

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

18 mars 2021

PROJET DE LOI**visant à optimiser les dispositions relatives
au travail maritime**

RAPPORT DE LA PREMIÈRE LECTURE

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
PAR
Mme **Kim BUYST****SOMMAIRE**

Pages

I. Exposé introductif du vice-premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord.....	3
II. Discussion	5
A. Questions et observations des membres	5
B. Réponses du ministre	6
C. Répliques	7
III. Votes.....	7

*Voir:*Doc 55 **1769/ (2020/2021):**

001: Projet de loi.

002: Amendements.

Voir aussi:

004: Articles adoptés en première lecture.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

18 maart 2021

WETSONTWERP**tot optimalisatie van
de maritieme arbeidsbepalingen**

VERSLAG VAN DE EERSTE LEZING

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN
EN FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Kim BUYST****INHOUD**

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting door de vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee	3
II. Bespreking.....	5
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	5
B. Antwoorden van de minister	6
C. Replieken	7
III. Stemmingen	7

*Zie:*Doc 55 **1769/ (2020/2021):**

001: Wetsontwerp.

002: Amendementen.

Zie ook:

004: Artikelen aangenomen in eerste lezing.

04267

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA : Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman
 Ecolo-Groen : Kim Buyst, Nicolas Parent, Cécile Thibaut
 PS : Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta
 VB : Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters
 MR : Emmanuel Burton, Vincent Scourneau
 CD&V : Jef Van den Bergh
 PVDA-PTB : Maria Vindevoghel
 Open Vld : Marianne Verhaert
 sp.a : Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
 N ., Cécile Cornet, Guillaume Defossé, Eva Platteau
 Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
 Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
 Christophe Bombled, Katrin Jadin, Florence Reuter
 Jan Briers, Franky Demon
 Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
 Jasper Pillen, Tim Vandenput
 Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

C. — Membres sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigde leden:

cdH : Josy Arens
 DéFI : Sophie Rohonyi

N-VA : *Nieuw-Vlaamse Alliantie*
 Ecolo-Groen : *Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen*
 PS : *Parti Socialiste*
 VB : *Vlaams Belang*
 MR : *Mouvement Réformateur*
 CD&V : *Christen-Democratisch en Vlaams*
 PVDA-PTB : *Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique*
 Open Vld : *Open Vlaamse liberalen en democraten*
 sp.a : *socialistische partij anders*
 cdH : *centre démocrate Humaniste*
 DéFI : *Démocrate Fédéraliste Indépendant*
 INDEP-ONAFH : *Indépendant - Onafhankelijk*

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 55 0000/000 : *Document de la 55^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi*
 QRVA : *Questions et Réponses écrites*
 CRIV : *Version provisoire du Compte Rendu Intégral*
 CRABV : *Compte Rendu Analytique*
 CRIV : *Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)*
 PLEN : *Séance plénière*
 COM : *Réunion de commission*
 MOT : *Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)*

Afkorting bij de numerering van de publicaties:

DOC 55 0000/000 : *Parlementair document van de 55^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*
 QRVA : *Schriftelijke Vragen en Antwoorden*
 CRIV : *Voorlopige versie van het Integraal Verslag*
 CRABV : *Beknopt Verslag*
 CRIV : *Integraal Verslag, met links het defi nitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)*
 PLEN : *Plenum*
 COM : *Commissievergadering*
 MOT : *Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)*

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du 9 mars 2021.

**I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. VINCENT
AN QUICKENBORNE, VICE-PREMIER MINISTRE
ET MINISTRE DE LA JUSTICE ET
DE LA MER DU NORD**

M. Vincent Van Quickenborne, vice-premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord, commente le projet de loi à l'examen.

La Convention MLC (*Maritime Labour Convention* 2006 ou Convention du travail maritime de 2006) de l'Organisation internationale du travail fixe, au niveau international, les normes minimales applicables à l'ensemble du secteur maritime. La Convention MLC est le résultat d'une concertation tripartite entre les autorités publiques, les armateurs et les marins. Elle vise notamment à promouvoir des conditions de vie et de travail décentes pour les marins et l'adoption de règles équitables dans le secteur maritime. Cette convention a été transposée dans la législation belge par la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 et est en vigueur en Belgique depuis le 20 août 2014. Cette convention énonce les droits et les obligations applicables aux armateurs, aux gens de mer et aux États du pavillon. Dès lors, la Belgique est notamment tenue de mettre en place un mécanisme d'application efficace basé sur des certificats et des inspections périodiques. Enfin, la Convention MLC se compose de trois parties distinctes (articles, code et règles) étroitement liées.

