KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 40.607/1

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, op 30 mei 2006 door de Minister van Werk verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet "houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen", heeft op 27 juni 2006 het volgende advies gegeven:

Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, heeft de afdeling wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond [(1)], alsmede van de te vervullen vormvereisten.

Daarnaast bevat dit advies ook een aantal opmerkingen over andere punten. Daaruit mag echter niet worden afgeleid dat de afdeling wetgeving binnen de haar toegemeten termijn een exhaustief onderzoek van het voorontwerp heeft kunnen verrichten.

*

* *

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

1. Het om advies voorgelegde voorontwerp van wet strekt ertoe een nieuwe regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen in te voeren, welke in de plaats komt van de regeling die is vervat in de wet van 5 juni 1928 houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst. De regeling welke het voorwerp is van laatstgenoemde wet wordt geactualiseerd. Zo wordt, onder meer, de procedure betreffende de aanmonstering van zeelieden afgeschaft en wordt in het algemeen meer aansluiting gezocht bij de regeling vervat in de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten.

2. Hoofdstuk I van het ontwerp bevat een algemene bepaling en een aantal definities van in het ontwerp veel voorkomende begrippen (artikelen 1 en 2). Hoofdstuk II regelt de aanwerving van zeelieden, met inbegrip van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen (artikelen 3 tot 15). Hoofdstuk III handelt over de rechten en plichten der bij de arbeidsovereenkomst betrokken partijen (artikelen 16 tot 25). Hoofdstuk IV bevat bepalingen betreffende het loon van de zeeman (artikelen 26 tot 34). Hoofdstuk V regelt het recht van de zeeman op geneeskundige verzorging, verplaatsingskosten en loonwaarborg bij ziekte of ongeval (artikelen 35 tot 42).

---

(1) Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat wordt onder rechtsgrond de conformiteit met hogere rechtsnormen verstaan.

Hoofdstuk VI regelt het recht op repatriëring van de zeeman op kosten van de reder (artikelen 41 en 42). Hoofdstuk VII heeft betrekking op de waarborgen en voorrechten betreffende het loon (artikelen 43 en 44). Hoofdstuk VIII bevat bepalingen betreffende het einde en de verbreking van de arbeidsovereenkomst (artikelen 45 tot 48). Hoofdstuk IX, ten slotte, bevat een aantal bijzondere bepalingen, onder meer betreffende de opheffing van de wet van 5 juni 1928 en de inwerkingtreding van de ontworpen regeling (artikelen 49 tot 55).

OVEREENSTEMMING MET HOGERE RECHTSNORMEN

Internationale verdragen inzake scheepsdienst aan boord van zeeschepen

1. De scheepsdienst aan boord van zeeschepen wordt geregeld in een groot aantal internationale verdragen, voornamelijk gesloten in de schoot van de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO). Binnen de hem toegemeten termijn heeft de Raad van State, afdeling wetgeving, de overeenstemming van de ontworpen regeling met alle toepasselijke verdragsnormen niet op exhaustieve wijze kunnen onderzoeken. De afdeling wetgeving heeft haar onderzoek noodzakelijkerwijs moeten beperken tot de voor de ontworpen regeling meest relevante IAO-verdragen, te weten, het IAO-verdrag nr. 22 betreffende het aanwervingscontract van zeelieden, aangenomen te Genève op 24 juni 1926, het IAO-verdrag nr. 23 betreffende de repatriëring van zeelieden, aangenomen te Genève op 23 juni 1926, en het IAO-verdrag nr. 55 betreffende de verplichtingen van de reder in geval van ziekte, ongeval of overlijden van zeelieden, aangenomen te Genève op 24 oktober 1936. Het merendeel van de toepasselijke verdragsbepalingen zijn ook opgenomen in het zogenaamde "Geconsolideerd Verdrag betreffende arbeid op zee", aangenomen te Genève op 23 februari 2006 tijdens de 94ste Internationale Arbeidsconferentie. Aangezien dat verdrag echter door België nog niet is goedgekeurd en geratificeerd, en bijgevolg nog geen bindende kracht heeft, wordt het niet betrokken bij het onderzoek van de ontworpen regeling. Het spreekt echter voor zich dat, eenmaal bedoeld verdrag bindende kracht zal hebben ten aanzien van België, de thans ontworpen regeling in voorkomend geval met die nieuwe verdragsbepalingen in overeenstemming zal moeten worden gebracht.

