

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

10 april 2002

WETSVOORSTEL

**tot regeling van de arbeidsovereenkomst
wegens scheepsdienst voor de zeevisserij
en tot verbetering van het sociaal statuut
van de zeevisser**

(ingediend door de heren Henk Verlinde, Luc
Goutry, Ferdy Willems en Jef Tavernier)

INHOUD

1. Samenvatting	3
2. Toelichting	4
3. Wetsvoorstel	34

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

10 avril 2002

PROPOSITION DE LOI

**portant réglementation du contrat
d'engagement maritime pour la pêche
maritime et améliorant le statut social
du pêcheur de mer**

(déposée par MM. Henk Verlinde, Luc
Goutry, Ferdy Willems et Jef Tavernier)

SOMMAIRE

1. Résumé	3
2. Développements	4
3. Proposition de loi	34

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SPA	:	Socialistische Partij Anders
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000 :	Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 50 0000/000 :	Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA :	Questions et Réponses écrites
CRIV :	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)	CRIV :	Compte Rendu Intégré, avec à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)
CRIV :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)	CRIV :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)
CRABV :	Beknopt Verslag (op blauw papier)	CRABV :	Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)
PLEN :	Plenum (witte kaft)	PLEN :	Séance plénière (couverture blanche)
COM :	Commissievergadering (beige kaft)	COM :	Réunion de commission (couverture beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers Bestellingen : Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.deKamer.be e-mail : publicaties@deKamer.be	Publications officielles éditées par la Chambre des représentants Commandes : Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.laChambre.be e-mail : publications@laChambre.be
--	---

SAMENVATTING

De arbeidsverhoudingen inzake zeevisserij worden vandaag geregeld door de wet van 1928 op de scheepsdienst. Dit is een algemene wet, die de arbeidsovereenkomsten regelt aan boord van koopvaardij schepen.

Nochtans bestaan grote verschillen tussen beide sectoren. Indieners stellen bovendien vast dat heel wat bepalingen uit de wet van 1928 niet meer overeenkomen met de huidige gebruiken. Deze discrepanties hebben geleid tot onzekerheid en wanpraktijken, en zelfs tot een crisis in de sector.

Zij willen dan ook een nieuwe, afzonderlijke regeling treffen voor de zeevisserij, rekening houdend met haar zeer specifieke karakter.

De voorgestelde wet beoogt in de eerste plaats duidelijkheid te scheppen: de verhoudingen tussen reder, schipper en zeevisser worden ondubbelzinnig vastgelegd, de schriftelijke regelingen winnen aan belang om betwistingen te vermijden. Anderzijds wordt vandaag overbodig geworden formalisme, zoals het aanmonsteren, geschrapt.

Ook de geneeskundige verzorging, de verplaatsingskosten en de loonwaarborg worden door de voorgestelde wet geregeld.

Het beroep wordt tenslotte toegankelijker gemaakt door de mogelijkheid voor jongeren vanaf 15 jaar om met het vissersberoep kennis te maken.

RÉSUMÉ

À l'heure actuelle, les relations de travail dans le secteur de la pêche maritime sont régies par la loi de 1928 sur l'engagement maritime. Cette loi est une loi générale réglementant les contrats de travail à bord des navires de la marine marchande.

Ces deux secteurs présentent pourtant des différences sensibles. Les auteurs constatent par ailleurs que de nombreuses dispositions de la loi de 1928 ne correspondent plus aux usages actuels. Ces décalages ont engendré une insécurité juridique et des pratiques abusives, et même une crise dans le secteur.

Ils souhaitent dès lors élaborer une nouvelle réglementation distincte pour la pêche maritime qui tienne compte de sa spécificité.

Le premier objectif de la loi proposée est de clarifier la situation : les relations entre l'armateur, le patron de pêche et le pêcheur de mer sont définies sans équivoque et les règles écrites gagnent en importance afin d'éviter les contestations. D'autre part, un certain formalisme devenu superflu aujourd'hui, tel que l'enrôlement, est supprimé.

Les soins de santé, les frais de déplacement et la garantie salariale sont, eux aussi, réglés par la loi proposée.

Enfin, la loi vise à faciliter l'accès à la profession en permettant aux jeunes de se familiariser avec le métier de pêcheur dès l'âge de 15 ans.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Algemeen

De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst wordt thans geregeld door de bepalingen van de wet van 5 juni 1928.

Deze wet werd destijds opgemaakt voornamelijk om de arbeidsverhoudingen aan boord van de koopvaardij-schepen te regelen.

Toch werd de wet ook toepasselijk gemaakt op de zeelieden ter visserij ondanks het feit dat de arbeidsverhoudingen aan boord van vissersschepen totaal verschillend zijn van deze op de koopvaardijvloot.

De wet van 5 juni 1928 werd herhaaldelijk aangepast maar bevat toch nog steeds een aantal bepalingen die thans ofwel als voorbijgestreefd moeten worden beschouwd ofwel als praktisch niet meer toepasbaar. Zeker voor de zeevisserij is dit het geval. De huidige manier van werken van de sector kan niet meer worden vergeleken met de toestand van 1928.

Vroeger was het normaal dat een schip uit de thuis-haven vertrok en daar na het beëindigen van de reis ook terugkwam. Nu worden reizen ondernomen waarbij verschillende vreemde havens als «thuisbasis» worden genomen en waar de bemanning naar toe gebracht wordt over de weg. Volgens de wet van 1928 zijn zij op dat ogenblik nog geen zeevissers omdat ze niet zijn aangemonsterd.

Indien zij tijdens het al dan niet privé vervoer naar hun inschepingshaven slachtoffer worden van een ongeval, worden zij niet aanzien als werknemers vermits de wet bepaalt dat er een arbeidsovereenkomst moet zijn en dat deze moet worden bekrachtigd door de aanmonstering bij de waterschout. Dit werd voorzien omdat toen – in 1928 – de meeste zeevarenden ofwel ongeletterd waren ofwel in het beste geval hun rechten vervat in juridische teksten niet konden begrijpen. Bij de aanmonstering moest de waterschout dus in hun plaats nagaan of alle wettelijke bepalingen werden nageleefd, en de rechten van de zeelieden voldoende waren beschermd.

Thans hebben alle zeelieden ter visserij de voltijdse leerplicht doorlopen en zijn zij, mede door de syndicale organisaties, op de hoogte van hun rechten en plichten.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Généralités

Ce sont actuellement les dispositions de la loi du 5 juin 1928 qui régissent le contrat d'engagement maritime.

Le législateur de l'époque voulait essentiellement régler les relations de travail à bord des navires marchands.

Cette loi a toutefois également été rendue applicable aux marins pêcheurs, malgré que les relations de travail à bord de navires de pêche diffèrent totalement de celles qui prévalent à bord des navires marchands.

La loi du 5 juin 1928 a été adaptée à plusieurs reprises, mais contient cependant toujours une série de dispositions qui, à l'heure actuelle, ou bien sont dépassées, ou bien ne peuvent quasi plus être appliquées. Ce constat vaut en particulier pour la pêche maritime. Les méthodes de travail actuelles du secteur ne sont plus comparables à celles qui avaient cours en 1928.

Autrefois, il était normal qu'un navire appareille de son port d'attache et y revienne après avoir achevé son voyage. À l'heure actuelle, les navires entreprennent des voyages au cours desquels plusieurs ports étrangers servent de port d'attache, ports où l'équipage est amené par la route. Selon la loi de 1928, ces marins ne sont, à ce moment-là, pas encore des pêcheurs de mer, étant donné qu'ils n'ont pas été enrôlés.

Lorsqu'ils sont victimes d'un accident alors qu'ils se rendent, à titre privé ou non, à leur port d'embarquement, ils ne sont pas considérés comme des travailleurs, dès lors que la loi dispose qu'il faut, pour cela, que l'intéressé soit lié par un contrat d'engagement et que ce dernier soit confirmé par l'enrôlement auprès du commissaire maritime. Les dispositions concernées ont été prises à cette époque - en 1928 - parce que la plupart des marins étaient soit illettrés, soit - au mieux - incapables de comprendre les textes légaux, leurs droits. Lors de l'enrôlement, c'était par conséquent le commissaire maritime qui devait vérifier pour eux si toutes les dispositions légales avaient été observées et si les droits des marins avaient été protégés d'une manière suffisante.

À l'heure actuelle, tous les marins pêcheurs ont suivi un enseignement obligatoire de plein exercice et connaissent leurs droits, notamment grâce aux organisations syndicales.

Daardoor wordt het aanmonstereen door de sector als een vervelende formaliteit aanzien, die geen enkele toegevoegde waarde heeft in de arbeidsverhouding tussen de werkgever – reder en de werknemer – visser.

Bovendien werd tengevolge de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie, het ambt van waterschout afgeschaft. De afgeslankte dienst die in de plaats is gekomen, kan geen «24 uur op 24 uur, 365 dagen per jaar» permanentie meer verzekeren zodat zowel reders als vissers moeilijkheden ondervinden om te kunnen aanmonstereen wat, zoals reeds aangegeven, thans een loutere administratieve formaliteit is.

Voortaan zal gewerkt worden met arbeidscontracten waarvan een kopie moet worden overgezonden aan de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar van de thuishaven van het schip.

Dit blijft noodzakelijk omdat de overheid moet kunnen nagaan of er voldoende bemanningsleden aan boord waren, met de juiste kwalificaties en gedurende welke tijd.

Het aantal vaartdagen moet worden bijgehouden omdat dit van belang is voor het bepalen van de nodige praktijkervaring vereist tot het bekomen van een hoger brevet. Ook voor de pensioenregeling moet het aantal vaartdagen worden bijgehouden mede omdat de praktijk aantoonde dat zeevissers nu eenmaal niet uitblinken in het jarenlang bijhouden van allerlei documenten.

Een aantal verouderde bepalingen werden niet meer opgenomen zoals de terugzending naar de haven van inscheping per schip, contracten gesloten door minderjarigen of gehuwde vrouwen, de verplichte verzoening bij geschillen voor de waterschout, beslaglegging op het loon van de zeevisser enz...

Anderzijds werden een aantal nieuwe bepalingen in de wet opgenomen. Vroeger was het, zeker in de visserij, normaal dat zowel de reder als de visser Belgen waren en dus onder de Belgische wetgeving vielen. Dit is thans niet meer het geval zodat in de wet moet worden bepaald dat ook vreemde reders, die vissersschepen onder Belgische vlag uitbaten, onder de toepassing van de wet vallen.

De reder of zijn gemachtigde moet nagaan of de zee-man een voldoende professionele taalkennis heeft om de gegeven bevelen te kunnen uitvoeren.

En conséquence, l'enrôlement est perçu, par le secteur, comme une formalité fastidieuse sans la moindre valeur ajoutée pour la relation de travail entre l'employeur-armateur et le travailleur-pêcheur.

La fonction de commissaire maritime a en outre été supprimée par la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale. Le service allégé qui l'a remplacé n'est pas en mesure d'assurer une permanence 24 heures sur 24 et 365 jours par an, de sorte qu'armateurs et pêcheurs éprouvent des difficultés en matière d'enrôlement, celui-ci n'étant plus, comme nous l'avons déjà indiqué plus haut, qu'une simple formalité administrative.

Les pêcheurs de mer seront désormais liés par un contrat d'engagement dont une copie sera transmise au fonctionnaire chargé du contrôle de la navigation du port d'attache du navire.

Les autorités doivent en effet pouvoir vérifier s'il y avait suffisamment de membres d'équipage à bord, s'ils possédaient les qualifications requises et pendant combien de temps ils ont été occupés.

Le nombre de journées de navigation doit être consigné, dès lors qu'il entre en ligne de compte pour la détermination de l'expérience pratique requise pour l'obtention d'un brevet supérieur, mais aussi pour le calcul de la pension. Or, il s'avère que les pêcheurs de mer ne sont pas des plus consciencieux quand il s'agit de conserver ces documents pendant de longues années.

Certaines dispositions désuètes, telles que celles relatives au renvoi au port d'embarquement par navire, aux contrats conclus par des mineurs ou des femmes mariées, à l'obligation de conciliation devant le commissaire en cas de différend, à la saisie sur le salaire du pêcheur, etc., ont été omises.

Par contre, de nouvelles dispositions ont été intégrées dans la loi. Jadis, il était normal que l'armateur et le pêcheur soient tous deux de nationalité belge et qu'ils soient donc automatiquement soumis à la réglementation belge. Il n'en est plus ainsi aujourd'hui, de sorte qu'il faut spécifier dans la loi que celle-ci s'applique aux armateurs étrangers exploitant des navires de pêche sous pavillon belge.

L'armateur ou son préposé doit vérifier si le marin possède une connaissance linguistique suffisante pour pouvoir exécuter les ordres qui lui sont donnés.

Ook moet hij nagaan of de bemanning voldoende gekwalificeerd is. Tot nu toe was dat de taak van de schipper die, wettelijk althans, moest instaan voor de samenstelling van de bemanning.

Verder wordt voorzien in een verplicht schriftelijke opzeg van de arbeidsovereenkomst, zowel door de reder als door de zeevisser. Nu wordt dit nog altijd mondeling gedaan, door of tegenover de schipper wat dan achteraf tot problemen aanleiding kan geven wanneer de visser niet meer verschijnt, het schip aan de kade moet blijven liggen en de reder beweert dat de visser zijn ontslag niet heeft gegeven.

De vorm en de inhoud van de arbeidsovereenkomst zullen in een collectieve arbeidsovereenkomst worden geregeld waarbij rekening mag worden gehouden met de verschillende vormen van visserij. Alhoewel de wet een aantal minimale vereisten oplegt, zal de arbeidsovereenkomst voor de dagvisserij grondig kunnen verschillen van deze voor de «verre» visserij waar de zeevissers dikwijls voor weken van huis weg zijn.

Thans varen praktisch alle vissers op een aandeel in de besomming. Indien om allerlei redenen er tijdens de zeereis weinig vis wordt gevangen (storm, verlies van netten, motorschade enz...) en er dus een kleine besomming wordt gemaakt, dan wordt de zeevisser ondanks het gepresteerde werk daarvoor niet of nauwelijks vergoed. Van de besomming worden immers nog een aantal kosten afgetrokken. Thans bestaat daar grote onduidelijkheid over omdat bepaalde rederijen kosten aftrekken waar dit bij anderen niet het geval is zoals bv. deelname in de algemene kosten, aftrek wegens hoge brandstofprijzen, deelname in het verlies van een net enz...

Voortaan zullen de zeevissers vergoed worden op basis van een variabel loon, dat echter nooit minder mag zijn dan het minimum gewaarborgd dagloon. Dit minimum gewaarborgd dagloon is gekoppeld aan het minimum maandinkomen van arbeiders.

De juiste wijze van berekening van het minimum gewaarborgd dagloon zal worden vastgelegd in een bij koninklijk besluit algemeen bindend verklaarde collectieve arbeidsovereenkomst. Daarin zal ook worden bepaald welke bedragen van de bruto besomming mogen worden afgetrokken om de bruto opbrengst van het vaartuig te bepalen. Aldus zal de wijze van berekening van het loon bij alle rederijen dezelfde zijn, wat een grotere zekerheid voor de zeevisser biedt. Uiteraard zullen er verschillen blijven bestaan naargelang de uitgeoefende functie aan boord, de grootte van het schip, de verschillende zeegebieden waarin gevist werd enz. ...

Il doit également vérifier si l'équipage possède les qualifications requises. Jusqu'à présent, cette tâche incombait au patron qui était responsable, légalement du moins, de la composition de l'équipage.

Il est également prévu que la résiliation du contrat d'engagement, aussi bien par l'armateur que par le pêcheur, doit se faire par écrit. Actuellement, la résiliation se fait encore oralement par ou par-devers le patron, ce qui peut poser des problèmes par la suite, lorsque le pêcheur ne reparait plus, que le navire doit rester à quai et que l'armateur affirme que le pêcheur n'a pas donné son préavis.

La forme et le contenu du contrat d'engagement seront réglés par une convention collective de travail qui pourra tenir compte des différentes formes de pêche. Bien que la loi impose un certain nombre d'obligations minimales, le contrat d'engagement pour la pêche de jour pourra être tout à fait différent de celui pour la grande pêche, étant donné que, dans ce dernier cas, les marins restent souvent plusieurs semaines en mer.

À l'heure actuelle, pratiquement tous les pêcheurs naviguent pour une part sur le produit de la pêche. Si, pour diverses raisons (tempête, perte de filets, panne de moteur, etc.), la pêche n'est guère abondante au cours du voyage, le pêcheur de mer n'est pas ou presque pas rémunéré en dépit du travail effectué. En effet, un certain nombre de coûts doivent encore être déduits du produit de la pêche. Cette question reste très confuse, parce que certains armateurs déduisent certains coûts tels que participation aux frais généraux, déduction pour prix du carburant élevé, participation dans la perte d'un filet tandis que d'autres armateurs ne les déduisent pas.

Désormais, les pêcheurs de mer seront rémunérés sur la base d'un salaire variable, qui ne peut cependant jamais être inférieur au salaire journalier minimum garanti. Ce salaire journalier minimum garanti est lié au salaire mensuel minimum des ouvriers.

