

| J U S T E L - Législation consolidée | | | | |
|---|-----------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|
| Fin | Premier mot | Dernier mot | Modification(s) | Préambule |
| | | Table des matières | 2 arrêtés d'exécution | 2 versions archivées |
| | Signatures | Fin | | Version néerlandaise |
| belgiquelex . be - Banque Carrefour de la législation | | | | |
| Conseil d'Etat | | | | |

| Titre |
|--|
| <p>12 MARS 2003. - Arrêté royal concernant l'application des dispositions relatives au maintien de la durée du travail obligatoire des gens de mer à bord des navires faisant ≤escale≥ dans des ports belges (NOTE : Consultation des versions antérieures à partir du 14-03-2003 et mise à jour au 08-05-2015)</p> <p>Source : MOBILITE ET TRANSPORTS Publication : 14-03-2003 numéro : 2003014062 page : 12753 IMAGE Dossier numéro : 2003-03-12/35 Entrée en vigueur : 14-03-2003</p> |

| Table des matières | Texte | Début |
|---|-----------------------|-----------------------|
| <p>Champ d'application. Art. 1, 1/1, 1/2</p> <p>Définitions. Art. 2</p> <p>Préparation de rapports. Art. 3</p> <p>Inspection et inspection détaillée. Art. 4</p> <p>Correction des anomalies. Art. 5</p> <p>Procédures de suivi. Art. 6</p> <p>Droit de recours. Art. 7</p> <p>Coopération entre administrations. Art. 8-11</p> <p>ANNEXES. Art. N1-2N2</p> | | |

| Texte | Table des matières | Début |
|---|------------------------------------|-----------------------|
| <p>Champ d'application.</p> <p>Article 1er.</p> | | |

a) les clauses 1-16 de l'Accord européen relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, faisant l'objet de l'annexe I, s'appliquent aux navires battant pavillon de l'UE et/ou immatriculés dans l'UE.

b) les clauses 1-12 de l'Accord européen relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, faisant l'objet de l'annexe I, s'appliquent aux navires ne battant pas pavillon de l'UE et/ou non immatriculés dans l'UE.

Art. 1/1. ¹ Cet arrêté transpose partiellement :

- la directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST), modifié par la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009;

- la directive 2013/54/UE du parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative à certaines responsabilités de l'Etat du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la convention du travail maritime, 2006.]¹

(1)<Inséré par AR [2015-05-07/01](#), art. 3, 003; En vigueur : 08-05-2015>

Art. 1/2. ¹ Tout navire battant pavillon belge et tombant sous le champ d'application de la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 tient à disposition à son bord un exemplaire de l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST) du 30 septembre 1998, modifié par l'accord conclu le 19 mai 2008 par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006 dans un endroit facilement et directement accessible aux marins, aux agents chargés du contrôle de la navigation et aux organismes agréés de sorte qu'ils puissent consulter l'accord. L'accès peut être assuré par voie électronique.]¹

(1)<Inséré par AR [2015-05-07/01](#), art. 4, 003; En vigueur : 08-05-2015>

Définitions.

Art. 2. Aux fins du présent arrêté, on entend par :

a) " navire " ; tout navire de mer, de propriété publique ou privée, normalement affecté à des opérations maritimes commerciales. Les navires de pêche ne sont pas inclus dans cette définition;

b) " inspecteur " ; le fonctionnaire chargé du contrôle de la navigation et désigné pour inspecter les conditions de travail à bord des navires de mer;

c) " plainte " : toute information ou rapport communiqué par un membre d'équipage, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou, d'une manière générale, toute personne ayant un intérêt dans la sécurité du navire, notamment dans la sécurité ou la santé des membres de l'équipage.

Préparation de rapports.

Art. 3. L'inspecteur qui reçoit une plainte qu'il ne juge pas manifestement non fondée ou détient une preuve qu'un navire faisant volontairement **≤escale≥** dans le cours normal de ses activités ou pour des raisons liées à son exploitation, dans un port belge et qui n'est pas conforme aux normes visées à l'annexe I du présent arrêté, adresse un rapport au gouvernement du pays sur le registre duquel le navire est immatriculé. Lorsqu'une inspection effectuée conformément à l'article 4 du présent arrêté établit les preuves requises, l'inspecteur

prend les mesures nécessaires pour corriger les situations qui, à bord, présentent un danger manifeste pour la sécurité ou la santé des membres de l'équipage.

L'identité de la personne dont émane la plainte ne doit être révélée ni au capitaine ni au propriétaire du navire.

Inspection et inspection détaillée.

Art. 4.

