

SENAT DE BELGIQUE BELGISCHE SENAAAT

SESSION DE 1952-1953.

ZITTING 1952-1953.

SEANCE DU 25 MARS 1953.

VERGADERING VAN 25 MAART 1953.

Rapport de la Commission des Communications chargée d'examiner le projet de loi portant modification de la loi du 30 décembre 1929 sur la réparation des accidents du travail survenus aux gens de mer, modifiée par la loi du 6 janvier 1934 et par l'arrêté-loi du 28 février 1947.

Verslag van de Commissie van Verkeerswezen belast met het onderzoek van het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 30 December 1929 betreffende de vergoeding der schade voortvloeiende uit de arbeidsongevallen overkomen aan zeelieden, gewijzigd bij de wet van 6 Januari 1934 en bij de besluitwet van 28 Februari 1947.

Présents: MM. DELPORT, Président; DE BLOCK, DE HAECK, de la VALLEE-POUSSIN, DEMARNEFFE, DEVRIENDT, LAURENS, DE WINTER, NEELS, PONTUS, SPREUTEL, VAN DEN STORME, VERGEYLEN, VERSIEREN, WALLAYS et le Comte de la BARRE d'ERQUELINNES, Rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

C'est au désir de voir les gens de mer, victimes d'un accident du travail, être traités le plus possible sur le même pied que les travailleurs soumis à la loi générale sur les accidents du travail que répond le présent projet de loi.

La nouvelle loi du 10 juillet 1951, sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail, a constitué pour les victimes de ces accidents, un progrès marqué sur l'ancienne législation du 24 décembre 1903.

Il était dès lors équitable d'appliquer les principes nouveaux consacrés par cette nouvelle loi à la réparation des accidents du travail survenus aux gens de mer dont la réparation était réglée par la loi du 30 décembre 1929, modifiée elle-même par celle du 6 janvier 1934 et par l'arrêté-loi du 28 février 1947.

R. A 4593.

Voir :

Documents de la Chambre des Représentants :

489 (Session de 1951-1952) : Projet de loi.

82 (Session de 1952-1953) : Rapport.

83 (Session de 1952-1953) : Amendements.

Annales de la Chambre des Représentants :

27 et 29 janvier 1953.

Document du Sénat :

144 (Session de 1952-1953) : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

Dit wetsontwerp komt tegemoet aan de wens dat de door een arbeidsongeval getroffen zeelieden zoveel mogelijk op een gelijke voet zouden behandeld worden met de arbeiders die onder de algemene arbeidsongevallen-wet vallen.

De nieuwe wet van 10 Juli 1951 betreffende de vergoeding der schade voortvloeiende uit arbeidsongevallen betekende voor de getroffen en een gevoelige verbetering t.o.v. de wet van 24 December 1903.

Het was derhalve billijk de nieuwe door deze nieuwe wet vastgelegde beginselen toe te passen op het herstel der arbeidsongevallen overkomen aan zeelieden, waarvan het herstel geregeld was bij de wet van 30 December 1929, gewijzigd bij die van 6 Januari 1934, en door de besluitwet van 28 Februari 1947.

R. A 4593.

Zie :

Gedrukte Stukken van de Kamer der Volksvertegenwoordigers:

489 (Zitting 1951-1952) : Wetsontwerp.

82 (Zitting 1952-1953) : Verslag.

83 (Zitting 1952-1953) : Amendementen.

Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :

27 et 29 Januari 1953.

Gedrukt Stuk van de Senaat :

144 (Zitting 1952-1953) : Ontwerp overgemaakt door de Kamer der Volksvertegenwoordigers.

Le projet actuel a donc pour but de consacrer dans une législation nouvelle, en faveur des gens de mer, les principes nouveaux inscrits dans la loi du 10 juillet 1951 et d'apporter certaines dispositions complémentaires nouvelles dont l'expérience a démontré la nécessité et qui sont la conséquence logique des nouveaux principes adoptés.

L'élaboration du texte de cette nouvelle législation a été le fruit des travaux d'une commission restreinte, composée de fonctionnaires et de délégués tant des travailleurs que des employeurs appartenant aux milieux intéressés.