Le mode de calcul exact du salaire journalier minimum garanti sera déterminé dans une convention collective de travail rendue obligatoire par arrêté royal. Cette convention collective précisera aussi quels montants peuvent être déduits du produit brut de la pêche réalisée afin de déterminer le revenu brut du navire. Le mode de calcul du salaire sera ainsi identique chez tous les armateurs, ce qui offre une plus grande sécurité juridique au pêcheur de mer. Il subsistera naturellement des différences selon la fonction exercée à bord, la taille du navire, la zone maritime dans laquelle ont lieu les activités de pêche, etc.

Ook in het tijdstip van uitbetalen verschillen de rederijen van elkaar. Het voorstel van wet bepaalt dat de uitbetaling van het loon dient te gebeuren op het tijdstip bepaald in de arbeidsovereenkomst of uiterlijk vijf werkdagen na het vervallen ervan.

De administratieve en strafrechtelijke boetes met betrekking tot het schip zullen ten laste van de reder zijn. Daarbij kan worden gedacht aan boetes voor het vissen in gesloten gebieden, te veel vaartdagen, overschrijden van de vangstbeperkingen, het aan boord hebben van ondermaatse vis enz... Nu komt het nog voor dat de schipper deze soms zeer zware boetes zelf moet betalen. De reder zal zich echter op de schipper kunnen verhalen indien hij voor een rechter kan bewijzen dat de schipper het misdrijf opzettelijk heeft begaan of dat hij een zware fout heeft gemaakt. De boetes wegens inbreuken op de verkeersreglementering ter zee blijven evenwel ten laste van de schipper omdat hij uiteindelijk verantwoordelijk is voor de navigatie van het schip.

Om het beroep van zeevisser beter bekend te maken bij de jeugd bepaalt het voorstel dat jongeren vanaf vijftien jaar tijdens de periodes van niet verplichte aanwezigheid op school aan boord van vissersschepen mogen inschepen. Zij mogen echter niet als een vast bemanningslid worden aanzien.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Art. 2

Hierin zijn een aantal definities opgenomen. Voor de toepassing van de voorgestelde wet moeten de vissersschepen gelijktijdig aan drie voorwaarden voldoen:

- zij moeten doelmatig worden ingezet voor de commerciële visserij. De sportvisserij en de niet beroepsmatige visserij vallen dus niet onder de toepassing van de wet;
- er moet voor het vaartuig een visvergunning zijn afgeleverd door de bevoegde dienst voor de zeevisserij;
- de vaartuigen moeten voorkomen op de officiële lijst van de Belgische vissersvaartuigen, opgemaakt door de bevoegde dienst van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur.

Actuellement, le moment du paiement du salaire varie également d'un armateur à l'autre. La proposition de loi dispose dès lors que le paiement du salaire doit avoir lieu au moment fixé dans le contrat d'engagement ou, au plus tard, cinq jours ouvrables après son expiration.

Les amendes administratives et pénales concernant le navire seront à charge de l'armateur. On songe notamment aux amendes pour avoir pêché dans des zones interdites, pour avoir dépassé le nombre de jours de navigation autorisé, pour avoir transgressé les quotas de prise, pour avoir à bord du poisson sous-dimensionné, etc. à l'heure actuelle, il arrive encore que ce soit le patron de pêche qui doive payer lui-même ces amendes parfois fort lourdes. L'armateur pourra toutefois se retourner contre le patron de pêche, s'il démontre devant le juge que celui-ci a délibérément commis l'infraction ou a commis une faute grave. Les amendes pour infraction à la réglementation de la circulation maritime sont cependant à charge du patron de pêche, car c'est finalement lui qui est responsable de la navigation du navire.

Afin de mieux faire connaître la profession auprès des jeunes, la proposition dispose que les mineurs peuvent embarquer, à partir de l'âge de 15 ans, à bord des navires de pêche pendant les périodes au cours desquelles leur présence à l'école n'est pas obligatoire. Ils ne peuvent toutefois pas être considérés comme des membres permanents de l'équipage.

DISCUSSION DES ARTICLES

Art. 2

Cet article contient un certain nombre de définitions. Pour l'application de la loi proposée, le navire de pêche doit satisfaire simultanément à trois conditions :

- il doit être utilisé de manière rationnelle en vue de la pêche commerciale. La pêche sportive et la pêche non commerciale ne relèvent donc pas du champ d'application de la loi ;
- une licence de pêche doit avoir été délivrée pour le navire par le service compétent pour la pêche maritime ;
- le navire doit figurer sur la liste officielle des navires de pêche belges, établie par le service compétent du ministère des Communications et de l'Infrastructure.

Gelet op de Europese regelgeving terzake kunnen geen nationaliteitsvereisten meer worden gesteld met betrekking tot de reder. Voortaan is de vlag waaronder het schip vaart het enige criterium.

Indien een niet-Belgische reder (bv. een Nederlander) een vissersschip onder Belgische vlag wenst uit te baten, bestaat daartegen geen enkel bezwaar, maar moet wel de Belgische wetgeving worden toegepast.

Ook vreemde rechtspersonen die een vissersschip onder Belgische vlag wensen uit te baten, zullen ongeacht het recht volgens het welke zij werden opgericht, onder de toepassing van de Belgische wetgeving vallen. Overeenkomstig het internationaal zeerecht is de vlag van het schip dus het bepalend criterium.

Anderzijds valt elke persoon die zich in uitvoering van een arbeidsovereenkomst aan boord van een Belgisch schip bevindt automatisch onder de Belgische wetgeving, ongeacht zijn of haar nationaliteit. Ook hier is dus de Belgische vlag het enige criterium. Zo vallen alle opvarenden onder de Belgische sociale wetgeving en zullen ze ook moeten voldoen aan de Belgische diplomaverreisten vervat in verschillende koninklijke besluiten betreffende opleiding, brevettering en wachtlopen aan boord van vissersschepen.

Artikel 2, 3° bepaalt dat een persoon die op weg is naar het schip ook wordt aanzien als zeevisser en dus onder de bepalingen van de wet valt, ook al heeft hij nog nooit op het schip gevaren.

Dit is zowel het geval voor de verplaatsingen tussen de feitelijke verblijfplaats van de zeevisser en het schip waarop hij zal moeten varen als voor de verplaatsing tussen zijn vorig schip en het nieuwe waarvoor hij een arbeidsovereenkomst heeft gesloten. Dit laatste is enkel nodig in het buitenland. Indien de arbeidsovereenkomst van de zeevisser in bv. een Britse of Ierse haven een einde neemt en hij daar een nieuwe arbeidsovereenkomst sluit om op een ander schip te gaan varen, dan kan hij uiteraard niet eerst naar zijn verblijfplaats komen. Vandaar dat de persoon tijdens zijn verplaatsing tussen zijn vorig en zijn nieuw schip als zeevisser wordt aanzien, ten laste van zijn nieuwe werkgever / reder.

Onder het stelsel van de wet van 1928 werd men pas zeevisser nadat men was aangemonsterd om op een bepaald schip te varen. Indien de aanmonstering aan boord in een vreemde haven diende te gebeuren, had de zeeman tijdens zijn verplaatsing naar plaats

Eu égard à la réglementation européenne en la matière, aucune condition de nationalité ne peut plus être imposée à l'armateur. Désormais, le pavillon sous lequel navigue le navire est le seul critère.

Rien ne s'oppose à ce qu'un armateur étranger (par exemple, néerlandais) exploite un navire de pêche battant pavillon belge, étant entendu que c'est la législation belge qui doit être appliquée.

Les personnes morales étrangères qui souhaitent exploiter un navire de pêche battant pavillon belge relèveront, elles aussi, quel que soit le droit selon lequel elles ont été constituées, de la législation belge. Conformément au droit maritime international, le pavillon du navire est donc le critère déterminant.

Par ailleurs, toute personne qui se trouve à bord d'un navire belge en exécution d'un contrat d'engagement relève automatiquement de la législation belge, quelle que soit sa nationalité. Dans ce cas-ci également, le pavillon belge est donc le seul critère. Ainsi, tous les passagers relèvent de la législation sociale belge et devront également satisfaire aux exigences belges en matière de diplôme, exigences contenues dans les divers arrêtés royaux relatifs à la formation, à l'agrément et à la garde à bord des navires de pêche.

L'article 2, 3° dispose qu'une personne qui est en route vers le navire est également considérée comme un pêcheur de mer, même si elle n'a jamais voyagé sur le navire.

Ceci vaut tant pour les déplacements effectués par le pêcheur de mer entre son domicile réel et le navire sur lequel il sera amené à voyager que pour le déplacement entre le navire qu'il quitte et le nouveau navire pour lequel il a conclu un contrat d'engagement. Cette dernière disposition n'est nécessaire qu'à l'étranger. Si le contrat d'engagement du pêcheur de mer prend fin, par exemple, dans un port britannique ou irlandais et que le pêcheur y conclut un nouveau contrat d'engagement pour voyager sur un autre navire, il ne pourra évidemment pas retourner d'abord à son domicile. C'est pourquoi il est prévu que la personne qui se déplace entre le navire qu'elle quitte et son nouveau navire est considérée comme pêcheur de mer pendant son déplacement et est à charge de son nouvel employeur / armateur.

Sous le régime de la loi de 1928, ne devenait pêcheur de mer que celui qui avait été engagé à bord pour voyager sur un navire déterminé. Si l'engagement à bord se faisait dans un port étranger, le marin ne bénéficiait d'aucune protection légale pendant son dé-

van inscheping geen enkele wettelijke bescherming. Indien hij tijdens die reis ziek werd of het slachtoffer van een verkeersongeval dan kon hij niet genieten van bepaalde sociale voorzieningen, omdat hij niet werd aangezien als werknemer bij gebrek aan aanmonstering.

Voortaan wordt de zeevisser als werknemer beschouwd vanaf het ogenblik dat hij een arbeidsovereenkomst met de reder of zijn gemachtigde heeft ondertekend, ook voor de dagen die niet als zeedagen kunnen worden beschouwd (zie verder artikel 25).

Art. 3

Dit artikel bepaalt dat de zeevisser wordt aangeworven door de reder zelf of door zijn gemachtigde. De reder kan immers zowel een natuurlijke als een rechtspersoon zijn die in het buitenland is gevestigd en hier dus een gevolmachtigde moet hebben om onder meer de aanwervingen te regelen. Ook de schipper kan als gemachtigde van de reder optreden als er in het buitenland een bemanningslid moet worden vervangen. De zeevisser moet zijn arbeidsovereenkomst zelf tekenen wat dus impliceert dat hij meerderjarig moet zijn en dus ook niet kan worden geplaatst door een interimkantoor.

Thans kan elke persoon beweren de gevolmachtigde van de rederij te zijn. Voortaan zal hij/zij die hoedanigheid moeten bewijzen. De wijze waarop dit moet gebeuren zal in een collectieve arbeidsovereenkomst worden vastgelegd.

Art. 4

De aanwerving dient steeds te blijken uit een schriftelijke overeenkomst tussen de beide partijen. Op het ogenblik van het sluiten van de arbeidsovereenkomst ontstaat de contractuele band tussen de werkgever (reder) en de werknemer (zeevisser). Onder het stelsel van de wet van 1928 was dat niet het geval. De zeevisser moest eerst nog aanmonsteren op de kantoren van de waterschouten, waarbij deze ambtenaren moesten nagaan of alle wettelijke bepalingen waren nageleefd en de rechten en plichten van de zeevisser voldoende gewaarborgd waren.

Art. 5

Vermits de zeevissers een bijzonder sociaal statuut hebben, moeten zij als dusdanig ook bij de overheid bekend zijn. Vandaar dat zij moeten worden ingeschreven in het stamboek van de zeevissers van de haven

placement vers le lieu d'embarquement. Si au cours de ce voyage, il tombait malade ou était victime d'un accident de la circulation, il ne pouvait pas bénéficier de certaines prestations sociales, puisqu'il n'était pas considéré comme travailleur, faute d'engagement.

Le pêcheur de mer est désormais considéré comme un travailleur à partir du moment où il a conclu un contrat d'engagement avec un armateur ou son mandataire, et ce, même pour les jours qui ne peuvent pas être considérés comme des jours de mer (voir article 25).

Art. 3

Cet article prévoit que le pêcheur de mer est engagé par l'armateur lui-même ou par son préposé. Il se peut en effet que l'armateur soit une personne physique ou une personne morale qui est établie à l'étranger et qui doit donc avoir un préposé pour s'occuper notamment des recrutements. Le patron de pêche peut, lui aussi, intervenir comme préposé de l'armateur lorsqu'un membre d'équipage doit être remplacé à l'étranger. Le pêcheur de mer doit signer personnellement son contrat de travail, ce qui implique qu'il doit être majeur et ne peut être placé par une agence d'intérim.

À l'heure actuelle, quiconque peut prétendre être le préposé de l'armateur. Désormais, il faudra apporter la preuve de cette qualité. Une convention collective de travail fixera les modalités selon lesquelles il faut justifier de cette qualité.

Art. 4

L'engagement doit toujours se faire au moyen d'un contrat écrit entre les deux parties. Le lien contractuel entre l'employeur (armateur) et le travailleur (pêcheur de mer) naît au moment de la conclusion du contrat de travail. Ce n'était pas le cas sous le régime de la loi de 1928. Le pêcheur de mer devait d'abord encore être enrôlé dans les bureaux des commissaires maritimes, qui devaient vérifier si toutes les dispositions légales étaient respectées et si les droits et devoirs du pêcheur de mer étaient suffisamment garantis.

Art. 5

Comme ils bénéficient d'un statut social particulier, les pêcheurs de mer doivent donc aussi être connus, en tant que tels, des autorités. Cela explique qu'ils doivent être inscrits dans le registre des pêcheurs de mer

van hun eerste inscheping. Indien die eerste inscheping in een buitenlandse haven zou plaatsgrijpen, dient de reder (of zijn gemachtigde) er zorg voor te dragen dat een afschrift van de arbeidsovereenkomst binnen vijf werkdagen wordt overgezonden aan de bevoegde ambtenaar die dan de gegevens van de zeevisser zal opnemen in het stamboek. Deze gegevens moeten toelaten de zeevisser te identificeren.

Art. 6

Vermits de zeevissers niet steeds op hetzelfde schip blijven varen en er drie vissershavens zijn (Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort), dient er ook een centraal stamboek te worden bijgehouden waarin dus alle zeevissers worden opgenomen, ongeacht de haven van hun eerste inscheping. De verwerking van de gegevens zal langs elektronische weg geschieden en intern geregeld worden. Het zal dan ook geen bijkomende formaliteiten van de zeevisser vereisen. Hij zal slechts eenmaal de nodige gegevens moeten bezorgen namelijk op het ogenblik van zijn eerste inscheping.

Art. 7 en art. 8

Na zijn inschrijving in het algemeen stamboek ontvangt de zeevisser zijn persoonlijk zeemansboek. Het wordt ofwel aangetekend opgestuurd naar zijn adres ofwel kan hij het persoonlijk afhalen bij de dienst van de scheepvaartcontrole te Oostende.

De Koning zal de vorm en de inhoud van het zeemansboek bepalen.

In elk geval dient het zeemansboek de volgende gegevens te bevatten:

- de volledige identiteit van de zeevisser, zijn verblijfplaats en de hoedanigheid waarin hij zal varen;
- de naam en het nummer van het vissersschip, de bruto tonnenmaat ervan, het motorvermogen en de naam van de schipper;
- de datum van de eerste arbeidsovereenkomst en eventueel de duur ervan;
- de noodzakelijke gegevens met betrekking tot de daaropvolgende arbeidsovereenkomsten.

du port de leur premier embarquement. Si ce premier embarquement a lieu dans un port étranger, l'armateur (ou son préposé) doit veiller à ce qu'une copie du contrat de travail soit transmise dans les cinq jours ouvrables à l'agent compétent, qui inscrira alors les données relatives au pêcheur de mer dans le registre. Ces données doivent permettre d'identifier le pêcheur de mer.

Art. 6

Étant donné que les pêcheurs de mer ne naviguent pas toujours sur le même navire et qu'il y a trois ports de pêche (Zeebrugge, Ostende et Nieuport), il y a également lieu de tenir à jour un registre matricule général, dans lequel tous les pêcheurs de mer figurent donc, quel que soit le port de leur premier embarquement. Les données seront traitées par voie électronique et dans le cadre d'une procédure interne, de sorte que le pêcheur de mer n'aura à remplir aucune formalité supplémentaire. Celui-ci ne devra communiquer les données utiles qu'une seule fois, à savoir au moment de son premier embarquement.

Art. 7 et 8

Après son inscription dans le registre matricule général, le pêcheur de mer reçoit son livret du marin personnel. Celui-ci lui est expédié par envoi recommandé à son adresse ou il peut aller le retirer en personne auprès du service du contrôle de la navigation à Ostende.

Le Roi déterminera la forme et le contenu du livret du marin.

Celui-ci devra en tout cas comporter les informations suivantes :

- l'identité complète du pêcheur de mer, son domicile et la qualité en laquelle il naviguera ;
- le nom et le numéro du navire de pêche, son tonnage brut, la puissance de son moteur et le nom du patron de pêche ;
- la date du premier contrat d'engagement et, éventuellement, sa durée ;
- les informations requises concernant les contrats d'engagement ultérieurs.

Elke inschrijving in het zeemansboek dient door de zeevisser en de schipper ondertekend te worden. Het zeemansboek dient ook de voornaamste bepalingen van de wet te bevatten, zodat de zeevisser steeds kan nagaan wat zijn rechten en plichten zijn.

