

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 17 JANVIER 1912.

Projet de loi instituant une Caisse de prévoyance de la pêche maritime.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

La loi du 24 décembre 1903 sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail ne s'applique pas aux travailleurs de la mer.

Ceux-ci, en effet, ne sont pas soumis à la loi du 10 mars 1900 sur le contrat de travail, à laquelle se rattache la législation du risque professionnel : on sait que les engagements des gens de mer font l'objet de dispositions spéciales du Code de commerce (lois des 21 août 1879, 12 juin 1902, 10 février 1908 et 12 août 1911 coordonnées), qui règle notamment les droits des matelots tombés malades pendant le voyage ou blessés au service du navire. Pour ce qui est de la responsabilité des armateurs en cas de faute, le Code de commerce ne déroge pas au droit commun.

Les lacunes et les insuffisances de ce régime ont été reconnues depuis longtemps.

En ce qui concerne les navires de commerce, une loi du 21 juillet 1844 (art. 11) a prévu l'institution d'une Caisse de secours et de prévoyance, alimentée par les cotisations obligatoires des armateurs et des marins et subventionnée par l'Etat.

Les statuts actuellement en vigueur ont été établis par l'arrêté royal du 28 février 1885, qui a été modifié, sur quelques points, par les arrêtés des 5 juin et 29 octobre 1888, 30 septembre 1900 et 31 octobre 1908. Ces statuts accordent, entre autres indemnités, des secours et des pensions aux marins victimes d'accidents professionnels, à leurs veuves et à leurs enfants. La Caisse accuse une situation satisfaisante et elle est susceptible de tous les perfectionnements que réclamerait l'expérience, sans qu'il soit nécessaire à cet effet de recourir à l'intervention du législateur.

Il est significatif qu'au cours des discussions de la loi du 24 décembre 1903 on n'ait réclamé, par amendement, l'extension du régime forfaitaire qu'à la pêche maritime et non point à la navigation sur mer en général. C'est qu'en réalité la nécessité d'une mesure législative ne se fait sentir que pour les pêcheurs.

Il est vrai que des Caisses spéciales ont également été instituées, en faveur de ceux-ci, depuis longtemps déjà, mais elles sont aujourd'hui en pleine décadence, ou peu s'en faut.

L'organisation de ces Caisses remonte à la première moitié du siècle dernier. Elle a fait l'objet de divers arrêtés royaux dont les trois plus anciens sont relatifs à la création des Caisses de Blankenberghe (2 février 1843), de Heyst (17 octobre 1843) et de La Panne (28 décembre 1843). L'intention paraît avoir été de rendre obligatoire la participation à ces organismes de prévoyance. Les statuts disposent en termes impératifs; ils stipulent que les intéressés subiront sur leurs profits les retenues nécessaires à l'alimentation du fonds de secours.

Le préambule des arrêtés ne cite aucune loi sur laquelle cette obligation aurait pu reposer; mais l'idée semble avoir été de rattacher l'institution des caisses au système des primes d'encouragement que l'État allouait alors à l'industrie de la pêche (voir arrêtés royaux des 19 juin 1837, 27 février 1840, 5 juin 1841, 24 avril 1842) et qui ont été supprimées à partir de 1867 (arrêté royal du 30 décembre 1866). On voulait qu'une partie de ces primes fût attribuée aux Caisses de prévoyance.

La Caisse d'Ostende, dont les premiers statuts sont du 17 décembre 1829 et ont été approuvés par un arrêté du Conseil de régence du 30 décembre de la même année, n'a été reconnue par arrêté royal que le 2 décembre 1850. Ici encore, l'intervention gouvernementale s'expliquait par l'octroi des primes : il était stipulé, en effet, que tout armateur ou tout pêcheur qui voudrait se soustraire à la perception ou au paiement de la retenue perdrait la jouissance des faveurs accordées par l'État à la pêche nationale.

La Caisse de Nieuport ne fut fondée qu'en 1854. L'arrêté royal du 25 novembre de cette année, qui en approuve le règlement, est conçu d'après le type des arrêtés de 1843.

La Caisse de Blankenberghe cessa de fonctionner dès 1867. Sa disparition coïncida donc avec la suppression des primes d'encouragement. La Caisse d'Ostende ne put se maintenir que grâce à un expédient consistant à lui attribuer 1 % du produit de la vente du poisson à la minque et grâce aussi à des interventions charitables : ce n'est plus aujourd'hui qu'une Caisse de bienfaisance dont la situation est assez aléatoire. Les autres Caisses, faute de cotisants légalement tenus, se sont vues réduites à ne distribuer que de simples aumônes, en grande partie prélevées sur les subventions que l'État a continué à leur fournir.

On ne peut guère songer à ranimer ces institutions défaillantes, dont la multiplicité même, vu le petit nombre des pêcheurs de la côte belge, est un

obstacle à toute tentative de sérieuse réorganisation et dont les bases légales sont des plus contestables. On conçoit donc que l'on ait eu l'idée de soumettre purement et simplement ces travailleurs au régime de la loi du 24 décembre 1903. A première vue, l'idée est séduisante. Mais, à la réflexion, elle apparaît irréalisable, en droit comme en fait.

Les règles de la loi du 24 décembre 1903 sont adaptées à la nature particulière des rapports de droit et de fait qui s'établissent entre chefs d'entreprise et salariés. Or, les pêcheurs, ou du moins ceux qui, sur le littoral belge, font partie de l'équipage des chaloupes à voile — et c'est la majorité — sont des associés et non des salariés. Il ne serait donc matériellement et juridiquement possible d'appliquer la loi de 1903 qu'aux hommes d'équipage des pêcheries à vapeur, qui sont rémunérés dans les mêmes conditions que les ouvriers industriels. Et il va de soi qu'un projet de loi qui ne viserait que cette catégorie de pêcheurs n'aurait aucune chance d'être accepté. D'ailleurs, on n'admettrait pas davantage que le régime nouveau à décréter par la loi ne fût pas le même pour tous les armements : une solution générale et uniforme doit donc être cherchée en dehors des cadres de la législation propre aux ouvriers de l'industrie.