Le projet de loi ne donne pas une définition exacte de la notion « chemin du travail », en raison des difficultés pratiques de trouver une définition précise et adéquate. Mais en raison du fait que dans le passé une jurisprudence généralement très favorable aux travailleurs a toujours été suivie, il a été jugé préférable de faire confiance pour l'avenir à la sagesse des juges qui auront à se prononcer sur les cas d'espèce qui leur seront soumis.

En application des principes nouveaux que la loi du 10 juillet 1951 sur la réparation des accidents du travail établit, le texte du projet de loi soumis à vos délibérations 1° détermine le montant des pourcentages d'indemnisation à accorder en cas d'accident ; 2° assure l'indemnisation intégrale en cas d'incapacité permanente ; 3° majore l'indemnité de funérailles en cas de décès de la victime et 4° fixe, sous forme d'un pourcentage du salaire, les indemnités dues aux proches de la victime et porte le plafond du salaire qui doit servir de base au calcul de l'indemnité de 60.000 à 120.000 francs.

Dans le même ordre d'idées, le présent projet de loi prend soin de déterminer explicitement les facteurs qui doivent intervenir dans le calcul du salaire moyen devant servir de base au calcul de l'indemnité.

Enfin le projet prévoit la constitution, tant au profit des pêcheurs que des marins de la marine marchande, d'un fonds de secours et de prévoyance destiné à compléter la rente insuffisante accordée aux proches d'une victime dont l'indemnité a été calculée sur la base des salaires d'avant guerre.

L'expérience acquise dans le passé en matière de la caisse commune de la marine marchande et de la caisse de la pêche maritime, a également permis d'apporter des modifications diverses aux dispositions concernant le fonctionnement de ces deux caisses auxquelles tous les armateurs de la marine marchande et de la pêche maritime sont obligatoirement affiliés, et cela avec l'accord unanime de tous les intéressés.

L'article 27 du projet précise que « la présente loi sort ses effets le 15 octobre 1951 ». Lors de la discussion de la loi générale sur les accidents de travail, le Gouvernement avait déclaré que celle relative aux accidents du travail survenus aux gens de mer entre-

Het behandelde ontwerp heeft dan ook tot doel in een nieuwe wet ten voordele van de zeelieden de nieuwe beginselen vast te leggen die neergelegd zijn in de wet van 10 Juli 1951 en sommige nieuwe aanvullende bepalingen in te lassen, waarvan de ondervinding de noodzakelijkheid heeft aangetoond en die het logisch gevolg zijn van de nieuwe aangenomen beginselen.

De tekst van deze nieuwe wet is het werk van een beperkte commissie bestaande uit ambtenaren en afgevaardigden zowel van werknemers als van werkgevers die tot de betrokken kringen behoren.

Het wetsontwerp geeft geen juiste bepaling van het begrip « de weg naar en van het werk », om reden van de praktische moeilijkheden een duidelijke en passende omschrijving te vinden. Doch wegens het feit dat in het verleden immer een doorgaans voor de werknemers gunstige jurisprudentie gevolgd werd, bleek het verkieslijk voor de toekomst te betrouwen op de wijsheid der rechters die zich zullen uit te spreken hebben over de hun voorgelegde speciale gevallen.

Ter toepassing van de nieuwe beginselen der wet van 10 Juli 1951 op de vergoeding voor arbeidsongevallen, wordt ingevolge het behandelde ontwerp 1° het percentage bepaald van de vergoeding bij ongeval ; 2° de volledige schadeloosstelling verzekerd bij blijvende ongeschiktheid ; 3° de begrafenisvergoeding bij overlijden van de getroffene verhoogd en 4° de vergoeding voor de nabestaanden van de getroffene in procenten van het loon vastgesteld en het maximumloon dat tot grondslag dient voor de berekening van de vergoeding van 60.000 tot 120.000 frank opgevoerd.

In die lijn bepaalt dit wetsontwerp ook uitdrukkelijk welke factoren in aanmerking dienen genomen te worden bij de berekening van het gemiddeld loon, dat tot grondslag zal dienen voor de berekening van de vergoeding.

