement ou à d'autres intervalles réguliers.

Article 24

Tout Membre doit exiger que tous les pêcheurs travaillant à bord de navires de pêche aient les moyens de faire parvenir à leur famille et sans frais tout ou partie des paiements reçus, y compris les avances.

Partie V. Logement et alimentation

Article 25

Tout Membre doit adopter une législation ou d'autres mesures relatives au logement, à la nourriture et à l'eau potable à bord des navires de pêche battant son pavillon.

Article 26

Tout Membre doit adopter une législation ou d'autres mesures prévoyant que le logement à bord des navires de pêche battant son pavillon sera d'une qualité et d'une taille suffisantes et qu'il sera équipé de façon adaptée au service du navire et à la durée du séjour des pêcheurs à bord. En particulier, ces mesures règlent, selon le cas, les questions suivantes:

- (a) approbation des plans de construction ou de modification des navires de pêche en ce qui concerne le logement;

- (b) maintien du logement et de la cuisine dans des conditions générales d'hygiène, de sécurité, de santé et de confort;
- (c) ventilation, chauffage, refroidissement et éclairage;
- (d) réduction des bruits et vibrations excessifs;
- (e) emplacement, taille, matériaux de construction, ameublement et équipement des cabines, réfectoires et autres espaces de logement;
- (f) installations sanitaires, comprenant des toilettes et des moyens de lavage, et fourniture d'eau chaude et froide en quantité suffisante;
- (g) procédures d'examen des plaintes concernant des conditions de logement qui ne satisfont pas aux prescriptions de la présente convention.

Article 27

Tout Membre doit adopter une législation ou d'autres mesures prévoyant que:

- (a) la nourriture transportée et servie à bord doit être d'une valeur nutritionnelle, d'une qualité et d'une quantité suffisantes;
- (b) l'eau potable doit être d'une qualité et d'une quantité suffisantes;
- (c) la nourriture et l'eau potable doivent être fournies par l'armateur à la pêche sans frais pour le pêcheur. Toutefois, conformément à la législation nationale, les frais peuvent être recouvrés sous forme de coûts d'exploitation pour autant qu'une convention collective régissant un système de rémunération à la part ou que l'accord d'engagement du pêcheur le prévoie.

Article 28

- 1. La législation ou les autres mesures adoptées par le Membre conformément aux articles 25 à 27 doivent donner pleinement effet à l'annexe III concernant le logement à bord des navires de pêche. L'annexe III peut être amendée de la façon prévue à l'article 45.
- 2. Un Membre qui n'est pas en mesure d'appliquer les dispositions de l'annexe III peut, après consultation, adopter dans sa législation des dispositions ou d'autres mesures équivalentes dans l'ensemble aux dispositions énoncées à l'annexe III, à l'exception des dispositions se rapportant à l'article 27.

Partie VI. Soins médicaux, protection de la santé et sécurité sociale

Soins médicaux

Article 29

Tout Membre doit adopter une législation ou d'autres mesures prévoyant que:

- (a) les navires de pêche soient dotés de fournitures et d'un matériel médicaux adaptés au service du navire, compte tenu du nombre de pêcheurs à bord, de la zone d'opération et de la durée du voyage;
- (b) les navires de pêche aient à leur bord au moins un pêcheur qualifié ou formé pour donner les premiers secours et autres formes de soins médicaux, qui sache utiliser les fournitures et le matériel médicaux dont est doté le navire, compte tenu du nombre de pêcheurs à bord, de la zone d'opération et de la durée du voyage;
- (c) les fournitures et le matériel médicaux présents à bord soient accompagnés d'instructions ou d'autres informations dans une langue et une présentation compréhensibles au pêcheur ou aux pêcheurs visés à l'alinéa b);
- (d) les navires de pêche soient équipés d'un système de communication par radio ou par satellite avec des personnes ou services à terre pouvant fournir des consultations médicales, compte tenu de la zone d'opération et de la durée du voyage;
- (e) les pêcheurs aient le droit de bénéficier d'un traitement médical à terre et d'être débarqués à cet effet en temps voulu en cas de lésion ou de maladie graves.

Article 30

Pour les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, compte tenu du nombre de pêcheurs à bord, de la zone d'opération et de la durée du voyage, tout Membre doit adopter une législation ou d'autres mesures prévoyant que:

- (a) l'autorité compétente prescrive le matériel médical et les fournitures médicales devant être disponibles à bord;
- (b) le matériel médical et les fournitures médicales disponibles à bord soient entretenus de façon adéquate et inspectés à des intervalles réguliers, fixés par l'autorité compétente, par des responsables désignés ou agréés par celle-ci;
- (c) les navires soient pourvus d'un guide médical de bord adopté ou approuvé par l'autorité compétente ou de l'édition la plus récente du Guide médical international de bord;
- (d) les navires en mer aient accès à un dispositif organisé de consultations médicales par radio ou par satellite, y compris à des conseils de spécialistes, à toute heure du jour ou de la nuit;

- (e) les navires conservent à bord une liste de stations de radio ou de satellite par l'intermédiaire desquelles des consultations médicales peuvent être obtenues;
- (f) dans une mesure conforme à la législation et à la pratique du Membre, les soins médicaux dispensés au pêcheur lorsqu'il est à bord ou débarqué dans un port étranger lui soient fournis gratuitement.