1. Lorsqu'un inspecteur effectue une inspection afin d'établir la preuve qu'un navire n'est pas conforme aux normes de l'annexe I au présent arrêté, il vérifie :

- qu'un tableau précisant l'organisation du travail à bord a été élaboré dans la ou les langues de travail utilisées à bord et en anglais, suivant le modèle reproduit à l'annexe II, 1 du présent arrêté, ou un modèle équivalent, et qu'il est affiché à bord dans un endroit aisément accessible;
- qu'un registre des heures de travail et de repos des gens de mer est tenu dans la ou les langues de travail utilisées à bord et en anglais, suivant le modèle reproduit à l'annexe II, 2 du présent arrêté, ou un modèle équivalent, et est conservé à bord et qu'il existe une preuve qu'il a été dûment visé par l'autorité compétente de l'Etat dans lequel le navire est immatriculé.

2. Lorsqu'une plainte a été reçue, ou que l'inspecteur à partir de ses propres observations à bord, a des raisons de penser que les marins sont excessivement fatigués, il effectue une inspection détaillée conformément au paragraphe 1 pour déterminer si les heures de travail et les périodes de repos inscrites au registre correspondent aux normes figurant à l'annexe I de cet arrêté et si elles ont été dûment observées, en tenant compte d'autres registres relatifs à l'exploitation du navire.

Correction des anomalies.

Art. 5.

1. Si l'inspection ou l'inspection détaillée révèle que le navire n'est pas conforme aux normes figurant à l'annexe I de cet arrêté, l'inspecteur prend les mesures nécessaires pour remédier à toute situation qui à bord, présente un danger manifeste pour la sécurité ou la santé des marins. Ces mesures peuvent comporter une interdiction de quitter le port tant que les anomalies constatées n'ont pas été corrigées ou tant que les marins ne sont pas suffisamment reposés.

2. Lorsqu'il existe des preuves claires que les membres du personnel chargés du premier quart ou ceux des quarts suivants qui assurent la relève sont excessivement fatigués, l'inspecteur veille à ce que le navire ne quitte pas le port avant que les anomalies constatées aient été corrigées ou avant que les marins concernés ne se soient suffisamment reposés.

Procédures de suivi.

Art. 6. 1. Lorsqu'un navire fait l'objet d'une interdiction de quitter le port en application de l'article 5, l'inspecteur informe le capitaine, le propriétaire ou l'exploitant du navire, ainsi que l'administration de l'Etat du pavillon ou de l'Etat dans lequel le navire est immatriculé ou le consul ou, en son absence, le plus proche représentant diplomatique de cet Etat, des résultats des inspections visées à l'article 4 ou de toute décision prise par lui, et, le cas échéant, des mesures correctives requises.

2. Lors des inspections tous les efforts possibles sont déployés pour éviter qu'un navire ne soit indûment retardé.

Droit de recours.

Art. 7.

1. Le propriétaire ou l'exploitant du navire ou son représentant en Belgique dispose d'un droit de recours contre une décision d'immobilisation prise par l'inspecteur. Le recours ne

suspend pas l'immobilisation.

2. L'inspecteur informe dûment le capitaine du navire visé au point 1 de ses droits de recours.

Coopération entre administrations.

Art. 8. L'inspecteur signale chaque trimestre la liste des navires qu'il a inspectés et qu'il a retenus au cours des trois mois précédents et quels navires ont été retenus plus d'une fois au cours des derniers 24 mois.

La liste précisera :

- le nom du navire;
- le nom du propriétaire ou de l'exploitant du navire;
- le numéro OMI;
- l'état du pavillon;
- le bureau de classification, pour autant que nécessaire et si d'application, toute partie qui a délivré des certificats au nom de l'Etat du pavillon au navire concerné conformément aux conventions;
- la raison de la retenue;
- le port et la date de retenue.

Art. 9. Clause de traitement " pas plus favorable ".

Lors de l'inspection d'un navire enregistré dans le territoire ou battant pavillon d'un état qui n'a pas ratifié la convention n° 180 de l'OIT ou le Protocole de la Convention n° 147 de l'OIT, on veillera, après l'entrée en vigueur de la Convention et du Protocole, à ne pas accorder un traitement plus favorable à ce navire et à son équipage que celui qui est réservé à un navire battant le pavillon d'un Etat partie à la Convention n° 180 de l'OIT et/ou au Protocole de la Convention n° 147 de l'OIT.

Art. 10. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.

Art. 11. Notre Ministre de la Mobilité et des Transports est chargée de l'exécution du présent arrêté.

ANNEXES.

Art. N1. Annexe I. - ACCORD EUROPEEN relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer.

Vu l'accord sur la politique sociale annexé au protocole sur la politique sociale annexé au traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 3, paragraphe 4, et son article 4, paragraphe 2,

vu l'article 4, paragraphe 2, de l'accord sur la politique sociale, qui dispose que la mise en oeuvre des accords conclus au niveau européen intervient à la demande conjointe des parties signataires, par une décision du Conseil sur proposition de la Commission,

vu que les parties signataires font cette demande par la présente,

LES PARTIES SIGNATAIRES SONT CONVENUES DE CE QUI SUIT :

Clause 1.