Ten slotte voorziet het ontwerp in de instelling, ten behoeve van de vissers zowel als van de zeelieden ter koopvaardij, van een steun- en voorzorgsfonds waaruit de ontoereikende rente voor de naastbestaanden van de getroffene, wier vergoeding op grond van vooroorlogse lonen berekend is, zal worden aangevuld.

De ervaring met de gemeenschappelijke kas voor de koopvaardij en de kas voor de zeevisserij heeft het mogelijk gemaakt verschillende wijzigingen aan te brengen in de bepalingen betreffende de werkwijze van die twee klassen, waarbij al de reders van de koopvaardij- en de visserijvloot, met eenparige instemming van de belanghebbenden moeten zijn aangesloten.

Artikel 27 stipt aan dat « deze wet uitwerking heeft met ingang van 15 October 1951 ». Bij de bespreking van de algemene wet op de arbeidsongevallen, had de Regering verklaard dat de wet betreffende de ongevallen overkomen aan zeelieden van kracht zou worden

rait en vigueur au même moment que la loi intéressant les autres travailleurs. Cette rétroactivité peut se faire sans de trop sérieuses difficultés en raison du fait que l'assurance des marins du commerce et de la pêche maritime se trouvent exclusivement assurés par les deux caisses communes fonctionnant sous la surveillance du Ministre des Communications et que celles-ci, à la demande du Ministre, ont pris les dispositions nécessaires pour assurer l'application rétroactive de la nouvelle loi. Il n'en reste cependant pas moins vrai qu'il importe d'éviter de retarder davantage le vote de la présente loi parce qu'une rétroactivité trop prolongée serait de nature à rendre les choses plus difficiles et aussi parce que le retard du vote du projet de loi prolonge inutilement le paiement des arriérés qu'attendent avec impatience les marins accidentés ou leurs ayants droit depuis la parution de la nouvelle loi sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail.

L'exposé des motifs précise que le présent projet a pour objet l'adaptation de la loi spéciale sur les accidents du travail survenus aux gens de mer aux principes nouveaux consacrés par la loi du 10 juillet 1951 sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail.

L'on comprendra cependant qu'en présence des contingences spéciales dans lesquelles vivent les gens de mer il n'a pas toujours été possible, dans une loi sur la réparation des accidents du travail leur survenus, de faire application de toutes les modalités prévues par la loi générale sur les accidents du travail.

I. Le projet de loi précise que « si l'armateur ou l'une des caisses communes visées aux chapitres II et III de la loi ont institué à leur charge exclusive un service médical, pharmaceutique et hospitalier, et s'il en est fait mention dans une clause spéciale du contrat d'engagement collectif ou dans le rôle d'équipage, la victime n'a pas le choix du médecin, du pharmacien ni du service hospitalier ».

La loi générale sur les accidents du travail se montre sur ce point plus large puisqu'elle stipule à l'alinéa 2 de l'article 3 que « le chef d'entreprise ou l'assureur désignera trois médecins au moins à qui la victime pourra s'adresser ».

Dans ces conditions, un membre s'est demandé s'il n'était pas possible de mettre les marins exactement sur le même pied que le travailleur terrestre en leur laissant le choix entre trois médecins même dans le cas où la caisse commune aurait organisé un service médical.

Il ne faut cependant pas perdre de vue que l'assimilation complète du marin au travailleur terrestre n'est pas toujours pratiquement réalisable. Le marin est essentiellement un itinérant. Les accidents du tra-

op hetzelfde ogenblik als de wet die de overige arbeiders aanbelangt. Deze terugwerking kan geschieden zonder al te veel moeilijkheden wegens het feit dat de verzekering der zeelieden van de koopvaardij en de zeevisserij uitsluitend uitgeoefend wordt door de twee gemeenschappelijke kassen die werken onder het toezicht van de Minister van Verkeerswegen en deze kassen, op verzoek van de Minister, de nodige schikkingen hebben genomen om de toepassing der nieuwe wet met terugwerkende kracht te verzekeren. Het blijft nochtans geboden te vermijden de goedkeuring van onderhavige wet nog langer uit te stellen, daar een te lange terugwerking van die aard zou zijn dat zij de zaken zou bemoeilijken en ook omdat de vertraging van de aanneming van het wetsontwerp nutteloos de betaling uitstelt van de achterstallen waarop de zeelieden slachtoffers van een ongeval of hun rechthebbers wachten sedert de bekendmaking van de nieuwe wet op het herstel der schade voortspuitende uit de arbeidsongevallen.