Sécurité et santé au travail et prévention des accidents du travail

Article 31

Tout Membre doit adopter une législation ou d'autres mesures concernant:

- (a) la prévention des accidents du travail, des maladies professionnelles et des risques liés au travail à bord des navires, notamment l'évaluation et la gestion des risques, la formation des pêcheurs et l'instruction à bord;
- (b) la formation des pêcheurs à l'utilisation des engins de pêche dont ils se serviront et à la connaissance des opérations de pêche qu'ils auront à effectuer;
- (c) les obligations des armateurs à la pêche, des pêcheurs et autres personnes intéressées, compte dûment tenu de la sécurité et de la santé des pêcheurs âgés de moins de 18 ans;
- (d) la déclaration des accidents survenant à bord des navires de pêche battant son pavillon et la réalisation d'enquêtes sur ces accidents;
- (e) la constitution de comités paritaires de sécurité et de santé au travail ou, après consultation, d'autres organismes qualifiés.

Article 32

- 1. Les prescriptions du présent article s'appliquent aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres passant habituellement plus de trois jours en mer et, après consultation, à d'autres navires, compte tenu du nombre de pêcheurs à bord, de la zone d'opération et de la durée du voyage.
- 2. L'autorité compétente doit:
  - (a) après consultation, faire obligation à l'armateur à la pêche d'établir, conformément à la législation, aux conventions collectives et à la pratique nationales, des procédures à bord visant à prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles, compte tenu des dangers et risques spécifiques du navire de pêche concerné;
  - (b) exiger que les armateurs à la pêche, les patrons, les pêcheurs et les autres personnes concernées reçoivent suffisamment de directives et de matériel de formation appropriés ainsi que toute autre

information pertinente sur la manière d'évaluer et de gérer les risques en matière de sécurité et de santé à bord des navires de pêche.

- 3. Les armateurs à la pêche doivent:
  - (a) veiller à ce que tous les pêcheurs à bord reçoivent des vêtements et équipements de protection individuelle appropriés;
  - (b) veiller à ce que tous les pêcheurs à bord aient reçu une formation de base en matière de sécurité, approuvée par l'autorité compétente; cette dernière peut cependant accorder une dérogation écrite dans le cas des pêcheurs qui démontrent qu'ils possèdent des connaissances et une expérience équivalentes;
  - (c) veiller à ce que les pêcheurs soient suffisamment et convenablement familiarisés avec l'équipement et son utilisation, y compris avec les mesures de sécurité s'y rapportant, avant d'utiliser cet équipement ou de participer aux opérations concernées.

Article 33

L'évaluation des risques concernant la pêche est effectuée, selon le cas, avec la participation de pêcheurs ou de leurs représentants.

Sécurité sociale

Article 34

Tout Membre veille à ce que les pêcheurs résidant habituellement sur son territoire et, dans la mesure prévue par la législation nationale, les personnes à leur charge bénéficient de la sécurité sociale à des conditions non moins favorables que celles qui s'appliquent aux autres travailleurs, y compris les personnes salariées ou indépendantes, résidant habituellement sur son territoire.

Article 35

Tout Membre s'engage à prendre des mesures, en fonction de la situation nationale, pour assurer progressivement une protection complète de sécurité sociale à tous les pêcheurs résidant habituellement sur son territoire.

Article 36

Les Membres doivent coopérer, dans le cadre d'accords bilatéraux ou multilatéraux ou d'autres arrangements, en conformité avec la législation ou la pratique nationales, en vue:

- (a) d'assurer progressivement une protection complète de sécurité sociale aux pêcheurs, sans considération de nationalité, en tenant compte du principe d'égalité de traitement;

- (b) de garantir le maintien des droits en matière de sécurité sociale acquis ou en cours d'acquisition par tous les pêcheurs, indépendamment de leur lieu de résidence.

Article 37

Nonobstant l'attribution des responsabilités prévues aux articles 34, 35 et 36, les Membres peuvent établir, par des accords bilatéraux ou multilatéraux ou par des dispositions adoptées dans le cadre d'organisations régionales d'intégration économique, d'autres règles relatives à la législation en matière de sécurité sociale applicable aux pêcheurs.

Protection en cas de maladie, lésion ou décès liés au travail

Article 38

- 1. Tout Membre prend des mesures en vue d'assurer aux pêcheurs une protection, conformément à la législation et à la pratique nationales, en cas de maladie, de lésion ou de décès liés au travail.
- 2. En cas de lésion provoquée par un accident du travail ou une maladie professionnelle, le pêcheur doit:
  - (a) avoir accès à des soins médicaux appropriés;
  - (b) bénéficier d'une indemnisation correspondante conformément à la législation nationale.
- 3. Compte tenu des caractéristiques du secteur de la pêche, la protection visée au paragraphe 1 du présent article pourra être assurée:
  - (a) soit par un régime reposant sur la responsabilité de l'armateur à la pêche;
  - (b) soit par un régime d'assurance obligatoire d'indemnisation des travailleurs ou d'autres régimes.

Article 39

- 1. En l'absence de dispositions nationales applicables aux pêcheurs, tout Membre adopte une législation ou d'autres mesures visant à garantir que les armateurs à la pêche assurent la protection de la santé et les soins médicaux des pêcheurs lorsque ces derniers sont employés ou engagés ou travaillent à bord d'un navire battant son pavillon, en mer ou dans un port étranger. Cette législation ou ces autres mesures doivent garantir que les armateurs à la pêche acquittent les frais des soins médicaux, y compris l'aide et le soutien matériels correspondants pendant la durée des traitements médicaux dispensés à l'étranger jusqu'au rapatriement du pêcheur.
- 2. La législation nationale peut prévoir de décharger l'armateur à la pêche de sa responsabilité dans le cas où l'accident n'est pas survenu au service du navire de pêche ou si la maladie ou l'infirmité a été dissimulée lors de l'engagement ou si l'accident ou la maladie est imputable à une faute intentionnelle du pêcheur.

