

KONINKRIJK BELGIË**ROYAUME DE BELGIQUE**

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER
FEDERALE OVERHEIDSDIENST
SOCIALE ZEKERHEID
FEDERALE OVERHEIDSDIENST
WERKGELEGENHEID, ARBEID EN
SOCIAAL OVERLEG**

**SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL MOBILITÉ
ET TRANSPORTS
SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL SÉCURITÉ
SOCIALE
SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL EMPLOI,
TRAVAIL ET CONCERTATION SOCIALE**

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

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

FILIP, Koning der Belgen,

PHILIPPE, Roi des Belges,

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

À tous, présents et à venir,
Salut.

Op voordracht van de Minister van
Noordzee, de Minister van Werk en de
Minister van Sociale zaken,

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

**HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN
WIJ:**

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 3. In artikel 61/1 van de wet van 13 juni
2014 tot uitvoering en controle van de

Art. 3. À l'article 61/1 de la loi du 13 juin 2014
d'exécution et de contrôle de l'application de

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

1° paragraaf 4 wordt vervangen als volgt:

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

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

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

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

1° paragraaf 1 wordt vervangen als volgt:

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

2° paragraaf 4 wordt vervangen als volgt:

“ § 4. De Belgische staat faciliteert de onmiddellijke repatriëring van zeevarenden, met inbegrip wanneer ze als verlaten worden

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« § 4. L'État belge facilite le prompt rapatriement des marins, y compris lorsqu'ils sont considérés comme ayant été

beschouwd in de zin van artikel 68/1, §5 van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen of standaard A2.5.2, paragraaf 2 van het MLC-Verdrag, die werken aan boord van schepen die een Belgische haven aandoen of door de Belgische territoriale wateren of binnenwateren varen, alsook hun vervanging aan boord.”

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

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

Art. 5. In Titel 4 van de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006, gewijzigd bij de wet van 6 maart 2017 en 20 mei 2021, wordt een hoofdstuk 4 ingevoegd, luidende “Toegang tot medische voorzieningen voor zeevarenden”.

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

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

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

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

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

abandonnés au sens de l'article 68/1, § 5, de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail ou du paragraphe 2 de la norme A2.5.2 de la Convention MLC, qui servent sur des navires faisant escale dans les ports belges ou traversant les eaux belges territoriales ou intérieures ainsi que leur remplacement à bord. »

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

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

Art. 5. Dans le titre 4 de la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006, modifié par la loi du 6 mars 2017 et du 20 mai 2021, il est inséré un chapitre 4 intitulé « Accès des marins à des installations médicales ».

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

bewaringstermijn worden deze gegevens met een maximum van 10 jaar bewaard.

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

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

De Koning kan de verdere modaliteiten van de gegevensverwerking bepalen.

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

.....,

conservation ces données sont conservées pendant une période maximale de 10 ans.

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

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

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

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

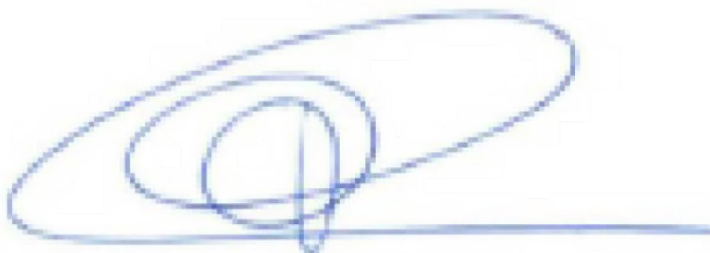
....., le

Van Koningswege:

De Minister van Noordzee

Par le Roi :

Le Ministre de la Mer du Nord



Paul VAN TIGCHELT

De Minister van Werk

Le Ministre du Travail

Pierre-Yves DERMAGNE

De Minister van Sociale Zaken

Le Ministre des Affaires sociales

Frank VANDENBROUCKE

AVANT-PROJET DE LOI

visant à optimiser les dispositions relatives au travail maritime

SOMMAIRE

1. Résumé
2. Exposé des motifs
3. Avant-projet de loi

VOORONTWERP VAN WET

tot optimalisatie van de maritieme arbeidsbepalingen

INHOUD

1. Samenvatting
2. Memorie van toelichting
3. Voorontwerp van wet

RÉSUMÉ

AVANT-PROJET DE LOI TRANSPOSANT LES AMENDEMENTS DE 2022 À LA CONVENTION MLC

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

SAMENVATTING

VOORONTWERP VAN WET TOT OMZETTING VAN DE AMENDEMENTEN VAN 2022 AAN HET MLC-VERDRAG

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et Messieurs,

1. Discussion générale

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

2. La Convention du travail maritime, 2006

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

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

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

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

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

MEMORIE VAN TOELICHTING

Dames en Heren,

1. Algemene bespreking

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

2. Het Verdrag betreffende maritieme arbeid, 2006

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Amendements de 2016 et 2018 à la Convention MLC