2. Wat betreft de overeenstemming van de ontworpen regeling met de voornoemde IAO-verdragen nrs. 22, 23 en 55 heeft de Raad van State, afdeling wetgeving, kunnen vaststellen, mede gelet op de bijkomende toelichting welke de gemachtigde ambtenaar heeft verstrekt omtrent de implementatie van sommige specifieke verdragsbepalingen in het interne recht, dat, behoudens hetgeen hierna met betrekking tot artikel 4, § 1, van het IAO-verdrag nr. 22 wordt gesteld, de ontworpen regeling in overeenstemming is met die verdragen. Het verdient echter wel aanbeveling in de memorie van toelichting op omstandige wijze uiteen te zetten welke bepalingen van bedoelde verdragen rechtstreekse werking hebben en bijgevolg geen wetgevende maatregelen behoeven, teneinde er geen twijfel over te laten bestaan dat bedoelde verdragsbepalingen wel degelijk van toepassing zijn op de in de ontworpen regeling bedoelde arbeidsovereenkomsten, ook al worden zij niet uitdrukkelijk opgenomen in het voorliggende ontwerp.

3. Artikel 4, § 1, van het IAO-verdrag nr. 22 bepaalt:

> "Des mesures appropriées doivent être prises, en conformité de la législation nationale, pour garantir que le contrat d'engagement ne contienne aucune clause par laquelle les parties conviendraient à l'avance de déroger aux règles de compétence des juridictions".

Het ontwerp bevat geen bepalingen waarbij dergelijke contractuele clausules worden verboden. De gemachtigde ambtenaar is het ermee eens dat het ontwerp op dit punt zal moeten worden aangevuld.

Gelijkheids- en niet-discriminatiebeginsel

1. Het ontwerp bevat een specifieke regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen welke verschilt, enerzijds, van de algemene regeling inzake arbeidsovereenkomsten, vervat in de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten en, anderzijds, van de eveneens als specifiek aan

te merken regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij, vervat in de wet van 3 mei 2003 [(2)].

Behoudens hetgeen hierna wordt gesteld, komt het de Raad van State, afdeling wetgeving, evenwel voor dat het verschil in behandeling dat uit de ontworpen regeling voortvloeit, - enerzijds tussen de zeelieden en diegenen op wie de wet van 3 juli 1978 van toepassing is, anderzijds tussen de zeelieden en diegenen op wie de wet van 3 mei 2003 van toepassing is -, op algemene wijze kan worden gesteund op de sociaal-economische specificiteit van de sector van het internationaal verkeer over zee. Niettemin verdient het aanbeveling in de memorie van toelichting een verantwoording op te nemen voor het verschil in behandeling, inzonderheid ten aanzien van de regeling van toepassing op de zeevisserij, welke sociaal-economisch het nauwste aanleunt bij de sector van het internationaal verkeer over zee.

2. Artikel 21 van het ontwerp bevat een regeling inzake de beperkte aansprakelijkheid van de zeelieden welke niet voorkomt in de wet van 3 mei 2003 met betrekking tot de zeevissers. De Raad van State, afdeling wetgeving, ziet op het eerste gezicht niet welke elementen dit verschil in behandeling op deugdelijke wijze kunnen verantwoorden. Het staat aan de stellers van het ontwerp op dit punt een deugdelijke verantwoording op te nemen in de memorie van toelichting. Zo dergelijke verantwoording niet voorhanden is, dient de bijzondere aansprakelijkheidsregeling uit het ontwerp te worden weggelaten of moet in de wet van 3 mei 2003 ten aanzien van de zeevissers een gelijkaardige regeling worden ingevoegd, dit ten einde voornoemde, niet deugdelijk te verantwoorden ongelijke behandeling ongedaan te maken.