Partie VII. Respect et application

Article 40

Tout Membre exerce effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires battant son pavillon en se dotant d'un système propre à garantir le respect des prescriptions de la présente convention, notamment en prévoyant, s'il y a lieu, la conduite d'inspections, l'établissement de rapports, une procédure de règlement des plaintes, un suivi et la mise en oeuvre de sanctions et mesures correctives appropriées conformément à la législation nationale.

Article 41

- 1. Les Membres doivent exiger que les navires de pêche qui passent plus de trois jours en mer et qui:
  - (a) ont une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, ou
  - (b) naviguent habituellement à plus de 200 milles nautiques de la côte de l'Etat du pavillon ou au-delà du rebord externe du plateau continental, si celui-ci est plus éloigné,

  aient à bord un document valide délivré par l'autorité compétente, indiquant qu'ils ont été inspectés par l'autorité compétente ou en son nom, en vue de déterminer leur conformité avec les dispositions de la présente convention concernant les conditions de vie et de travail à bord.

- 2. La durée de validité de ce document peut coïncider avec celle d'un certificat national ou international de sécurité des navires de pêche mais ne dépasse en aucun cas cinq ans.

Article 42

- 1. L'autorité compétente désigne des inspecteurs qualifiés en nombre suffisant pour assumer les responsabilités qui lui incombent en vertu de l'article 41.

- 2. Aux fins de l'instauration d'un système efficace d'inspection des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche, un Membre peut, s'il y a lieu, autoriser des institutions publiques ou d'autres organismes dont il reconnaît la compétence et l'indépendance à réaliser des inspections et à délivrer des certificats. Dans tous les cas, le Membre demeure entièrement responsable de l'inspection et de la délivrance des certificats correspondants relatifs aux conditions de vie et de travail des pêcheurs à bord des navires battant son pavillon.

Article 43

- 1. Si un Membre reçoit une plainte ou acquiert la preuve qu'un navire battant son pavillon ne se conforme pas aux prescriptions de la convention, il prend les dispositions nécessaires pour enquêter et s'assurer que des mesures sont prises pour remédier aux manquements constatés.

- 2. Si un Membre dans le port duquel un navire de pêche fait escale dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation reçoit une plainte ou acquiert la preuve que ce navire de pêche n'est pas conforme aux prescriptions de la présente convention, il peut adresser un rapport au gouvernement de l'Etat du pavillon, avec copie au Directeur général du Bureau international du Travail, et prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue manifestement un danger pour la sécurité ou la santé.
- 3. S'il prend les mesures mentionnées au paragraphe 2 du présent article, le Membre doit en informer immédiatement le plus proche représentant de l'Etat du pavillon et demander à celui-ci d'être présent si possible. Il ne doit pas retenir ou retarder indûment le navire.
- 4. Aux fins du présent article, une plainte peut être soumise par un pêcheur, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou, de manière générale, toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, y compris en ce qui concerne les risques relatifs à la sécurité ou à la santé des pêcheurs à bord.
- 5. Cet article ne s'applique pas aux plaintes qu'un Membre considère manifestement infondées.

Article 44

Tout Membre appliquera la présente convention de manière à garantir que les navires de pêche battant pavillon de tout Etat qui n'a pas ratifié la convention ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que celui accordé aux navires battant pavillon de tout Membre qui l'a ratifiée.

Partie VIII. Amendements des annexes I, II et III

Article 45

- 1. Sous réserve des dispositions pertinentes de la présente convention, la Conférence internationale du Travail peut amender les annexes I, II et III. Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail peut inscrire à l'ordre du jour de la Conférence une question concernant des propositions d'amendements établies par une réunion tripartite d'experts. La majorité des deux tiers des voix des délégués présents à la Conférence, comprenant au moins la moitié des Membres ayant ratifié cette convention, est requise pour l'adoption d'amendements.
- 2. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 1 du présent article entre en vigueur six mois après la date de son adoption pour tout Membre ayant ratifié la présente convention, à moins que le Membre en question n'ait adressé au Directeur général du Bureau international du Travail une notification écrite précisant que cet amendement n'entrera pas en vigueur à son égard ou n'entrera en vigueur qu'ultérieurement à la suite d'une nouvelle notification.

Partie IX. Dispositions finales

Article 46

La présente convention révise la convention (n° 112) sur l'âge minimum (pêcheurs), 1959, la convention (n° 113) sur l'examen médical des pêcheurs, 1959, la convention (n° 114) sur le contrat d'engagement des pêcheurs, 1959, et la convention (n° 126) sur le logement à bord des bateaux de pêche, 1966.

Article 47

Les ratifications formelles de la présente convention sont communiquées au Directeur général du Bureau international du Travail aux fins d'enregistrement.

Article 48

- 1. La présente convention ne lie que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification a été enregistrée par le Directeur général du Bureau international du Travail.
- 2. Elle entre en vigueur 12 mois après que les ratifications de dix Membres comprenant huit Etats côtiers ont été enregistrées par le Directeur général.
- 3. Par la suite, la convention entre en vigueur pour chaque Membre 12 mois après la date de l'enregistrement de sa ratification.

