



RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

advies 55.773/1
van 24 maart 2014

avis 55.773/1
du 24 mars 2014

over

sur

een voorontwerp van wet 'tot
wijziging van de wet van 3 juni
2007 houdende diverse
arbeidsbepalingen'

un avant-projet de loi
'modifiant la loi du 3 juin 2007
portant des dispositions
diverses relatives au travail'

Op 17 maart 2014 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van Werk verzocht binnen een termijn van vijf werkdagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet ‘tot wijziging van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen’.

Het voorontwerp is door de eerste kamer onderzocht op 20 maart 2014. De kamer was samengesteld uit Marnix VAN DAMME, kamervoorzitter, Wilfried VAN VAERENBERGH en Wouter PAS, staatsraden, Marc RIGAUX en Michel TISON, assessoren, en Greet VERBERCKMOES, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Nathalie VAN LEUVEN, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Wouter PAS, staatsraad.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 24 maart 2014.

*

Le 17 mars 2014, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la Ministre de l'Emploi à communiquer un avis, dans un délai de cinq jours ouvrables, sur un avant-projet de loi ‘modifiant la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail’

L'avant-projet a été examiné par la première chambre le 20 mars 2014. La chambre était composée de Marnix VAN DAMME, président de chambre, Wilfried VAN VAERENBERGH et Wouter PAS, conseillers d'État, Marc RIGAUX et Michel TISON, assesseurs, et Greet VERBERCKMOES, greffier.

Le rapport a été présenté par Nathalie VAN LEUVEN, auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Wouter PAS, conseiller d'État.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 24 mars 2014.

*

1. Volgens artikel 84, § 1, eerste lid, 3°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, moeten in de adviesaanvraag de redenen worden opgegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

In het onderhavige geval wordt het verzoek om spoedbehandeling als volgt gemotiveerd:

“La Convention du travail Maritime (ci-après la Convention) a été officiellement ratifiée par la Belgique le 20 août 2013 et entrera en vigueur le 20 août 2014. A la date du 20 août 2013, la Convention est déjà entrée en vigueur dans les trente premiers Etats qui l’ont ratifiée. Ces Etats ont donc depuis cette date la possibilité d’inspecter tout navire battant pavillon étranger faisant escale dans l’un de leurs ports.

Pour la Belgique l’entrée en vigueur de la Convention à la date du 20 août 2014 implique que chaque navire battant le pavillon belge, soumis à l’obligation de certification fixée par la Convention, devra être porteur d’un certificat de travail maritime à la date du 20 août 2014. Ce certificat attestera que le navire respecte l’ensemble des prescriptions de la Convention dans 14 domaines qu’elle fixe.

La procédure de certification est fixée par le projet de loi d’exécution et de contrôle de l’application de la Convention du travail maritime qui est actuellement à l’examen au Parlement.

Le contrat d’engagement maritime est l’un des 14 domaines pour lesquels la Convention fixe des exigences dont la preuve du respect doit se retrouver dans les documents de certifications.

Le contrat d’engagement maritime est réglé par le Titre VI de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail.

La navigation maritime est caractérisée par l’existence sur un même navire de plusieurs acteurs qui ont chacun un rôle spécifique et des responsabilités particulières. Pour l’équipage par exemple, plusieurs personnes peuvent être impliquées dans leur recrutement. Il peut en effet y avoir plus d’un employeur à bord d’un navire, qui ne sera pas nécessairement le propriétaire du navire, le gérant ou l’affréteur coque nue du navire. Il est donc possible que tous les marins à bord d’un navire ne soient pas engagés par un seul et même employeur.

La Convention du travail maritime ne s’oppose pas à l’existence de plusieurs employeurs à la condition toutefois qu’une seule partie assume la responsabilité du respect des prescriptions de la Convention à bord du navire. Cette partie est l’armateur. La Convention exige, à cet effet, que tout contrat d’engagement maritime soit signé à la fois par le marin et par l’armateur ou son représentant.