---

(2) Wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser.

TEKSTONDERZOEK

Algemene opmerkingen

1. Zoals door de gemachtigde ambtenaar is bevestigd, is de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten in geen geval van toepassing op de in het ontwerp geregelde arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van zeeschepen, ook niet als aanvullend recht. Om elke onduidelijkheid hieromtrent weg te nemen, verdient het aanbeveling het ontwerp aan te vullen met een bepaling waarin uitdrukkelijk wordt gesteld dat de wet van 3 juli 1978 niet van toepassing is op de in het ontwerp geregelde arbeidsovereenkomsten.

2. Artikel 26 van het ontwerp bepaalt dat de bepalingen van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers voor de koopvaardij van toepassing zijn "voor die aangelegenheden inzake loonbescherming welke niet door deze wet en haar uitvoeringsbesluiten worden geregeld". Deze bepaling stelt twee problemen.

2.1. Vooreerst is het weinig adequaat, met het oog op het niet toepasselijk verklaren van een algemene regeling, als criterium te hanteren dat een aangelegenheid reeds wordt "geregeld" in een andere, meer specifieke regelgeving. Het is immers niet duidelijk in welke mate die aangelegenheid in de specifieke regelgeving moet zijn geregeld opdat de algemene regeling op dat punt buiten toepassing zou blijven. Vanuit het oogpunt van de rechtszekerheid verdient het daarom aanbeveling, in de plaats van het hanteren van een algemene bepaling zoals in artikel 26, om telkens wanneer in het ontwerp wordt afgeweken van de wet van 12 april 1965, een uitdrukkelijke bepaling in die zin op te nemen, met verwijzing naar de bepaling van die wet waarvan wordt afgeweken. Op die wijze wordt immers op meer precieze wijze bepaald van welke bepalingen van de wet van 12 april 1965 wordt afgeweken en wordt tegelijk impliciet bevestigd dat voor het overige die wet onverkort van toepassing blijft.

2.2. Uit artikel 26 van het ontwerp volgt dat ook bij "uitvoeringsbesluit" van de wet van 12 april 1965 kan worden afgeweken. Zoals artikel 26 thans is geredigeerd, kan hieruit echter geen uitdrukkelijke machtiging voor de Koning worden afgeleid om af te

wijken van de wet van 12 april 1965. Om in overeenstemming te zijn met de grondwettelijke beginselen die de verhouding regelen tussen de wetgevende en de uitvoerende macht, dient een uitdrukkelijke machtiging daartoe te worden opgenomen in het ontwerp, welke bovendien naar voorwerp en doel nauwkeurig is afgebakend. In de lijn van hetgeen hiervoor onder 2.1. is opgemerkt, dient bijgevolg in de onderscheiden bepalingen van het ontwerp, waar nodig, telkens een uitdrukkelijke machtiging in voornoemde zin te worden opgenomen.

Uit de toelichting van de gemachtigde ambtenaar blijkt bovendien dat het niet uitgesloten is dat ook bij collectieve arbeidsovereenkomst wordt afgeweken van de wet van 12 april 1965 (zie artikel 32, tweede lid, van het ontwerp). Nog daargelaten de vraag in hoeverre dergelijke regeling in overeenstemming is met het grondwettelijke gelijkheids- en niet-discriminatiebeginsel [(3)], dient hiertoe eveneens een uitdrukkelijke machtiging vanwege de wetgever voorhanden te zijn, welke naar voorwerp en doel nauwkeurig is afgebakend.

Artikel 14

Artikel 14, § 4, bepaalt dat de Koning de vorm en de inhoud van het zeemansboek bepaalt, alsook "de verschuldigde retributie en de wijze van betaling ervan". Uit de toelichting van de gemachtigde ambtenaar blijkt dat de retributie wordt betaald door diegene aan wie het zeemansboek wordt uitgereikt, te weten de zeeman.