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

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

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

Cet amendement n'implique aucune compétence fédérale.

b) Amendement 2 – Norme A2.5 – Rapatriement

Cet article souligne à nouveau que les marins qui ont été abandonnés doivent être rapatriés dès que possible. En outre, une disposition supplémentaire est ajoutée selon laquelle les États du port, les États du pavillon et les États fournisseurs de main d'œuvre

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

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

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

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

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

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

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

Dit amendement behelst geen federale bevoegdheid.

b) Amendement 2 – Standaard A2.5 - Repatriëring

In dit artikel wordt opnieuw benadrukt dat zeevarenden die verlaten werden zo snel mogelijk gerepatriëerd moeten worden. Bovendien wordt een extra bepaling toegevoegd dat havenstaten, vlagstaten en staten waarvan zeevarenden afkomstig zijn, moeten

doivent coopérer en cas d'abandon de marins. Ils doivent également garantir que, dans le cas où de nouveaux marins sont engagés pour remplacer ceux qui ont été abandonnés, ils bénéficieront de leurs droits et prérogatives tels que prévus par la Convention MLC.

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

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

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

Cette modification sera transposée par arrêté royal.

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

Cet amendement souligne que les vivres et l'eau potable à bord seront fournies gratuitement aux marins pendant la période d'engagement. En Belgique, cette disposition est déjà inscrite dans la législation. Il est également précisé que les repas à bord doivent être équilibrés.

Cet amendement sera transposé par arrêté royal.

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

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

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

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

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

Il est explicitement indiqué ici que les équipements de protection individuelle (EPI), tels que les vêtements de protection, doivent être dans des tailles appropriées. Cet amendement est important pour accroître l'inclusivité au sein de la navigation. Les femmes et les

samenwerking in geval van verlaten zeevarenden. Zij moeten er eveneens op toezien dat in het geval nieuwe zeevarenden worden aangemonsterd die zeevarenden die werden verlaten vervangen, dat deze vervangende zeevarenden hun rechten en aanspraken zoals bepaald in het MLC-Verdrag zullen verkrijgen.

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

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

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

Dit amendement wordt omgezet met een koninklijk besluit.

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

Met dit amendement wordt benadrukt dat eten en drinkwater aan boord gratis wordt voorzien voor zeevarenden gedurende de periode van hun tewerkstelling. In België is dit reeds opgenomen in wetgeving. Daarnaast wordt ook toegevoegd dat de voeding aan boord evenwichtig moet zijn.

Dit amendement wordt omgezet met een koninklijk besluit.

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

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

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

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

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

Hier wordt expliciet vermeld dat persoonlijke beschermingsmiddelen (PPE), zoals beschermende kledij, de juiste maat moet hebben. Dit amendement is van belang om de inclusiviteit binnen scheepvaart te vergroten. Niet alleen komt dit ten goede van vrouwen

personnes d'un autre sexe qui ont un physique différent de celui des hommes ne sont pas les seules à en bénéficier. Cela vaut aussi pour les hommes qui n'ont pas le physique typique et qui pourront bénéficier de vêtements de protection adaptés à leur morphologie. En Belgique, cette disposition est déjà inscrite dans la législation.

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

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

Le principe directeur B4.3.5 donne plus de détails sur les données à collecter.

h) Amendement 8 – Preuves de la garantie financière

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

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

en mensen van een ander geslacht die een andere lichaamsbouw hebben als mannen. Ook mannen die niet de typische lichaamsbouw hebben, zullen beschermingskledij moeten krijgen die goed past voor hun lichaamsbouw. In België is dit reeds voorzien in de wetgeving.

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

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

In richtlijn B4.3.5 worden meer details gegeven over welke gegevens verzameld moeten worden.

h) Amendement 8 – Bewijs van financiële zekerheid

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

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

Dit amendement dient niet te worden omgezet in Belgische wetgeving aangezien de Belgische

Cet amendement ne devrait pas être transposé dans la législation belge, car celle-ci se réfère au modèle contenu dans la Convention MLC.