Il appert des premières inspections déjà effectuées à bord de navires battant pavillon belge que les contrats existants sont établis conformément à la Convention mais pas conformément aux dispositions nationales notamment à la loi du 3 juin 2007 précitée.

La loi du 3 juin 2007 ne prévoit en effet ni l’obligation pour l’armateur de signer le contrat d’engagement maritime, ni une définition de l’armateur conforme à celle de la Convention. La loi ne prévoit pas plus la possibilité pour un employeur de conclure un contrat d’engagement maritime avec le marin, indépendamment du fait que l’armateur reste assumer la responsabilité par rapport à la Convention. Aucune référence n’est faite dans la loi à la notion d’employeur (lequel n’est pas nécessairement l’armateur). Enfin aucune possibilité de conclure un contrat à durée indéterminée n’est prévue.

Actuellement, la pratique (conforme à la Convention) ne correspond pas aux dispositions nationales. Dans ces conditions règne une insécurité juridique à laquelle il convient de mettre fin de toute urgence avant le 20 août 2014. Au plus tard à cette date fatidique, les documents de certification qui doivent se trouver à bord des navires doivent se référer à des dispositions nationales conformes à la Convention pour que ces documents puissent être validés et reconnus par les services d'inspection belges et étrangers.

Inspecté dans le port d'un Etat qui a ratifié la Convention, le navire battant pavillon belge pour lequel il appert à la lecture des documents de certification que la législation belge n'est pas conforme à la Convention risque d'être immobilisé.

Ce risque d'immobilisation est d'autant plus réel que depuis l'entrée en vigueur de la Convention à la date du 20 août 2013, et malgré l'application d'un certain niveau de tolérance (durant la première année), plusieurs navires ont été immobilisés, dont au moins un pour des irrégularités en matière de contrat d'engagement maritime.

Les modifications de la loi du 3 juin 2007 doivent donc absolument intervenir et être mises en oeuvre avant la date du 20 août 2014."

2. Overeenkomstig artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, heeft de afdeling Wetgeving zich moeten beperken tot het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de voorgeschreven vormvereisten is voldaan.

Gelet op het uitzonderlijk hoge aantal adviesaanvragen die bij de Raad van State aanhangig zijn gemaakt, heeft de afdeling Wetgeving zich bovendien noodgedwongen moeten beperken tot een summier onderzoek van het ontwerp, zelfs met betrekking tot de in artikel 84, § 3, eerste lid, van die wetten opgesomde punten. Uit de vaststelling dat over een bepaling in dit advies niets wordt gezegd, mag niet zonder meer worden afgeleid dat er niets over gezegd kan worden en indien er wel iets over wordt gezegd, dat er niets méér over te zeggen valt.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 2

3. In artikel 2, 1°, van het ontwerp wordt in artikel 28 van de wet van 3 juni 2007 'houdende diverse arbeidsbepalingen' een definitie van "reder" ingeschreven. Deze definitie wijkt af van de definitie van "reder" die gehanteerd wordt in het ontwerp van wet 'tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006'.² De stellers van het ontwerp dienen na te gaan of het omwille van de rechtszekerheid niet de voorkeur verdient een gelijkkluidende definitie te gebruiken.

¹ Aangezien het gaat om een voorontwerp van wet, wordt onder "rechtsgrond" de overeenstemming met hogere rechtsnormen verstaan.

² *Parl.St.* Kamer 2013-14, nr. 3390/1.

Artikel 3

4. Artikel 3 van het ontwerp vult artikel 29 van de wet van 3 juni 2007 aan met een nieuw lid. In het bestaande artikel 29 worden de woorden “de reder” niet aangevuld met de woorden “de werkgever”, hetgeen in strijd lijkt met de doelstelling van het ontwerp (vgl. met de artikelen 2, 4, 5, 7 tot 19, 21 tot 23 van het ontwerp). Het ontwerp moet in die zin worden aangevuld.