Article 49

- 1. Tout Membre ayant ratifié la présente convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale de la convention, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail aux fins d'enregistrement. La dénonciation prend effet une année après avoir été enregistrée.
- 2. Tout Membre ayant ratifié la présente convention qui, dans l'année après l'expiration de la période de dix années mentionnée au paragraphe précédent, ne se prévaut pas de la faculté de dénonciation prévue par le présent article sera lié pour une nouvelle période de dix années et, par la suite, pourra dénoncer la présente convention dans la première année de chaque nouvelle période de dix années dans les conditions prévues au présent article.

Article 50

- 1. Le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail l'enregistrement de toutes les ratifications, déclarations, et dénonciations qui lui seront communiquées par les Membres de l'Organisation.

- 2. En notifiant aux Membres de l'Organisation l'enregistrement de la dernière ratification nécessaire à l'entrée en vigueur de la présente convention, le Directeur général appelle l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la convention entrera en vigueur.

Article 51

Le Directeur général du Bureau international du Travail communique au Secrétaire général des Nations Unies, aux fins d'enregistrement, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, des renseignements complets au sujet de toutes ratifications, déclarations et dénonciations enregistrées par le Directeur général.

Article 52

Chaque fois qu'il le juge nécessaire, le Conseil d'administration du Bureau international du Travail présente à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente convention et examine s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de sa révision totale ou partielle, prenant également en considération les dispositions de l'article 45.

Article 53

- 1. Au cas où la Conférence adopte une nouvelle convention portant révision de la présente convention, et à moins que la nouvelle convention n'en dispose autrement:
  - (a) la ratification par un Membre de la nouvelle convention portant révision entraîne de plein droit, nonobstant les dispositions de l'article 49 ci-dessus, la dénonciation immédiate de la présente convention, sous réserve que la nouvelle convention portant révision soit entrée en vigueur ;
  - (b) à partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant révision, la présente convention cesse d'être ouverte à la ratification des Membres.
- 2. La présente convention demeure en tout cas en vigueur dans sa forme et teneur pour les Membres qui l'auraient ratifiée et qui ne ratifieraient pas la convention portant révision.

Article 54

Les versions française et anglaise de la présente convention font également foi.

Annexe I

Equivalence pour le mesurage

Aux fins de la présente convention, lorsque l'autorité compétente, après consultation, décide d'utiliser la longueur hors tout (LHT) comme critère de mesure plutôt que la longueur (L):

- (a) une longueur hors tout (LHT) de 16,5 mètres sera considérée comme équivalente à une longueur (L) de 15 mètres;
- (b) une longueur hors tout (LHT) de 26,5 mètres sera considérée comme équivalente à une longueur (L) de 24 mètres;
- (c) une longueur hors tout (LHT) de 50 mètres sera considérée comme équivalente à une longueur (L) de 45 mètres.

Annexe II

Accord d'engagement du pêcheur

L'accord d'engagement du pêcheur devra comporter les mentions suivantes, sauf dans les cas où l'inclusion de l'une de ces mentions ou de certaines d'entre elles est inutile, la question étant déjà réglée d'une autre manière par la législation nationale ou, le cas échéant, par une convention collective:

- (a) les nom et prénoms du pêcheur, la date de naissance ou l'âge, ainsi que le lieu de naissance;
- (b) le lieu et la date de la conclusion de l'accord;
- (c) la désignation du ou des navires de pêche et le numéro d'immatriculation du ou des navires de pêche à bord duquel ou desquels le pêcheur s'engage à travailler;
- (d) le nom de l'employeur ou de l'armateur à la pêche ou autre partie à l'accord;
- (e) le voyage ou les voyages à entreprendre, s'ils peuvent être déterminés au moment de l'engagement;
- (f) la fonction pour laquelle le pêcheur doit être employé ou engagé;
- (g) si possible, la date à laquelle et le lieu où le pêcheur sera tenu de se présenter à bord pour le commencement de son service;
- (h) les vivres à allouer au pêcheur, sauf si la législation nationale prévoit un système différent;
- (i) le montant du salaire du pêcheur ou, s'il est rémunéré à la part, le pourcentage de sa part et le mode de calcul de celle-ci, ou encore, si un système mixte de rémunération est appliqué, le montant du salaire, le pourcentage de sa part et le mode de calcul de celle-ci, ainsi que tout salaire minimum convenu;
- (j) l'échéance de l'accord et les conditions y relatives, soit:
  - (i) si l'accord a été conclu pour une durée déterminée, la date fixée pour son expiration;

- (ii) si l'accord a été conclu au voyage, le port de destination convenu pour la fin de l'accord et l'indication du délai à l'expiration duquel le pêcheur sera libéré après l'arrivée à cette destination;
- (iii) si l'accord a été conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra dénoncer l'accord ainsi que le délai de préavis requis, lequel n'est pas plus court pour l'employeur, l'armateur à la pêche ou autre partie que pour le pêcheur;

- (k) la protection en cas de maladie, de lésion ou de décès du pêcheur lié à son service;
- (l) le congé payé annuel ou la formule utilisée pour le calculer, le cas échéant;
- (m) les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au pêcheur par l'employeur, l'armateur à la pêche ou autre partie à l'accord d'engagement du pêcheur, selon le cas;
- (n) le droit du pêcheur à un rapatriement;
- (o) la référence à la convention collective, le cas échéant;
- (p) les périodes minimales de repos conformément à la législation nationale ou autres mesures;
- (q) toutes autres mentions que la législation nationale peut exiger.