En mai 2022, ces amendements ont été discutés au sein de la Commission tripartite spéciale (conformément à l'article XIII de la Convention MLC). La Commission tripartite spéciale est constituée de représentants non seulement de l'autorité, mais aussi des gens de mer et des armateurs. Le 6 juin 2022, ces amendements ont été adoptés par la 110^e session de la Conférence internationale du Travail à Genève. Ces amendements entreront en vigueur à l'échelle internationale le 23 décembre 2024.

4. Commentaire article par article

Article 1^{er}

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 2

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

Article 3

L'article 61/1 de la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 est modifié afin d'être aligné sur le nouveau texte de la Convention MLC suite aux amendements de 2022, en particulier l'amendement 2. « Faciliter » : va au-delà du simple fait de « ne pas empêcher ». Lors des négociations sur les amendements, le mot « faciliter » a fait l'objet d'une longue discussion. C'est une conséquence de la pandémie de Covid-19, au cours de laquelle de nombreux marins n'ont pas été rapatriés pour des raisons de santé. Cette situation a parfois eu des conséquences désastreuses : les marins ont dû rester à bord pendant des mois supplémentaires parce qu'ils ne pouvaient pas être rapatriés à la fin de leur contrat. En tout état de cause, l'État belge a déjà des obligations en vertu de la Convention MLC (norme A2.5.1, paragraphe 5) en ce qui concerne le rapatriement des marins. En tant qu'État du pavillon, la Belgique est responsable du rapatriement des marins si l'armateur et le fournisseur de la garantie financière

wetgeving verwijst naar het model zoals opgenomen in het MLC-Verdrag.

In mei 2022 werden deze amendementen besproken in het Bijzonder Tripartiete Comité (overeenkomstig artikel XIII van het MLC-Verdrag). Het Bijzonder Tripartiete Comité bestaat uit vertegenwoordigers van zowel de overheid, de zeevarenden en de reders. Op 6 juni 2022 werden deze amendementen aangenomen door de 110^{de} sessie van de Internationale Arbeidsconferentie te Genève. Deze amendementen zullen internationaal in werking treden in 23 december 2024.

4. Artikelsgewijze commentaar

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Artikel 2

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

Artikel 3

Artikel 61/1 van de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 wordt aangepast zodat het in lijn is met de nieuwe tekst van het MLC-Verdrag naar aanleiding van de amendementen van 2022, in het bijzonder amendement 2. “Faciliteren”: gaat verder dan enkel “niet verhinderen”. Tijdens de onderhandelingen over de amendementen was er een hele discussie over het woord “faciliteren”. Dit is een gevolg van de Covid-19 pandemie waarbij vele zeevarenden niet werden gerepatriëerd omwille van gezondheidsredenen. Dit had soms schrijnende gevolgen, namelijk dat zeevarenden maanden langer aan boord moesten blijven omdat zij na het einde van hun contract niet gerepatriëerd konden worden. De Belgische Staat heeft op basis van het MLC-Verdrag (Standaard A2.5.1, paragraaf 5) in ieder geval al verplichtingen wat betreft de repatriëring van zeevarenden. Als vlagstaat is België verantwoordelijk voor de repatriëring van zeevarenden indien de reder en de verstrekker van financiële zekerheid nalaten om

n'assurent pas ce rapatriement. La DGN s'assure chaque année que tous les navires battant pavillon belge sont assurés conformément à la Convention MLC. En tant qu'État du port, la Belgique devrait intervenir dans le rapatriement si l'armateur, le fournisseur de sécurité financière et l'État du pavillon ne parviennent pas à rapatrier les marins. Enfin, la Belgique a également une obligation de rapatriement si les marins belges sont abandonnés et que l'armateur, le fournisseur de la garantie financière, l'État du pavillon et l'État du port n'entreprennent pas le rapatriement des marins.

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

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

Article 4

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

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

Articles 5 et 6

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

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

Article 7

L'article 7 vise à modifier le Code belge de la Navigation, livre 2 (navigation de mer), titre 2 (navires de mer), chapitre 5 sur les dispositions concernant les

de repatriëring te verzorgen. DGS ziet er jaarlijks op toe dat alle schepen onder Belgische vlag beschikken over een verzekering conform het MLC-Verdrag. Als havenstaat dient België tussen te komen in de repatriëring indien de reder, de verstrekker van financiële zekerheid en de vlagstaat nalaten om de zeevarenden te repatriëren. Tenslotte heeft België ook een verplichting tot repatriëring indien Belgische zeevarenden verlaten zijn en zowel de reder, de verstrekker van financiële zekerheid, de vlagstaat en de havenstaat de repatriëring van zeevarenden niet op zich nemen.