Aan de hand van zijn zeemansboek zal de zeevisser het verloop van zijn carrière kunnen bewijzen en ook de tijd dat hij in een bepaalde functie heeft gevaren. Dit is van belang om hogere functies aan boord te kunnen bekleden.

In principe zouden de aantekeningen in het zeemansboek moeten overeenstemmen met deze in het stamboek zodat de overheid de juistheid ervan kan nagaan. Ook bij eventueel verlies van het zeemansboek zal de loopbaan van de betrokken visser kunnen worden gereconstrueerd.

Art. 9

Alhoewel de vorm en de inhoud van de arbeidsovereenkomst in een algemeen bindend verklaarde collectieve arbeidsovereenkomst zullen worden vastgelegd, bepaalt dit artikel dat elke overeenkomst tussen de zeevisser en de reder of zijn gemachtigde om aan boord van een vissersschip arbeid te verrichten, zal aangezien worden als een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, met als gevolg dat de bepalingen van de wet en haar uitvoeringsbesluiten toepasselijk worden. Dit kan bv. voorvallen bij onvoorziene aanwervingen in het buitenland als er geen of onvoldoende formulieren aanwezig zijn. De schipper zal dan als gemachtigde van de reder een overeenkomst met de zeevisser(s) opmaken. Ondanks het feit dat dit contract niet de vorm heeft van een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, zal het toch als dusdanig worden beschouwd, met alle gevolgen van dien.

Art. 10

Dit artikel omschrijft het toepassingsgebied van de wet. Overeenkomstig het internationaal zeerecht is de vlag van het schip het bepalend criterium.

Zo zal een Belgische zeevisser die in België of in het buitenland aangenomen wordt om op een Nederlands schip te varen, niet onder de toepassing van de wet vallen. Een Brit die in een Franse haven een arbeidsovereenkomst tekent om op een Belgisch schip te varen, zal echter wel onder de toepassing van de wet vallen.

Toute inscription dans le livret du marin doit être signée par le pêcheur de mer et le patron de pêche.

Le livret du marin doit aussi reproduire les principales dispositions de la loi, de sorte que le pêcheur de mer puisse toujours vérifier quels sont ses droits et obligations.

Le livret du marin permettra au pêcheur de mer de prouver le déroulement de sa carrière, de même que la période pendant laquelle il a navigué dans une fonction déterminée. Ce point est important dans la perspective de l'exercice de fonctions supérieures à bord.

En principe, les annotations figurant dans le livret du marin devraient concorder avec celles du registre matricule, de manière à ce que les autorités publiques puissent en vérifier l'exactitude. La carrière du pêcheur concerné pourra dès lors aussi être reconstituée en cas de perte du livret du marin.

Art. 9

Même si la forme et la teneur du contrat d'engagement seront fixées par voie de convention collective de travail rendue obligatoire, cet article dispose néanmoins que toute convention conclue entre le pêcheur de mer et l'armateur ou son préposé en vue de servir à bord d'un navire de pêche sera considérée comme un contrat d'engagement maritime, ce qui implique que les dispositions de la loi et de ses arrêtés d'exécution lui seront applicables. Tel peut, par exemple, être le cas lors d'engagements imprévus effectués à l'étranger lorsque les formulaires requis font défaut ou ne sont pas disponibles en nombre suffisant. Dans ce cas, le patron de pêche conclura, en tant que préposé, une convention avec le(s) pêcheur(s) de mer. Même si elle n'a pas la forme d'un contrat d'engagement maritime, cette convention sera néanmoins considérée comme tel, avec toutes les conséquences qui s'ensuivent.

Art. 10

Cet article définit le champ d'application de la loi. Conformément au droit maritime international, la pavillon du navire est le critère déterminant.

C'est ainsi que la loi ne sera pas applicable au pêcheur de mer de nationalité belge engagé en Belgique ou à l'étranger pour servir à bord d'un navire néerlandais. En revanche, elle s'appliquera au Britannique qui conclut un contrat d'engagement dans un port français pour servir à bord d'un navire belge.

Ook de nationaliteit van de reder speelt geen rol. In het kader van de Europese regelgeving is het immers mogelijk dat niet Belgen of niet-Belgische firma's schepen onder Belgische vlag uitbaten. Dit is trouwens al jaren het geval met Nederlandse rederijen die Belgische vissersschepen in bedrijf hebben. Op deze schepen moet de volledige Belgische wetgeving worden toegepast en dus ook de bepalingen van deze wet, ook als de bemanning volledig bestaat uit Nederlanders.

Art. 11

De zeevisser moet een voldoende professionele taalkennis bezitten om alle bevelen en onderrichtingen in verband met het werk aan boord te kunnen begrijpen. In de praktijk zal dit in de meeste gevallen het Nederlands zijn. Indien bv. een Duitser wil varen op een Belgisch vissersschip zal hij moeten aantonen dat hij voldoende Nederlands kent om de bevelen van de schipper te begrijpen. De reder of zijn gemachtigde dient dit na te gaan bij het sluiten van de arbeidsovereenkomst.

Een zeevisser kan slechts een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst sluiten wanneer zijn vorige arbeidsovereenkomst ten einde is gelopen.

Dit zal moeten blijken uit de aantekening in het zeemansboek, ondertekend door de schipper en de zeevisser zelf. Het komt wel eens voor dat een zeevisser, terwijl het schip in de haven ligt, werk zoekt op een ander schip of gevraagd wordt door een andere reder om bij hem te komen varen. Tot nu toe diende de zeevisser aan te monsteren bij de bevoegde ambtenaar van de scheepvaartcontrole (vroeger bij de waterschout).

Deze diende na te gaan of de betrokken persoon van zijn vorig schip was afgemonsterd. Vermits het aanen afmonsteren niet meer zal bestaan zal de reder dus het zeemansboek van de visser moeten raadplegen om na te gaan of deze al dan niet een nieuwe arbeidsovereenkomst kan sluiten.

Bij zijn eerste arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst moet de zeevisser ook een geneeskundig onderzoek ondergaan om na te gaan of zijn inscheeping geen gevaar oplevert noch voor hemzelf, noch voor de andere opvarenden. Dit betreft voornamelijk de gezichtsscherpte, het gehoor en eventuele kleurenblindheid. Ondanks alle moderne hulpmiddelen

La nationalité de l'armateur n'a, elle non plus, aucune importance. Dans le cadre de la réglementation européenne, un navire battant pavillon belge peut en effet être exploité par des non-Belges ou des sociétés non belges. Cela fait du reste plusieurs années que des armateurs néerlandais exploitent des bateaux de pêche belges. Ces bateaux relèvent exclusivement du champ d'application de la législation belge et donc aussi des dispositions de la loi proposée, même si l'équipage est uniquement composé de Néerlandais.

Art. 11

Le pêcheur de mer doit posséder, dans le cadre de sa profession, une connaissance linguistique suffisante pour pouvoir comprendre tous les ordres et toutes les instructions relatifs au travail à bord. Dans la pratique, il s'agira le plus souvent du néerlandais. Si, par exemple, un Allemand souhaite travailler sur un navire de pêche belge, il devra prouver qu'il a une connaissance du néerlandais qui est suffisante pour pouvoir comprendre les ordres du patron de pêche. Au moment de signer le contrat d'engagement, l'armateur ou son préposé doit vérifier si le pêcheur remplit cette condition.

Un pêcheur de mer ne peut conclure un contrat d'engagement maritime que lorsque son précédent contrat d'engagement est arrivé à terme.

Le respect de cette condition devra résulter de l'inscription dans le livret du marin, signée par le patron de pêche et le pêcheur de mer en personne. Il peut toutefois arriver, pendant que le navire se trouve au port, que le pêcheur de mer cherche du travail sur un autre navire ou soit sollicité par un autre armateur pour naviguer pour son compte. Jusqu'à présent, le pêcheur de mer devait s'enrôler auprès du fonctionnaire compétent de l'Office du contrôle de la navigation (précédemment auprès du commissaire maritime).

Il incombait à celui-ci de vérifier si l'intéressé avait été dérôlé de son précédent navire. Puisque l'enrôlement et le dérôlement seront supprimés, l'armateur devra donc consulter le livret du marin pour vérifier si le pêcheur a déjà signé ou non un nouveau contrat d'engagement.

Lorsqu'il signe son premier contrat d'engagement maritime, le pêcheur de mer doit se soumettre à un examen médical duquel il doit résulter que son embarquement ne présente aucun danger ni pour lui-même, ni pour les autres passagers. Cet examen porte principalement sur l'acuité visuelle, l'ouïe et un éventuel daltonisme. Malgré tous les instruments modernes qui

bij de navigatie van het schip blijft een goede uitkijk zowel visueel als auditief van primordiaal belang voor een veilige navigatie.

Vermits de kleuren van de lichten (wit, groen, rood, geel en oranje) de verschillende karakteristieken van de schepen aanduiden alsook de door hem gestuurde koersen, is het van belang de eventuele kleurenblindheid van de zeevissers te testen.

Deze medische controle dient te gebeuren bij een dokter erkend door de dienst van de scheepvaartcontrole. De zeevisser mag uit de lijst van de erkende geneesheren zelf een keuze maken. Er zijn thans een honderdtal geneesheren als dusdanig erkend, verspreid over de gehele kust zodat de zeevisser zonder enige moeite zich door een dergelijke dokter kan laten onderzoeken. De kosten van het onderzoek zijn ten laste van de reder/werkgever. Tijdens zijn verdere loopbaan dient de zeevisser zich periodiek (om de twee jaar) terug aan te bieden bij een geneesheer om een nieuw medisch attest te bekomen. De kosten daarvan zijn ten laste van de reder waarbij de zeevisser op het ogenblik is aangeworven.

De zeevisser moet uiteraard een voldoende opleiding hebben gehad en ook de nodige praktijkervaring hebben opgedaan. De reder of zijn gemachtigde dient bij de aanwerving dan ook na te gaan of de betrokkene in het bezit is van de nodige brevetten, diploma's, getuigschriften of vergunningen nodig voor het uitoefenen van een bepaalde functie aan boord van het schip. Een en ander is vastgesteld in de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen en in het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, zoals het herhaaldelijk gewijzigd is in uitvoering van internationale verdragen en E.U. richtlijnen. De reder of zijn gemachtigde dient bij de samenstelling en aanwerving van de bemanning na te gaan of de betrokken zeevissers aan de reglementaire vereisten voldoen.

Art. 12

Dit artikel bepaalt dat de zeevisser zelf zijn arbeidsovereenkomst moet tekenen. Het aanwerven via tussenpersonen of bij middel van interim-kantoren wordt dus uitgesloten. Aan de zijde van de werkgever is het wel mogelijk dat ofwel de reder ofwel zijn gemachtigde de arbeidsovereenkomst tekent. Dit is noodzakelijk omdat een verandering van de bemanning, of een gedeelte ervan, ook in het buitenland kan gebeuren en de reder zelf dus niet ter plaatse is. Zoals reeds hoger vermeld zijn er ook vreemde reders of rederijen die

équipent les navires, une bonne vue et une bonne ouïe restent d'une importance primordiale pour garantir la sûreté de la navigation.

Étant donné que les couleurs des feux (blanc, vert, rouge, jaune et orange) indiquent les différentes caractéristiques des navires ainsi que leur cap, il importe de vérifier si les pêcheurs de mer ne sont pas daltoniens.

Cet examen médical doit être effectué par un médecin agréé par l'Office du contrôle de la navigation, que le pêcheur de mer peut choisir lui-même sur la liste des médecins agréés. Ils sont actuellement une centaine sur la côte belge. Le pêcheur de mer devrait donc trouver sans trop de difficultés un médecin pour se soumettre à cet examen, dont les frais sont à charge de l'armateur/employeur. Pendant le reste de sa carrière, le pêcheur de mer doit se présenter périodiquement (tous les deux ans) auprès d'un médecin afin d'obtenir un nouveau certificat médical. Les frais de cet examen sont à charge de l'armateur auprès duquel le pêcheur est engagé à ce moment-là.

Le pêcheur de mer doit évidemment avoir suivi une formation suffisante et avoir acquis l'expérience pratique requise. Lors de l'engagement, l'armateur ou son préposé doit dès lors vérifier si le pêcheur possède les brevets, diplômes, certificats ou autorisations nécessaires à l'exercice de la fonction correspondante à bord du navire. Ces conditions sont fixées dans la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires ainsi que dans l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, tel qu'il a été modifié à plusieurs reprises en exécution de traités internationaux et de directives européennes. Lors de la composition et de l'engagement de l'équipage, l'armateur ou son préposé doit également vérifier si les pêcheurs de mer concernés satisfont aux conditions réglementaires.

Art. 12

Cet article dispose que le pêcheur de mer doit signer lui-même son contrat d'engagement. Il est dès lors exclu que le recrutement s'effectue par l'entremise d'un intermédiaire ou en s'adressant à une agence d'interim. Lors de la signature du contrat d'engagement, l'employeur peut, quant à lui, être représenté, soit par l'armateur, soit par son préposé. Ces dispositions s'imposent dès lors que l'équipage, ou certains de ses éléments, peuvent également être remplacés à l'étranger, l'armateur n'étant alors pas personnellement présent

schepen onder Belgische vlag uitbaten en die dus ook in de Belgische havens niet aanwezig zijn bij het sluiten van de arbeidsovereenkomsten.

Art. 13

De arbeidsovereenkomst dient schriftelijk en in klare bewoordingen te worden vastgelegd en door beide partijen ondertekend. Thans gebeurt de eigenlijke aanwerving meestal nog mondeling, wat echter gevolgd wordt door de officiële aanmonstering.

Vermits dit laatste in de toekomst niet meer zal gebeuren, dient de aanwerving (zowel in België als in het buitenland) door een geschrift te worden gestaafd.

Paragraaf twee van dit artikel somt de gegevens op die minimaal in de arbeidsovereenkomst moeten worden opgenomen. Deze zijn:

- de plaats en datum van de aanwerving;
- alle gegevens om zowel de reder als de zeevisser volledig te kunnen identificeren;
- alle nuttige gegevens betreffende het schip waarop de functie zal worden uitgeoefend;
- de plaats, de datum en het uur van de inscheeping. Nu wordt dit meestal mondeling medegedeeld door de schipper. Indien de zeevisser dan niet tijdig verschijnt (om gelijk welke reden ook) en het schip daardoor moet blijven liggen, is de bewijsvoering voor een eventuele schadevergoeding moeilijk te realiseren omdat het gaat om mondelinge overeenkomsten zonder enig schriftelijk bewijs.
- de functie welke de betrokkene zal moeten vervullen aan boord van het schip en de daaraan verbonden bezoldiging (zie commentaar bij artikel 26);
- de duur van de verbintenis. Indien de overeenkomst voor een bepaalde duur is gesloten, dan moet zij de datum van het einde vermelden. Indien het schip op dat ogenblik nog op zee is, loopt de arbeidsovereenkomst slechts ten einde bij de aankomst in de eerste haven.

Gelet op de zeer kleine bemanning aan boord van vissersschepen is het ondenkbaar dat een bemanningslid op een bepaalde dag om 00 h 00 zijn werk zou stil-

sur place. De plus, comme nous l'avons déjà indiqué par ailleurs, il y a, à l'étranger, des armateurs et des sociétés d'armement qui exploitent des navires sous pavillon belge, et qui ne sont dès lors pas présents dans les ports belges lors de la signature des contrats d'engagement.

Art. 13

Le contrat d'engagement maritime doit être conclu par écrit, rédigé en termes clairs et signé par les deux parties. S'il est certes suivi d'un enrôlement officiel, l'engagement proprement dit s'effectue toujours, dans la plupart des cas, de vive voix.

Dès lors que l'enrôlement n'aura plus lieu à l'avenir, il convient que l'engagement (tant en Belgique qu'à l'étranger) soit attesté par un document écrit.

Le paragraphe 2 de cet article énumère les données minimales qui doivent figurer dans le contrat d'engagement maritime. Il s'agit des éléments suivants :

- la date et le lieu de l'engagement ;
- toutes les données permettant d'identifier complètement aussi bien l'armateur que le pêcheur de mer ;
- toutes les données utiles concernant le navire à bord duquel la fonction doit être exercée ;
- le lieu, la date et l'heure de l'embarquement. Or, ces renseignements qui sont généralement communiqués verbalement par le patron. Si le pêcheur de mer ne se présente pas dans les délais (quelle qu'en soit la raison) et que le navire doit rester à quai, la preuve sous-tendant d'éventuels dommages-intérêts est difficile à administrer, étant donné qu'il s'agit d'accords verbaux sans aucune trace écrite.
- la fonction que l'intéressé devra exercer à bord du navire et la rémunération correspondant à cette fonction (voir commentaire de l'article 26) ;
- la durée de l'engagement. Si le contrat est conclu pour une durée déterminée, il doit spécifier la date à laquelle il prend fin. Si le navire est encore en mer à ce moment, le contrat d'engagement maritime ne prend fin qu'à la première escale du navire dans un port.