De memorie van toelichting stipt aan dat het besproken ontwerp ten doel heeft de bijzondere wet betreffende de ongevallen overkomen aan zeelieden aan te passen bij de nieuwe beginselen, die vastgelegd zijn bij de wet van 10 Juli 1951 op de vergoeding van de schade voortspuitende uit arbeidsongevallen.

Men zal echter begrijpen dat, tegenover de bijzondere omstandigheden waarin de zeelieden leven, het niet altijd mogelijk is in een wet op het herstel van de hun overkomen arbeidsongevallen al de in de algemene arbeidsongevallen-wet bepaalde modaliteiten toe te passen.

I. Het wetsontwerp verklaart dat « zo de reder of een van bij hoofdstukken II en III van de wet bedoelde gemeenschappelijke kassen, uitsluitend op eigen kosten, een geneeskundige, pharmaceutische en verplegingsdienst heeft ingericht, en indien daarvan melding werd gemaakt in een bijzondere bepaling van de collectieve arbeidsovereenkomst of in de monsterrol, het slachtoffer de vrije keus niet heeft van geneesheer, van apotheker noch van verplegingsdienst ».

De algemene wet op de arbeidsongevallen is ruimer op dit punt, aangezien het tweede lid van artikel 3 daarvan bepaalt dat « het ondernemingshoofd of de verzekeraar ten minste drie geneesheren aanwijst tot wie het slachtoffer zich kan wenden ».

Derhalve heeft een lid zich afgevraagd of het niet mogelijk is de zeelieden op dezelfde voet te plaatsen als de arbeiders van de wal en hun de keuze te laten tussen drie geneesheren, zelfs wanneer een gemeenschappelijke kas een geneeskundige dienst mocht hebben ingesteld.

Men mag evenwel niet uit het oog verliezen dat de volledige gelijkstelling van de zeeman met de werknemer van de wal praktisch niet altijd te verwezenlijken is. De zeeman is uiteraard een reizend arbeider.

vail surviennent généralement en mer ou dans les ports étrangers et plus rarement dans le port d'attache. Il est matériellement impossible de désigner dans tous les ports du monde trois médecins entre lesquels l'accidenté aurait le choix en cas de soins nécessités par un accident.

Mais, dans tous les ports du monde, le marin jouit de la protection du consul de Belgique auquel il peut toujours s'adresser.

Il est à noter également que l'armateur a tout intérêt à faire administrer les meilleurs soins au marin accidenté de manière à éviter dans la plus large mesure une diminution de la capacité de travail.

Et, en fait, le régime de la loi de 1929, maintenu dans la législation nouvelle, n'a jamais donné lieu à plaintes de la part des marins. Les pêcheurs répartis sur différents ports de la côte, bénéficient du libre choix du médecin, la Caisse Commune de la Pêche maritime n'ayant pas instauré son service médical propre. Et pour ce qui concerne les marins de la marine marchande, leur Caisse Commune a agréé comme service médical la Clinique Centrale de la Construction et du Commerce. Kipdorpvest à Anvers, qui est assujettie aux dispositions de la loi générale.

II. Un membre s'est également préoccupé de la question de savoir s'il n'y avait pas lieu pour le calcul du salaire ou profit moyen visé à l'article 7 de prendre comme base un nombre minimum de 240 jours de travail.

Il est certain que si le calcul des salaires devant servir de base pour l'établissement du montant des indemnités ou des rentes était fait en tenant compte des prestations réelles faites au cours de l'année qui précède l'accident, l'adoption du principe d'une durée minimum de 240 jours aurait été dans de nombreux cas avantageuse pour les pêcheurs.