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

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

Artikel 4

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

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

Artikelen 5 en 6

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

Artikel 7

Artikel 7 beoogt een aanpassing van het Belgisch Scheepvaartwetboek, Boek 2 (zeevervaart), Titel 2 (zeeschepen), hoofdstuk 5 inzake

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

Artikel 8

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

Article 9

Cet article transpose l'amendement 7. Le paragraphe 4 de l'article 2.7.7.7 du Code belge de la Navigation prévoit l'obligation pour les armateurs de signaler à l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation (OFEAN) tous les décès de marins à bord de navires battant pavillon belge. En outre, une délégation est donnée au Roi pour définir les modalités exactes de ce rapport.

Le paragraphe 5 introduit également l'obligation internationale de mener une enquête sur tous les décès de marins à bord. Cette enquête sera menée par l'OFEAN. À l'article 2.7.7.8, § 1^{er} du Code belge de la Navigation, il est en effet précisé qu'une enquête de sécurité, menée par l'OFEAN sur un accident de navigation ayant tué ou blessé grièvement un marin auquel s'applique la Convention MLC, est également considérée comme une enquête au sens de la règle 5.1.6 de la Convention MLC. L'OFEAN dispose donc déjà d'une expérience et d'une expertise dans ce type d'enquêtes. En outre, des enquêtes sur les blessures graves et les décès de travailleurs sont également menées par la DG Contrôle du bien-être au travail du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale en vertu de l'article 94bis de la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail. Pour éviter les doubles emplois, il a été décidé que lorsqu'une enquête est menée en vertu de l'article 94bis de la loi susmentionnée, elle sera considérée comme une enquête au titre de la règle 4.3 de la Convention MLC.

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

Artikel 8

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

Artikel 9

Dit artikel zet amendement 7 om. In paragraaf 4 van artikel 2.7.7.7 van het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt een verplichting ingelast voor reders om alle overlijdens van zeevarenden aan boord van schepen onder Belgische vlag te melden aan de Federale Instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen (FOSO). Daarnaast wordt delegatie gegeven aan de Koning om de precieze modaliteiten van deze rapportering uit te werken.

In paragraaf 5 wordt eveneens de internationale verplichting ingevoerd om een onderzoek uit te voeren naar alle overlijdens van zeevarenden aan boord. Dit onderzoek zal worden uitgevoerd door de FOSO. In artikel 2.7.7.10 van het Belgisch Scheepvaartwetboek is immers al bepaald dat een veiligheidsonderzoek vanwege de FOSO naar een scheepvaartongeval waarbij een zeevarende op wie het MLC-Verdrag van toepassing is, overleden is of ernstige verwondingen heeft opgelopen, ook geldt als een onderzoek overeenkomstig voorschrift 5.1.6 van het MLC-Verdrag. De FOSO heeft dus reeds ervaring en expertise in dit soort onderzoeken. Daarnaast worden ook onderzoeken naar ernstige verwondingen en overlijdens van werknemers uitgevoerd door AD Toezicht op het Welzijn op het Werk van de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg op basis van artikel 94bis van de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk. Om te vermijden dat dubbel werk wordt verricht, werd beslist dat wanneer er een onderzoek plaatsvindt op basis van de art. 94bis van de bovenvermelde wet, dit onderzoek geldt als onderzoek overeenkomstig voorschrift 4.3 van het MLC-Verdrag.

Enfin, la section 6 définit les modalités de présentation des rapports à l'OIT.

Article 10

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

Article 11

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

Le Vice-Premier ministre et ministre du Travail

Tenslotte bepaalt paragraaf 6 hoe de rapportage naar ILO toe zal verlopen.

Artikel 10

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

Artikel 11

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

De Vice-eersteminister en Minister van Werk

Pierre-Yves DERMAGNE

Le Vice-Premier ministre et ministre des Affaires
sociales

De Vice-eersteminister en Minister van Sociale Zaken

Frank VANDENBROUCKE

Le Vice-Premier ministre et ministre de la Mer du Nord

De Vice-eersteminister en Minister van Noordzee

Paul VAN TIGCHELT