Als essentieel onderdeel van de ontworpen retributieregeling dient de retributieplichtige door de wetgever zelf te worden aangewezen en kan het niet volstaan dit over te laten aan de Koning, bovendien op grond van een machtiging die het doen van die aanwijzing in beginsel niet insluit. Bijgevolg dienen in artikel 14, § 4, de woorden "de verschuldigde retributie" te worden vervangen door de woorden "de door de zeeman verschuldigde retributie".

---

(3) Er ontstaat immers een verschil in behandeling naar gelang de loonbescherming wordt geboden door de wet dan wel door een collectieve arbeidsovereenkomst.

Artikel 21

In de Nederlandse tekst dienen de begrippen "zware schuld" en "lichte schuld" respectievelijk te worden vervangen door de begrippen "zware fout" en "lichte fout".

Zowel in de Nederlandse als in de Franse tekst is de term "opzettelijke fout" te verkiezen boven de term "bedrog" (Fr. "dol").

Artikel 26

Onverminderd de opmerkingen welke hiervoor reeds zijn gemaakt met betrekking tot artikel 26 van het ontwerp, dient het begrip "koopvaardij", dat voor het overige in het ontwerp niet voorkomt, te worden vervangen door het begrip "scheepsdienst aan boord van zeeschepen".

Artikel 27

Mede gelet op de toelichting van de gemachtigde ambtenaar redigere men artikel 27, § 2, als volgt:

"Het minimumloon van de zeelieden wordt vastgesteld in een collectieve arbeidsovereenkomst, door de Koning algemeen verbindend verklaard".

Artikel 30

Aangezien artikel 30 geen regeling bevat betreffende "inhoudingen op het loon" moeten in het opschrift van afdeling 2 de woorden "en inhoudingen op het loon" worden geschrapt.

Slotopmerking

Op legistiek vlak moeten de interne verwijzingen in het ontwerp worden nagekeken. Zo moet, bij wijze van voorbeeld:

- in artikel 19, §§ 2 en 3, telkens worden verwezen naar artikel 48, in plaats van naar artikel 49;

- in artikel 30 worden verwezen naar artikel 19, §§ 2 en 3, in plaats van naar artikel 20, §§ 2 en 3;

- in artikel 41 worden verwezen naar artikel 40, in plaats van naar artikel 41;

- in artikel 42 worden verwezen naar artikel 41, in plaats van naar artikel 42.

De kamer was samengesteld uit

de Heren	M. VAN DAMME,	kamervoorzitter,
	J. BAERT, W. VAN VAERENBERGH,	staatsraden,
Mevrouw	G. VERBERCKMOES,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de H. B. STEEN, auditeur.

DE GRIFFIER, DE VOORZITTER,

G. VERBERCKMOES M. VAN DAMME

ROYAUME DE BELGIQUE

AVIS 40.607/1

DE LA SECTION DE LÉGISLATION
DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre de l'Emploi, le 30 mai 2006, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet loi "portant réglementation du contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer", a donné le 27 juin 2006 l'avis suivant:

1. En application de l'article 84, § 3, alinéa 1er, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, la section de législation a fait porter son examen essentiellement sur la compétence de l'auteur de l'acte, le fondement juridique (1) et l'accomplissement des formalités prescrites.

Par ailleurs, le présent avis comporte également un certain nombre d'observations sur d'autres points. Il ne peut toutefois s'en déduire que, dans le délai qui lui est imparti, la section de législation a pu procéder à un examen exhaustif de l'avant-projet.

*
* *

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET

1. L'avant-projet de loi soumis pour avis vise à instaurer une nouvelle réglementation du contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer qui se substitue à la réglementation contenue dans la loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime. La réglementation qui fait l'objet de cette dernière loi est actualisée. Ainsi, l'avant-projet supprime notamment la procédure d'enrôlement des marins et se rapproche d'une manière générale davantage de la réglementation contenue dans la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail.