Étant donné que les équipages à bord des navires de pêche sont restreints, il est inconcevable qu'un membre de l'équipage arrête le travail à 00 h 00, un

leggen, terwijl het schip bv. nog op zes uur varen van een haven verwijderd is of door stormweer wordt opgehouden. Anderzijds is het ook niet te realiseren dat een schipper de visserij moet staken omdat de arbeidsovereenkomst van één van zijn bemanningsleden ten einde loopt en er dus een haven moet worden bereikt.

In de praktijk zullen er arbeidsovereenkomsten voor onbepaalde tijd worden gesloten, zoals dit trouwens ook nu het geval is. In die overeenkomsten moet dan uiteraard een opzegtermijn worden opgenomen die voor beide partijen gelijk moet zijn.

Thans wordt die opzeg praktisch altijd mondeling gegeven meestal in één of andere conflictsituatie. Wanneer de zeevisser dan voor de volgende reis niet opdaagt en het schip daardoor moet blijven liggen met financieel verlies tot gevolg, ontstaat het probleem van de bewijslast. De zeevisser beweert zijn ontslag te hebben gegeven aan de schipper maar dan weet de reder het nog niet; de schipper beweert niets gehoord te hebben of is ondertussen vervangen door een ander enz....

Voortaan zal de opzeg zowel door de reder als door de zeevisser schriftelijk dienen te gebeuren zodat achteraf er geen discussie kan zijn over het al dan niet bestaan ervan.

De eigenlijke vorm en de inhoud van de arbeidsovereenkomst zal door een bij koninklijk besluit algemeen bindend verklaarde collectieve arbeidsovereenkomst worden vastgelegd. Er zullen verschillende modellen moeten worden opgemaakt omdat bv. de dagvisserij onder de kust in andere omstandigheden verloopt dan de verre visserij en men ook rekening zal houden met de verschillende vlootsegmenten (grootte en tonnenmaat van de schepen).

Art. 14

De zeevisser dient het werk aan te vatten op de plaats, datum en uur zoals bepaald in de arbeidsovereenkomst.

Indien hij zonder geldige reden niet komt opdagen of te laat is, kan de reder of zijn gemachtigde dit aanzien als een reden tot verbreking van de overeenkomst. Dit lijkt nogal drastisch maar is noodzakelijk wegens twee redenen. De minimum bemanning is vastgelegd in het zeevaartinspectiereglement. Indien één bemanningslid te laat is of helemaal niet verschijnt, dan kan het schip

jour donné, alors que le navire est, par exemple, encore à six heures de navigation d'un port ou qu'il est immobilisé à cause d'une tempête. D'autre part, il n'est pas non plus envisageable qu'un patron de pêche doive arrêter la pêche parce que le contrat d'engagement de l'un des membres de son équipage arrive à échéance et qu'il doive dès lors rejoindre un port.

Dans la pratique, les contrats d'engagement seront établis pour une durée indéterminée, comme c'est d'ailleurs le cas actuellement. Ces contrats d'engagement doivent évidemment mentionner un délai de préavis qui doit être égal pour les deux parties.

Actuellement, ce préavis est pratiquement toujours donnée oralement, le plus souvent en situation conflictuelle. Lorsque le pêcheur de mer ne se présente pas pour le voyage suivant et que le navire doit, pour cette raison, rester à quai et, dès lors, subir des pertes financières, se pose le problème de la charge de la preuve. Le pêcheur de mer prétend avoir donné son préavis au patron de pêche, ce que l'armateur ignore toujours à ce moment; le patron de pêche prétend n'avoir rien entendu ou a, entre-temps, été remplacé par un autre, etc.

Désormais, le préavis doit être donné par écrit, tant par l'armateur que par le pêcheur, afin qu'aucune discussion ne puisse survenir par la suite quant à son existence.

La forme proprement dite et le contenu du contrat d'engagement seront établis par une convention collective de travail rendue obligatoire par arrêté royal. Divers modèles devront être établis, étant donné que, par exemple, les conditions dans lesquelles se déroule la pêche côtière et diurne ne sont pas celles dans lesquelles se pratique la grande pêche et étant donné également qu'il convient de tenir compte des différents segments de flotte (taille et tonnage des navires).

Art. 14

Le pêcheur de mer est tenu de commencer son service au lieu, au jour et à l'heure fixés par le contrat d'engagement.

S'il ne se présente pas ou s'il se présente tardivement sans raison valable, l'armateur ou son préposé pourra considérer cette absence ou ce retard comme une cause de résiliation du contrat. Si elle paraît assez draconienne, cette disposition est cependant nécessaire pour deux raisons. Le nombre minimum d'hommes d'équipage est fixé par le règlement sur l'inspect

niet afvaren. Daardoor lijdt niet alleen de reder/werkgever economisch verlies maar ook de andere opvarenden van het schip omdat het loon berekend wordt op de besomming van het schip; als er niet gevaren wordt, is er ook geen verdienste. Door het structureel bemanningstekort hebben sommige vissers de neiging om zonder veel redenen het schip te laten liggen omdat ze zeker zijn praktisch onmiddellijk werk te vinden op een ander schip. Wegens die reden is het voor een reder/werkgever ook steeds moeilijker om binnen een korte tijdspanne een vervanger te vinden voor het afwezig bemanningslid. Bovendien betreft het niet enkel het vereiste aantal bemanningsleden, maar moeten deze ook de nodige diploma's en brevetten bezitten om hen toe te laten in een bepaalde hoedanigheid te varen. Vooral bij de motoristen is dit een probleem. Elke afwezigheid, zonder geldige reden, kan dus leiden tot de verbreking van de arbeidsovereenkomst.

Art. 15

De zeevisser is gehouden zijn werk naar behoren uit te voeren. Dit artikel bepaalt dat de voorwaarden vastgelegd zijn in de wet, de bestaande reglementen en de gebruiken. Deze laatste zijn van belang omdat een aantal principes van het gemeen arbeidsrecht niet van toepassing kunnen zijn aan boord van vissersschepen: er is geen maximale arbeidsduur, er is geen regeling met betrekking tot overuren, het werken op zon- en feestdagen wordt niet vergoed enz. ... Wanneer het schip vertrekt, moet er zo veel mogelijk worden gevist ongeacht dag of nacht, feestdagen, weekends enz. ... Zeevissers zijn nu eenmaal de laatste professionele jagers en moeten dus werken wanneer er werk is, ongeacht de dag of het tijdstip. Daarom kunnen hun arbeidsvoorwaarden niet in een rigide reglementering worden vervat, maar dient dit te worden geregeld volgens de gebruiken in de visserij.

Overeenkomstig het internationaal zeerecht is de zeevisser gehouden mede te werken tot het bergen van zijn eigen schip – wat hij wel zal doen omdat zijn eigen leven op het spel staat – maar ook tot het verlenen van hulp en bijstand aan andere schepen, overblijfselen ervan of ladingen in nood. Dit is niet enkel ingegeven door humanitaire redenen maar is ook noodzakelijk voor de veiligheid van de scheepvaart. Ongekennde wrakken of drijvende ladingen vormen immers

tion maritime. Si un membre de l'équipage se présente tardivement ou ne se présente pas, le navire ne peut appareiller. Non seulement l'armateur/employeur, mais également les autres personnes embarquées subissent de ce fait un préjudice économique, étant donné que le salaire est fonction du produit de la pêche réalisée par le navire ; or, si l'on ne navigue pas, on ne réalise pas non plus de gains. Certains pêcheurs ont tendance, du fait du manque structurel d'hommes d'équipage, à abandonner le navire au moindre prétexte, étant donné qu'ils sont certains de trouver presque immédiatement du travail sur un autre navire. Aussi est-il également de plus en plus difficile, pour un armateur/employeur, de remplacer à bref délai un membre d'équipage absent. En outre, il s'agit non seulement d'engager le nombre d'hommes d'équipage requis, mais ceux-ci doivent également posséder les diplômes et brevets nécessaires pour pouvoir être autorisés à naviguer en exerçant une fonction déterminée. C'est surtout l'engagement de motoristes qui pose un problème. Toute absence sans raison valable pourra donc entraîner la résiliation du contrat d'engagement.

Art. 15

Le pêcheur de mer est tenu d'accomplir correctement son travail. Cet article précise que les conditions selon lesquelles il doit accomplir son travail sont fixées par la loi, les règlements existants et les usages. Ces derniers sont importants, dans la mesure où un certain nombre de principes du droit commun en matière de travail ne peuvent s'appliquer à bord des navires de pêche : il n'y a pas de durée du travail maximale, pas de règles concernant les heures supplémentaires, pas de régime de rémunération particulier pour le travail effectué le dimanche et jours fériés, etc. Une fois le navire en mer, il faut pêcher un maximum, de jour comme de nuit, les jours fériés, les week-ends, etc. ... Les pêcheurs de mer sont en effet les derniers chasseurs professionnels et ils doivent donc travailler lorsqu'il y a du travail, quels que soient le jour et l'heure. C'est pourquoi leurs conditions de travail ne peuvent pas faire l'objet d'une réglementation rigide et doivent être régies par les usages du secteur.

Conformément au droit maritime international, le pêcheur de mer est tenu de coopérer au sauvetage de son propre navire – ce qui va de soi, étant donné que sa propre vie est en jeu –, mais aussi de porter aide et assistance à d'autres navires, débris, de navires ou cargaisons naufragés. Cette obligation n'est pas seulement inspirée par des considérations humanitaires, mais elle s'impose en outre pour assurer la sécurité de la navigation. Les épaves inconnues ou les cargai-

een gevaar voor de scheepvaart in het algemeen en de visserij in het bijzonder, omdat bv. een wrak als gevolg van een aanvaring reeds enkele uren later een volgend ongeval kan veroorzaken wanneer de netten daaraan vastslaan.

De zeevisser moet normaal enkel het werk verrichten waarvoor hij zich volgens de arbeidsovereenkomst heeft verhuurd. Op zee kunnen zich echter gevallen van overmacht voordoen, waarbij andere taken dienen te worden uitgevoerd. Gelet op het gering aantal bemanningsleden moet de schipper de opdrachten kunnen verdelen in het algemeen belang, zonder rekening te houden met de eventuele bepalingen in de individuele arbeidsovereenkomst.

Art. 16

Indien voor de aanvang van de reis wordt vastgesteld dat de zeevisser niet over de noodzakelijke theoretische kennis (brevetten, getuigschriften e.d.) beschikt of onvoldoende praktijkervaring heeft (vaartijd in een bepaalde functie), dan kan de arbeidsovereenkomst worden verbroken zonder recht op een vergoeding. Het volstaat immers niet om een voldoende aantal mensen aan boord te hebben, volgens de grootte van het schip, maar de bemanningsleden moeten ook de nodige capaciteiten hebben. Het eerste contact tussen de reder of zijn gemachtigde en de zeevisser is meestal mondeling. Daarna wordt de schriftelijke arbeidsovereenkomst gesloten waarbij de zeevisser meestal niet de nodige documenten bij zich heeft om zijn capaciteiten te staven. Wanneer dan achteraf blijkt dat de betrokken zeevisser niet beantwoordt aan het reglementair voorgeschreven profiel, dan moet de arbeidsovereenkomst onmiddellijk kunnen worden verbroken zonder vergoeding zodat een nieuwe kandidaat kan worden gezocht.

Als de ongeschiktheid van de zeevisser pas blijkt als het schip reeds op zee is, dan kan de schipper de betrokkene een andere taak toewijzen, waarbij de vergoeding naar evenredigheid wordt verminderd.

Tijdens een reis kan het gebeuren dat een bemanningslid in een hogere functie moet varen dan deze waarvoor hij werd aangeworven. Zo kan een matroos de functies van de stuurman overnemen omdat deze ziek of gewond is en aan land werd gebracht. In zijn arbeidsovereenkomst is de bezoldiging van de matroos vastgelegd, maar voor de periode dat hij hogere functies uitoefent zal hij ook recht hebben op een hogere vergoeding.

sons à la dérive constituent en effet un danger pour la navigation en général et pour la pêche en particulier, étant donné qu'une épave dérivant par exemple à la suite d'une collision peut déjà provoquer un nouvel accident quelques heures plus tard si les filets viennent s'y accrocher.

Le pêcheur de mer est normalement seulement tenu d'accomplir le travail pour lequel il a loué ses services en vertu du contrat d'engagement. Il peut toutefois se présenter en mer des cas de force majeure nécessitant l'accomplissement d'autres tâches. Compte tenu du nombre limité de membres d'équipage, le patron de pêche doit pouvoir répartir ces tâches dans l'intérêt général, sans tenir compte de clauses que prévoirait le contrat d'engagement individuel.

Art. 16

Si, avant le commencement du voyage, il est constaté que le pêcheur de mer n'a pas les connaissances théoriques requises (brevets et autres attestations) ou ne possède pas l'expérience suffisante (heures de navigation dans une fonction donnée), le contrat d'engagement peut être résilié sans droit à indemnité. Il ne suffit pas, en effet, de disposer à bord d'un équipage en nombre suffisant en fonction de la taille du navire, les membres d'équipage doivent également avoir les capacités requises. Généralement, le premier contact entre l'armateur ou son préposé et le pêcheur de mer est verbal. C'est ensuite qu'est conclu le contrat d'engagement écrit. Or, à ce moment le pêcheur de mer n'a souvent pas sur lui les documents nécessaires pour attester ses capacités. S'il s'avère par la suite que le pêcheur de mer concerné ne répond pas au profil réglementaire, le contrat d'engagement doit pouvoir être résilié immédiatement sans indemnité, de sorte qu'un nouveau candidat puisse être recherché.

Si la constatation n'a lieu qu'en mer, le patron de pêche peut astreindre l'intéressé à un autre travail, sa rémunération subissant une réduction proportionnelle.

Un membre d'équipage peut, en cours de voyage, être appelé à servir dans une fonction plus élevée que celle pour laquelle il a été engagé. C'est ainsi qu'un matelot peut reprendre les fonctions du timonier, tombé malade ou blessé et qui a été débarqué. La rémunération du matelot est fixée dans son contrat d'engagement, mais, il a droit à une rémunération supérieure pour la durée pendant laquelle il exerce une fonction supérieure.

Art. 17

Hierin wordt bepaald dat de zeevisser geen goederen voor eigen rekening met het schip mag vervoeren. Hij mag ook geen alcoholische drank of verdovende of hallucinatieverwekkende stoffen aan boord brengen. Mede gelet op de lastige werkomstandigheden en het feit dat de bemanning praktisch uitsluitend bestaat uit jonge mannen, is er een zekere vorm van drankmisbruik en hoe langer hoe meer ook een drugsprobleem. Alhoewel dit in andere sectoren ook het geval is en in zekere mate wordt gedoogd, kan dit in de zeevisserij niet worden geduld. De bemanning vormt gedurende weken een zeer kleine zelfstandige leefgemeenschap (6 à 7 man) waarbij elk lid een specifieke taak heeft en moet kunnen rekenen op de volle inzet van de anderen. Bovendien dient elk bemanningslid ook wacht te lopen en is hij gedurende die periode verantwoordelijk voor de navigatie van het schip en dus ook voor de veiligheid van zijn mede opvarenden.

Indien een schip wegens de aanwezigheid aan boord van verboden producten (bv. drugs) in een haven wordt opgehouden of indien er een geldboete moet worden betaald of indien het schip op een andere manier schade heeft geleden, dan zal de betrokken zeevisser gehouden zijn de schade te vergoeden, daaronder ook begrepen het zogenaamde visverlet.

Vermits ook zeevissers wekenlang niet op water en brood kunnen leven, geldt het verbod op alcoholische dranken niet voor bier en andere licht alcoholische dranken. Het is de taak van de schipper om op het gebruik daarvan toezicht te houden. Meestal worden de dranken, sigaretten e.d. gemeenschappelijk aangekocht en op het einde van de reis per bemanningslid omgerekend in de zogenaamde roef.

Art. 18

De zeevisser dient behoorlijk zorg te dragen voor de uitrusting van het schip. Vroeger waren dat rudimentaire werkmiddelen maar thans zijn de vissersschepen uitgerust met allerlei gesofisticeerde elektronische toestellen. Indien blijkt dat de zeevisser deze vrijwillig beschadigt of vernielt, dan is hij tegenover de reder tot schadeloosstelling gehouden.

Art. 17

Cet article interdit au pêcheur de mer de transporter des marchandises sur le navire pour son propre compte. Il ne peut pas davantage embarquer des boissons alcooliques, des stupéfiants ou des hallucinogènes. En raison notamment des conditions de travail difficiles et du fait que l'équipage se compose presque exclusivement de jeunes hommes, on constate une certaine forme d'abus d'alcool et, de plus en plus, un problème de drogue. Bien que cette situation se présente aussi dans d'autres secteurs et qu'elle y soit admise dans une certaine mesure, elle ne peut pas être tolérée dans celui de la pêche en mer. En effet, l'équipage forme, pendant plusieurs semaines, une très petite communauté de vie indépendante (6 à 7 personnes), dans laquelle chaque membre a une tâche spécifique et doit pouvoir compter sur l'engagement total des autres membres. En outre, chaque membre de l'équipage a un tour de garde à assurer et, pendant cette période, il est responsable de la navigation du navire et, partant, de la sécurité de ses compagnons de bord.

Si un navire est retenu dans un port en raison de la présence à bord de produits interdits (par exemple, des stupéfiants), qu'une amende doit être payée ou que le navire a subi un quelconque autre préjudice, le pêcheur de mer concerné sera tenu d'indemniser le préjudice subi, en ce compris le manque à gagner en cas d'immobilisation du navire.