En 2014, l'Organisation internationale du travail (OIT) a adopté deux amendements qui ont mené à l'introduction dans la législation belge – en 2017 – de deux certificats d'assurance supplémentaires: un pour le rapatriement des marins et un pour la responsabilité de l'armateur. La Direction générale Navigation (DG Navigation) se charge de contrôler si la garantie financière est en ordre et délivre ensuite les deux certificats.

Dans la pratique, on sait aujourd'hui que les armateurs ont souscrit à cette fin une assurance "P&I" (assurance *Protection & Indemnity*), les assureurs P&I délivrant eux-mêmes un certificat conforme au modèle de la Convention MLC. Par conséquent, les certificats d'assurance sous la Convention MLC délivrés par la Direction générale Navigation (DGN) peuvent plutôt être considérés comme une charge administrative. D'autres États membres de

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 9 maart 2021.

**I. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR
DE HEER VINCENT VAN QUICKENBORNE,
VICE-EERSTEMINISTER EN
MINISTER VAN JUSTITIE EN NOORDZEE**

De heer Vincent Van Quickenborne, vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee, licht het voorwerp van het voorliggende wetsontwerp toe.

Het MLC-Verdrag (*Maritime Labour Convention* 2006) van de Internationale Arbeidsorganisatie legt op internationaal niveau de minimumnormen vast voor de hele maritieme sector. Het verdrag is het resultaat van tripartiet overleg tussen overheden, reders en zeevarenden en beoogt onder andere de bevordering van behoorlijke levens- en arbeidsomstandigheden voor zeelieden en billijke spelregels in de maritieme sector in te voeren. Het verdrag is omgezet in Belgische wetgeving met de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 en sinds 20 augustus 2014 in werking in België. Dit verdrag voorziet in de rechten en plichten voor reders, zeevarenden en vlaggenstaten. Zo moet België onder meer een doeltreffend handhavingmechanisme opzetten op basis van certificaten en periodieke inspecties. Het MLC-Verdrag bestaat tenslotte uit drie afzonderlijke delen (de artikelen, de code en de voorschriften) die onderling nauw verbonden zijn.

In 2014 heeft de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) twee amendementen aangenomen die ertoe hebben geleid dat de Belgische wetgeving sinds 2017 in twee bijkomende verzekeringscertificaten voorziet, namelijk één voor de repatriëring van de zeevarenden en één voor de aansprakelijkheid van de reder. Het Directoraat-generaal Scheepvaart (DG Scheepvaart) is ermee belast na te gaan of de financiële waarborg in orde is en levert vervolgens beide certificaten af.

Uit de praktijk blijkt nu dat de rederijen hiervoor een zogenaamde P&I verzekering (*Protection & Indemnity*-verzekering) hebben gesloten, waarbij de P&I-verzekeraars zelf een certificaat conform het model van het MLC-Verdrag afgeven, waardoor de certificaten van verzekering onder het MLC-Verdrag afgegeven door DG Scheepvaart veeleer als een administratieve last kunnen worden beschouwd. Ook andere lidstaten

la Convention MLC ne délivrent pas de certificats supplémentaires à cet effet. C'est pourquoi il est proposé, dans le cadre de la modification de loi à l'examen, de supprimer le certificat délivré par la DGN.

Cela réduire la charge administrative pour les armateurs et l'administration. Le contrôle des assurances continuera à être effectué par échantillonnage, en Belgique comme dans les autres pays. L'embargo sera mis sur les navires qui ne pourront pas prouver qu'ils sont en règle avec cette assurance.

Des amendements modifiant la Convention ont également été adoptés en 2016 et en 2018. Ces amendements sont toutefois moins pertinents pour la Belgique, étant donné qu'elle dispose déjà d'une législation contraignante en la matière ou qu'elle applique déjà ces modifications dans la pratique. En 2016 et 2018 aussi, des amendements à la Convention ont été adoptés, qui avaient moins d'importance pour la Belgique et tendaient, par exemple, à modifier le certificat MLC afin de prévoir plus de temps dans le cadre de la délivrance des certificats lorsque cette délivrance a été déléguée à une société de classification. En Belgique, les certificats MLC sont délivrés par la DGN (et pas par des sociétés de classification).