Il convient d'ajouter que les bateaux de pêche appartiennent en général à de petits armateurs qui en sont en même temps les patrons. Si l'on faisait ici application des principes de la loi de 1903, ces patrons propriétaires auraient à supporter la charge des réparations éventuellement dues à leurs hommes d'équipage; mais s'ils étaient eux-mêmes victimes d'un sinistre, ils n'auraient droit à aucune indemnité, et, en cas d'accident mortel, leurs familles n'auraient point droit davantage à quelque secours. La condition sociale de beaucoup de patrons pêcheurs n'est pourtant guère différente de celle de leurs matelots. Ils vivent de la même existence et ils courent les mêmes risques; en cas de naufrage, si l'équipage périt avec l'unique chaloupe, les veuves et les orphelins des patrons et des matelots sont égaux devant l'infortune. Une loi qui ne considérerait les patrons propriétaires que pour leur imposer des charges sans leur assurer aucun avantage manquerait en grande partie son but.

Enfin, on ne comprendrait pas qu'une différence radicale de régime fût établie entre les entreprises de pêche maritime et les armements du commerce; et c'est une raison encore d'écarter ici l'application des règles de la loi du 24 décembre 1903.

Il est à remarquer que la plupart des pays maritimes qui, en matière d'accidents du travail, possèdent des lois d'assurance ou de réparation relatives aux ouvriers industriels, ont eu soin d'exclure les gens de mer du bénéfice de ces lois pour les soumettre à des dispositions particulières. Seule la loi anglaise du 24 décembre 1906 fait exception, mais il est à noter qu'elle ne s'applique point aux gens d'équipage des bateaux de pêche qui sont engagés au profit.

Dans ces conditions, la solution législative à adopter pour les pêcheurs de notre littoral est pour ainsi dire commandée par la force des choses. Il s'agit

tout simplement, sans porter atteinte aux règles générales du droit maritime et du droit commun, de prévoir la création d'une Caisse d'accidents reposant sur des principes analogues à ceux de la loi du 21 juillet 1844 : tel est l'objet du projet de loi que nous avons l'honneur de soumettre à la Législature.

Le projet confère au Gouvernement les pouvoirs indispensables aux fins d'instituer la Caisse, dont l'objet sera d'accorder aux affiliés et à leurs ayants droit des indemnités en cas d'accidents professionnels. La Caisse portera le nom de *Caisse de prévoyance de la pêche maritime* et aura son siège à Ostende (art. 1^{er}).

Les statuts seront établis par arrêté royal, sur l'avis de la Commission des accidents du travail (art. 2, 1^{er} alinéa). Celle-ci paraît naturellement devoir être consultée, en raison des compétences actuarielles, juridiques et administratives qu'elle comprend. Mais, en vue de cette consultation spéciale, le Gouvernement se propose de la compléter temporairement par l'adjonction de quelques personnes particulièrement versées dans les affaires de pêche maritime : l'arrêté organique de la Commission le permet.

Les données de l'« Enquête sur la pêche maritime en Belgique » entreprise par l'Office du travail faciliteront la tâche de la Commission et du Gouvernement dans l'élaboration des statuts.

Sous la réserve des dispositions impératives de la future loi (art. 4, 5 et 6), les statuts détermineront notamment l'organisation administrative de la Caisse, le taux des cotisations ainsi que les conditions d'attribution et le montant des indemnités et pensions à accorder aux victimes d'accidents et à leurs ayants droit (art. 2, 2^e alinéa). La Caisse jouira de la capacité juridique et des avantages attribués par la loi du 28 mars 1868 aux Caisses de prévoyance en faveur des ouvriers mineurs reconnues par le Gouvernement (art. 3), c'est-à-dire qu'elle sera placée sous le même régime que les Caisses communes d'assurance contre les accidents prévues par la loi du 24 décembre 1903.

L'affiliation à la Caisse reposera sur le principe de l'obligation ; sur ce point, le projet (art. 4) est conforme à la loi du 21 juillet 1844 et l'obligation est d'ailleurs le seul moyen d'assurer la pleine efficacité de l'institution. L'affiliation obligatoire s'appliquera à tous les bâtiments qui pratiquent la pêche dans la haute mer.

D'après le Code de commerce révisé (lois des 21 août 1879, 12 juin 1902, 10 février 1908 et 12 août 1914 coordonnées), ces bâtiments ne sont considérés comme *navires* et, par suite, soumis à toutes les dispositions de la loi maritime, que s'ils jaugeant au moins 25 tonneaux (livre II, art. 1^{er}) : s'ils sont de moins de 25 tonneaux de jauge, ils n'ont pas juridiquement la qualité de bâtiments de mer et sont assimilés aux « bateaux » (ib. art. 274). La majorité des embarcations du littoral belge ont une capacité de jauge inférieure à 25 tonneaux, bien qu'elles pratiquent la pêche dans la haute mer. C'est dire qu'il serait impossible de n'appliquer la future loi qu'aux équipages des seuls « navires » de pêche proprement dits : rappelant, pour éviter toute méprise, la terminologie du Code de