Étant donné que les pêcheurs de mer ne peuvent pas davantage être mis au pain et à l'eau pendant des semaines, l'interdiction d'embarquer des boissons alcoolisées ne s'applique pas à la bière et autres boissons peu alcoolisées. Il appartient au patron de pêche de surveiller la consommation de ces boissons. Généralement, les boissons, cigarettes, etc., sont achetées en commun pour tout l'équipage et le décompte par marin s'effectue traditionnellement à la fin du voyage dans le roef.

Art. 18

Le pêcheur de mer doit prendre soin des équipements du navire. Si les navires de pêche étaient jadis équipés d'une manière rudimentaire, ils sont en effet équipés aujourd'hui d'une multitude d'appareils électroniques sophistiqués. En cas de destruction ou de détérioration manifestement volontaire, le pêcheur de mer est tenu de payer des dommages-intérêts à l'armateur.

Art. 19

Dit artikel bepaalt dat wanneer een zeevisser ontscheept wordt wegens ziekte of ongeval of in het ergste geval wegens overlijden er een inventaris moet worden opgemaakt van zijn bezittingen aan boord.

De reder dient er voor te zorgen dat die goederen aan de zeevisser worden bezorgd of in geval van overlijden aan zijn rechthebbenden. Om de naleving te kunnen controleren wordt de inventaris, opgemaakt door de schipper en ondertekend door twee medeopvaarders, afgegeven aan de dienst van de scheepvaartcontrole.

Art. 20

Het minimum aantal bemanningsleden dat aan boord moet zijn, alsook hun kwalificaties, zijn vastgelegd in internationale verdragen en de daarop gebaseerde interne regelgeving (zeevaartinspectiereglement en brevettenbesluit).

Volgens de bepalingen van artikel 60 van de zeewet is het de taak van de kapitein (of de schipper) om de bemanning van het schip te bepalen, rekening houdend met de geplande reis en dit in overeenstemming met de eigenaar als deze ter plaatse is.

In de zeevisserij is het echter gebruikelijk dat de zeevisser wordt aangeworven door de reder. Het is dan ook normaal dat hij er dient voor te zorgen dat de bemanning volledig is zowel wat het aantal betreft als de vereiste brevetten, vergunningen e.d. Indien zou blijken dat de bemanning niet reglementair is samengesteld, zal de reder of zijn gemachtigde daarvoor aansprakelijk worden gesteld. Tot nu toe gebeurde die controle vooraf namelijk bij het aanmonteren van de zeevissers. Vermits deze formaliteit zal vervallen, dient duidelijk te worden bepaald wie aansprakelijk is voor de samenstelling van de bemanning. Dit zal dus de reder zijn. Slechts in de uitzonderlijke gevallen dat er in een buitenlandse haven een bemanningslid moet worden aangeworven, zal de schipper – als gemachtigde van de reder – moeten nagaan of de betrokkene aan de gestelde criteria voldoet. Gelet op de moderne communicatiemiddelen kan de schipper dit doen in overleg met de reder.

Art. 19

Cet article dispose que si un pêcheur de mer est débarqué pour cause de maladie, d'accident ou, au pire, parce qu'il est décédé, il y a lieu de dresser un inventaire de ses effets laissés à bord.

L'armateur doit veiller à restituer ces effets au pêcheur de mer lui-même ou, en cas de décès, à ses ayants droit. Afin que le respect de cette disposition puisse être contrôlé, l'inventaire établi par le patron, et signé par deux pêcheurs de mer, est remis à l'Office de contrôle de la navigation.

Art. 20

Le nombre minimal de membres d'équipage devant être à bord et les qualifications requises dans leur chef sont déterminés par des conventions internationales ainsi que par la réglementation interne basée sur ces dernières (règlement de l'inspection maritime et arrêté sur les brevets).

L'article 60 de la loi sur la navigation maritime dispose que c'est au capitaine (ou au patron) qu'il appartient de former l'équipage du navire en fonction de l'itinéraire prévu et qu'il le fait de concert avec le propriétaire lorsque celui-ci est sur les lieux.

Dans le secteur de la pêche en mer, il est toutefois d'usage que ce soit l'armateur qui engage le pêcheur. Il est normal, dès lors, que l'armateur doive veiller à ce que l'équipage soit au complet et en possession des documents requis (brevets, autorisations, etc.). S'il s'avère que l'équipage n'a pas été formé d'une manière réglementaire, l'armateur ou son préposé en sera tenu responsable. Ce contrôle préalable a, jusqu'à présent, été effectué lors de l'enrôlement des pêcheurs. Cette formalité étant appelée à disparaître, il y a lieu de déterminer clairement qui sera responsable de la composition de l'équipage. Il s'agira, en l'occurrence, de l'armateur. Le patron - en tant que préposé de l'armateur - ne devra vérifier si l'intéressé remplit les conditions requises que dans le cas exceptionnel de l'engagement d'un marin dans un port étranger. Les moyens de communication modernes permettent au patron de s'assurer du respect de ces conditions en concertation avec l'armateur.

Art. 21

Dit artikel bepaalt dat de reder moet zorgen voor een behoorlijk logies en sanitair in verhouding tot het aantal bemanningsleden. Dit zal ook afhangen van de grootte van het schip en de duur van de geplande reizen.

Schepen die enkel de dagvisserij beoefenen, moeten niet zijn uitgerust zoals de schepen van de «verre visserij» die soms weken op zee zijn. Eén en ander is terzake trouwens vastgelegd in internationale regelgeving.

Art. 22

Indien bij een ramp (aanvaring, stranding, lek-slaan, brand e.d.) persoonlijke goederen van de zeevisser verloren gaan, dan dient de reder hem daarvoor te vergoeden ook als zou blijken dat het voorval de schuld is van de betrokken zeevisser.

Art. 23

Gelet op de zware werkomstandigheden aan boord van de vissersschepen dient de reder er voor te zorgen dat er voldoende beschermkledij aan boord is zoals oliegoed, gutterhandschoenen, laarzen e.d.

Terzake zal een collectieve arbeidsovereenkomst worden opgemaakt om de wijze te bepalen waarop deze beschermkledij zal worden verstrekt.

Art. 24

De meeste reders/werkgevers zijn met betrekking tot hun verplichtingen inzake sociale zekerheid aangesloten bij één of ander sociaal kantoor.

Gelet op de geringe omvang van de sector (ongeveer 130 werkgevers en plus minus een 700 werknemers) voorziet dit artikel in de mogelijkheid voor de Koning om de werkgevers te verplichten zich aan te sluiten bij een door hem erkende organisatie. Dit zal echter pas gebeuren na het advies van het paritair comité voor de zeevisserij dus met het akkoord van de sociale partners.

Art. 21

Cet article prévoit que l'armateur doit fournir un logement et des équipements sanitaires satisfaisants, proportionnés à l'effectif de l'équipage. Ceux-ci dépendront également de la taille du navire et de la durée des voyages prévus.

Les navires qui ne pratiquent que la pêche de jour ne doivent pas être équipés comme les navires de grande pêche, qui restent parfois en mer plusieurs semaines. Tous ces points font d'ailleurs l'objet de normes internationales.

Art. 22

Si lors d'une infortune de mer (collision, naufrage, voie d'eau, incendie, etc.), le pêcheur de mer perd des effets personnels, l'armateur est tenu de l'indemniser, même s'il s'avère que la responsabilité du sinistre incombe au pêcheur concerné.

Art. 23

Vu la difficulté des conditions de travail à bord des navires de pêche, l'armateur doit veiller à ce que les pêcheurs disposent à bord de tenues de protection en nombre suffisant, comme des cirés, des gants de travail, des bottes etc.

Les modalités de fourniture de ces tenues de protection seront réglées dans une convention collective de travail.

Art. 24

La plupart des armateurs/employeurs sont affiliés à un secrétariat social en ce qui concerne leurs obligations en matière de sécurité sociale.

Vu l'importance réduite du secteur (environ 130 employeurs et plus ou moins 700 travailleurs), cet article prévoit que le Roi peut obliger les employeurs à s'affilier à une organisation agréée par Lui, mais uniquement après avoir recueilli l'avis de la commission paritaire de la pêche maritime, donc avec l'accord des partenaires sociaux.

Art. 26

Zoals reeds hoger uiteengezet wordt de zeevisser thans uitsluitend vergoed met een procentueel gedeelte van de opbrengst van het schip. Dit kan sterk schommelen omdat het afhankelijk is van een aantal niet te voorspellen factoren: weersomstandigheden, verlies van netten, motorpech, lage visprijzen enz ... De zeevisser weet bij het begin van zijn arbeidsovereenkomst dus niet hoeveel hij zal verdienen. Dit is één van de redenen voor het structureel bemanningstekort zeker bij de kleinere (oudere) schepen.

Er werd met de sociale partners overleg gepleegd om een stelsel uit te werken waarbij de zeevisser een vast loon zou hebben, zoals andere werknemers, uiteraard afhankelijk van de uitgeoefende functie en de grootte van het schip.

Het is echter gebleken dat vooral aan de zijde van de werknemers men de voorkeur geeft aan het bestaande systeem van een variabel loon, gebaseerd op de opbrengst van de gerealiseerde vangst.

Om de onzekerheid betreffende een minimaal inkomen weg te werken, werd echter een «vangnet» ingevoerd. Voortaan zal elke zeevisser de zekerheid hebben dat hij minstens het gewaarborgd minimum maandinkomen van een arbeider zal verdienen. Vermits zeevissers echter niet altijd voor maanden aan boord van hetzelfde schip blijven en dus in een korte periode verschillende werkgevers kunnen hebben, is het noodzakelijk het gewaarborgd minimum maandloon om te zetten in een gewaarborgd dagloon..

Daarom is het noodzakelijk te bepalen wat onder een «dag van een zeereis» wordt begrepen.

Onder dagen van een zeereis worden de vaartdagen begrepen tussen het vertrek van het schip uit een haven en deze van het aanlopen van een volgende haven.

Een verblijf op zee van minstens vier uur in de loop van een zelfde kalenderdag wordt ook als een vaartdag beschouwd. Dit betekent dat een zeevisser die met zijn schip op een bepaalde dag om 22 h 00 vertrekt voor die dag niet zal vergoed worden terwijl zijn collega die om 20 h 00 is vertrokken wel een zeedag kan aanrekenen. Dit is de reden waarom de meeste vissersschepen pas na 22 h 00 vertrekken, omdat dan een vaartdag wordt «uitgespaard».

Art. 26

Ainsi qu'il a été indiqué ci-dessus, la seule rémunération du pêcheur de mer consiste, actuellement, en un pourcentage du produit de la pêche réalisée par le navire. Ce revenu est sujet à de fortes variations étant donné qu'il dépend d'un certain nombre de facteurs imprévisibles : conditions climatiques, perte de filets, panne de moteur, faible niveau des prix du poisson, etc. En début de contrat d'engagement, le pêcheur de mer ignore donc quelle sera sa rémunération. Il s'agit là de l'une des causes de la pénurie structurelle d'hommes d'équipage, plus particulièrement à bord de petits navires (de type plus ancien).

Les partenaires sociaux se sont concertés afin d'élaborer un régime permettant au pêcheur de mer de bénéficier, à l'instar de tous les autres travailleurs, d'un salaire fixe, qui dépendrait bien entendu de la fonction exercée et de la taille du navire.

Il s'est cependant avéré que ce sont essentiellement les travailleurs qui préféreraient maintenir le régime existant prévoyant un salaire variable, basé sur le produit de la pêche réalisée.

Un « filet de sécurité » a toutefois été prévu afin de supprimer toute incertitude quant au salaire minimum. Dorénavant, tout pêcheur de mer aura la certitude de percevoir au moins le salaire mensuel minimum garanti des ouvriers. Dès lors que les pêcheurs de mer ne travaillent pas toujours pendant plusieurs mois à bord du même navire et qu'ils peuvent donc avoir différents employeurs au court d'une courte période, il s'indique de convertir le salaire mensuel minimum garanti en un salaire journalier minimum garanti. C'est pourquoi il s'impose de définir ce que l'on entend par « journée de voyage en mer ».

Par journées de voyage en mer, il faut entendre les journées de navigation entre le moment du départ du navire du port jusqu'au moment où il touche au port suivant.

Une présence en mer d'une durée minimale de quatre heures au cours d'un jour civil est aussi considérée comme une journée de navigation. Un pêcheur de mer dont le navire quitte le port à 22h ne sera donc pas payé pour cette journée, tandis que son collègue qui est parti à 20h pourra compter une journée de navigation. C'est la raison pour laquelle la plupart des navires de pêche ne quittent le port qu'après 22h, « éparquant » ainsi une journée de navigation.

Een zeevisser die om 01 h 00 met het schip vertrekt en om gelijk welke reden na 05 h 00 dezelfde dag terug in een haven is, heeft echter wel recht op een vaartdag, omdat hij minstens vier uur op zee is geweest.

Anderzijds wordt het uitvaren van een schip voor een duur die 24 uur niet overschrijdt slechts aanzien als één vaartdag. Dit is van belang voor de kustvisserij waarbij de schepen in de late namiddag vertrekken en de volgende morgen terug binnenlopen. De aanwezigheid op zee bedraagt dan ongeveer een 14 – 16 tal uur, gespreid over twee kalenderdagen, maar wordt slechts als één vaartdag aanzien.

Dit lijkt nogal ingewikkeld maar is noodzakelijk gelet op de verschillende vormen van visserij (kust- en verre visserij).

Art. 27

Het komt ook voor dat zeevissers na de thuiskomst in de haven nog allerlei werkzaamheden aan boord moeten verrichten zoals helpen de vangst te lossen, roest verwijderen, schilderen enz ... Vandaag bestaat daarover de grootste onduidelijkheid bij gebrek aan een duidelijke reglementering. Voortaan wordt het werken aan boord van een schip terwijl het in de haven ligt, wettelijk gelijkgesteld met een dag van een zeereis zodat de zeevisser daarvoor recht heeft op zijn minimum dagloon. Er wordt echter wel een uitzondering gemaakt namelijk voor het «zeeklaar maken». Daaronder worden alle noodzakelijke werkzaamheden begrepen om zowel het schip zelf als de uitrusting ervan in orde te brengen zodat het schip wanneer het aankomt op de visgronden onmiddellijk kan beginnen vissen. Het moet wel werkzaamheden betreffen die niet op zee kunnen worden uitgevoerd zoals bv. het vervangen van kabels en kettingen, het aan boord brengen en aanslaan van nieuwe netten, het bunkeren en vervangen van de motorolie, e.d.

Art. 28

Aangezien de zeevisser voortaan recht zal hebben op minstens het gewaarborgd minimum inkomen van een arbeider maar dat dit gelet op de specificiteit van de zeevisserij dient omgezet te worden in een gewaarborgd minimum dagloon, zullen de sociale partners een collectieve arbeidsovereenkomst moeten opstellen waarbij de modaliteiten van een dergelijke omrekening zullen worden vastgelegd.

Un pêcheur de mer dont le navire a appareillé à 1h et, pour une raison quelconque, rentre au port le même jour après 5h a toutefois droit à une journée de navigation, car il est resté au moins 4 heures en mer.

D'autre part, la sortie en mer d'un navire pendant une durée n'excédant pas 24 heures est considérée comme formant une seule journée de navigation. Cette définition a toute son importance pour la pêche côtière : les navires partent en fin d'après-midi et reviennent le lendemain matin. Leur présence en mer est d'environ 14-16 heures, étalées sur deux journées, mais est considérée comme formant une seule journée de navigation.

Toute cette réglementation peut paraître complexe, mais elle se justifie eu égard aux différentes formes de pêche (pêche côtière, pêche en haute mer).

Art. 27

Il arrive aussi qu'après l'arrivée au port, les pêcheurs en mer doivent encore accomplir à bord des activités diverses; telles qu'aider à décharger la pêche, enlever la rouille, effectuer des travaux de peinture, etc. En l'absence d'une réglementation claire, il règne à l'heure actuelle un flou absolu concernant ces activités. Désormais, le travail à bord d'un navire à quai, est assimilé légalement à une journée de voyage en mer, de sorte que le pêcheur de mer a droit à son salaire journalier minimum pour ces prestations. Une exception est cependant faite pour la « préparation à la navigation », c'est-à-dire la réalisation de tous les travaux nécessaires, en vue de mettre le navire lui-même et les équipements en état de permettre la pêche dès l'arrivée du navire sur les lieux de pêche. Il doit toutefois s'agir de travaux qui ne peuvent pas être effectués en mer, comme le remplacement de câbles et de chaînes, l'embarquement et l'installation de nouveaux filets, le ravitaillement en mazout, etc.

Art. 28

Étant donné que, désormais, le pêcheur de mer a droit au moins au revenu minimum garanti d'un ouvrier mais que, vu la spécificité de la pêche en mer, ce revenu doit être converti en un salaire journalier minimum garanti, les partenaires sociaux devront conclure une convention collective de travail, dans laquelle seront fixées les modalités de cette conversion.

Het minimum dagloon zal voor alle zeevissers niet gelijk zijn: er zal rekening moeten worden gehouden met de functie aan boord (schipper, stuurman, motorist, matroos, jongen), de grootte van het schip, de te bevaaren gebieden, de vaartijd van de betrokkene e.d.