Plusieurs points sont également réglés ou précisés, par exemple dans les secteurs où une CCT était déjà d'application ou est déjà mise en œuvre en pratique. Cela concerne notamment la gratuité de la nourriture et du logement à bord du navire, le maintien du paiement de la rémunération et du bénéfice d'autres avantages pour les marins emprisonnés à la suite d'actes de piraterie ou le paiement des frais d'inhumation en cas de décès à bord du navire ou pendant la période de l'engagement. Toutefois, ces amendements doivent également être transposés dans la législation belge.

Depuis 2014, la Convention a déjà été amendée à trois reprises. Pour pouvoir réagir rapidement, à l'avenir, aux changements des conditions et pour protéger de manière optimale les conditions de vie et de travail des marins, la modification de la loi à l'examen prévoit une délégation plus large au Roi.

En outre, le projet de loi à l'examen prévoit également la suppression de l'obligation, prévue par la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail, de remettre tout contrat d'engagement maritime à l'agent chargé du contrôle de la navigation. Dans ce cas également, les contrôles sur le terrain suffisent, ce qui permet de supprimer cette obligation administrative.

Une première: la numérisation des certificats de navires est un travail en cours. Dans un premier temps, les certificats spécifiques aux navires pourront être consultés

van het MLC-Verdrag geven geen bijkomende certificaten hiervoor af. Daarom wordt met deze wetswijziging voorgesteld om het certificaat dat door DG Scheepvaart wordt afgeleverd af te schaffen.

Op deze wijze verminderen de administratieve lasten voor de reders en de administratie. Controle op de verzekeringen zal nog steeds steekproefsgewijs gebeuren, zowel in België als in andere landen. Schepen die niet kunnen bewijzen dat ze in orde zijn met deze verzekering worden aan de ketting gelegd.

Ook in 2016 en in 2018 werden amendementen tot wijziging van het verdrag aangenomen. Die amendementen zijn echter minder relevant voor België, aangezien ons land ter zake al over een dwingende wetgeving beschikt of die wijzigingen in de praktijk al toepast. Ook in 2016 en 2018 werden amendementen aan het verdrag aangenomen, die minder van belang zijn voor België, bijvoorbeeld de wijzigingen aan het MLC-certificaat waarbij extra tijd wordt gegeven voor de aflevering van een certificaat in het geval dit werd gedelegeerd aan een classificatiemaatschappij. In België wordt het MLC-certificaat door DGS afgeleverd (en niet door classificatiemaatschappijen).

Enkele zaken worden ook op punt gesteld of verduidelijkt, bijvoorbeeld waar al een cao van toepassing was of deze al in de praktijk wordt toegepast. Het gaat onder meer over het kosteloos ter beschikking stellen van voedsel en verblijf aan boord van het schip, het behoud van bezoldiging en andere voordelen wanneer een zeevarende in gevangenschap verblijft door piraterij of het betalen van begrafeniskosten bij overlijden aan boord van het schip of tijdens de duur van de arbeidsovereenkomst. Desalniettemin dienen ook deze amendementen in Belgische regelgeving opgenomen te worden.

Sinds 2014 werd het verdrag al driemaal geamendeerd. Om in de toekomst vlot te kunnen inspelen op de wijzigende omstandigheden en om de leef- en werkomstandigheden van zeevarende optimaal te beschermen, voorziet deze wetswijziging in een ruimere delegatie aan de Koning.

Voorts wordt met het ontwerp dat wordt voorgelegd eveneens de verplichting, opgenomen in de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen, geschrapt om elke arbeidsovereenkomst voor scheepsdienst te bezorgen aan de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaren. Ook hier volstaan de controles ter plaatse, zodat deze administratieve verplichting geschrapt kan worden.

De minister kondigt bij wijze van primeur aan dat de digitalisering van de scheepscertificaten aan de gang is. In een eerste fase zullen de scheepsspecifieke certificaten

par voie numérique. Ensuite, dans une deuxième phase, les certificats personnels seront également numérisés. Grâce à cette numérisation, le service à la clientèle est amélioré, les certificats seront plus respectueux de l'environnement, mais moins sensibles à la fraude et la coopération avec les sociétés de classification et les services d'inspection à l'étranger est favorisée.