commerce, le projet vise donc à la fois ces navires et les embarcations de moindre importance, pour autant qu'elles naviguent à la pêche dans la haute mer (art. 4). Les équipages de ces deux catégories de bâtiments sont les seuls dont les enrôlements se font par l'intermédiaire des commissaires maritimes, ce qui permettra d'établir les mesures de contrôle indispensables, en pareille matière, pour assurer le fonctionnement de la Caisse de prévoyance. D'après le recensement de la pêche maritime publié, en 1909, par l'Office du travail, le personnel total occupé dans les entreprises de pêche dont il s'agit comprenait 1,980 personnes sur un total de 2,336 pêcheurs relevés par le dénombrement. La différence était formée par les pêcheurs qui ne sortent pas des eaux territoriales, les pêcheurs à cheval, les pêcheurs à pied à la ligne et au filet, etc. : ces pêcheurs ne sont pas immatriculés, et souvent leur activité n'a point le caractère de régularité propre à la pêche en haute mer. Il serait fort difficile de les affilier obligatoirement à la future Caisse. Mais on peut les autoriser à y adhérer volontairement, et le projet y pourvoit (art. 5), tout en réservant au Gouvernement la faculté d'étendre l'obligation de l'assurance aux patrons et aux hommes d'équipage des bateaux qui ne se livrent à la pêche que dans les eaux territoriales. L'expérience suggérera peut-être, pour ces derniers, les moyens pratiques de réaliser cette extension.

Le principe légal de l'obligation implique que la loi détermine les catégories de personnes astreintes au paiement des cotisations. Sur ce point encore, il convenait de s'inspirer des règles établies pour la marine marchande par la loi du 21 juillet 1844. Aux cotisations à verser par les affiliés de droit et par les armateurs, le projet (art. 6, 1^{re} à 4^{es}) ajoute les contributions des affiliés volontaires et d'autres ressources accessoires et extraordinaires, telles que celles provenant des dons et des legs que la Caisse a capacité de recevoir. L'État sera tenu de subsidier annuellement la Caisse de prévoyance. Grâce à la disposition qui rend l'armateur responsable vis-à-vis de la Caisse de toutes les cotisations afférentes à l'équipage, la perception s'effectuera très simplement ; mais l'armateur aura le droit d'imputer sur les loyers et profits du patron et des hommes d'équipage le montant des versements mis à la charge de ceux-ci (art. 6, 2^e al.).

Le projet prévoit enfin l'organisation d'une Commission arbitrale qui statuera sur les contestations relatives à l'application des statuts (art. 7). Cette Commission sera composée de la même manière que les juridictions arbitrales instituées, en vertu de la loi du 24 décembre 1903, par les Caisses communes d'assurance contre les accidents de travail, et qui ont donné d'excellents résultats.

Une disposition transitoire (art. 8) concerne les mesures à prendre relativement aux anciennes Caisses de prévoyance des pêcheurs.

Le Ministre de l'Industrie et du Travail,

ARM. HUBERT.

(6)

Projet de loi instituant une Caisse
de prévoyance de la pêche mari-
time.

Ontwerp van wet tot instelling van
eene Voorzorgskas der zeevis-
scherij.

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Nos Ministres
des Chemins de fer, Postes et Télé-
graphes, de l'Industrie et du Travail et
des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre de l'Industrie et du
Travail est chargé de présenter, en Notre
Nom, aux Chambres législatives le pro-
jet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Il sera institué par le Gouvernement,
au profit des marins belges naviguant à
la pêche, une Caisse de prévoyance
contre les accidents de leur profession,
sous la dénomination de *Caisse de pré-
voyance de la pêche maritime*.

Cette Caisse aura son siège à Ostende.

ART. 2.

Les statuts de la Caisse seront éta-
blis par arrêté royal, sur l'avis de la
Commission des accidents du travail.

Ils détermineront, sous réserve des
dispositions qui suivent, l'organisation
administrative et financière de la Caisse,
le taux des cotisations, ainsi que les

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.

Op voordracht van Onze Ministers
van Spoorwegen, Posterijen en Tele-
graphen, van Nijverheid en Arbeid en van
Financiën,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Nijverheid en Ar-
beid is gelast, in Onzen naam, aan de
Wetgevende Kamers het wetsontwerp
over te leggen, waarvan de inhoud
volgt :

ARTIKEL EÉN.

Er wordt door de Regeering, ten
bate der Belgische zeelieden, welke op
de visscherij varen, eene Voorzorgskas
tegen de ongevallen van hun beroep
ingesteld onder de benaming : *Voor-
zorgskas der zeevisscherij*.

Die Kas wordt te Oostende geves-
tigd.

ART. 2.

De standregelen der Kas worden bij
koninklijk besluit vastgesteld, na het
gevoelen te hebben ingewonnen van de
Commissie voor arbeidsongevallen.

Zij stellen onder beding van de be-
palingen, welke uit de geldelijke en
bestuurlijke inrichting van de Kas voort-
spruiten, het beloop van de bijdragen

conditions d'attribution et le montant des indemnités et pensions à accorder aux victimes d'accidents et à leurs ayants droit.

ART. 3.

La Caisse de prévoyance de la pêche maritime jouira de la capacité juridique et des avantages attribués par la loi du 28 mars 1868 aux Caisses de prévoyance en faveur des ouvriers mineurs reconnues par le Gouvernement.

ART. 4.

Seront obligatoirement affiliés à la Caisse :

1° Les patrons et les hommes d'équipage des bâtiments de pêche considérés comme navires aux termes de l'article premier du livre II du Code de commerce;

2° Les patrons et les hommes d'équipage des bâtiments considérés comme bateaux aux termes de l'article 271 du livre II du même Code, mais qui pratiquent la pêche dans la haute mer.

ART. 5.

L'affiliation sera facultative pour toutes les personnes non comprises dans les catégories précédentes et qui participent à la pêche maritime. Elle pourra être rendue obligatoire, par arrêté royal, pour les patrons et les hommes d'équipage des bateaux qui ne pratiquent la pêche que dans la mer territoriale.

ART. 6.

La Caisse sera alimentée à l'aide des ressources suivantes :

1° Les cotisations à verser par les

vast alsook de vereischten betreffende het toekennen en het bedrag van de vergoedingen en pensioenen aan de slachtoffers van ongevallen of aan hunne rechtverkrijgenden te verleenen.