Artikel 4

5. Artikel 4 van het ontwerp wijzigt artikel 30 van de wet van 3 juni 2007. Artikel 30 van die wet bepaalt thans op welke arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst de bepalingen van de wet niet van toepassing zijn, op welke arbeidsovereenkomsten de wet wel van toepassing is, en welk socialezekerheidsstelsel geldt voor de arbeidsovereenkomsten die op grond van deze wet worden afgesloten.

6. De ontworpen wijzigingen hebben tot gevolg dat in artikel 30, § 1, van de wet niet meer bepaald wordt op welke arbeidsovereenkomsten de wet niet van toepassing is. Het beginsel van de toepassing van de wet wordt, zoals nu het geval is, vastgelegd in het gewijzigde artikel 30, § 2. Aangezien artikel 30, § 1, zoals het vervangen wordt, voortaan een uitbreiding van het toepassingsgebied bevat, dient deze bepaling te volgen op het nieuwe artikel 30, § 2. In het andere geval heeft de vermelding van de term “eveneens” in de ontworpen paragraaf 1 geen zin.

7. De ontworpen paragraaf 3 van artikel 30 is onbegrijpelijk. Naast het feit dat in de Nederlandse tekst de woorden “van rechtswege van toepassing” ontbreken, moet paragraaf 3 opgedeeld worden in drie afzonderlijke zinnen.

In de eerste zin kan – hoewel eigenlijk overbodig – worden aangegeven dat door het afsluiten van een arbeidsovereenkomst op grond van deze wet de bepalingen ervan van rechtswege van toepassing zijn, ongeacht de nationaliteit van de werkgever of de zeeman.

In de tweede zin moet bepaald worden dat, door het afsluiten van een arbeidsovereenkomst op grond van deze wet, het Belgisch socialezekerheidsstelsel voor zeelieden, zoals vastgesteld bij de besluitwet van 7 februari 1945 ‘betreffende de maatschappelijke veiligheid van de zeelieden ter koopvaardij’ van rechtswege van toepassing is op de werkgever en de zeelieden, ongeacht hun nationaliteit.

Ten slotte dient de derde zin te bepalen dat evenwel het Belgisch socialezekerheidsstelsel, zoals ingesteld door de besluitwet van 28 december 1944 ‘betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders’ van toepassing is, wanneer de reder van het schip waarop de zeeman in dienst is of de werkgever ressorteert onder het paritair comité van het bouwbedrijf.

8. Het ontworpen artikel 30, § 3, gelezen in samenhang met de ontworpen paragrafen 1 en 2, is in overeenstemming met de regels van artikel 11, lid 4, van de verordening (EG) nr. 883/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 ‘betreffende de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels’,³ in die zin dat het de toepassing van de Belgische sociale zekerheid uitbreidt tot de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst aan boord van schepen die niet onder Belgische vlag varen, gesloten tussen een Belgische werkgever en een zeeman die zijn hoofdverblijfplaats in België heeft. De ontworpen bepalingen maken evenwel de Belgische sociale zekerheid ook van toepassing ingeval van een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst op een schip onder Belgische vlag, wanneer de werkgever en de zeeman beide hun zetel, domicilie of woonplaats in dezelfde andere lidstaat van de Europese Unie hebben. Aan het ontwerp moet aldus een bepaling worden toegevoegd om de toepassing van de Belgische socialezekerheidsstelsels in deze gevallen uit te sluiten, gelet op de vermelde verordening (EG) nr. 883/2004.

9. In de Nederlandse tekst van het ontworpen artikel 30, § 1, van de wet van 3 juni 2007 schrijve men “een zeeman” in de plaats van “een zeevarende”.

Artikel 5

10. Het is niet duidelijk waarom in artikel 5, 3° (het ontworpen artikel 32, § 2, derde zin, van de wet van 3 juni 2007) niet wordt bepaald dat ook de werkgever de arbeidsovereenkomst dient te ondertekenen.

Artikel 19

11. Artikel 19 van het ontwerp vervangt in verscheidene artikelen van de wet van 3 juni 2007 het woord “reder” door het woord “werkgever”.