2. Le chapitre Ier du projet comporte une disposition générale et un certain nombre de définitions de notions fréquemment utilisées dans le projet (articles 1er et 2). Le chapitre II règle l'engagement des marins, y compris le contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer (articles 3 à 15). Le chapitre III concerne les droits et obligations des parties au contrat d'engagement (articles 16 à 25). Le chapitre IV contient des dispositions relatives à la rémunération du marin (articles 26 à 34). Le chapitre V règle le droit du marin à bénéficier de soins médicaux, de frais de déplacement et d'une

(1) Dès lors qu'il s'agit d'un avant-projet de loi, on entend par fondement légal la conformité aux normes supérieures.

rémunération garantie en cas de maladie ou d'accident (articles 35 à 42). Le chapitre VI règle le droit au rapatriement du marin aux frais de l'armateur (articles 41 et 42). Le chapitre VII porte sur les garanties et privilèges relatifs à la rémunération (articles 43 et 44). Le chapitre VIII comporte des dispositions relatives à la fin et à la rupture du contrat d'engagement (article 45 à 48). Enfin, le chapitre IX contient un certain nombre de dispositions particulières, notamment en ce qui concerne l'abrogation de la loi du 5 juin 1928 et l'entrée en vigueur de la réglementation en projet (article 49 à 55).

CONFORMITÉ AUX NORMES SUPÉRIEURES

Conventions internationales concernant l'engagement maritime à bord de navires de mer

1. L'engagement maritime à bord de navires de mer est régi par un grand nombre de conventions internationales, conclues principalement au sein de l'Organisation internationale du travail (OIT). Le Conseil d'État, section de législation, n'a pas pu examiner de manière exhaustive dans le délai qui lui était imparti la conformité de la réglementation en projet avec toutes les normes conventionnelles applicables. La section de législation a dû nécessairement limiter son examen aux conventions de l'OIT les plus pertinentes pour la réglementation en projet, à savoir la convention n° 22 de l'OIT concernant le contrat d'engagement des marins, adoptée à Genève le 24 juin 1926, la convention n° 23 de l'OIT concernant le rapatriement des marins, adoptée à Genève le 23 juin 1926, et la convention n° 55 de l'OIT concernant les obligations de l'armateur en cas de maladie, d'accident ou de décès des gens de mer, adoptée à Genève le 24 octobre 1936. La plupart des dispositions conventionnelles applicables figurent également dans la "Convention consolidée du travail maritime", adoptée à Genève le 23 février 2006 pendant la 94e Conférence internationale du travail. Cette convention n'ayant cependant pas encore été approuvée ni ratifiée par la Belgique et n'ayant donc pas encore force obligatoire, il n'en est pas tenu compte dans l'examen de la réglementation en projet. Il va de soi, toutefois, que dès que cette convention acquerra force obligatoire à l'égard de la Belgique, la réglementation actuellement en projet devra, le cas échéant, être mise en conformité avec ces nouvelles dispositions conventionnelles.

2. En ce qui concerne la conformité de la réglementation en projet avec les conventions n^{os} 22, 23 et 55 précitées de l'OIT, le Conseil d'État, section de législation, a pu constater, notamment compte tenu des explications complémentaires fournies par le fonctionnaire délégué sur la mise en oeuvre de certaines dispositions conventionnelles spécifiques dans le droit interne, que la réglementation en projet est conforme à ces conventions sous réserve de l'observation formulée ci-dessous concernant l'article 4, § 1er, de la convention n° 22 de l'OIT. Il est cependant recommandé d'indiquer de manière circonstanciée dans l'exposé des motifs quelles dispositions des conventions visées ont un effet direct et ne nécessitent donc pas de mesure législative, afin de ne laisser subsister aucun doute sur l'applicabilité effective de ces dispositions conventionnelles aux contrats d'engagement visés dans la réglementation en projet, même si elles ne sont pas expressément incorporées dans le projet à l'examen.