ART. 3.

De Voorzorgskas der zeevisscherij geniet de rechtsbevoegdheid alsook de voordeelen door de wet van 28 Maart 1868 verleend aan de door de Regeering erkende Voorzorgskassen ten bate der mijnwerkers.

ART. 4.

Zijn verplicht zich bij die Kas aan te sluiten :

1° De schippers en de bemanning der vischvaartuigen, welke als zeeschepen worden aanzien naar luid van artikel 4 van boek II van het Wetboek van koophandel;

2° De schippers en de bemanning der vaartuigen, welke als binnenschepen worden aanzien naar luid van artikel 271 van boek II van hetzelfde Wetboek, maar die op de hoogvisscherij varen.

ART. 5.

De aansluiting is vrij voor al de personen, welke niet in de vorige klassen zijn begrepen en op de zeevisscherij varen. Zij kan verplichtend gemaakt worden bij koninklijk besluit voor de schippers en de bemanning der binnenschepen, welke slechts in de territoriale zee visschen.

ART. 6.

De Kas wordt gestijfd door middel van :

1° De bijdragen te storten door

affiliés de droit, par les armateurs des bâtimens visés à l'article 4 et, le cas échéant, par les affiliés volontaires ;

2° Un subside annuel de l'État fixé par la loi budgétaire ;

3° Le produit des amendes que les statuts pourront stipuler, à titre de clauses pénales, pour le cas de contravention aux dispositions statutaires ;

4° Les subsides que la province et les communes intéressées pourront accorder à la Caisse, ainsi que les dons et legs faits par des particuliers.

L'armateur sera personnellement tenu, vis-à-vis de la Caisse, de toutes les cotisations afférentes à l'équipage, mais il aura la faculté d'imputer sur les loyers et profits des patrons et des hommes d'équipage le montant des versements mis à la charge de ceux-ci.

ART. 7.

Il sera institué une Commission arbitrale qui connaîtra en dernier ressort des contestations relatives à l'application des statuts.

La Commission arbitrale sera composée d'un magistrat, président, désigné par le premier président de la Cour d'appel, et d'un nombre égal d'armateurs et de gens d'équipage.

L'organisation de la Commission et la procédure d'arbitrage seront déterminées par les statuts. Les pièces de procédure et les actes de juridiction de la Commission seront exempts de tous droits fiscaux et dispensés de l'enregistrement.

ART. 8.

Des arrêtés royaux régleront la modification et, s'il y a lieu, la dissolution

degenen die van rechtswege zijn aangesloten, door de reeders der vaartuigen bedoeld bij artikel 4 en, desgevallend, door de vrijwillige aangeslotenen ;

2° Een jaarlijksche toelage van den Staat door de begrootingswet vastgesteld ;

3° De opbrengst van de boeten, welke als strafbedingen door de standregelen kunnen worden voorzien wanneer deze worden overtreden ;

4° De toelagen, welke de belanghebbende provincie en gemeenten aan de Kas mogen verleen, alsook van de giften en legaten van bijzonderen ;

De reeder is tegenover de Kas persoonlijk verplicht tot betaling van al de bijdragen, welke ten laste komen van het scheepsvolk, doch hij zal op de huur en de winsten van de schippers en de bemanning het aandeel mogen afhouden dat door hen moet worden gestort.

ART. 7.

Er wordt een Scheidsraad ingesteld, welke in laatsten aanleg kennis neemt van al de betwistingen betreffende de toepassing van de standregelen.

De Scheidsraad bestaat uit een magistraat, voorzitter aangesteld door den eersten voorzitter van het Hof van beroep, en uit een gelijk aantal reeders en zeelieden.

De inrichting van den Raad en de scheidsrechterlijke rechtspleging worden door de standregelen vastgesteld. De gedingstukken en de akten van rechtsgezag van den Raad zijn vrij van alle fiscale rechten en ontslagen van de registratie.

ART. 8.

Koninklijke besluiten zullen de wijzigingen toebrengen in de reeds bestaande

et la liquidation des anciennes Caisses
de prévoyance des pêcheurs établies sous
l'approbation du Gouvernement.

Voorzorgskassen ten bate van visschers
met de goedkeuring der Regeering
ingesteld en ze desnoods ontbinden en
vereffenen.

Donné à Bruxelles, le 30 décembre
1911.

Gegeven te Brussel, den 30^e December
1911.

ALBERT.

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes,*

VAN 'S KONINGS WEGE :

*De Minister van Spoorwegen,
Posterijen en Telegrafen,*

CH. DE BROQUEVILLE.

Le Ministre de l'Industrie et du Travail, | De Minister van Nijverheid en Arbeid,

ARM. HUBERT.

Le Ministre des Finances,

De Minister van Financiën,

M. LEVIE.

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 17 JANUARI 1912.

Ontwerp van wet tot instelling van eene Voorzorgkas der zeevisscherij.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

De wet van 24 December 1903 op de vergoeding der schade voort-spruitende uit arbeidsongevallen is niet van toepassing op de zeelieden.

Deze, immers, zijn niet onderworpen aan de wet van 10 Mei 1900 op de arbeidsovereenkomst, waarbij de wetgeving op het beroepsrisico zich aansluit : men weet dat de indienstneming der zeelieden het voorwerp uitmaakt van de bijzondere bepalingen van het Wetboek van koophandel (wetten van 21 Augustus 1879, 12 Juni 1902, 10 Februari 1908 en 12 Augustus 1911, in overeenstemming gebracht) dat onder andere de rechten der matrozen, die gedurende de reis ziek vallen of tijdens den dienst op het schip zich kwetsen, regelt. Wat de aansprakelijkheid der reeders, indien deze in gebreke zijn, betreft, het koophandelwetboek wijkt niet af van het gemeen recht.

De leemten in en de ontoereikendheid van dit stelsel werden reeds lang erkend.