1. Le présent accord s'applique aux gens de mer se trouvant à bord de tout navire de mer, de propriété publique ou privée, qui est immatriculé dans le territoire d'un Etat membre et normalement affecté à des opérations maritimes commerciales. Aux fins du présent accord, un navire qui est immatriculé dans le territoire de deux Etats est considéré comme étant immatriculé dans le territoire de celui dont il bat pavillon.

2. En cas de doute sur la question de savoir si un navire doit être considéré aux fins de l'accord comme un navire de mer ou comme un navire affecté à des opérations maritimes commerciales, la question sera réglée par l'autorité compétente de l'Etat membre. Les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées devraient être consultées.

[1] 3. Si, aux fins du présent accord, l'appartenance d'une catégorie de personnes aux gens de mer soulève un doute, la question est tranchée par l'autorité compétente de chacun des Etats membres après consultation des organisations d'armateurs et gens de mer intéressés. A cet égard, il est tenu dûment compte de la résolution concernant l'information sur les groupes professionnels, adoptée par la 94e session (maritime) de la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail.]¹

Clause 2.

Aux fins du présent accord :

- a) l'expression " durée du travail " désigne le temps durant lequel un marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire;**
- b) l'expression " heures de repos " désigne le temps qui le n'est pas compris dans la durée du travail; cette expression n'inclut pas les interruptions de courte durée;**
- c) [1] l'expression " gens de mer " et le terme " marin " désignent les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel le présent accord s'applique;]¹**
- d) [1] le terme " armateur " désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente loi, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités.]¹**

Clause 3.

Dans les limites indiquées à la clause 5, on fixera soit le nombre maximal d'heures de travail qui ne devra pas être dépassé dans une période donnée, soit le nombre minimal d'heures de repos qui devra être accordé dans une période donnée.

Clause 4.

Sans préjudice de la clause 5, la norme de durée du travail pour les gens de mer, comma pour les autres travailleurs, est en principe de huit heures par jour avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés. Les Etats membres peuvent adopter des dispositions visant à autoriser ou à enregistrer une convention collective qui fixe les horaires normaux de travail pour les gens de mer sur une base qui n'est pas moins favorable que ladite norme.

Clause 5.

[1] Les clauses 5, 7, 8 et 9 sont réglées par l'article 10/1, de l'arrêté royal du 24 mai 2006 concernant des brevets pour des gens de mer.]¹

Clause 6.

[1] 1. Le travail de nuit par un marin de moins de 18 ans est interdit. Aux fins de la présente clause, 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.

2. 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 gens de mer 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 reconnu exige que les gens de mer visés par la dérogation travaillent la nuit et l'autorité décide, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, que ce travail ne portera pas préjudice à leur santé ou à leur bien-être;**

3. L'emploi, l'engagement ou le travail des gens de mer de moins de 18 ans est interdit lorsque le travail est susceptible de compromettre leur santé ou leur sécurité. Les types de travail en question sont déterminés par la législation nationale ou par l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, conformément

aux normes internationales applicables.]¹

Clause 7.

[¹ ...]¹

Clause 8.

[¹ ...]¹

Clause 9.

[¹ ...]¹

Clause 10.

1. Poux déterminer, approuver ou réviser les effectifs d'un navire, il faut tenir compte de la nécessité d'éviter ou de restreindre, dans toute la mesure possible, une durée de travail excessive, d'assurer un repos suffisant et de limiter la fatigue.

2. S'il résulte des registres ou d'autres faits établis que les dispositions relatives aux heures de travail et aux heures de repos ne sont pas respectées, des mesures doivent être prises, y compris, s'il y a lieu, la révision des effectifs du navire, afin d'éviter que les infractions ne se renouvellent.

3. Tout navire auquel s'applique le présent accord doit avoir à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité pour garantir la sécurité, conformément au document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité, ou à tout autre document équivalent, établi par l'autorité compétente.

Clause 11.

Aucune personne âgée de moins de seize ans ne doit travailler à bord d'un navire.

Clause 12.

L'armateur doit s'assurer, aux fins du respect des obligations résultant du présent accord, que le capitaine dispose des ressources nécessaires, y compris des effectifs suffisants. Le capitaine doit prendre toutes les mesures nécessaires pour que les conditions en matière d'heures de travail et d'heures de repos des marins résultant de cet accord soient respectées.

Clause 13.

[¹ 1. La clause 13, points 1 jusqu'à 12, est réglée dans l'article 102 et l'annexe XX de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime.