Annexe III

Logement à bord des navires de pêche

Dispositions générales

- 1. Aux fins de la présente annexe:
  - (a) les termes "navire de pêche neuf" désignent un navire pour lequel:
    - (i) le contrat de construction ou de transformation importante a été passé à la date d'entrée en vigueur de la convention pour le Membre concerné ou après cette date; ou
    - (ii) le contrat de construction ou de transformation importante a été passé avant la date d'entrée en vigueur de la convention pour le Membre concerné, et qui est livré trois ans ou plus après cette date; ou
    - (iii) en l'absence d'un contrat de construction, à la date d'entrée en vigueur de la convention pour le Membre concerné ou après cette date:
      - - la quille est posée; ou

        - - une construction permettant d'identifier un navire particulier a commencé; ou
        - - le montage a commencé, employant au moins 50 tonnes ou 1 pour cent de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure;
    - (b) les termes "navire existant" désignent un navire qui n'est pas un navire de pêche neuf.
- 2. Les dispositions suivantes s'appliquent à tous les nouveaux navires de pêche pontés, sauf exclusions autorisées aux termes de l'article 3 de la convention. L'autorité compétente peut également, après consultation, appliquer les prescriptions de la présente annexe aux navires existants, dès lors que et dans la mesure où elle décide que cela est raisonnable et réalisable.
- 3. L'autorité compétente peut, après consultation, autoriser des dérogations aux dispositions de la présente annexe pour des navires de pêche ne restant normalement en mer que pour des durées inférieures à 24 heures si les pêcheurs ne vivent pas à bord du navire lorsqu'il est au port. Dans le cas de tels navires, l'autorité compétente doit veiller à ce que les pêcheurs concernés aient à leur disposition des installations adéquates pour leurs repos, alimentation et hygiène.
- 4. Toute dérogation faite par un Membre en vertu du paragraphe 3 de la présente annexe doit être communiquée au Bureau international du Travail conformément à l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail.
- 5. Les prescriptions valables pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres peuvent s'appliquer aux navires d'une longueur comprise entre 15 et 24 mètres si l'autorité compétente décide, après consultation, que cela est raisonnable et réalisable.
- 6. Les pêcheurs travaillant à bord de navires nourrices dépourvus de logements et d'installations sanitaires appropriés pourront utiliser ceux du navire mère.
- 7. Les Membres peuvent étendre les dispositions de la présente annexe relatives au bruit et aux vibrations, à la ventilation, au chauffage et à la climatisation, à l'éclairage aux lieux de travail clos et aux espaces servant à l'entreposage si, après consultation, cette extension est considérée appropriée et n'influe pas négativement sur les conditions de travail ou sur le traitement ou la qualité des captures.
- 8. L'utilisation de la jauge brute visée à l'article 5 de la convention est limitée aux paragraphes de la présente annexe spécifiés ci-après: 14, 37, 38, 41, 43, 46, 49, 53, 55, 61, 64, 65 et 67. A ces fins, lorsque l'autorité compétente, après consultation, décide d'utiliser la jauge brute comme critère de mesure:
    - (a) une jauge brute de 75 sera considérée comme équivalente à une longueur (L) de 15 mètres, ou à une longueur hors tout (LHT) de 16,5 mètres;

- (b) une jauge brute de 300 sera considérée comme équivalente à une longueur (L) de 24 mètres, ou à une longueur hors tout (LHT) de 26,5 mètres;
- (c) une jauge brute de 950 sera considérée comme équivalente à une longueur (L) de 45 mètres, ou à une longueur hors tout (LHT) de 50 mètres.

Planification et contrôle

- 9. L'autorité compétente doit vérifier que, chaque fois qu'un navire vient d'être construit, ou que le logement de l'équipage à bord du navire a été refait à neuf, ledit navire est conforme aux prescriptions de la présente annexe. L'autorité compétente doit, dans la mesure du possible, exiger qu'un navire dont le logement de l'équipage a été substantiellement modifié soit conforme aux prescriptions de la présente annexe et qu'un navire qui remplace son pavillon par le pavillon du Membre soit conforme aux prescriptions de la présente annexe applicables conformément au paragraphe 2 de ladite annexe.
- 10. Dans les situations visées au paragraphe 9 de la présente annexe, pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, l'autorité compétente doit demander que les plans détaillés du logement de l'équipage et des informations à son sujet soient soumis pour approbation à l'autorité compétente ou à une entité qu'elle a habilitée à cette fin.
- 11. Pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, l'autorité compétente doit contrôler, chaque fois que le logement de l'équipage a été refait à neuf ou substantiellement modifié, que celui-ci est conforme aux prescriptions de la convention, et lorsque le navire remplace son pavillon par le pavillon du Membre, contrôler qu'il est conforme aux prescriptions de la présente annexe applicables conformément au paragraphe 2 de ladite annexe. L'autorité compétente peut réaliser, lorsqu'elle le juge opportun, des inspections complémentaires du logement de l'équipage.
- 12. Lorsqu'un navire change de pavillon, toute prescription que l'autorité compétente du Membre dont le navire battait précédemment pavillon peut avoir adoptée conformément aux dispositions des paragraphes 15, 39, 47 ou 62 de la présente annexe cesse de s'appliquer au navire.

Conception et construction

Hauteur sous barrot

- 13. Tous les logements doivent avoir une hauteur sous barrot adéquate. L'autorité compétente doit prescrire la hauteur sous barrot minimale des locaux où les pêcheurs doivent se tenir debout pendant de longues périodes.