Wat de handelsschepen betreft, eene wet van 21 Juli 1844 (art. 11) heeft de instelling van eene Kas van onderstand en voorzorg voorzien, welke zou gestijfd worden door de verplichte bijdragen der reeders en der matrozen en geldelijk door den Staat zou ondersteund worden.

De thans in zwang zijnde standregelen werden vastgesteld bij koninklijk besluit van 28 Februari 1885, gewijzigd, wat sommige zaken betreft, door de besluiten van 5^e Juni en 29 October 1888, 30 September 1900 en 31 October 1908. Die standregelen verleenen, onder andere, als vergoeding, onderstand en pensioen aan de zeelieden slachtoffers van beroepsongevallen, alsook aan hunne weduwen en kinderen. De Kas blijkt in een gunstigen

toestand te verkeer en is onderhevig aan alle verbeteringen door de ondervinding vereischt, zonder dat het daarvoor noodig weze de tussekoms van den wetgever in te roepen.

Kenmerkend is het dat, in den loop der besprekingen over de wet van 24 December 1903, men bij wijze van amendement, de uitbreiding van het overeenkomststelsel slechts voor de zeevisscherij en niet voor de zeevaart, over 't algemeen, heeft gevraagd. Dit komt hieruit voort dat de wettelijke voorschriften slechts voor de visschers noodig blijken.

Wel is waar werden sinds lang reeds insgelijks bijzondere Kassen opgericht ten voordeele der visschers: doch heden zijn zij ten volle of nage-noeg aan het vervallen.

De inrichting dezer Kassen dagteekent van de eerste helft der vorige eeuw. Zij heeft het voorwerp van verschillende koninklijke besluiten uitgemaakt, waarvan de drie oudste, welke van 1843 dagteekenen, betrekking hebben op de stichting der kassen van Blankenberghe (2 Februari), van Heyst (18 October 1843) en van De Panne (28 December 1843). Het blijkt dat de bedoeling was de deelneming aan die voorzorgsinstellingen verplicht te maken. De bewoordingen van de standregelen zijn gebiedend; zij bepalen dat van de winsten der belanghebbenden zal afgehouden worden het noodige om de onderstandskas te stijven.

De inleiding der besluiten vermeldt geen enkele wet, waarop die verplichting zou kunnen steunen; maar het schijnt dat men het inzicht had de instelling der kassen aan te sluiten bij het stelsel der aanmoedigingspremiën, welke de Staat toen aan het vischersbedrijf verleende (zie koninklijke besluiten van 19 Juni 1837, 27 Februari 1840, 5 Juni 1841, 21 April 1842) en welke afgeschaft werden te rekenen van 1867 (koninklijk besluit van 30 December 1866). Men wilde een deel van die premiën verleen en aan de Voorzorgskassen.

De Kas van Oostende, waarvan de eerste standregelen dagteekenen van 17 December 1829, en goedgekeurd werden bij koninklijk besluit van den regentieraad van 30 December van hetzelfde jaar, werd eerst bij koninklijk besluit van 2 December 1850 erkend. Hier ook was het optreden der Regeering te begrijpen om wille van het verleen en van premiën: het was immers bepaald dat elke reeder of vischer, die zich wilde onttrekken aan het innen of het betalen van de afhouding, niet langer meer de voordeelen door den Staat aan de nationale visscherij verstrekt, zou genieten.

De kas van Nieuwpoort werd slechts in 1851 opgericht. Het koninklijk besluit van 25 November van dit jaar, dat de standregelen goedkeurt, is opgesteld in denzelfden zin als de besluiten van 1843.

De Kas van Blankenberghe werd reeds in 1867 geschorst. Zij verdween dus terzelfdertijd als de aanmoedigingspremiën werden afgeschaft. De Kas van Oostende kon slechts in 't leven gehouden worden door het volgende hulpmiddel: namelijk door haar 1 % van de opbrengst van den verkoop in de vischmijn te verleen en ook door liefdadige hulp; thans is zij nog enkel eene Kas van liefdadigheid, waarvan de toestand tamelijk wisselvallig is. De overige Kassen, bij gebrek aan verplichte aangeslotenen, werden genood-

zaakt eenvoudige almoezen uit te deelen, welke grootendeels voortkomen van de toelagen welke de Staat is blijven verleen.

Men mag er niet aan denken deze uitstervende instellingen te doen herleven, welke, alhoewel het getal visschers aan de Belgische kust klein is, zoo talrijk zijn, dat zij een beletsel zijn voor elke poging van ernstige herinrichting en welke op zeer betwistbare wettelijke grondslagen steunen. Het is dus te verstaan dat men op het denkbeeld is gekomen die arbeiders eenvoudig weg aan het stelsel der wet van 24 December 1903 te onderwerpen. Op het eerste zicht is het denkbeeld hekoorlijk. Doch bij nader onderzoek blijkt het, zoowel in rechte als in feite, onuitvoerbaar.

De verordeningen der wet van 24 December 1903 zijn aangepast aan den bijzonderen aard der betrekkingen, welke in rechte en in feite tusschen de werkgevers en de werknemers ontstaan. Welnu, de visschers of althans degenen die aan de Belgische kust deel uitmaken van de bemanning der zeilsloepen — en zij zijn de meerderheid — zijn vennooten en geenszins deelnemers. Bijgevolg, metterdaad en in gerechtelijk opzicht, zou de wet van 1903 slechts kunnen toegepast worden op de bemanning der stoomvisscherij, die op dezelve wijze wordt betaald als de nijverheidswerklieden. En het is onvermijdelijk dat een wetsontwerp, dat slechts op dit soort visschers zou betrekking hebben, geen kans heeft om aangenomen te worden. Bovendien zou men ook niet aannemen dat het nieuw door de wet in te voeren stelsel niet hetzelfde zou zijn voor elk soort van bemanning : naar een algemeene en eenvormige oplossing dient dus gezocht buiten het gebied van de wetgeving betreffende de nijverheidswerklieden.