2. La nature de l'examen médical à effectuer ainsi que les renseignements à consigner sur le certificat médical sont déterminés après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

3. Tout marin fait l'objet d'examens médicaux réguliers. Les marins de quart ayant des problèmes de santé certifiés par un médecin comme étant dus au travail de nuit sont, si possible, transférés à un poste de jour approprié.

4. L'examen de santé mentionné aux points 3 et 4 est effectué gratuitement et dans le respect du secret médical. Ces examens de santé peuvent être réalisés dans le cadre des systèmes nationaux de santé.]¹

Clause 14.

Les armateurs fournissent à l'autorité nationale compétente, à sa demande, des informations sur les marins de quart et sur d'autres travailleurs de nuit.

Clause 15.

Les marins bénéficient d'une protection en matière de sécurité et de santé adaptée à la nature de leur travail. Les marins travaillant de jour ou de nuit disposent de services ou d'équipements de protection et de prévention équivalents en matière de sécurité et de santé.

Clause 16.

[¹ Tout marin bénéficie de congés payés. Les congés payés annuels sont calculés sur la base d'un minimum de 2,5 jours civils par mois d'emploi et au prorata pour les mois incomplets.]¹

La période minimale de congés payés ne peut être remplacée par une indemnité compensatoire, sauf si la relation de travail est arrivée à terme.

Fait à Bruxelles, le 30 septembre 1998.

Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST).

Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA).

(1)<AR [2014-09-30/05](#), art. 25, 002; En vigueur : 20-08-2014>

Art. 1N2.Annexe II, 1. - MODELE DE TABLEAU PRECISANT L'ORGANISATION DU TRAVAIL A BORD.

(Modèle non repris pour des raisons techniques. Voir MB 14-03-2003, p. 12759).

(Modification du tableau non reprise pour des raisons techniques. <AR [2014-09-30/05](#), art. 26, 002; En vigueur : 20-08-2014>)

[¹ ...]¹

(1)<AR [2014-09-30/05](#), art. 26, 002; En vigueur : 20-08-2014>

Art. 2N2.Annexe II, 2.

(Modèle non repris pour des raisons techniques. Voir MB 14-03-2003, p. 12761-12762).

(Modification non reprise pour des raisons techniques. <AR [2014-09-30/05](#), art. 27, 002; En vigueur : 20-08-2014>)

Signatures

[Texte](#)

[Table des matières](#)

[Début](#)

Donné à Bruxelles, le 12 mars 2003.
ALBERT
Par le Roi :
La Ministre de la Mobilité et des Transports,
Mme I. DURANT

Préambule

[Texte](#)

[Table des matières](#)

[Début](#)

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.
Vu l'article 108 de la Constitution;
Vu la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, notamment l'article 4, f;
Vu l'association des gouvernements de région à l'élaboration du présent arrêté;
Vu l'urgence motivée par la circonstance qu'en vertu de l'article 10.1 de la Directive 1999/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant **≤escale≥** dans les ports de la Communauté, les Etats membres doivent mettre en vigueur, au plus tard le 30 juin 2002, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la directive;

Considérant que, vu que la Belgique n'a pas rempli ses obligations en temps voulu, la Commission des Communautés européennes a émis un avis motivé le 17 décembre 2002 au titre de l'article 226 du traité instituant la Communauté européenne; que la Belgique doit se conformer sans délai à cet avis en transposant la directive en droit national.

Vu l'avis 34788/4 du Conseil d'Etat, donné le 3 février 2003 en application de l'article 84, alinéa 1, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Considérant que la Directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST), a été transposée en droit national par la notification à la Commission européenne du 12 juillet 2002 des conventions collectives qui s'appliquent à ce secteur de transport;

Considérant que la Directive 1999/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 13

décembre 1999 concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant ≤escale≥ dans des ports de la Communauté est transposée en droit national par le présent arrêté;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité et des Transports,

Nous avons arrêté et arrêtons :

| Modification(s) | Texte | Table des matières | Début |
|--|--------------|---------------------------|--------------|
| <u>IMAGE</u> | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • ARRETE ROYAL DU 07-05-2015 PUBLIE LE 08-05-2015 (ART. MODIFIES : 1/1; 1/2) | | | |
| <u>IMAGE</u> | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • ARRETE ROYAL DU 30-09-2014 PUBLIE LE 09-10-2014 (ART. MODIFIES : N1; N2) | | | |

| <u>Début</u> | <u>Premier mot</u> | <u>Dernier mot</u> | <u>Modification(s)</u> | <u>Préambule</u> | |
|---------------------|---------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
| | | <u>Table des matières</u> | <u>2 arrêtés d'exécution</u> | <u>2 versions archivées</u> | |
| | | | | | <u>Version néerlandaise</u> |