- 14. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, la hauteur sous barrot minimale autorisée dans tous les logements où les pêcheurs doivent pouvoir jouir d'une entière liberté de mouvement ne doit pas être inférieure à 200 centimètres.
- 15. Nonobstant les dispositions du paragraphe 14, l'autorité compétente peut, après consultation, décider que la hauteur sous barrot minimale autorisée ne doit pas être inférieure à 190 centimètres dans tout logement, ou partie de logement, où elle s'est assurée que cela est raisonnable et ne causera pas d'inconfort aux pêcheurs.

Ouvertures donnant sur les locaux d'habitation et entre eux

- 16. Les ouvertures directes entre les postes de couchage et les cales à poissons et salles des machines doivent être proscrites, sauf lorsqu'il s'agit d'issues de secours. Dans la mesure où cela est raisonnable et réalisable, les ouvertures directes entre les postes de couchage et les cuisines, cambuses, séchoirs ou installations sanitaires communes doivent être évitées, à moins qu'il n'en soit expressément disposé autrement.
- 17. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, il ne doit y avoir aucune ouverture reliant directement les postes de couchage aux cales à poissons, salles des machines, cuisines, cambuses, séchoirs ou installations sanitaires communes, sauf lorsqu'il s'agit d'issues de secours; la partie de la cloison séparant ces locaux des postes de couchage et des cloisons externes doit être convenablement construite en acier ou autre matériau homologué et être étanche à l'eau et aux gaz. La présente disposition n'exclut pas la possibilité d'un partage d'installations sanitaires entre deux cabines.

Isolation

- 18. L'isolation du logement de l'équipage doit être adéquate; les matériaux employés pour construire les cloisons, les panneaux et les vaigrages intérieurs, ainsi que les revêtements de sol et les joints doivent être adaptés à leur emploi et de nature à garantir un environnement sain. Des dispositifs d'écoulement des eaux suffisants doivent être prévus dans tous les logements.

Autres

- 19. Tous les moyens possibles doivent être mis en oeuvre pour empêcher que les mouches et autres insectes ne pénètrent dans les locaux d'habitation de l'équipage des navires de pêche, en particulier lorsque ceux-ci opèrent dans des zones infestées de moustiques.
- 20. Tous les logements d'équipage doivent être dotés des issues de secours nécessaires.

Bruits et vibrations

- 21. L'autorité compétente doit prendre des mesures pour réduire les bruits et vibrations excessifs dans les locaux d'habitation, si possible en conformité avec les normes internationales pertinentes.
- 22. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, l'autorité compétente doit adopter des normes réglementant les niveaux de bruit et de vibrations dans les locaux d'habitation de manière à protéger adéquatement les pêcheurs des effets nocifs de ces bruits et vibrations, notamment de la fatigue qu'ils induisent.

Ventilation

- 23. Les locaux d'habitation doivent être ventilés en fonction des conditions climatiques. Le système de ventilation doit permettre une aération satisfaisante des locaux lorsque les pêcheurs sont à bord.
- 24. Le système de ventilation doit être conçu ou d'autres mesures doivent être prises de manière à protéger les non-fumeurs de la fumée de tabac.
- 25. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres doivent être équipés d'un système de ventilation réglable des locaux d'habitation, de façon à maintenir l'air dans des conditions satisfaisantes et à en assurer une circulation suffisante par tous les temps et sous tous les climats. Les systèmes de ventilation doivent fonctionner en permanence lorsque les pêcheurs sont à bord.

Chauffage et climatisation

- 26. Les locaux d'habitation doivent être chauffés de manière adéquate en fonction des conditions climatiques.
- 27. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, un chauffage adéquat fourni par un système de chauffage approprié doit être prévu sauf sur les navires de pêche opérant exclusivement en zone tropicale. Le système de chauffage doit fournir de la chaleur dans toutes les conditions, suivant les besoins, et fonctionner lorsque les pêcheurs séjournent ou travaillent à bord et que les conditions l'exigent.
- 28. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, à l'exception de ceux opérant dans des zones où les conditions climatiques tempérées ne l'exigent pas, les locaux d'habitation, la passerelle, les salles de radio et toute salle de contrôle des machines centralisée doivent être équipés d'un système de climatisation.

Eclairage

- 29. Tous les locaux d'habitation doivent bénéficier d'un éclairage adéquat.
- 30. Dans la mesure du possible, les locaux d'habitation doivent, outre un éclairage artificiel, être éclairés par la lumière naturelle. Lorsque les postes de couchage sont éclairés par la lumière naturelle, un moyen de l'occulter doit être prévu.
- 31. Chaque couchette doit être dotée d'un éclairage de chevet en complément de l'éclairage normal du poste de couchage.

- 32. Les postes de couchage doivent être équipés d'un éclairage de secours.
- 33. Si à bord d'un navire les réfectoires, les coursives et les locaux qui sont ou peuvent être traversés comme issues de secours ne sont pas équipés d'un éclairage de secours, un éclairage permanent doit y être prévu pendant la nuit.
- 34. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, les locaux d'habitation doivent être éclairés conformément à une norme établie par l'autorité compétente. En tous points du local d'habitation où l'on peut circuler librement, la norme minimale de cet éclairage doit être telle qu'une personne dotée d'une acuité visuelle normale puisse lire, par temps clair, un journal imprimé ordinaire.

Postes de couchage

Dispositions générales

- 35. Lorsque la conception, les dimensions ou l'usage même du navire le permettent, les postes de couchage doivent être situés de telle manière que les mouvements et l'accélération du navire soient ressentis le moins possible mais ils ne doivent être situés en aucun cas en avant de la cloison d'abordage.