Wat betreft artikel 65 van de wet van 3 juni 2007 is het niet correct om “reder” stevast te vervangen door “werkgever”. De norm A4.2.1. c) van de code bij het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 stelt de reders immers aansprakelijk voor de vergoeding van kosten van de medische zorgen, met inbegrip van de medische behandeling en de verstrekking van de benodigde geneesmiddelen en overige therapeutische middelen, alsook voor kost en inwoning buiten zijn woonplaats totdat de zieke of gewonde zeeman is hersteld, of verklaard is dat de ziekte of arbeidsongeschiktheid van blijvende aard is.

*

³ “Voor de toepassing van deze titel worden al dan niet in loondienst verrichte werkzaamheden die normaliter plaatsvinden aan boord van een zeeschip dat onder de vlag van een lidstaat vaart, beschouwd als werkzaamheden die worden verricht in die lidstaat. Niettemin geldt voor degene die werkzaamheden in loondienst verricht aan boord van een zeeschip dat onder de vlag van een lidstaat vaart en voor die werkzaamheden wordt betaald door een onderneming of een persoon die zijn zetel of domicilie in een andere lidstaat heeft, de wetgeving van laatstgenoemde lidstaat, indien hij zijn woonplaats in die lidstaat heeft. De onderneming of de persoon die het loon betaalt, wordt voor de toepassing van genoemde wetgeving als werkgever aangemerkt.”

1. Selon l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3^o, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la demande d'avis doit indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent.

En l'occurrence, l'urgence est motivée comme suit :

« La Convention du travail Maritime (ci-après la Convention) a été officiellement ratifiée par la Belgique le 20 août 2013 et entrera en vigueur le 20 août 2014. A la date du 20 août 2013, la Convention est déjà entrée en vigueur dans les trente premiers États qui l'ont ratifiée. Ces États ont donc depuis cette date la possibilité d'inspecter tout navire battant pavillon étranger faisant escale dans l'un de leurs ports.

Pour la Belgique l'entrée en vigueur de la Convention à la date du 20 août 2014 implique que chaque navire battant le pavillon belge, soumis à l'obligation de certification fixée par la Convention, devra être porteur d'un certificat de travail maritime à la date du 20 août 2014. Ce certificat attestera que le navire respecte l'ensemble des prescriptions de la Convention dans 14 domaines qu'elle fixe.

La procédure de certification est fixée par le projet de loi d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime qui est actuellement à l'examen au Parlement.

Le contrat d'engagement maritime est l'un des 14 domaines pour lesquels la Convention fixe des exigences dont la preuve du respect doit se retrouver dans les documents de certifications.

Le contrat d'engagement maritime est réglé par le Titre VI de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail.

La navigation maritime est caractérisée par l'existence sur un même navire de plusieurs acteurs qui ont chacun un rôle spécifique et des responsabilités particulières. Pour l'équipage par exemple, plusieurs personnes peuvent être impliquées dans leur recrutement. Il peut en effet y avoir plus d'un employeur à bord d'un navire, qui ne sera pas nécessairement le propriétaire du navire, le gérant ou l'affrètement coque nue du navire. Il est donc possible que tous les marins à bord d'un navire ne soient pas engagés par un seul et même employeur.

La Convention du travail maritime ne s'oppose pas à l'existence de plusieurs employeurs à la condition toutefois qu'une seule partie assume la responsabilité du respect des prescriptions de la Convention à bord du navire. Cette partie est l'armateur. La Convention exige, à cet effet, que tout contrat d'engagement maritime soit signé à la fois par le marin et par l'armateur ou son représentant.

Il appert des premières inspections déjà effectuées à bord de navires battant pavillon belge que les contrats existants sont établis conformément à la Convention mais pas conformément aux dispositions nationales notamment à la loi du 3 juin 2007 précitée.