Mais en fait il n'en est pas ainsi, car les gages forfaitaires des pêcheurs ne sont pas établis sur base des salaires réellement gagnés individuellement par un pêcheur. Le calcul se fait au contraire globalement. Connaissant le produit annuel de la vente faite par tous les bâtiments de pêche d'une même catégorie, et le pourcentage moyen de chaque homme d'équipage, on calcule la part théorique de chacun dans chaque catégorie.

De plus le calcul étant basé sur la vente de plusieurs années et d'un très grand nombre de bateaux, l'on obtient une moyenne des gages que normalement le marin doit pouvoir gagner à la pêche. Et dans ces conditions cette moyenne, dans la grande majorité des cas, dépasse le montant qu'on obtiendrait en prenant comme base le minimum de 240 jours par an pour un cas individuel.

De arbeidsongevallen komen over het algemeen voor op zee of in buitenlandse havens, doch zelden in de thuishaven. Het is materieel onmogelijk in alle havens ter wereld drie geneesheren aan te wijzen onder wie de getroffene zou kunnen kiezen ingeval hij verzorging behoeft wegens een ongeval.

Maar in alle havens ter wereld geniet de zeeman de bescherming van de Belgische consul, tot wie hij zich altijd kan wenden.

Er zij eveneens opgemerkt dat de reder er alle belang bij heeft aan de getroffen zeelieden de beste zorgen te doen toedienen, om aldus een sterke afnemming van de geschiktheid tot werken te voorkomen.

In feite heeft het stelsel van de wet van 1929, dat in de nieuwe wet gehandhaafd blijft, nooit aanleiding gegeven tot klachten vanwege zeelieden. De vissers, die verspreid zijn over verschillende havens aan de kust, kunnen vrij een dokter kiezen, aangezien de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij geen eigen geneeskundige dienst heeft. En wat de zeelieden ter koopvaardij betreft, hun Gemeenschappelijke Kas heeft als geneeskundige dienst de Centrale Kliniek van het Bouwbedrijf en de Handel, Kipdorpvest te Antwerpen, aangenomen, welke aan de algemene wet is onderworpen.

II. Een lid stelde er ook belang in of het voor de berekening van het loon of van de gemiddelde winst bedoeld bij artikel 7 niet aangewezen was een minimum aantal van 240 arbeidsdagen te nemen.

Stellig, indien de berekening van het loon dat tot grondslag moet dienen voor de vaststelling van het bedrag der vergoedingen of renten gedaan werd met inachtneming van de werkelijke arbeidsverstrekkingen in de loop van het jaar dat het ongeval voorafgaat, zou het aannemen van het beginsel van een minimum van 240 dagen in talrijke gevallen voordelig zijn geweest voor de vissers.

Doch in feite doen de zaken zich zo niet voor, want de forfaitaire bezoldigingen der vissers zijn niet berekend op grondslag van de werkelijk door een visser individueel verdiende lonen. De berekening geschiedt integendeel globaal. Het theoretisch bedrag van elkeen in elke categorie wordt berekend volgens de jaarlijkse opbrengst van de verkoop, die gedaan wordt door al de vissersboten van eenzelfde categorie en het gemiddeld percentage voor elk lid van de bemanning.

Bovendien, daar de berekening berust op de verkoop over verschillende jaren en voor een zeer groot aantal vaartuigen, verkrijgt men een gemiddelde van de lonen die de zeeman bij de visvangst moet kunnen verdienen. En derhalve overschrijdt dit gemiddelde in de meeste gevallen het bedrag dat men zou verkrijgen op grondslag van het minimum van 240 dagen per jaar voor een individueel geval.

C'est ce système des gages forfaitaires qui a recueilli l'approbation complète de tous les marins, de ceux de la pêche comme de ceux de la marine marchande. Dans ces conditions s'écarter du système généralement admis et approuvé n'aurait pas sans provoquer des difficultés et du mécontentement de la part des travailleurs intéressés.