Men hoeft daarbij te voegen dat de vischvaartuigen over 't algemeen aan kleine reeders toebehooren, die er tevens de bazen van zijn. Moest men hier de grondslagen der wet van 1903 toepassen, dan zouden die bazeneigenaars den last dragen der vergoedingen desgevallend aan de bemanning verschuldigd, doch waren zij zelf slachtoffers van eene zeeramp, dan zouden zij op geen enkele vergoeding recht hebben en, in geval van doodelijken afloop, zouden hunne huisgezinnen insgelijks op geenen onderstand recht hebben.

De maatschappelijke toestand van veel schippers verschilt nochtans bijna niet met dezen der matrozen. Zij leiden hetzelfde leven en loopen dezelfde gevaren : in geval van schipbreuk, zoo de bemanning met de eenige sloep verongelukt, zijn de weduwen en de weezen der schippers en matrozen op gelijken voet tegenover het ongeluk. Eene wet waarin de bazeneigenaars slechts zouden in aanmerking komen om lasten te dragen, zonder eenig voordeel eruit te trekken, zou grootendeels haar doel missen.

Eindelijk, het ware onbegrijpelijk dat een gansch verschillend stelsel zou ingevoerd worden voor de zeevisscherijondernemingen en de handelsuitrustingen; en dat is weeral een reden om de voorschriften van de wet van 24 December 1903 hier niet toe te passen.

Er valt aan te merken dat meest al de zeelanden, waar wetten op de vergoeding der schade voortspuitende uit arbeidsongevallen ten bate van nijver-

heidsarbeiders van kracht zijn, die wetten niet toepasselijk hebben gemaakt op de zeelieden, doch deze aan bijzondere bepalingen hebben onderworpen. De Engelsche wet van 21 December 1906 is, wel is waar, eene uitzondering, doch zij is niet van toepassing op de bemanning der vischvaartuigen, welke op aandeel in de winst vaart.

Alzoo wordt de wettelijke oplossing te geven aan het vraagstuk betreffende de visschers onzer kust om zoo te zeggen door den dwang der omstandigheden aangewezen. Er valt eenvoudig weg, zonder nochtans de algemeene regels voor het zeerecht en het gemeen recht te krenken, over te gaan tot het inrichten eener Kas voor arbeidsongevallen berustende op grondbeginsels in den aard van die der wet van 21 Juli 1884 : zulks is het doel van het wetsontwerp dat wij de eer hebben aan de wetgeving te onderwerpen.

Het ontwerp draagt aan de Regeering de noodzakelijke macht op om de Kas tot stand te brengen, welke ten doel heeft aan de aangeslotenen of aan hunne rechtverkrijgenden vergoedingen te verleenen wanneer zij het slachtoffer van een beroepsongeval worden. De Kas zal heeten : *Voorzorgskas der zeevisscherij* en te Oostende gevestigd worden (art. 1).

De standregelen worden bij koninklijk besluit vastgesteld, na de meening te hebben ingewonnen van de Commissie voor arbeidsongevallen (art. 2, 1^o lid). Deze schijnt natuurlijk te moeten worden geraadpleegd om reden van hare aktuarische, rechtskundige en bestuurlijke bevoegdheid. Met het oog op die bijzondere raadpleging, is de Regeering voornemens de Commissie tijdelijk aan te vullen met eenige leden, welke bijzonder op de hoogte van de zeevisscherij zijn : de instellingverordening der Commissie laat zulks overigens toe.

De gegevens van het « Onderzoek naar den toestand der zeevisscherij in België », door het Arbeidsambt ondernomen, zullen het werk van de Commissie en de Regeering vergemakkelijken voor wat het opmaken van standregelen betreft.

Onverminderd de gebiedende bepalingen der toekomstige wet (art. 4, 5 en 6), stellen de standregelen voornamelijk vast : de bestuurlijke inrichting van de Kas, het beloop van de bijdragen alsook de vereischten betreffende het toekennen en het bedrag van de vergoedingen en pensioenen aan de slachtoffers van ongevallen of aan hunne rechtverkrijgenden te verleenen (art. 2, 2^e lid). De Kas geniet de rechtspersoonlijkheid, alsook de voorrechten bij de wet van 28 Maart 1868 toegekend aan de door de Regeering erkende Voorzorgskassen ten bate der mijnwerkers, 't is te zeggen dat zij worden beheerd door hetzelfde stelsel als de gemeenschappelijke Verzekeringskassen tegen ongevallen, voorzien door de wet van 24 December 1903.

De aansluiting bij de kas berust op het grondbeginsel van de verplichting ; in dit opzicht stemt het ontwerp (art. 4) overeen met de wet van 24 Juli 1844 en de verplichting is overigens het eenigste middel om het volle uitwerksel van de wet te verzekeren. De verplichting is van toepassing op al de vaartuigen welke op de hoogzeevisscherij varen.