Superficie au sol

- 36. Le nombre de personnes par poste de couchage ainsi que la superficie au sol par personne, déduction faite de la superficie occupée par les couchettes et les armoires, doivent permettre aux pêcheurs de disposer de suffisamment d'espace et de confort à bord, compte tenu de l'utilisation du navire.
- 37. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, mais inférieure à 45 mètres, la superficie au sol par occupant d'un poste de couchage, déduction faite de la superficie occupée par les couchettes et les armoires, ne doit pas être inférieure à 1,5 mètre carré.
- 38. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres, la superficie au sol par occupant d'un poste de couchage, déduction faite de la superficie occupée par les couchettes et les armoires, ne doit pas être inférieure à 2 mètres carrés.
- 39. Nonobstant les dispositions des paragraphes 37 et 38, l'autorité compétente peut, après consultation, décider que la superficie au sol minimale autorisée par occupant d'un poste de couchage, déduction faite de la superficie occupée par les couchettes et les armoires, ne doit pas être inférieure à 1,0 et 1,5 mètre carré respectivement, si elle s'est assurée que cela est raisonnable et ne causera pas d'inconfort aux pêcheurs.

Nombre de personnes par poste de couchage

- 40. Dans la mesure où il n'en est pas expressément disposé autrement, le nombre de personnes autorisées à occuper un poste de couchage ne doit pas être supérieur à six.

- 41. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, le nombre de personnes autorisées à occuper un poste de couchage ne doit pas être supérieur à quatre. L'autorité compétente peut accorder des dérogations à cette prescription dans certains cas si la taille et le type du navire ou son utilisation la rendent déraisonnable ou irréalisable.
- 42. Dans la mesure où il n'en est pas expressément disposé autrement, une ou plusieurs cabines séparées doivent être réservées aux officiers, lorsque cela est possible.
- 43. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, les postes de couchage réservés aux officiers doivent accueillir une seule personne dans la mesure du possible et ne doivent en aucun cas contenir plus de deux couchettes. L'autorité compétente peut accorder des dérogations aux prescriptions de ce paragraphe dans certains cas si la taille et le type du navire ou son utilisation les rendent déraisonnables ou irréalisables.

Autres

- 44. Le nombre maximal de personnes autorisées à occuper un poste de couchage doit être inscrit de manière lisible et indélébile à un endroit où il peut se lire facilement.
- 45. Des couchettes individuelles de dimensions suffisantes doivent être prévues. Les matelas doivent être d'un matériau adéquat.
- 46. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, les dimensions internes minimales des couchettes ne doivent pas être inférieures à 198 centimètres sur 80 centimètres.
- 47. Nonobstant les dispositions du paragraphe 46, l'autorité compétente peut, après consultation, décider que les dimensions internes minimales des couchettes ne doivent pas être inférieures à 190 centimètres par 70 centimètres, si elle s'est assurée que cela est raisonnable et ne causera pas d'inconfort aux pêcheurs.
- 48. Les postes de couchage doivent être conçus et équipés de manière à garantir aux occupants un confort raisonnable et à faciliter leur maintien en ordre. Les équipements fournis doivent comprendre des couchettes, des armoires individuelles suffisamment grandes pour contenir des vêtements et autres effets personnels et une surface plane adéquate où il est possible d'écrire.
- 49. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, un bureau pour écrire et une chaise adaptés doivent être fournis.
- 50. Les postes de couchage doivent, dans la mesure du possible, être situés ou équipés de telle manière que tant les hommes que les femmes puissent convenablement préserver leur intimité.

Réfectoires

- 51. Les réfectoires doivent être aussi proches que possible de la cuisine, mais en aucun cas en avant de la cloison d'abordage.
- 52. Les navires doivent posséder un réfectoire adapté à leur utilisation. Le local du réfectoire doit être si possible à l'écart des postes de couchage, dans la mesure où il n'en est pas expressément disposé autrement.
- 53. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, le réfectoire doit être séparé des postes de couchage.
- 54. Les dimensions et l'aménagement de chaque réfectoire doivent être suffisants pour qu'il puisse accueillir le nombre de personnes susceptibles de l'utiliser en même temps.
- 55. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, les pêcheurs doivent à tout moment avoir accès à un réfrigérateur d'un volume suffisant et avoir la possibilité de se préparer des boissons chaudes ou froides.

Baignoires ou douches, toilettes et lavabos

- 56. Des installations sanitaires appropriées à l'utilisation du navire, qui comprennent des toilettes, lavabos, baignoires ou douches, doivent être prévues pour toutes les personnes à bord. Ces installations doivent correspondre aux normes minimales en matière de santé et d'hygiène et offrir un niveau de qualité raisonnable.
- 57. Les installations sanitaires doivent être conçues de manière à éliminer dans la mesure où cela est réalisable la contamination d'autres locaux. Les installations sanitaires doivent préserver un degré d'intimité raisonnable.
- 58. Tous les pêcheurs et toute autre personne à bord doivent avoir accès à de l'eau douce froide et chaude en quantité suffisante pour assurer une hygiène convenable. L'autorité compétente peut déterminer, après consultation, le volume d'eau minimal nécessaire.
- 59. Lorsque des installations sanitaires sont prévues, elles doivent être ventilées vers l'extérieur et situées à l'écart de tout local d'habitation.
- 60. Toutes les surfaces des installations sanitaires doivent être faciles à nettoyer correctement. Les sols doivent être recouverts d'un revêtement antidérapant.
- 61. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, tous les pêcheurs n'occupant pas un poste doté d'installations sanitaires doivent avoir accès au moins à une baignoire ou une douche, ou les deux, une toilette et un lavabo pour quatre personnes ou moins.
- 62. Nonobstant les dispositions du paragraphe 61, l'autorité compétente peut, après consultation, décider de prévoir au moins une baignoire ou une douche, ou les deux, et un lavabo pour six personnes ou moins, et au moins

une toilette pour huit personnes ou moins, si elle s'est assurée que cela est raisonnable et ne causera pas d'inconfort aux pêcheurs.