La loi du 3 juin 2007 ne prévoit en effet ni l'obligation pour l'armateur de signer le contrat d'engagement maritime, ni une définition de l'armateur conforme à celle de la Convention. La loi ne prévoit pas plus la possibilité pour un employeur de conclure un contrat d'engagement maritime avec le marin, indépendamment du fait que l'armateur reste assumer la responsabilité par rapport à la Convention. Aucune référence n'est faite dans la loi à la notion d'employeur (lequel n'est pas nécessairement l'armateur). Enfin aucune possibilité de conclure un contrat à durée indéterminée n'est prévue.

Actuellement, la pratique (conforme à la Convention) ne correspond pas aux dispositions nationales. Dans ces conditions règne une insécurité juridique à laquelle il convient de mettre fin de toute urgence avant le 20 août 2014. Au plus tard à cette date fatidique, les documents de certification qui doivent se trouver à bord des navires doivent

se référer à des dispositions nationales conformes à la Convention pour que ces documents puissent être validés et reconnus par les services d'inspection belges et étrangers.

Inspecté dans le port d'un État qui a ratifié la Convention, le navire battant pavillon belge pour lequel il appert à la lecture des documents de certification que la législation belge n'est pas conforme à la Convention risque d'être immobilisé.

Ce risque d'immobilisation est d'autant plus réel que depuis l'entrée en vigueur de la Convention à la date du 20 août 2013, et malgré l'application d'un certain niveau de tolérance (durant la première année), plusieurs navires ont été immobilisés, dont au moins un pour des irrégularités en matière de contrat d'engagement maritime.

Les modifications de la loi du 3 juin 2007 doivent donc absolument intervenir et être mises en œuvre avant la date du 20 août 2014 ».

2. Conformément à l'article 84, § 3, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, la section de législation a dû se limiter à l'examen de la compétence de l'auteur de l'acte, du fondement juridique ¹, ainsi que de l'accomplissement des formalités prescrites.

Eu égard au nombre exceptionnellement élevé de demandes d'avis dont le Conseil d'État est saisi, la section de législation s'est en outre vue contrainte, même en ce qui concerne les points énumérés à l'article 84, § 3, alinéa 1^{er}, de ces lois, de se limiter à un examen sommaire du projet. La circonstance qu'une disposition ne fasse l'objet d'aucune observation dans le présent avis ne peut nullement signifier qu'il n'y a rien à en dire et, si toutefois une observation est formulée, cela n'implique pas qu'elle soit exhaustive.

EXAMEN DU TEXTE

Article 2

3. L'article 2, 1^o, du projet inscrit une définition de la notion d'« armateur » à l'article 28 de la loi du 3 juin 2007 'portant des dispositions diverses relatives au travail'. Cette définition s'écarte de la définition d'« armateur » prévue dans le projet de loi 'd'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006' ². Les auteurs du projet doivent vérifier si, pour des motifs de sécurité juridique, il ne serait pas préférable d'utiliser une définition identique.

Article 3

4. L'article 3 du projet ajoute un nouvel alinéa à l'article 29 de la loi du 3 juin 2007. Dans l'article 29 actuel, les mots « l'armateur » ne sont pas complétés par les mots « l'employeur », ce qui s'avère contraire à l'objectif du projet (comparer avec les articles 2, 4, 5, 7 à 19 et 21 à 23 du projet). Le projet sera complété en ce sens.

¹ S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.

² *Doc. parl.*, Chambre, 2013-14, n° 3390/1.

Article 4

5. L'article 4 du projet modifie l'article 30 de la loi du 3 juin 2007. L'article 30 de cette loi détermine actuellement les contrats d'engagement maritime qui ne sont pas soumis à l'application des dispositions de la loi, les contrats d'engagement qui y sont en revanche soumis, ainsi que le régime de sécurité sociale applicable aux contrats d'engagement conclus sur la base de cette loi.

6. Les modifications en projet ont pour effet que l'article 30, § 1^{er}, de la loi ne précise plus à quels contrats d'engagement la loi ne s'applique pas. Le principe de l'application de la loi est, comme c'est le cas actuellement, inscrit à l'article 30, § 2, modifié. Dès lors que l'article 30, § 1^{er}, tel qu'il est remplacé, prévoit désormais une extension du champ d'application, cette disposition doit suivre le nouvel article 30, § 2. Sinon, la mention du terme « également » dans le paragraphe 1^{er}, en projet, est dépourvue de sens.