Enfin, et ce n'est pas négligeable, le projet de loi contient un grand nombre de dispositions modificatives qui assureront la neutralité de la législation du point de vue du genre. Il convient également de noter que ces modifications ont été décidées en concertation avec le secteur, les employeurs et les organisations représentatives des travailleurs et qu'elles ont reçu leur approbation. Le ministre s'attend dès lors à ce que le projet de loi à l'examen soit également soutenu par les membres.

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

M. Pieter De Spiegeleer (VB) indique que son groupe soutiendra le projet de loi à l'examen parce que le secteur maritime et le personnel qu'il emploie méritent de bénéficier d'une protection maximale. Les ports internationaux flamands et les activités qui y sont liées créent de l'emploi et sont un moteur économique qui alimente les transferts vers l'État fédéral, la Région wallonne et la Région bruxelloise.

Le membre présente *les amendements n^{os} 1 et 2* (DOC 55 1769/002) tendant à compléter les articles 3 et 4 du projet de loi à l'examen. Les articles précités visent à remplacer, dans la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail, le mot "zeelieden" par le mot "zeevarenden" dans le texte néerlandais. Ce dernier terme est le pluriel du terme "zeevarende", qui est neutre du point de vue du genre, "zeelieden" étant le pluriel du terme "zeeman". Les auteurs de l'amendement expliquent que le terme "zeelieden" était linguistiquement plus large que celui de "zeevarenden". Son remplacement par ce dernier terme dans le texte néerlandais nécessite dès lors une précision supplémentaire de manière à ne pas restreindre le champ d'application de la loi. *M. De Spiegeleer* estime dès lors qu'il est nécessaire de préciser explicitement dans le texte néerlandais de la loi que le terme "zeevarenden" englobe également "*de bemanningen van baggerschepen en boorplatforms*".

M. Kris Verduyckt (sp.a) est favorable au projet de loi à l'examen et le soutiendra.

digitaal kunnen worden geraadpleegd. In een tweede fase zullen vervolgens ook de persoonlijke certificaten worden gedigitaliseerd. Dankzij die digitalisering verbetert de dienstverlening aan de gebruikers en zullen de certificaten tegelijk milieuvriendelijker en minder fraudegevoelig zijn. Bovendien zal de samenwerking met de classificeringsbedrijven en met de buitenlandse inspectiediensten vlotter verlopen.

Tot slot en ook niet onbelangrijk bevat het wetsontwerp een groot aantal wijzigingsbepalingen waarmee de wetgeving genderneutraal wordt gemaakt. Er kan nog worden meegegeven dat deze wijzigingen tot stand zijn gekomen in overleg met de sector, de werkgevers en de werknemersorganisaties en door hen werd goedgekeurd. De minister rekent er dan ook op dat dit wetsontwerp ook de steun van leden kan krijgen.

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Pieter De Spiegeleer (VB) verklaart de steun van zijn fractie voor het wetsontwerp, omdat de maritieme sector en het tewerkgestelde personeel maximale bescherming verdienen. De Vlaamse wereldhavens en eraan verbonden activiteiten scheppen werkgelegenheid en zijn een motor voor de economie, die de transferts naar de Federale Staat, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voedt.

Het lid dient de *amendementen nrs. 1 en 2* in (DOC 55 1769/002) ter aanvulling van de artikelen 3 en 4 van het wetsontwerp. Voornoemde artikelen strekken ertoe in de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen het woord "zeelieden" te vervangen door het woord "zeevarenden": deze laatste term is het meervoud van de genderneutrale term "zeevarende", terwijl "zeelieden" het meervoud van de term "zeeman" is. De indieners van het amendement lichten toe dat de term "zeelieden" taalkundig ruimer was dan die van "zeevarenden". Nochtans moeten deze nautische werknemers ook onder het toepassingsgebied van de wet vallen. *De heer De Spiegeleer* acht het bijgevolg noodzakelijk om in de wet uitdrukkelijk te preciseren dat onder zeevarenden ook de bemanningen van baggerschepen en boorplatforms worden begrepen.

De heer Kris Verduyckt (sp.a) is het wetsontwerp gunstig genegen en zal het daarom steunen.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) soutient le projet de loi à l'examen, qui permettra de renforcer le contrôle du respect des règles relatives aux conditions de travail sur les navires de mer. En outre, le projet de loi à l'examen apporte des simplifications administratives.