De sociale partners zullen eveneens in een collectieve arbeidsovereenkomst moeten bepalen wat juist onder de bruto opbrengst van de gerealiseerde vangst van een bepaalde reis wordt begrepen en welke kosten daar mogen worden van afgetrokken om te komen tot het bedrag waarvan de zeevisser een procentueel gedeelte zal krijgen.

Thans variëren die aftrekken van rederij tot rederij, wat een grote onzekerheid oplevert voor de betrokken zeevissers. Bij sommige reders/werkgevers dragen zij onrechtstreeks bij in de kosten van de brandstof, verlies van netten, schade aan het vaartuig e.d., en bij andere reders niet.

Voortaan zal in een algemeen bindend verklaarde collectieve arbeidsovereenkomst de basis worden bepaald voor het berekenen van het variabele gedeelte van het loon van de zeevisser, wat dus door alle redereien zal moeten worden toegepast, wat tot een grotere zekerheid voor de zeevisser zal leiden.

Art. 29

Indien het schip op de geplande dag niet kan vertrekken door toedoen van de reder of zijn gemachtigde (bv. bij gebrek aan brandstof of noodzakelijke uitrusting), dan heeft de zeevisser toch recht op zijn minimum gewaarborgd dagloon. Het dient wel een oorzaak te zijn waarbij de reder of zijn gemachtigde rechtstreeks is betrokken zodat bv. slechte weersomstandigheden geen aanleiding kunnen geven tot het betalen van een dagloon. Ook tijdens de verplichte stilligperiodes kan de zeevisser geen aanspraak maken op een vergoeding ten laste van de reder.

Indien de vertraging wordt veroorzaakt door toedoen van een derde, al dan niet bemanningslid, en indien de reder daarvoor een vergoeding ontvangt, dan heeft de zeevisser recht op zijn gewaarborgd dagloon. Dit zal dus niet het geval zijn bij een defect aan de sluisen of bij staking van het bedieningspersoneel. Indien de vertraging te wijten is aan het niet opdagen van een bemanningslid, dan zullen de niet schuldige zeevissers slechts aanspraak kunnen maken op hun gewaarborgd dagloon in de mate dat de reder zelf vergoed werd door

Le salaire journalier minimum ne sera pas le même pour tous les pêcheurs de mer : il faudra en effet tenir compte de la fonction à bord (patron de pêche, pilote, mécanicien, matelot, mousse), de la taille du navire, des zones d'activité, de la durée du voyage de l'intéressé en mer, etc.

Les partenaires sociaux devront également déterminer dans une convention collective de travail, ce que l'on entend exactement par le produit brut de la pêche réalisée lors d'un voyage déterminé et quels frais peuvent être déduits de ce produit pour obtenir le montant dont le pêcheur de mer percevra un pourcentage.

À l'heure actuelle, ces déductions varient d'un armateur à l'autre, ce qui génère une grande insécurité pour les pêcheurs de mer concernés. Chez certains armateurs/employeurs, ils contribuent ainsi, indirectement, aux frais de carburant et aux coûts afférents à la perte de filets, aux dommages subis par le navire, etc., alors que ce n'est pas le cas chez d'autres armateurs.

Désormais, une convention collective de travail rendue obligatoire déterminera la base de calcul de la partie variable de la rémunération du pêcheur de mer. Cette base de calcul devra être appliquée par tous les armateurs, ce qui offrira une plus grande sûreté au pêcheur de mer.

Art. 29

Si le navire ne peut pas appareiller le jour prévu à cause de l'armateur ou de son préposé (par exemple, en raison d'un manque de carburant ou d'équipement indispensable), le pêcheur de mer a tout de même droit à son salaire journalier minimum garanti. Il doit cependant s'agir d'une cause qui engage directement la responsabilité de l'armateur ou de son préposé, de sorte que, par exemple, de mauvaises conditions météorologiques ne peuvent pas donner lieu au paiement du salaire journalier. Le pêcheur de mer ne peut pas non plus revendiquer d'indemnité à la charge de l'armateur durant les périodes de relâche obligatoires.

Si le retard est dû à un tiers, membre de l'équipage ou non, et que l'armateur perçoit une indemnité de ce fait, le pêcheur de mer a droit à son salaire journalier garanti. Tel ne sera donc pas le cas si les écluses sont en panne ou si le personnel chargé de manœuvre s'est mis en grève. Si le retard est dû au fait qu'un membre de l'équipage ne s'est pas présenté, les pêcheurs de mer non responsables ne pourront revendiquer leur salaire journalier garanti que dans la mesure où l'armateur aura lui-même été indemnisé par le pêcheur de

de schuldige zeevisser voor het door hem veroorzaakte economische verlies, wat meestal niet het geval is.

Art. 30

Wanneer een schip wordt opgebracht door een overheid, bv. wegens het vissen in verboden gebieden, en het verschillende dagen in een haven wordt vastgehouden tot na de veroordeling en het betalen van de boete, dan heeft de zeevisser recht op zijn bezoldiging indien hij aan boord blijft. Dit is eveneens het geval wanneer een schuldeiser beslag op het schip laat leggen of wanneer dit onzwaarlijk wordt verklaard. Indien het oponthoud langer dan drie opeenvolgende kalenderdagen bedraagt, dan is dit voor alle betrokken partijen een reden om de arbeidsovereenkomst verbroken te verklaren.

Art. 31

Dit artikel bepaalt dat bij het overlijden van een zeevisser tijdens de reis zijn rechthebbenden recht hebben op de overeengekomen vergoedingen tot op de dag van het overlijden. Dit zal dus een proportioneel deel zijn van de besomming van het schip op het einde van de betrokken reis.

Art. 32

Hierin wordt bepaald dat de zeevisser recht heeft op het overeengekomen loon voor de gehele reis indien het schip tijdens die reis vergaat. Vermits er bij het vergaan van een schip uiteraard geen besomming is, zal het loon bestaan uit het gewaarborgd minimum dagloon maal het aantal dagen van de geplande reis.

Art. 33

Zowel volgens het internationaal als het nationaal zeerecht dient een schip hulp en bijstand te verlenen aan een ander schip in nood.

Indien dit een nuttig resultaat heeft gehad (volgens het *No Cure No Pay* principe), heeft de reder van het hulpverlenende schip daarbij recht op een vergoeding, berekend volgens de geleverde inspanningen. Wanneer door deze daden visverlet ontstaat en de besomming nadelig wordt beïnvloed, zal dit ook een negatief effect hebben op het loon van de zeevisser. Daarom wordt bepaald dat hij recht heeft op een deel van de vergoeding toegekend aan de reder wegens die hulpverlening.

mer à qui est imputable la perte économique qu'il a subie, ce qui n'est généralement pas le cas.

Art. 30

En cas de prise ou de capture d'un navire par une autorité, par exemple pour avoir pêché dans des zones interdites, et s'il est retenu plusieurs jours dans un port jusqu'après la condamnation et le paiement de l'amende, le pêcheur de mer a droit à son salaire s'il reste à bord. C'est également le cas si un créancier fait pratiquer une saisie sur le navire ou si celui-ci est déclaré inapte à la navigation.

Le fait que le retard du navire excède trois jours civils successifs peut constituer un motif de rupture du contrat d'engagement maritime pour toutes les parties concernées.

Art. 31

Cet article dispose qu'en cas de mort du pêcheur de mer au cours d'un voyage, les indemnités convenues sont dues à ses ayants droit jusqu'au jour du décès. Il s'agira donc d'une part proportionnelle du rapport du navire à la fin du voyage en question.

Art. 32

Cet article prévoit qu'en cas de naufrage pendant le voyage, le pêcheur de mer a droit aux indemnités convenues pour toute la durée du contrat. Puisqu'il n'y a évidemment pas de capture en cas de naufrage d'un navire, la rémunération sera égale au salaire minimum garanti multiplié par le nombre de jours du voyage prévu.

Art. 33

Tant le droit maritime international que le droit maritime national prévoient qu'un navire est tenu d'aider et d'assister un autre navire en détresse.

Si les secours se sont avérés utiles (selon le principe *No Cure No Pay*), l'armateur du navire qui a porté secours a droit à une indemnité, calculée en fonction des efforts fournis. Si ces actions ont entraîné une perte en termes de pêche et que le rapport en est affecté, elles auront aussi une incidence négative sur le salaire du pêcheur de mer. C'est pourquoi il est prévu que celui-ci a droit à une partie de l'indemnité accordée à l'armateur pour les secours qu'il a portés.

Indien er echter geen visverlet is geweest (bv. een opsleping tijdens de terugreis naar de haven) en het loon van de zeevisser dus niet nadelig wordt beïnvloed, blijft het toegekende sleeploon volledig bij de reder.

Art. 34 en 35

Deze artikelen bepalen dat er door de reder geen afhoudingen mogen gebeuren op het loon van de zeevisser behalve in het geval van onregelmatige afwezigheid van boord. Dit kan ofwel zijn dat de zeeman niet op het afgesproken uur aan boord komt bij het vertrek van het schip of dat hij in een buitenlandse haven zonder toelating van de schipper het schip verlaat. Indien daardoor dan ook nog visverlet wordt opgelopen, kunnen de reder en de andere bemanningsleden bovendien nog een schadevergoeding eisen van de schuldige zeevisser.

Sommige rederijen passen thans – al dan niet verdekt – een aantal afhoudingen toe op het overeengekomen loon van de zeevisser als bijdrage in de hoge brandstofprijzen, bij het verlies van een net, als deel in een door de reder te betalen economische boete e.d. Dit leidt tot onzekerheid en zelfs een zekere willekeur, wat voor de toekomst moet worden vermeden.

Art. 36

De zeevisser moet in wettig gangbare munt worden uitbetaald. Het is gebruikelijk dat bij het einde van de reis de vissers een hoeveelheid vis meenemen naar huis «voor eigen gebruik» de zogenaamde deelvis. De waarde daarvan mag dus niet als een loon worden aanzien of in mindering worden gebracht.

In praktisch alle gevallen wordt het loon gestort op de rekening van de zeevisser. Indien deze echter in speciën wenst betaald te worden, dan mag dat niet gebeuren in lokalen waar drank of andere goederen worden verkocht of in drankgelegenheden.

Art. 37

Het tijdstip waarop het loon wordt gestort, verschilt thans van rederij tot rederij. Bij sommigen wordt het berekende loon onmiddellijk doorgestort, terwijl bij anderen de visser soms wekenlang op zijn loon moet wachten. Dit leidt tot allerlei wrijvingen en onzekerheden vooral als de visser ondertussen bij een andere reder vaart. Daarom wordt thans bepaald dat het tijdstip van betalen in de arbeidsovereenkomst kan wor-

S'il n'y a pas eu de pertes en termes de pêche (par exemple, si le remorquage a été effectué au cours du retour au port) et que le salaire du pêcheur n'a pas été affecté, les frais de remorquage restent intégralement acquis à l'armateur.

Art. 34 et 35

Ces articles prévoient qu'il est interdit à l'armateur d'opérer une retenue sur la rémunération du pêcheur de mer, sauf en cas d'absence irrégulière à bord. Il y a absence irrégulière lorsque le marin ne s'est pas présenté à bord à l'heure de départ convenue du navire ou que, dans un port étranger, il a quitté le navire sans l'autorisation du patron de pêche. Si cela entraîne en outre un manque à gagner, l'armateur et les autres membres de l'équipage peuvent lui réclamer en plus des dommages et intérêts.

À l'heure actuelle, certaines sociétés d'armateurs opèrent un certain nombre de retenues –dissimulées ou non – sur le salaire convenu du pêcheur de mer, au titre de contribution au coût élevé du carburant, à la perte d'un filet, à une amende économique infligée à l'armateur, etc. Cette situation est source d'insécurité, voire d'arbitraire, qu'il faut éviter à l'avenir.

Art. 36

Le pêcheur de mer doit être payé en monnaie ayant cours légal. Il est d'usage qu'à la fin du voyage, les pêcheurs emportent une certaine quantité de poisson pour leur « usage personnel ». La valeur de ce poisson ne peut être considérée comme une rémunération ou être portée en déduction de celle-ci.

Dans la majorité des cas, la rémunération est versée sur le compte du pêcheur de mer. Si celui-ci tient à être payé en espèces, le paiement ne peut avoir lieu dans des locaux où sont vendues des boissons ou d'autres marchandises ni dans un débit de boissons.

Art. 37

La date de paiement du salaire varie actuellement d'un armateur à l'autre. Chez certains, le salaire calculé est versé immédiatement alors que, chez d'autres, le pêcheur n'est parfois payé qu'après plusieurs semaines. Il en résulte des frictions et une certaine insécurité juridique, surtout si le pêcheur est entre-temps entré au service d'un autre armateur. C'est pourquoi il est à présent prévu que le moment du paiement peut

den opgenomen. Is dit niet het geval, dan dient de betaling te gebeuren uiterlijk vijf werkdagen na het einde van de overeenkomst.

Een en ander zal verder in een collectieve arbeidsovereenkomst in detail worden uitgewerkt.

Art. 38

De zeevisser kan om een voorschot op zijn loon vragen. Indien dit bij het begin van de reis wordt gevraagd om bv. aangepaste kledij en proviand te kopen, dan mag het voorschot niet meer dan twee vijfden van het overeengekomen loon bedragen. Indien het tijdens de reis wordt gevraagd bv. in een vreemde haven, dan mag het voorschot niet meer dan een vijfde van het loon bedragen.

Ook hier zal in een collectieve arbeidsovereenkomst één en ander verder in detail worden uitgewerkt.

Art. 39

Indien de zeevisser dit wenst, kan hij met betrekking tot zijn loon een volmacht opstellen. Er wordt daarvan melding gemaakt in de arbeidsovereenkomst.

Tijdens de duur van de arbeidsovereenkomst kan de zeevisser de volmacht intrekken door een aangetekende schriftelijke kennisgeving aan de reder.

Art. 40

Indien de arbeidsovereenkomst door toedoen van de reder of door overmacht wordt verbroken, dan kunnen de reeds betaalde voorschotten en de op basis van een volmacht reeds betaalde bedragen niet worden teruggevorderd. Indien de overeenkomst echter door toedoen van de zeevisser wordt verbroken, dan zijn die bedragen door de reder terug opvorderbaar voor zover zij het loon overtreffen dat op dat ogenblik aan de visser verschuldigd was.

Art. 41

Volgens de bepalingen van dit artikel heeft de zeevisser recht op geneeskundige verzorging, verplaatsingskosten en behoud van loon indien hij tijdens de reis getroffen wordt door ziekte of ongeval.

In dergelijke gevallen wordt de zeereis, in uitvoering van de arbeidsovereenkomst, geacht begonnen te zijn

être fixé dans le contrat d'engagement, faute de quoi le paiement doit avoir lieu au plus tard cinq jours ouvrables après l'expiration du contrat.

Ces modalités seront précisées dans une convention collective de travail.

Art. 38

Le pêcheur de mer peut demander une avance sur son salaire. S'il en fait la demande au début du voyage, par exemple pour s'acheter des vêtements appropriés et des victuailles, l'avance ne peut excéder deux cinquièmes du salaire convenu.

Une avance demandée pendant le voyage, par exemple dans un port étranger, ne peut excéder un cinquième du salaire.

Les modalités seront également précisées dans une convention collective de travail.

Art. 39

Le pêcheur de mer qui le souhaite peut établir une délégation en ce qui concerne la perception de son salaire. Il en est fait mention dans le contrat d'engagement.

Le pêcheur de mer peut révoquer la délégation pendant la durée de son contrat d'engagement au moyen d'une lettre recommandée à la poste adressée à l'armateur.

Art. 40

Si le contrat d'engagement est résilié par l'armateur ou par suite d'un cas de force majeure, les avances déjà versées et les montants déjà versés en vertu d'une délégation ne peuvent pas être récupérés. Si, par contre, le contrat d'engagement est résilié par le pêcheur de mer, l'armateur peut exiger le remboursement de ces montants dans la mesure où ils excèdent le montant du salaire dû au pêcheur de mer au moment de la résiliation.

Art. 41

En vertu des dispositions de cet article, le pêcheur de mer a droit au paiement des frais médicaux, des frais de déplacement et au maintien de son salaire s'il tombe malade ou est victime d'un accident au cours du voyage.

Dans ces cas, le voyage de mer, entrepris en exécution du contrat, est réputé avoir débuté au moment

op het ogenblik dat de zeevisser zijn gewone verblijfplaats verlaat om zich naar zijn schip te begeven langs het als normaal te beschouwen traject, tot op het ogenblik dat hij na het beëindigen van de reis opnieuw langs het normale traject zijn verblijfplaats bereikt. Het kan dus voorkomen dat een persoon, na te zijn aangeworven, zich naar zijn schip begeeft, in een Belgische of een buitenlandse haven, en onderweg ofwel ziek wordt of het slachtoffer is van een ongeval. Zelfs indien hij nog nooit voor zijn werkgever heeft gevaren zullen de geneeskundige zorgen enz. ... ten laste zijn van de reder (zie verder). Dus ook al heeft de betrokken persoon nog nooit gevaren, zal hij toch aangezien worden als een zeevisser indien er hem tijdens zijn verplaatsing naar het schip iets overkomt. Dit geldt ongeacht de manier van verplaatsen: met eigen middelen, gezamenlijk met andere bemanningsleden, georganiseerd door de reder, enz. ...