3. L'article 4, § 1er, de la convention n° 22 de l'OIT dispose que:

> "Des mesures appropriées doivent être prises, en conformité de la législation nationale, pour garantir que le contrat d'engagement ne contienne aucune clause par laquelle les parties conviendraient à l'avance de déroger aux règles normales de compétence des juridictions".

Le projet ne comporte pas de disposition interdisant de telles clauses contractuelles. Le projet, de l'accord du fonctionnaire délégué, sera complété sur ce point.

Principe de l'égalité et de la non-discrimination

1. Le projet comporte un règlement particulier du contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer, lequel diffère, d'une part, du règlement général du contrat de travail, contenu dans la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail et, d'autre part, du règlement, lui aussi particulier, du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime, contenu dans la loi du 3 mai 2003 [(1)].

---

(1) Loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur.

Sous réserve des observations faites ci-dessous, il apparaît cependant au Conseil d'État, section de législation, que la différence de traitement qui découle de la réglementation en projet - d'une part, entre les marins et ceux auxquels s'applique la loi du 3 juillet 1978, d'autre part, entre les marins et ceux auxquels s'applique la loi du 3 mai 2003 -, peut d'une manière générale se fonder sur la spécificité socio-économique du secteur du trafic maritime international. Il est néanmoins recommandé de justifier dans l'exposé des motifs la différence de traitement, plus particulièrement au regard de la réglementation applicable à la pêche maritime, laquelle s'apparente le plus sur le plan socio-économique au secteur du trafic maritime international.

2. L'article 21 du projet règle la responsabilité limitée des marins, à la différence de la loi du 3 mai 2003 en ce qui concerne les marins pêcheurs. Le Conseil d'État, section de législation, n'aperçoit pas à première vue quels éléments peuvent justifier valablement cette différence de traitement. Il revient aux auteurs du projet d'insérer une justification adéquate à ce propos dans l'exposé des motifs. À défaut d'une telle justification, il faudra omettre le régime particulier de responsabilité du projet ou insérer une disposition similaire dans la loi du 3 mai 2003 à l'égard des marins pêcheurs afin d'éliminer l'inégalité de traitement précitée, qui ne saurait être adéquatement justifiée.

EXAMEN DU TEXTE

Observations générales

1. Comme l'a confirmé le fonctionnaire délégué, la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail ne s'applique en aucun cas au contrat d'engagement maritime à bord de navires de mer, régi par le projet, pas même à titre supplétif. Afin d'écarter toute ambiguïté à ce sujet, il est recommandé de compléter le projet par une disposition indiquant explicitement que la loi du 3 juillet 1978 ne s'applique pas aux contrats d'engagement régis par le projet.

2. Selon l'article 26 du projet, les dispositions de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs s'appliquent à la marine marchande "pour les questions de protection de la rémunération qui ne sont pas réglées par la présente loi ou par ses arrêtés d'exécution". Cette disposition soulève deux problèmes.

2.1. En premier lieu, il est peu opportun de recourir au critère énonçant qu'une matière est déjà "réglée" dans une autre réglementation plus spécifique pour déclarer une réglementation générale inapplicable. En effet, on n'aperçoit pas dans quelle mesure cette matière doit être réglée dans la réglementation particulière pour exclure l'application de la réglementation générale à cet égard. Du point de vue de la sécurité juridique, il est donc recommandé, plutôt que de recourir à une disposition générale comme l'article 26, de prévoir chaque fois que le projet déroge à la loi du 12 avril 1965 une disposition expresse en ce sens faisant référence à la disposition de cette loi à laquelle il est dérogé. En effet, cette méthode permet d'indiquer plus précisément à quelles dispositions de la loi du 12 avril 1965 il est dérogé et en même temps de confirmer implicitement que pour le surplus, cette loi reste pleinement applicable.