Volgens het herziene Wetboek van koophandel (wetten van 21 Augustus 1879, 12 Juni 1902, 10 Februari 1908 en 12 Augustus 1911, in overeenstemming gebracht), worden die vaartuigen slechts als « zeeschepen » aanzien en dienvolgens aan al de bepalingen der zeewet onderworpen, indien zij ten minste 25 ton meten (boek II, art. 1); meten zij minder dan 25 ton, dan hebben zij niet volgens rechten de hoedanigheid van zeeschepen en worden zij gelijk gesteld met de « binnenschepen » (boek II, art. 271). Meest al de vaartuigen van de Belgische kust meten minder dan 25 ton, alhoewel zij op de hoogzeevisscherij varen. 't Is te zeggen dat het onmogelijk zou zijn de toekomstige wet alleenlijk toe te passen op de bemanning der eigenlijke zeevisscherschepen; ten einde alle misgreep te vermijden, herinnert het ontwerp de bewoording van het Wetboek van koophandel; het bedoelt dus en die schepen en de minder belangrijke vaartuigen, voor zooveel zij op de hoogzeevisscherij varen (art. 4). Daar alleenlijk de bemanning van die twee soorten vaartuigen door bemiddeling van de zeecommissarissen gemonsterd wordt, zullen de maatregelen van toezicht kunnen genomen worden, welke ter zake volstrekt noodig zijn om de werking der Voorzorgkas te verzekeren. Volgens de telling der zeevisscherij in 1909, door het Arbeidsambt bekend gemaakt, bedroeg het gezamenlijk personeel gebezigd in de visscherijondernemingen, waarvan spraak, 4,980 leden op een gezamenlijk getal van 2,336 opgenomen visschers. Het verschil omvatte de visschers, welke niet uit de territoriale wateren gaan, de visschers te paard, de visschers te voet met lijn en net, enz.; die visschers zijn niet op de rol ingeschreven en hunne bedrijvigheid is niet gekenmerkt door de regelmatigheid eigen aan de hoogzeevisscherij. Het zou zeer moeilijk zijn ze te verplichten zich bij de Kas aan te sluiten. Maar men kan hun toelaten zich daarbij vrijwillig aan te sluiten en het ontwerp voorziet zulks (art. 5). De Regeering voorbehoudt zich nochtans het recht de schippers en de bemanning der vaartuigen, welke slechts binnen de territoriale wateren vissen, te verplichten zich te verzekeren. De ondervinding zal misschien, wat deze laatste betreft, de praktische middelen aantonen, welke geschikt zijn om die uitbreiding te verwezenlijken.

Het wettelijk grondbeginsel van de verplichting onderstelt dat de wet de klassen van personen aanduidt, welke bijdragen moeten betalen. In dit opzicht ook diende er rekening te worden gehouden met de regels bepaald voor de koopvaardijvloot door de wet van 21 Juli 1844. Bij de bijdragen te storten door de van rechtswege aangeslotenen en de reeders, voegt het ontwerp (art. 6, 1^o tot 4^o) de sommen gestort door de vrijwillig aangeslotenen, alsook andere bijkomende en buitengewone geldmiddelen, zooals die voortkomende van giften en legaten, welke de Kas mag ontvangen. De Staat is verplicht de Kas jaarlijks eene toelage te verleenen. Dank zij de bepaling, waarbij de reeder tegenover de Kas aansprakelijk is voor al de bijdragen, welke ten laste komen van het scheepsvolk, zal de inning zeer gemakkelijk geschieden; doch de reeder zal op de huur en de winsten van de schippers en het scheepsvolk het aandeel mogen afhouden dat door hem moet gestort worden (art. 6, 2^{de} lid).

Het ontwerp voorziet eigenlijk eene scheidsrechterlijke Commissie, welke uitspraak doet over alle betwistingen voortspruitende uit de toepassing van de standregelen (art. 7). Die Commissie zal op dezelfde wijze samengesteld worden als de scheidsrechterlijke machten ingesteld krachtens de wet van 24 December 1903 door de gemeenschappelijke Verzekeringsskassen tegen de arbeidsongevallen en welke uitmuntende uitslagen opgeleverd hebben.

Eene overgangsbepaling (art. 8) betreft de maatregelen te nemen betrekkelijk de reeds bestaande Voorzorgskassen ten bate van visschers.

De Minister van Nijverheid en Arbeid,

ARM. HUBERT.

Projet de loi instituant une Caisse
de prévoyance de la pêche mari-
time.

Ontwerp van wet tot instelling van
eene Voorzorgskas der zeevis-
scherij.

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Nos Ministres
des Chemins de fer, Postes et Télé-
graphes, de l'Industrie et du Travail et
des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre de l'Industrie et du
Travail est chargé de présenter, en Notre
Nom, aux Chambres législatives le pro-
jet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Il sera institué par le Gouvernement,
au profit des marins belges naviguant à
la pêche, une Caisse de prévoyance
contre les accidents de leur profession,
sous la dénomination de *Caisse de pré-
voyance de la pêche maritime*.

Cette Caisse aura son siège à Ostende.

ART. 2.

Les statuts de la Caisse seront éta-
blis par arrêté royal, sur l'avis de la
Commission des accidents du travail.

Ils détermineront, sous réserve des
dispositions qui suivent, l'organisation
administrative et financière de la Caisse,
le taux des cotisations, ainsi que les

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.

Op voordracht van Onze Ministers
van Spoorwegen, Posterijen en Tele-
grafen, van Nijverheid en Arbeid en van
Financiën,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Nijverheid en Ar-
beid is gelast, in Onzen naam, aan de
Wetgevende Kamers het wetsontwerp
over te leggen, waarvan de inhoud
volgt :

ARTIKEL EÉN

Er wordt door de Regeering, ten-
bate der Belgische zeelieden, welke op
de visscherij varen, eene Voorzorgskas
tegen de ongevallen van hun beroep
ingesteld onder de benaming : *Voor-
zorgskas der zeevisscherij*.

Die Kas wordt te Oostende geves-
tigd.

ART. 2.

De standregelen der Kas worden bij
koninklijk besluit vastgesteld, na het
gevoelen te hebben ingewonnen van de
Commissie voor arbeidsongevallen.

Zij stellen onder beding van de be-
palingen, welke uit de geldelijke en
bestuurlijke inrichting van de Kas voort-
spruiten, het beloop van de bijdragen

conditions d'attribution et le montant des indemnités et pensions à accorder aux victimes d'accidents et à leurs ayants droit.

ART. 3.

La Caisse de prévoyance de la pêche maritime jouira de la capacité juridique et des avantages attribués par la loi du 28 mars 1868 aux Caisses de prévoyance en faveur des ouvriers mineurs reconnues par le Gouvernement.