Art. 42

Dit artikel bepaalt dat de «normale sociale wetgeving voor arbeiders» voorrang heeft op de bepalingen van deze wet.

Zoals elke andere werknemer / arbeider zal de zeevisser bij ziekte of ongeval zich dus moeten beroepen op die algemene wetten. Het is pas indien hij op basis van die wetten geen aanspraak kan maken op een vergoeding, dat hij zich tot de reder kan wenden op basis van deze wet. De reder die is tussengekomen in de kosten ten gevolge van een ziekte of ongeval van een zeevisser, treedt automatisch op in zijn plaats voor wat betreft de rechten die de zeevisser heeft op basis van de wetten betreffende de «algemene» sociale regelgeving.

Art. 43

Zoals de werknemers of arbeiders aan land heeft de zeevisser recht op een vergoeding voor de geneeskundige, heelkundige, farmaceutische en verplegingskosten voortvloeiende uit de ziekte of het ongeval hem overkomen tijdens de reis.

De reder dient ook de kosten te betalen verbonden aan de overbrenging van de zieke of gekwetste zeevisser naar zijn gewone verblijfplaats. Die verplichtingen van de reder eindigen in elk geval bij het einde van de betrokken reis of op het ogenblik dat de zeevisser voortijdig naar zijn verblijfplaats of een ziekenhuis in de onmiddellijke omgeving ervan werd gebracht. Indien de zeevisser bv. in een buitenlands ziekenhuis

où le pêcheur de mer quitte sa résidence habituelle en vue de se rendre sur le navire par un itinéraire considéré comme normal et il est réputé avoir pris fin au moment où, après avoir suivi cet itinéraire normal, le pêcheur de mer regagne son lieu de résidence. Il pourrait donc arriver qu'un armateur doive supporter les frais médicaux et autres d'une personne qui n'a jamais navigué pour lui mais qui, alors qu'elle vient d'être engagée, tombe malade ou est victime d'un accident se rendant sur son navire amarré dans un port belge ou étranger (voir infra). Même s'il n'a pas encore travaillé pour son employeur, les frais médicaux et autres seront à charge de l'armateur (voir plus loin). Par conséquent, même si la personne en question n'a encore jamais navigué, elle sera considérée comme pêcheur de mer s'il lui arrive quelque chose pendant qu'elle se dirige vers le navire, et ce, quel que soit son mode de déplacement : par ses propres moyens, avec d'autres membres de l'équipage, organisé par l'armateur, etc.

Art. 42

Cet article prévoit que la législation sociale s'appliquant normalement aux ouvriers prime les dispositions de la loi proposée.

Comme tout autre travailleur salarié/ouvrier, le pêcheur de mer devra donc se prévaloir de ces lois générales en cas de maladie ou d'accident. Ce n'est que dans le cas où il ne pourrait prétendre à aucune indemnité sur la base de ces lois qu'il pourra invoquer l'intervention de l'armateur sur la base de la loi proposée. L'armateur qui est intervenu dans les frais de maladie ou d'accident de l'un de ses pêcheurs est automatiquement subrogé aux droits reconnus à ce pêcheur par les lois constitutives de la réglementation sociale «générale».

Art. 43

Tout comme les travailleurs salariés ou les ouvriers occupés sur terre, le pêcheur de mer a droit à une intervention dans les frais médicaux, chirurgicaux, pharmaceutiques et infirmiers qu'il a exposés en cas de maladie ou d'accident survenu en cours de voyage.

L'armateur doit également payer les frais liés au transfert du pêcheur malade ou blessé vers son domicile habituel. Ces obligations de l'armateur prennent fin en tout cas à la fin du voyage ou au moment où le pêcheur de mer a été rapatrié prématurément vers sa résidence ou vers un hôpital situé à proximité immédiate. Si le pêcheur de mer doit par exemple être admis dans un hôpital à l'étranger, les frais de son retour -

dient te worden opgenomen dan zullen de kosten voor zijn – latere – terugkeer naar België ook ten laste van de reder vallen. Indien de betrokkene op kosten van de reder naar zijn verblijfplaats, bv. te Zeebrugge, werd gebracht, en hij later op consultatie moet gaan in het ziekenhuis te Brugge, dan zijn die verplaatsingskosten niet meer ten laste van de reder.

Indien de zeevisser tijdens de reis komt te overlijden, dan zijn de kosten voor het overbrengen van het stoffelijk overschot ten laste van de reder. Daaronder dient niet enkel de kost van het eigenlijk transport begrepen te worden maar ook deze verbonden aan de administratieve formaliteiten op de plaats van het overlijden en de kosten van de eigenlijke lijkbezorging ter plaatse, daaronder begrepen de kosten van de eigenlijke kisting van de overledene.

Art. 44

Indien de zeevisser tijdens de reis, door ziekte of ongeval, arbeidsongeschikt wordt, dan heeft hij recht op het overeengekomen loon voor de gehele duur van de reis tenzij hij voor het einde ervan op kosten van de reder naar zijn gewone verblijfplaats werd terug gebracht. Het recht op loon houdt dan op vanaf de aankomst in die verblijfplaats.

Art. 45

Dit artikel bepaalt dat de reder de gemaakte kosten kan terugvorderen van de zeevisser of zijn rechthebbenden wanneer hij kan aantonen dat de ziekte of het ongeval uitsluitend te wijten is aan een zware fout van de zeevisser zelf.

Art. 46 en 47

Deze artikelen bepalen dat een zeevisser in het buitenland kan worden ontscheept om op kosten van de rederij naar zijn wettelijke woonplaats teruggebracht te worden. Dit kan noodzakelijk zijn wegens ziekte of ongeval maar ook om moeilijkheden aan boord te vermijden. Het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij voorziet immers in de mogelijkheid voor de kapitein / schipper om een zeeman, in het belang van de veiligheid van het schip en de rust onder de andere bemanningsleden, verplichtend te doen ontschepen al dan niet met hulp van de plaatselijke overheden.

ultérieur - en Belgique seront également à charge de l'armateur. Si l'intéressé a été ramené à son domicile, par exemple à Zeebrugge, aux frais de l'armateur, et qu'il doit ultérieurement se rendre à une consultation à l'hôpital de Bruges, ces frais de déplacement ne seront plus à charge de l'armateur.

Si le pêcheur de mer décède pendant le voyage, les frais de rapatriement de sa dépouille sont à charge de l'armateur. Ces frais comprennent non seulement les frais afférents au transport lui-même, mais également ceux afférents aux formalités administratives effectuées sur les lieux du décès et les frais exposés sur place pour les prestations des pompes funèbres, dont ceux afférents à la mise en bière elle-même.

Art. 44

Le pêcheur de mer qui, en raison d'une maladie ou d'un accident, devient inapte au travail pendant le voyage, a droit à la rémunération convenue pour toute la durée du voyage, sauf s'il est rapatrié vers sa résidence habituelle avant la fin de celui-ci, et ce, aux frais de l'armateur. Dans ce cas, il conserve son droit à la rémunération jusqu'au moment de son arrivée à cette résidence.

Art. 45

Cet article dispose que l'armateur peut récupérer auprès du pêcheur de mer ou de ses ayants droit les frais faits visés par les dispositions du chapitre VI, s'il démontre que la maladie ou l'accident est dû exclusivement à une faute grave du pêcheur.

Art. 46 et art. 47

Ces articles disposent qu'un pêcheur de mer peut être débarqué à l'étranger, en vue d'être rapatrié vers sa résidence légale aux frais de l'armateur. Ce débarquement à l'étranger peut se justifier en raison de la nature de la maladie ou de l'accident, mais aussi en vue d'éviter des difficultés à bord. Le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime prévoit en effet la possibilité, pour le capitaine/patron de pêche, de faire débarquer de force, avec l'aide ou non des autorités locales, un marin qui compromet la sécurité du navire et la tranquillité de d'équipage.

Bij een ontschepping wegens tuchtredekenen of indien de ziekte of het ongeval te wijten is aan een zware fout van de zeevisser, kan de reder de kosten van de terugzending op de betrokken zeevisser verhalen.

Indien de zeevisser in de haven van ontschepping een nieuwe arbeidsovereenkomst – al dan niet bij een Belgische rederij – heeft gesloten dan dient de vorige reder uiteraard geen terugzendingskosten te betalen.

Art. 48

Overeenkomstig de bepalingen van de artikelen 46 en volgende van de zeewet kan de scheepseigenaar / reder zijn aansprakelijkheid beperken tot een zeker bedrag. De wet van 11 april 1989 heeft terzake het internationaal Verdrag betreffende de beperking van aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, goedgekeurd. Het bedrag van de beperkte aansprakelijkheid staat in verhouding met de tonnenmaat van het schip.

Eigenaars van schepen kleiner dan 500 ton mogen hun aansprakelijkheid beperken tot 167.000 reken-eenheden. Dit zijn trekkingsrechten bij het Internationaal Monetair Fonds.

Vermits al de Belgische vissersschepen kleiner zijn dan 500 ton kunnen de scheepseigenaars hun aansprakelijkheid dus beperken tot omgerekend een kleine 185.000 euro. Met dit bedrag moeten alle schuldeisers worden vergoed. Dit is meestal niet mogelijk zodat slechts een deel van de schuldvorderingen wordt vergoed, volgens het « pons-pons » stelsel. Om te beletten dat ook de zeevisser slechts een deel van het overeengekomen loon zou ontvangen, bepaalt het voorgestelde artikel dat de beperking van aansprakelijkheid niet van toepassing is op de schuldvorderingen van de zeevisser tegenover de reder, m.a.w. op het nog verschuldigde loon.

Art. 49

Om de uitbetaling van het loon aan de zeevisser zeker te stellen, bepaalt dit artikel dat de schuldvorderingen van de zeevisser bevoorrecht zijn op de waarde van het schip, onder de voorwaarden voorzien in artikel 23 van de zeewet. Die schuldvorderingen komen op de tweede plaats onmiddellijk na deze van de openbare diensten en voor deze van andere particuliere schuldeisers.

En cas de débarquement pour des raisons disciplinaires ou si la maladie ou l'accident est imputable à une faute grave du pêcheur de mer, l'armateur peut récupérer les frais de rapatriement auprès de l'intéressé.

Si le pêcheur de mer a conclu un nouveau contrat d'engagement dans le port de débarquement – avec un armateur belge ou étranger – l'armateur précédent ne doit naturellement pas supporter de frais de rapatriement.

Art. 48

Conformément aux dispositions prévues aux articles 46 et suivants du livre II, titre II, du Code de commerce, le propriétaire d'un navire / l'armateur peut limiter sa responsabilité à un certain montant. À cet égard, la loi du 11 avril 1989 a approuvé la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976. Le montant de la responsabilité limitée est proportionnel au tonnage du navire.

Les propriétaires de navires dont le tonnage est inférieur à 500 tonnes peuvent limiter leur responsabilité à 167.000 unités de compte. Ces unités de compte correspondent aux droits de tirage définis par le Fonds monétaire international.

Étant donné que tous les navires de pêche belges ont un tonnage inférieur à 500 tonnes, les propriétaires de ces navires peuvent limiter leur responsabilité à un montant équivalant à 185 000 euros. Ce montant doit servir à indemniser tous les créanciers, ce qui n'est, la plupart du temps, pas possible, si bien que seule une partie des créances est remboursée, selon une répartition dite « au marc le franc ». Pour empêcher que le pêcheur de mer ne reçoive également qu'une partie de la rémunération convenue, l'article proposé prévoit que la limitation de la responsabilité n'est pas applicable aux créances détenues par le pêcheur de mer sur l'armateur, en d'autres termes à la rémunération encore due.

Art. 49

Afin d'assurer le paiement de la rémunération au pêcheur de mer, cet article dispose que les créances du pêcheur de mer sont privilégiées sur la valeur du navire aux conditions visées à l'article 23 du livre II, titre Ier, du Code de commerce. Ces créances viennent en deuxième position, immédiatement après celles des services publics et avant celles des autres créanciers chirographaires.

Art. 50

Dit artikel somt de verschillende feiten op waardoor een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst ten einde komt en vergt geen verdere commentaar.

Art. 51

De arbeidsovereenkomsten gesloten voor een bepaalde duur, lopen uiteraard ten einde op de afgesproken datum. Indien op dat ogenblik het schip op zee is, dan blijft de arbeidsovereenkomst bestaan tot bij de aankomst van het schip in een eerste haven en is de zeevisser er dus toe gehouden zijn taak aan boord verder te zetten. Gelet op het klein aantal bemanningsleden en het teamwerk aan boord van vissersschepen is het immers ondenkbaar dat een zeevisser op volle zee niet meer zou medewerken omdat de termijn van zijn arbeidsovereenkomst verstreken is. Uiteraard zal hij gedurende die periode ook al zijn rechten behouden (loon, medische en andere kosten, kosten van terugzending enz...) ondanks het feit dat zijn arbeidscontract verlopen was.

Art. 52

Indien de zeevisser zijn arbeidsovereenkomst op onregelmatige wijze verbreekt, dan is hij er toe gehouden het economisch verlies van de reder te vergoeden. Wanneer een zeevisser niet aan boord verschijnt, dan moet de reder een vervanger gaan zoeken. Gelet op het structureel bemanningstekort in de zeevisserij kan dit soms één of meerdere dagen duren en moet het schip in de haven blijven wat voor de reder uiteraard een economisch verlies betekent.

Indien de reder de arbeidsovereenkomst op onregelmatige wijze verbreekt, dan heeft de zeevisser recht op een schadevergoeding ten belope van het gederfde loon.

Omdat er thans nogal onduidelijkheid bestaat over de grootte van het economische verlies en het gederfde loon zal de juiste wijze van berekening worden vastgelegd in een algemeen bindend verklaarde collectieve arbeidsovereenkomst.

Art. 53

De schipper kan een bemanningslid onmiddellijk af danken zonder opzegtermijn en eisen dat hij wordt ontscheept indien dit voor de veiligheid van het schip of

Art. 50

Cet article, qui énumère les différents motifs pour lesquels il est mis fin à un contrat d'engagement maritime, ne nécessite aucun commentaire.

Art. 51

Il va de soi que les contrats d'engagement conclus pour une durée déterminée prennent fin à la date convenue. Si le navire est en mer à ce moment, le contrat d'engagement ne prend fin qu'à la première arrivée du navire dans un port et le pêcheur de mer est donc tenu de poursuivre sa tâche à bord. Eu égard au petit nombre de membres d'équipage et au fait que le travail à bord des navires de pêche est un travail d'équipe, il est en effet impensable qu'un pêcheur de mer ne doive plus continuer à travailler en pleine mer, parce que le terme de son contrat d'engagement est expiré. Il devra bien entendu conserver tous ses droits (salaire, frais médicaux et autres, frais de rapatriement, etc...) pendant cette période également, nonobstant le fait que son contrat d'engagement était venu à expiration.

Art. 52

Si le pêcheur de mer rompt son contrat d'engagement de manière irrégulière, il est tenu d'indemniser la perte économique subie par l'armateur. Si un pêcheur de mer ne se présente pas à bord, l'armateur doit se mettre en quête d'un remplaçant. Eu égard au manque structurel de personnel navigant dans le secteur de la pêche en mer, cette recherche peut parfois prendre de un à plusieurs jours et le navire doit rester au port, ce qui représente bien entendu une perte économique pour l'armateur.

Si c'est l'armateur qui rompt le contrat d'engagement de manière irrégulière, le pêcheur de mer a droit à une indemnité égale à la rémunération perdue.

Étant donné qu'actuellement, l'importance de la perte économique et de la rémunération perdue est assez difficile à chiffrer, le mode de calcul exact sera défini dans une convention collective de travail rendue universellement obligatoire.

Art. 53

Le patron de pêche peut licencier sur-le-champ et sans préavis un membre d'équipage et exiger que celui-ci soit débarqué si la sécurité du navire ou la

de gerustheid van de bemanning noodzakelijk is. Dit kan bv. noodzakelijk zijn bij vechtpartijen aan boord, bedreigingen, zware dronkenschap, enz. ... Indien dit in een buitenlandse haven moet gebeuren, moest tot nu toe de schipper daartoe de tussenkomst van de Belgische consul vragen. Vermits er echter steeds minder consuls in het buitenland zijn en zeker niet in de havens waar de Belgische vissersschepen traditioneel binnenlopen, wordt deze formaliteit afgeschaft. Wel zullen in een buitenlandse haven de plaatselijke havenautoriteiten een onderzoek moeten instellen. In een Belgische haven zal dit gebeuren door de ambtenaren van de scheepvaartcontrole.

De schipper kan dus niet eigenmachtig een bemanningslid zonder opzegtermijn afdanken. De reden van de afdanking moet ook in het logboek worden opgenomen om een latere controle mogelijk te maken.

Art. 54

Wanneer met betrekking tot het schip een administratieve of strafrechtelijke boete wordt opgelegd, dan is deze ten laste van de reder. Dit kan voorkomen wegens allerlei redenen: vissen in verboden of gesloten gebieden, netten met een te kleine maaswijdte, ondermaatse vis aan boord hebben, teveel bijvangst aan boord hebben, het niet juist opgeven van de hoeveelheid gevangen vis enz... Sommige rederijen verhalen deze boetes (die aanzienlijk kunnen oplopen) op het loon van de schipper met het argument dat hij de beslissing heeft genomen welke aanleiding heeft gegeven tot de boete.