III. Un membre aurait également voulu voir la loi préciser que la victime d'un accident du travail reste tenu au paiement de la cotisation due en application de la législation relative à la sécurité sociale.

Certes le texte de l'article 9 de la loi de 1951 sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail est plus explicite puisqu'il précise que la victime d'un accident du travail, bénéficiaire d'une rente, indemnité ou allocation, reste tenue au paiement des cotisations établies en matière de sécurité sociale.

L'article 8bis du présent projet de loi est cependant suffisamment net puisqu'il stipule que le Roi fixe, tant pour les pêcheurs que pour les marins de la marine marchande, les conditions dans lesquelles la liquidation d'indemnités aux victimes d'accidents donnera lieu à la perception de cotisations pour la sécurité sociale, ainsi que les modalités de cette perception.

Confier au Roi le soin de fixer les modalités de la perception des cotisations dues pour la sécurité sociale, c'est bien reconnaître implicitement que la victime d'un accident du travail reste tenu pendant le temps où elle bénéficie d'allocations, d'indemnités ou de rentes, au paiement des cotisations dues pour la sécurité sociale. Il ne peut donc y avoir des doutes sur cette obligation.

IV. Un amendement libellé comme suit a été déposé à l'article 13 :

« Les articles 15 et 21 de la même loi sont remplacés chacun par le texte suivant :

» Le Roi détermine pour chacune des trois sections, sur avis du conseil d'administration et sur la base du salaire ou du profit annuel moyen déterminé à l'article 7, le taux des cotisations et primes à verser par les armateurs à cette caisse ainsi que les modalités de leur perception. »

L'ancien article 21 basait le montant de la cotisation à verser sur le produit brut de la vente des pêches ramenées en Belgique ou à l'étranger, tandis que l'amendement a pour but de baser le montant de la cotisation sur les salaires ou profits annuels payés aux pêcheurs.

L'auteur de l'amendement faisait valoir que cette manière de procéder aurait pour avantage de demeurer conforme aux principes qui régissent la matière des

Zulks is het stelsel van het overeengekomen vast loon, waarmede al de zeelieden, die van de visserij zowel als die van de koopvaardij, het volkomen eens zijn. In die omstandigheden zou men van het algemeen aanvaarde en goedgekeurde stelsel niet kunnen afzien zonder moeilijkheden en ontevredenheid vanwege de betrokken werknemers uit te lokken.

III. Een lid had eveneens gewenst dat in de wet zou bepaald zijn dat het slachtoffer van een arbeidsongeval gehouden blijft tot betaling van de bijdrage die verschuldigd is met toepassing van de wetgeving op de maatschappelijke zekerheid.

Gewis is de tekst van artikel 9 der wet van 1951 op de vergoeding der schade voortspruitende uit de arbeidsongevallen uitdrukkelijker, aangezien daarin bepaald is dat het slachtoffer van een arbeidsongeval, begunstigd met een rente, vergoeding of toelage, gehouden blijft tot betaling der vastgestelde bijdragen inzake maatschappelijke zekerheid.

Artikel 8bis van dit wetsontwerp is nochtans voldoende duidelijk, aangezien daarin bepaald is dat de Koning, zowel voor de vissers als voor de zeelieden ter koopvaardij, vaststelt onder welke voorwaarden bij de uitbetaling van de vergoedingen aan de door ongevallen getroffen, bijdragen voor de maatschappelijke zekerheid worden geïnd, en de modaliteiten van deze inning bepaalt.

Aan de Koning de zorg opdragen om de modaliteiten van de inning der bijdragen voor de maatschappelijke zekerheid vast te stellen is wel impliciet erkennen dat de getroffene gedurende het tijdvak, waarvoor hij uitkeringen, vergoedingen of renten trekt, gehouden blijft bij te dragen in de maatschappelijke zekerheid. Om trent die verplichting kan geen twijfel bestaan.