ART. 4.

Seront obligatoirement affiliés à la Caisse :

1° Les patrons et les hommes d'équipage des bâtiments de pêche considérés comme navires aux termes de l'article premier du livre II du Code de commerce;

2° Les patrons et les hommes d'équipage des bâtiments considérés comme bateaux aux termes de l'article 271 du livre II du même Code, mais qui pratiquent la pêche dans la haute mer.

ART. 5.

L'affiliation sera facultative pour toutes les personnes non comprises dans les catégories précédentes et qui participent à la pêche maritime. Elle pourra être rendue obligatoire, par arrêté royal, pour les patrons et les hommes d'équipage des bateaux qui ne pratiquent la pêche que dans la mer territoriale.

ART. 6.

La Caisse sera alimentée à l'aide des ressources suivantes :

1° Les cotisations à verser par les

vast alsook de vereischten betreffende het toekennen en het bedrag van de vergoedingen en pensioenen aan de slachtoffers van ongevallen of aan hunne rechtverkrijgenden te verleenen.

ART. 3.

De Voorzorgskas der zeevisscherij geniet de rechtsbevoegdheid alsook de voordeelen door de wet van 28 Maart 1868 verleend aan de door de Regearing erkende Voorzorgskassen ten bate der mijnwerkers.

ART. 4.

Zijn verplicht zich bij die Kas aan te sluiten :

1° De schippers en de bemanning der vischvaartuigen, welke als zeeschepen worden aanzien naar luid van artikel 1 van boek II van het Wetboek van koophandel;

2° De schippers en de bemanning der vaartuigen, welke als binnenschepen worden aanzien naar luid van artikel 271 van boek II van hetzelfde Wetboek, maar die op de hoogvisscherij varen.

ART. 5.

De aansluiting is vrij voor al de personen, welke niet in de vorige klassen zijn begrepen en op de zeevisscherij varen. Zij kan verplichtend gemaakt worden bij koninklijk besluit voor de schippers en de bemanning der binnenschepen, welke slechts in de territoriale zee visschen.

ART. 6.

De Kas wordt gestijfd door middel van :

1° De bijdragen te storten door

affiliés de droit, par les armateurs des bâtiments visés à l'article 4 et, le cas échéant, par les affiliés volontaires ;

2° Un subside annuel de l'État fixé par la loi budgétaire ;

3° Le produit des amendes que les statuts pourront stipuler, à titre de clauses pénales, pour le cas de contravention aux dispositions statutaires ;

4° Les subsides que la province et les communes intéressées pourront accorder à la Caisse, ainsi que les dons et legs faits par des particuliers.

L'armateur sera personnellement tenu, vis-à-vis de la Caisse, de toutes les cotisations afférentes à l'équipage, mais il aura la faculté d'imputer sur les loyers et profits des patrons et des hommes d'équipage le montant des versements mis à la charge de ceux-ci.

ART. 7.

Il sera institué une Commission arbitrale qui connaîtra en dernier ressort des contestations relatives à l'application des statuts.

La Commission arbitrale sera composée d'un magistrat, président, désigné par le premier président de la Cour d'appel, et d'un nombre égal d'armateurs et de gens d'équipage.

L'organisation de la Commission et la procédure d'arbitrage seront déterminées par les statuts. Les pièces de procédure et les actes de juridiction de la Commission seront exempts de tous droits fiscaux et dispensés de l'enregistrement.

ART. 8.

Des arrêtés royaux régleront la modification et, s'il y a lieu, la dissolution

degenen die van rechtswege zijn aangesloten, door de reeders der vaartuigen bedoeld bij artikel 4 en, desgevallend, door de vrijwillige aangeslotenen ;

2° Een jaarlijksche toelage van den Staat door de begrootingswet vastgesteld ;

3° De opbrengst van de boeten, welke als strafbedingen door de standregelen kunnen worden voorzien wanneer deze worden overtreden ;

4° De toelagen, welke de belanghebbende provincie en gemeenten aan de Kas mogen verleen, alsook van de giften en legaten van bijzonderen ;

De reeder is tegenover de Kas persoonlijk verplicht tot betaling van al de bijdragen, welke ten laste komen van het scheepsvolk, doch hij zal op de huur en de winsten van de schippers en de bemanning het aandeel mogen afhouden dat door hen moet worden gestort.

ART. 7.

Er wordt een Scheidsraad ingesteld, welke in laatsten aanleg kennis neemt van al de betwistingen betreffende de toepassing van de standregelen.

De Scheidsraad bestaat uit een magistraat, voorzitter aangesteld door den eersten voorzitter van het Hof van beroep, en uit een gelijk aantal reeders en zeelieden.

De inrichting van den Raad en de scheidsrechterlijke rechtspleging worden door de standregelen vastgesteld. De gedingstukken en de akten van rechtsgezag van den Raad zijn vrij van alle fiscale rechten en ontslagen van de registratie.

ART. 8.

Koninklijke besluiten zullen de wijzigingen toebrengen in de reeds bestaande

et la liquidation des anciennes Caisses de prévoyance des pêcheurs établies sous l'approbation du Gouvernement.

Donné à Bruxelles, le 30 décembre 1911.

Voorzorgskassen ten bate van visschers met de goedkeuring der Regeering ingesteld en ze desnoods ontbinden en vereffenen.

Gegeven te Brussel, den 30^e December 1911.

ALBERT.

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes,*

VAN 'S KONINGS WEGE :

*De Minister van Spoorwegen,
Posterijen en Telegrafen,*

CH. DE BROQUEVILLE.

Le Ministre de l'Industrie et du Travail, | De Minister van Nijverheid en Arbeid,

ARM. HUBERT.

Le Ministre des Finances,

De Minister van Financiën.

M. LEVIE.