Buanderies

- 63. Dans la mesure où il n'en est pas expressément disposé autrement, des installations appropriées pour le lavage et le séchage des vêtements doivent être prévues selon les besoins, en tenant compte des conditions d'utilisation du navire.
- 64. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, des installations adéquates pour le lavage, le séchage et le repassage des vêtements doivent être prévues.
- 65. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres, ces installations doivent être adéquates et situées dans des locaux séparés des postes de couchage, des réfectoires et des toilettes qui soient suffisamment ventilés, chauffés et pourvus de cordes à linge ou autres moyens de séchage.

Installations pour les pêcheurs malades ou blessés

- 66. Chaque fois que nécessaire, une cabine doit être mise à la disposition d'un pêcheur blessé ou malade.
- 67. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres, une infirmerie séparée doit être prévue. Ce local doit être correctement équipé et maintenu dans un état hygiénique.

Autres installations

- 68. Un endroit approprié à l'extérieur des postes de couchage et aisément accessible à partir de ces derniers doit être prévu pour pendre les vêtements de gros temps et autre équipement de protection personnel.

Literie, vaisselle et couverts et fournitures diverses

- 69. Tous les pêcheurs à bord doivent avoir à leur disposition de la vaisselle, du linge de lit et autres linges appropriés. Toutefois, les frais de linge peuvent être recouvrés sous forme de coûts d'exploitation pour autant qu'une convention collective ou que l'accord d'engagement du pêcheur le prévoie.

Installations de loisirs

- 70. A bord des navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, tous les pêcheurs doivent avoir accès à des installations, des équipements et des services de loisirs. Le cas échéant, les réfectoires peuvent être utilisés comme installations de loisirs.

Installations de communications

- 71. Dans la mesure du possible, tous les pêcheurs à bord du navire doivent avoir raisonnablement accès à des équipements pour effectuer leurs communications à un coût raisonnable n'excédant pas le coût total facturé à l'armateur à la pêche.

Cuisine et cambuse

- 72. Des équipements doivent être prévus pour la préparation des aliments. Dans la mesure où il n'en est pas expressément disposé autrement, ces équipements sont installés, si possible, dans une cuisine séparée.
- 73. La cuisine, ou coin cuisine lorsqu'il n'existe pas de cuisine séparée, doit être d'une dimension adéquate, être bien éclairée et ventilée et être correctement équipée et entretenue.
- 74. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres doivent être équipés d'une cuisine séparée.
- 75. Les bouteilles de gaz butane ou propane utilisé à des fins de cuisine doivent être placées sur le pont découvert, dans un lieu abrité conçu pour les protéger contre les sources extérieures de chaleur et les chocs.
- 76. Un emplacement adéquat pour les provisions, d'un volume suffisant, doit être prévu et pouvoir être maintenu sec, frais et bien aéré pour éviter que les provisions ne se gâtent. Dans la mesure où il n'en est pas expressément disposé autrement, des réfrigérateurs ou autres moyens de stockage à basse température sont si possible utilisés.
- 77. Pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, une cambuse et un réfrigérateur ou autre local d'entreposage à basse température doivent être utilisés.

Nourriture et eau potable

- 78. L'avitaillement doit être suffisant compte tenu du nombre de pêcheurs à bord ainsi que de la durée et de la nature du voyage. Il doit être en outre d'une valeur nutritionnelle, d'une qualité, d'une quantité et d'une variété satisfaisantes eu égard également aux exigences de la religion des pêcheurs et à leurs habitudes culturelles en matière alimentaire.
- 79. L'autorité compétente peut établir des prescriptions concernant les normes minimales et la quantité de nourriture et d'eau devant être disponible à bord. Conditions de salubrité et de propreté
- 80. Le logement des pêcheurs doit être maintenu dans un état de propreté et de salubrité et ne doit contenir ni bien ni marchandise qui ne soit pas la propriété personnelle des occupants ou destiné à leur sécurité ou sauvetage.
- 81. La cuisine et les installations d'entreposage des aliments doivent être maintenues dans des conditions hygiéniques.
- 82. Les déchets doivent être gardés dans des conteneurs fermés et hermétiques qui sont retirés, quand il y a lieu, des espaces de manutention des vivres.

Inspections effectuées par le patron ou sous son autorité

- 83. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, l'autorité compétente doit exiger que des inspections fréquentes soient conduites par le patron ou sous son autorité pour assurer que:
  - (a) les logements sont propres, décemment habitables, sûrs et maintenus en bon état;
  - (b) les provisions d'eau et de nourriture sont suffisantes;
  - (c) la cuisine, la cambuse et les équipements servant à l'entreposage de la nourriture sont hygiéniques et bien entretenus.

  Les résultats de ces inspections ainsi que les mesures prises pour remédier à tout manquement sont consignés et sont disponibles pour consultation.

Dérogations

- 84. L'autorité compétente peut, après consultation, permettre des dérogations aux dispositions de la présente annexe pour tenir compte, sans discrimination, des intérêts des pêcheurs ayant des pratiques religieuses et sociales différentes et particulières, sous réserve qu'il n'en résulte pas des conditions qui, dans l'ensemble, seraient moins favorables que celles qui auraient découlé de l'application de l'annexe.