7. Le paragraphe 3, en projet, de l'article 30 est incompréhensible. Non seulement, dans le texte néerlandais, les mots « van rechtswege van toepassing » font défaut, mais il s'impose en outre de diviser le paragraphe 3 en trois phrases distinctes.

La première phrase pourrait indiquer – bien que ce soit en réalité superflu – que lorsqu'un contrat d'engagement est conclu sur la base de la présente loi, ses dispositions sont applicables de plein droit, quelle que soit la nationalité de l'employeur ou du marin.

La deuxième phrase doit préciser que la conclusion d'un contrat d'engagement sur la base de la présente loi entraîne l'application de plein droit du régime de sécurité sociale belge applicable aux marins, tel qu'il est fixé par l'arrêté-loi du 7 février 1945 'concernant la sécurité sociale des marins de la marine marchande', quelle que soit leur nationalité.

Enfin, la troisième phrase doit disposer que le régime belge de sécurité sociale, instauré par l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 'concernant la sécurité sociale des travailleurs', est toutefois applicable lorsque l'armateur du navire à bord duquel le marin est en service, ou l'employeur, relève de la commission paritaire de la construction.

8. L'article 30, § 3, en projet, combiné avec les paragraphes 1^{er} et 2, en projet, est conforme aux règles de l'article 11, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 883/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004 'portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale'³, en ce sens qu'il étend le champ d'application de la sécurité sociale belge aux contrats d'engagement maritime à bord de navires qui ne battent pas pavillon belge, conclus entre un employeur belge et un marin qui a sa résidence principale en Belgique. Les dispositions en projet rendent cependant le régime de sécurité sociale belge également applicable dans le cas d'un

³ « Aux fins du présent titre, l'activité salariée ou non salariée exercée normalement à bord d'un navire en mer battant pavillon d'un État membre est considérée comme une activité exercée dans cet État membre. Toutefois, la personne qui exerce une activité salariée à bord d'un navire battant pavillon d'un État membre et qui est rémunérée pour cette activité par une entreprise ou une personne ayant son siège ou son domicile dans un autre État membre est soumise à la législation de ce dernier État membre si elle réside dans cet État. L'entreprise ou la personne qui verse la rémunération est considérée comme l'employeur aux fins de ladite législation ».

contrat d'engagement maritime à bord d'un navire battant pavillon belge, lorsque tant l'employeur que le marin ont leur siège, leur domicile ou leur résidence dans le même autre État membre de l'Union européenne. Le projet sera par conséquent complété par une disposition excluant l'application des régimes belges de sécurité sociale dans ces cas là, eu égard au règlement (CE) n° 883/2004, précité.

9. Dans le texte néerlandais de l'article 30, § 1^{er}, en projet, de la loi du 3 juin 2007, on écrira « een zeeman » au lieu de « een zeevarende ».

Article 5

10. On n'aperçoit pas pourquoi l'article 5, 3° (l'article 32, § 2, troisième phrase, en projet, de la loi du 3 juin 2007) ne prévoit pas que l'employeur doit également signer le contrat d'engagement.

Article 19

11. L'article 19 du projet remplace le mot « armateur » par le mot « employeur » dans plusieurs articles de la loi du 3 juin 2007.

En ce qui concerne l'article 65 de la loi du 3 juin 2007, il n'est pas correct de remplacer systématiquement « armateur » par « employeur ». La norme A4.2.1. c) du code de la Convention du travail maritime 2006 prévoit en effet qu'il incombe aux armateurs de prendre en charge les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, ainsi que la nourriture et le logement du marin malade ou blessé hors de son domicile jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité.

DE GRIFFIER - LE GREFFIER

DE VOORZITTER - LE PRÉSIDENT

Greet VERBERCKMOES

Marnix VAN DAMME