M. Wouter Raskin (N-VA) souscrit à l'objectif de fond du projet de loi à l'examen, mais émet quelques réserves à l'égard de la délégation de pouvoirs au Roi. Le membre estime qu'il serait souhaitable que la Chambre des représentants conserve ces pouvoirs. En outre, le Conseil d'État formule, dans son avis n°68.028/1 du 19 octobre 2020, plusieurs observations sur les articles 38 à 40, qui portent sur le principe de légalité en matière pénale (DOC 55 1769/001, p. 38). Il semblerait souhaitable de demander plusieurs avis complémentaires.

B. Réponses du ministre

Neutralité de genre

On s'efforcera de soutenir l'évolution de la neutralité de genre dans la terminologie juridique, y compris au-delà du projet de loi à l'examen. Ainsi, des textes visant à remplacer l'expression néerlandaise "*raadsheer in beroep*" sont en cours de préparation.

Amendements

Les inquiétudes formulées dans les amendements sont compréhensibles. L'article 28, 5°, de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail dispose que, par "marin" il y a lieu d'entendre "toute personne engagée pour servir sur un navire de mer et qui, à cet effet, a conclu, avec l'armateur ou son préposé, un contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer". Cette définition vise aussi clairement les équipages des navires de dragage et des plateformes de forage. La plus-value de ces amendements n'est pas démontrée.

Contrôle

Les contrôles des navires de mer et des navires de dragage réalisés par les autorités belges sont très stricts. En 2020, 51 navires ont été mis à l'ancre et 15 procès-verbaux ont été dressés. Dans 98 % des cas, cela a débouché sur une amende administrative. Pour l'année 2021 en cours (jusqu'au 5 mars) 15 navires ont été mis à l'ancre et 5 procès-verbaux ont été dressés. En d'autres termes, il existe une législation et celle-ci est également appliquée.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) staat achter het wetsontwerp, dat de controle op de naleving van de arbeidsomstandigheden op zeeschepen versterkt. Het wetsontwerp brengt bovendien administratieve vereenvoudiging.

De heer Wouter Raskin (N-VA) stemt inhoudelijk in met het oogmerk van het wetsontwerp, maar drukt enig voorbehoud uit wat de delegatie van bevoegdheden aan de Koning betreft. Het lid acht het wenselijk dat de Kamer van volksvertegenwoordigers die behoudt. Bovendien maakt De Raad van State in zijn advies nr. 68.028/1 van 19 oktober 2020 een aantal opmerkingen met betrekking tot de artikelen 38 tot 40 die verband houden met het wettigheidsbeginsel in strafzaken (DOC 55 1769/001, blz. 38). Het lijkt wenselijk om een aantal bijkomende adviezen te vragen.

B. Antwoorden van de minister

Genderneutraliteit

Getracht zal worden om de evolutie van gender-neutraliteit in de rechtsterminologie te ondersteunen, ook buiten het voorliggende wetontwerp. Zo worden teksten voorbereid om de term "*raadsheer in beroep*" te vervangen.

Amendementen

De bezorgdheden die uit de amendementen blijken, zijn begrijpelijk. Art. 28, 5°, van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen definieert "zeevarende" als volgt: "elke persoon die aangenomen is voor de dienst op een zeeschip en die daartoe met de reder of zijn gemachtigde een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen heeft [gesloten]". Deze definitie heeft duidelijk ook betrekking op bemanningen van baggerschepen en boorplatforms. De meerwaarde van de amendementen is niet aangetoond.

Controle

De controle op zeeschepen en baggerschepen vanwege de Belgische overheid is zeer streng. In 2020 hebben 51 schepen aan de ketting gelegen en werden 15 processen-verbaal opgesteld. In 98 % van de gevallen leidt dit tot een administratieve geldboete. Voor het lopende jaar 2021 (tot 5 maart) werden 15 schepen aan de ketting gelegd en werden 5 processen-verbaal opgesteld. Met andere woorden, de wetgeving bestaat en die wordt ook toegepast.

Principe de légalité

La navigation constitue un domaine extrêmement spécialisé et les obligations à satisfaire figurent explicitement dans la Convention du travail maritime 2006. On ne travaille pas avec un catalogue d'amendes, mais en tenant compte de la gravité de la violation du droit (principe de proportionnalité). La technique des dispositions pénales larges a déjà été appliquée au secteur de la navigation et a déjà été acceptée par le Conseil d'État. L'obligation de motivation demeure d'application pour les autorités judiciaires et administratives habilitées à infliger des sanctions, et il sera toujours possible d'interjeter appel devant le tribunal. De cette manière, le principe de légalité semble respecté.