IV. Bij artikel 13 is een amendement ingediend, luidende :

« De artikelen 15 en 21 van dezelfde wet worden elk vervangen door de volgende tekst :

» De Koning bepaalt op advies van de Raad van beheer en op de grondslag van het gemiddeld jaarlijks loon of de gemiddelde jaarlijkse winst als bepaald in artikel 7, voor elk der drie afdelingen het bedrag van de door de reders aan die kas te betalen bijdragen en premïen en stelt vast volgens welke modaliteiten zij worden geïnd.

Volgens het vroeger artikel 21 was de te betalen bijdrage gebaseerd op de bruto-opbrengst van de verkoop van de in België of in het buitenland aangebrachte vis, terwijl het amendement er toe strekt de bijdrage te baseren op de jaarlijkse lonen en winsten die aan de vissers worden betaald.

De indiener van het amendement merkte ten deze op dat die werkwijze het voordeel biedt beter overeen te stemmen met de beginselen inzake verzekering, niet

assurances non seulement dans le domaine de la pêche maritime, mais dans tous les secteurs en général. Appliquée dans tous les pays voisins, la méthode précitée serait par ailleurs plus équitable que le système actuellement en vigueur dans notre pays, celui-ci basant la perception des primes et cotisations non sur le salaire ou profit annuel moyen, ainsi qu'il serait naturel de le faire, mais sur le produit brut des apports de pêche, c'est-à-dire sur un chiffre d'affaires brut réalisé par les armateurs, élément qui est complètement étranger aux salaires des membres de l'équipage qu'il s'agit de sauvegarder et de garantir.

Le Ministre des Communications fit valoir que la méthode préconisée par l'amendement ne permettrait pas d'alimenter la caisse commune de manière suffisante et exigerait en conséquence une élévation des primes et cotisations à des taux prohibitifs pour certaines catégories de pêcheurs. De plus il fit remarquer que l'Etat supportait la charge de 40 p. c. des primes nécessaires pour faire face aux dépenses; ne laissant ainsi aux patrons pêcheurs que 60 p. c. de celles-ci et que dans ces conditions ceux-ci bénéficiaient déjà d'un allègement de la charge qu'en réalité ils devaient supporter.

L'amendement mis aux voix a été rejeté par 9 voix et 3 abstentions.

Le projet de loi a été voté par la Chambre le 29 janvier 1953, à l'unanimité des 197 membres ayant pris part au vote. Il a recueilli, ainsi que le rapport, l'unanimité des membres de votre Commission.

Le Rapporteur,
Comte de la BARRE
d'ERQUELINNES.

Le Président,
H. DELPORT.

alleen op het gebied van de zeevisserij maar in al takken in het algemeen. De voorgenoemde werkwij zou, aangezien ze reeds in alle landen wordt toeg past, billijker zijn dan het thans in ons land vigeren stelsel, daar dit steunt op de inning der premiën en b dragen niet op grond van het gemiddelde jaarlijk loon of profijt, zoals natuurlijk zou zijn, maar van de bruto-opbrengst van de visaanvoer, d.w.z. de brut omzet van de reders, een factor die geen uitsta heeft met de lonen der bemanning, die gevrijwaard e gewaarborgd moeten worden.

De Minister van Verkeerswezen heeft doen gelde dat de in het amendement voorgestelde methode e gemeenschappelijke kas niet voldoende zou stijven e bijgevolg een verhoging der premiën en bijdragen t een voor sommige categorieën van vissers onberei baar bedrag, zou vereisen. Bovendien merkte hij e dat de Staat de last van 40 t. h. der voor de uitgave vereiste premiën draagt, zodat de vissersbazen slech 60 t. h. daarvan op zich nemen en derhalve reeds ee verlichting genieten van de last die zij in werkelijk heid zouden moeten dragen.

Bij de stemming werd het amendement met 9 sten men en 3 onthoudingen verworpen.

Het wetsontwerp werd door de Kamer op 29 J nuari 1953 bij eenparigheid der 197 aan de stemmin deelnemende leden goedgekeurd. Het heeft, evenals d verslag, de algemene goedkeuring van de leden uwe Commissie weggedragen.

De Verslaggever,
Graaf de la BARRE
d'ERQUELINNES.

De Voorzitter,
H. DELPORT.