2.2. Il découle de l'article 26 du projet qu'il peut aussi être dérogé à la loi du 12 avril 1965 par un "arrêté d'exécution". Aucune habilitation expresse au Roi à déroger à la loi du 12 avril 1965 ne peut cependant se déduire de la formulation actuelle de l'article 26. Afin d'être conforme aux principes constitutionnels qui gouvernent les rapports entre pouvoir législatif et pouvoir exécutif, le projet doit comporter une habilitation expresse à cet effet dont l'objet et le la finalité sont de surcroît précisément circonscrits. Dans le prolongement de l'observation formulée ci-dessus au 2.1., il faut donc insérer dans chacune des différentes dispositions du projet qui le requièrent une habilitation expresse dans le sens précité.

En outre, il ressort de l'explication fournie par le fonctionnaire délégué qu'il n'est pas exclu qu'une convention collective de travail déroge également à la loi du 12 avril 1965 (voir l'article 32, alinéa 2, du projet). Indépendamment de la question de savoir dans quelle mesure pareille disposition est conforme au principe constitutionnel

d'égalité et de non-discrimination [1], encore faut-il que le législateur prévoie une habilitation expresse à cet effet dont l'objet et la finalité sont précisément circonscrits.

Article 14

L'article 14, § 4, dispose que le Roi fixe la forme et le contenu du livret de marin ainsi que "la rétribution qui est due et les modalités de paiement de celle-ci". Il ressort de l'explication du fonctionnaire délégué que la rétribution est payée par celui à qui est remis le livret de marin, c'est-à-dire le marin.

L'un élément essentiel du régime de rétribution en projet est l'obligation pour le législateur de désigner lui-même le redevable de la rétribution et il ne peut suffire d'en laisser le soin au Roi, sur la base de surcroît d'une habilitation qui n'inclut pas en principe cette désignation. Par conséquent, il y a lieu, à l'article 14, § 4, de remplacer les mots "la rétribution qui est due" par les mots "la rétribution qui est due par le marin".

Article 21

Dans le texte néerlandais, il faut remplacer les notions de "zware schuld" et "lichte schuld" respectivement par les notions de "zware fout" et "lichte fout".

Tant dans le texte français que dans le texte néerlandais, il faut préférer les termes "faute intentionnelle" au terme "dol" (en néerlandais:"bedrog").

Article 26

Sans préjudice des observations qui ont déjà été formulées ci-dessus concernant l'article 26 du projet, il faut remplacer la notion de "marine marchande" qui n'apparaît pas par ailleurs dans le projet, par la notion de "engagement maritime à bord de navires de mer".

Article 27

---

[1] En effet, une différence de traitement est créée selon que la protection de la rémunération est offerte par la loi ou par une convention collective de travail.

Eu égard notamment à l'explication du fonctionnaire délégué, on rédigera l'article 27, § 2, comme suit:

"La rémunération minimale des marins est fixée dans une convention collective de travail rendue obligatoire par le Roi".

Article 30

L'article 30 ne réglant pas les "retenues sur la rémunération", il faut supprimer les mots "et des retenues sur la rémunération" dans l'intitulé de la section 2.

Observation finale

Sur le plan de la légistique, il faut vérifier les références internes figurant dans le projet. Ainsi, par exemple, il faut,:

- à l'article 19, §§ 2 et 3, faire chaque fois référence à l'article 48 plutôt qu'à l'article 49;

- à l'article 30, faire référence à l'article 19, §§ 2 et 3, plutôt qu'à l'article 20, §§ 2 et 3;

- à l'article 41, faire référence à l'article 40 plutôt qu'à l'article 41;

- à l'article 42, faire référence à l'article 41 plutôt qu'à l'article 42.

La chambre était composée de

Messieurs	M. VAN DAMME,	président de chambre,
	J. BAERT, W. VAN VAERENBERGH,	conseillers d'État,
Madame	G. VERBERCKMOES,	greffier.

Le rapport a été présenté par M. B. STEEN, auditeur.

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M. W. VAN VAERENBERGH.

LE GREFFIER, LE PRÉSIDENT,

G. VERBERCKMOES M. VAN DAMME