Avis

Dans le passé, des avis avaient déjà été demandés à l'occasion de l'examen de projets législatifs visant à mettre en œuvre la Convention ou à modifier la législation existante. En ce qui concerne le projet de loi à l'examen, des avis ont de nouveau été demandés (aux entités fédérées, au Conseil d'État, à l'APD, à la commission paritaire). Si la Région flamande a rendu son avis le 17 juillet 2020, les autres Régions n'ont toutefois pas rendu d'avis.

Il est proposé de se limiter à cet avis.

C. Répliques

M. Pieter De Spiegeleer (VB) tient à relayer les préoccupations du secteur. Pourquoi la précision demandée par ses amendements pose-t-elle problème?

III. — VOTES**Art. 1^{er}**

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

Il est adopté à l'unanimité.

Art. 2

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

Il est adopté par 13 voix et une abstention.

Legaliteitsbeginsel

Scheepvaart is een uiterst gespecialiseerd domein en de verplichtingen waaraan moet worden voldaan staan duidelijk vermeld in het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006. Er wordt niet gewerkt met een boeten-catalogus, maar rekening gehouden met de ernst van de schending van het recht (proportionaliteitsbeginsel). De techniek van ruime strafbepalingen werd reeds toegepast in de scheepvaartsector en door de Raad van State aanvaard. De motiveringsplicht blijft van toepassing op zowel gerechtelijke als administratieve autoriteiten die straffen kunnen opleggen en het blijft mogelijk om beroep aan te tekenen bij een rechtbank. Op deze wijze lijkt het legaliteitsbeginsel te worden gerespecteerd.

Adviezen

In het verleden werd reeds advies gevraagd naar aanleiding van wetgeving ter uitvoering van het verdrag of wetgeving ter aanpassing van het bestaande recht. Naar aanleiding van het voorliggende wetsontwerp werd nogmaals advies gevraagd (aan de deelstaten, de Raad van State, de GBA, het paritair comité). Het Vlaamse Gewest heeft advies verstrekt op 17 juli 2020, de overige gewesten hebben geen advies geleverd.

Voorgesteld wordt om zich hiertoe te beperken.

C. Replieken

De heer Pieter De Spiegeleer (VB) wil de bezorgdheden van de sector vertolken. Waarom is de verduidelijking die zijn amendementen beogen een probleem?

III. — STEMMINGEN**Art. 1**

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Het wordt eenparig aangenomen.

Art. 2

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Het wordt aangenomen met 13 stemmen en een onthouding.

Art. 3

L'amendement n° 1 est rejeté par 12 voix contre 2.

L'article 3 est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

Art. 4

L'amendement n° 2 est rejeté par 11 voix contre 2 et une abstention.

L'article 4 est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

Art. 5 et 6

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Ils sont successivement adoptés par 13 voix et 2 abstentions.

Art. 7 à 41

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Ils sont successivement adoptés par 11 voix et 4 abstentions.

*
* *

À la demande de *M. Wouter Raskin (N-VA)*, la commission procédera à une deuxième lecture conformément à l'article 83.1 du Règlement. La commission souhaite disposer à cet effet d'une note du Service Affaires juridiques et Documentation parlementaire.

La rapporteure,

Kim BUYST

Le président,

Jean-Marc DELIZÉE

Art. 3

Amendement nr. 1 wordt verworpen met 12 tegen 2 stemmen.

Artikel 3 wordt aangenomen met 10 stemmen voor en 4 onthoudingen.

Art. 4

Amendement nr. 2 wordt verworpen met 11 tegen 2 stemmen en 1 onthouding.

Artikel 3 wordt aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

Art. 5 en 6

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Ze worden achtereenvolgens aangenomen met 13 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 7 tot 41

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Ze worden achtereenvolgens aangenomen met 11 stemmen en 4 onthoudingen.

*
* *

Op verzoek van *de heer Wouter Raskin (N-VA)* zal de commissie overgaan tot een tweede lezing, overeenkomstig artikel 83.1 van het Reglement. De commissie wenst daartoe te beschikken over een nota van de Dienst Juridische Zaken en Parlementaire Documentatie.

De rapportrice,

Kim BUYST

De voorzitter,

Jean-Marc DELIZÉE