De meeste van die overtredingen geschieden echter ofwel op bevel van de reder ofwel minstens met zijn medeweten. Het is dus normaal dat deze als werkgever de boetes betaalt, veroorzaakt door zijn schipper / werknemer. Bovendien bepaalt zowel het nationaal als het internationaal zeerecht dat de kapitein (of schipper) in het buitenland de vertegenwoordiger is van de reder. Deze kan zich echter op de schipper verhalen indien hij kan bewijzen dat deze de inbreuk opzettelijk heeft begaan of dat hij een zware fout heeft gemaakt.

De boetes met betrekking tot de verkeersreglementering op zee blijven echter ten laste van de schipper omdat deze verantwoordelijk is voor de navigatie van het schip. Die boetes kunnen betrekking hebben op het niet varen in de voorgeschreven verkeersbanen, het niet voeren van de vereiste lichten en dagmerken, het niet tijdig uitwijken, het niet houden

tranquillité de l'équipage le requiert. Il peut par exemple s'avérer nécessaire qu'il agisse de la sorte en cas de bagarre à bord, de menaces, d'intoxication alcoolique grave, etc... Si le débarquement doit s'effectuer dans un port étranger, le patron de pêche était jusqu'à présent tenu de requérir l'intervention du consul belge. Étant donné toutefois que le nombre de consuls en poste à l'étranger ne cesse de diminuer et que ceux qui subsistent ne se trouvent certainement pas dans les ports où les navires de pêche belges font traditionnellement escale, cette formalité est supprimée. Dans un port étranger, les autorités portuaires locales devront toutefois mener une enquête. Dans un port belge, ce sont les agents chargés du contrôle de la navigation qui devront s'en charger.

Le patron de pêche ne peut donc licencier un membre de l'équipage arbitrairement et sans préavis. Le motif du licenciement doit être inscrit dans le journal de bord pour permettre un contrôle ultérieur.

Art. 54

Les amendes pénales et administratives concernant le navire sont à charge de l'armateur. Elles peuvent être infligées pour toutes sortes de motifs : pêche dans une zone interdite ou fermée, filets à maillage trop serré, détention à bord de poissons de trop petite taille, présence à bord d'une prise trop importante, indication incorrecte de la quantité de poissons pêchés, etc... Certains armateurs se remboursent de ces amendes (qui peuvent atteindre des millions) sur le salaire du patron de pêche, arguant pour ce faire que c'est lui qui a pris la décision à cause de laquelle l'amende a été infligée.

La plupart de ces infractions se commettent cependant soit sur l'ordre de l'armateur, soit à tout le moins au su de celui-ci. Il est donc normal que ce soit lui, en sa qualité d'employeur, qui paie les amendes qui sanctionnent les actes accomplis par son patron de pêche en sa qualité de travailleur. En outre, le droit maritime, tant national qu'international, prévoit que le capitaine (ou le patron de pêche) est le représentant de l'armateur à l'étranger. Celui-ci peut toutefois se retourner contre le patron de pêche s'il peut prouver que ce dernier a commis délibérément l'infraction ou a commis une faute grave.

Les amendes pour infraction à la réglementation de la circulation en mer restent toutefois à charge du patron de pêche, puisque c'est lui qui est responsable de la navigation du navire. Ces amendes sont infligées si le navire n'a pas suivi les couloirs de navigation imposés, n'a pas fait usage des signaux lumineux ou diurnes requis, n'a pas effectué à temps une manœuvre

van radiowacht, het niet geven van voorgeschreven seinen e.d.

Art. 55

Indien de daartoe aangeduide ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole daartoe toelating verleent, mogen minderjarigen vanaf de leeftijd van 15 jaar tijdens de schoolvakanties inschepen aan boord van vissersvaartuigen. Zij mogen echter niet een vast bemanningslid vervangen en dienen dus te worden beschouwd als een bijkomend (overbodig) lid van de bemanning. Hun arbeidsovereenkomst moet van beperkte duur zijn waarbij de periode samenvalt met deze van de schoolvakanties. Alhoewel zij geen deel uitmaken van de officiële bemanning, is deze wet wel volledig op hen van toepassing.

De bedoeling is de jongeren een eerste inzicht te geven over alle aspecten van het werk aan boord van de vissersschepen in de hoop dat ze dan zullen kiezen voor een opleiding aan de visserijschool en in de sector een boeiende loopbaan kunnen uitbouwen.

Art. 56

Bij het sluiten van de arbeidsovereenkomst dient uiteraard elke partij een exemplaar te ontvangen. Het exemplaar van de reder kan zich al dan niet aan boord bevinden. Indien de reder verkiest zijn exemplaar bij zich te houden dan moet een ander exemplaar aan boord van het schip worden geplaatst. De zeevisser moet immers tijdens de reis steeds zijn arbeidsovereenkomst kunnen raadplegen.

Vermits de formaliteit van het aanmonsteren wordt afgeschaft, dient ook een afschrift van de arbeidsovereenkomst aan de met de scheepvaartcontrole belaste overheid te worden bezorgd. Dit is noodzakelijk niet enkel om na te gaan of de bemanning reglementair was samengesteld maar ook om het aantal vaartdagen van de zeevissers te kunnen nagaan wat van belang is ondermeer om na te gaan wanneer een zeevisser voldoende praktijkervaring heeft opgedaan om in een hogere functie te kunnen varen.

Art. 58

Hierin wordt bepaald dat alle geschillen met betrekking tot de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten zullen worden beslecht door de rechtbanken en hoven van de thuishaven van het schip. Een aantal

d'évitement, n'a pas assuré de surveillance radio, n'a pas émis les signaux requis, etc.

Art. 55

Moyennant l'autorisation du fonctionnaire chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet, les mineurs peuvent embarquer à partir de l'âge de 15 ans à bord des navires de pêche pendant les vacances scolaires. Ils ne peuvent toutefois pas remplacer les membres permanents de l'équipage, et ils doivent dès lors être considérés comme des membres supplémentaires (surnuméraires) de l'équipage. Ils doivent conclure un contrat d'engagement maritime à durée déterminée couvrant une période qui correspond à celle des vacances scolaires. Bien qu'ils ne fassent pas partie intégrante de l'équipage officiel, les dispositions de la loi proposée leur sont pleinement applicables.

L'intention est de permettre aux jeunes de se faire une première idée de toutes les facettes du travail à bord d'un navire de pêche, et ce, dans l'espoir qu'ils choisiront de suivre une formation à l'école de pêche (*Visserijschool*) et qu'ils pourront faire une carrière passionnante dans ce secteur.

Art. 56

À la conclusion du contrat d'engagement maritime, chaque partie concernée reçoit évidemment un exemplaire du contrat. L'exemplaire de l'armateur peut être conservé à bord du navire. Si l'armateur souhaite le garder, un autre exemplaire du contrat concerné doit être placé à bord du navire. Le pêcheur doit en effet pouvoir consulter son contrat à tout moment.

La formalité de l'enrôlement étant supprimée, il convient également d'adresser une copie du contrat d'engagement à l'administration chargée du contrôle maritime. Outre qu'elle permet de vérifier si l'équipage a été formé de manière réglementaire, cette disposition est nécessaire dès lors qu'elle permet de vérifier le nombre de jours de navigation des pêcheurs, ce qui est important, entre autres, pour établir s'ils ont acquis suffisamment d'expérience pour pouvoir accéder à des fonctions supérieures.

Art. 58

Cet article dispose que tous les litiges relatifs aux dispositions de cette loi ou de ses arrêtés d'exécution seront réglés devant les cours et tribunaux de la juridiction du port d'attache du navire. Un certain nombre

«Belgische» vissersvaartuigen zijn eigendom van Nederlandse rederijen en hebben een volledige bemanning van Nederlandse nationaliteit. Ondanks dat zijn uitsluitend de Belgische rechtbanken en hoven bevoegd voor zover het schip officieel een Belgische thuishaven heeft, ook al loopt het schip daar zelden of nooit binnen.

Ook de nationaliteit of de woonplaats van de reder of de zeevisser speelt daarbij geen enkele rol: het enig criterium is de thuishaven van het schip.

Art. 60 en 61

De wet van 5 juni 1928 houdende arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst was tot op heden van toepassing zowel voor de koopvaardij als voor de zeevisserij.

Door de bepalingen van dit artikel wordt de zeevisserij voortaan geregeld door de bepalingen van de onderhorige wet en geldt de wet van 5 juni 1928 enkel nog voor de koopvaardij. Indien de koopvaardijvloot terug zou worden ingevlagd, dan zal die wet ook voor de sector moeten worden aangepast.

Art. 62

Vermits de wet verschillende bepalingen bevat waarin wordt bepaald dat één en ander in een bij koninklijk besluit algemeen bindend verklaarde collectieve arbeidsovereenkomst dient te worden geregeld, wordt het aan de Koning overgelaten om te beslissen wanneer de wet in werking zal treden. De wet op zich is immers niet toepasbaar zonder een aantal collectieve arbeidsovereenkomsten. Het zal bijgevolg van de vooruitgang van de sociale partners in de visserijsector afhangen om te bepalen wanneer deze wet in werking kan treden.

Hopelijk kan dit zo vlug mogelijk gebeuren omdat deze wet een essentiële bijdrage zal leveren bij de verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser, één van de redenen voor het thans bestaande structureel personeelstekort in de zeevisserij.

Henk VERLINDE (sp.a)
Luc GOUTRY (CD&V)
Ferdie WILLEMS (VU-ID)
Jef TAVERNIER (AGALEV)

de navires de pêche « belges » appartiennent à des sociétés d'armement néerlandaises et ont un équipage composé uniquement de Néerlandais. En dépit de cela, seuls les tribunaux et cours belges sont compétents pour autant que le navire ait officiellement un port d'attache belge, même s'il n'y vient quasi jamais.

La nationalité et le domicile de l'armateur ou du pêcheur de mer sont également sans importance en l'occurrence, le seul critère étant le port d'attache du navire.

Art. 60 et 61

Jusqu'à présent, la loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime s'applique à la fois à la marine marchande et à la pêche maritime.

Par suite des dispositions de ces articles, la pêche maritime est désormais régie par les dispositions de la loi proposée, la loi du 5 juin 1928 ne s'appliquant plus qu'à la marine marchande. Si la flotte de la marine marchande devait revenir sous pavillon belge, la loi proposée devrait également est adaptée en fonction de ce secteur.

Art. 62

Étant donné que la loi contient plusieurs dispositions précisant que certains points doivent être réglés par une convention collective de travail rendue obligatoire par arrêté royal, on laisse au Roi le soin de fixer l'entrée en vigueur de la loi. L'application de la loi proprement dite étant subordonnée à la conclusion d'un certain nombre de conventions collectives de travail, la date à laquelle elle pourra entrer en vigueur dépendra dès lors des progrès qu'enregistreront les partenaires sociaux dans le secteur de la pêche.

Nous espérons qu'elle pourra entrer en vigueur le plus rapidement possible dès lors que cette loi contribuera de façon fondamentale à l'amélioration du statut social du pêcheur de mer, qui est l'une des causes de l'actuelle pénurie structurelle de personnel dans le secteur de la pêche maritime.

WETSVOORSTEL

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid zoals bedoeld in artikel 78 van de grondwet.

Art. 2

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

1° «vissersschip» : elk schip dat doelmatig op zee wordt ingezet voor de commerciële zeevisserij, waarvoor door de bevoegde dienst voor de zeevisserij een visvergunning werd afgeleverd en dat als dusdanig voorkomt op de officiële lijst van Belgische vissersschepen, jaarlijks uitgegeven door het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart.

2° «reder» : elke natuurlijke persoon of rechtspersoon, ongeacht de benaming of het nationaal recht volgens hetwelk zij is opgericht, die één of meerdere vissersschepen uitbaat onder Belgische vlag.

3° «zeevisser» : elke persoon die zich aan boord van een vissersschip bevindt in uitvoering van een arbeidsovereenkomst met de reder gesloten.

Gedurende de heen- en terugreis tussen de hoofd- of tweede verblijfplaats en het schip, wordt de persoon echter ook als zeevisser aangezien, ongeacht de wijze van vervoer.

Dit is eveneens het geval, in het buitenland, voor de reis van een schip naar een ander schip waarvoor de zeevisser een nieuwe arbeidsovereenkomst heeft gesloten.

PROPOSITION DE LOICHAPITRE I^{er}**Dispositions générales**Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Au sens de la présente loi, il faut entendre par :

1° « navire de pêche » : tout navire utilisé de manière rationnelle en mer en vue de la pêche maritime commerciale, pour lequel une licence de pêche a été délivrée par le service compétent du ministère de l'Agriculture et mentionné comme tel sur la liste officielle des navires de pêche belges qui est publiée annuellement par l'administration des Affaires maritimes et de la Navigation du ministère des Communications et de l'Infrastructure;

2° « armateur » : toute personne physique ou morale, quel que soit sa dénomination ou le droit national en vertu duquel elle a été créée, qui exploite un ou plusieurs navires de pêche sous pavillon belge;

3° « pêcheur de mer » toute personne se trouvant à bord d'un navire de pêche en exécution d'un contrat d'engagement conclu avec l'armateur.

La personne en question est considérée comme un pêcheur de mer pendant toute la durée du voyage entre son domicile légal et le navire, quel que soit le mode de transport utilisé.

Il en va également ainsi, à l'étranger, pour le voyage d'un navire vers un autre navire pour lequel le pêcheur de mer a conclu un nouveau contrat d'engagement.

HOOFDSTUK II

Aanwerving van zeevissers

Afdeling 1

Algemeenheden

Art. 3

De zeevisser wordt aangeworven door de reder zelf of zijn gemachtigde. In het laatste geval moet de gemachtigde in de arbeidsovereenkomst duidelijk melding maken van deze hoedanigheid. De zeevisser dient zelf de arbeidsovereenkomst te ondertekenen.

Een bij koninklijk besluit algemeen bindend verklaarde collectieve arbeidsovereenkomst zal de wijze bepalen waarbij de gemachtigde zijn of haar hoedanigheid kan bewijzen.

Art. 4

De aanwerving geschiedt door een schriftelijke arbeidsovereenkomst tussen partijen wat voor de zeevisser geen aanleiding mag geven tot een rechtstreekse of onrechtstreekse afhouding op de overeengekomen bezoldiging.

Art. 5

§ 1. Wanneer een persoon voor de eerste maal een arbeidsovereenkomst als zeevisser sluit, dient hij in het stamboek der zeevissers te worden ingeschreven.

Dit stamboek wordt bijgehouden op het kantoor van de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar van de haven van de eerste verbintenis.

§ 2. Indien de éérste verbintenis in een buitenlandse haven wordt aangegaan, dient de reder er zorg voor te dragen dat een afschrift van de arbeidsovereenkomst binnen vijf werkdagen wordt overgezonden aan de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar van de thuishaven van het schip.

Art. 6

Op het kantoor van de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar te Oostende wordt bovendien een algemeen stamboek der zeevissers bijgehouden.

De inschrijving in dit algemeen stamboek wordt intern geregeld door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren van de verschillende havens

CHAPITRE II

De l'engagement des pêcheurs de mer

Section première

Généralités

Art. 3

Le pêcheur de mer est engagé par l'armateur même ou par son préposé. Dans ce dernier cas, le préposé doit faire clairement état de cette qualité dans le contrat d'engagement. Le pêcheur de mer doit signer personnellement le contrat d'engagement.

Une convention collective de travail rendue obligatoire par arrêté royal fixe les modalités selon lesquelles le préposé peut justifier de sa qualité.

Art. 4

L'engagement se fait au moyen d'un contrat d'engagement écrit entre les parties, qui ne peut donner lieu, à charge du pêcheur de mer, à aucune retenue directe ou indirecte sur la rémunération convenue.

Art. 5

§ 1^{er}. Lorsqu'une personne conclut pour la première fois un contrat d'engagement de pêcheur de mer, elle doit être inscrite dans le registre des pêcheurs de mer.

Ce registre est tenu au bureau de l'agent chargé du contrôle de la navigation dans le port où a lieu le premier engagement.

§ 2. Si le premier engagement a lieu dans un port étranger, l'armateur doit veiller à ce qu'une copie du contrat d'engagement soit transmise, dans les cinq jours ouvrables, à l'agent chargé du contrôle de la navigation dans le port d'attache du navire.

Art. 6

En outre, un registre matricule général des pêcheurs de mer est tenu au bureau de l'agent chargé du contrôle de la navigation à Ostende.

L'inscription dans ce registre matricule général est réglée par les agents du contrôle de la navigation dans les divers ports.

Art. 7

Uiterlijk één maand na de inschrijving in het algemeen stamboek maakt de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar te Oostende een zeemansboek op voor de betrokken zeevisser. Dit zeemansboek wordt aangetekend opgestuurd naar het adres van de zeevisser, zoals dit vermeld wordt in de arbeidsovereenkomst.

Binnen dezelfde periode kan de zeevisser zijn zeemansboek ook persoonlijk afhalen bij de betrokken dienst.

Art. 8

§ 1. Het zeemansboek draagt het nummer van het algemeen stamboek der zeevissers.

§ 2. Het zeemansboek bevat de volgende gegevens :

1° de persoonsbeschrijving van de titularis, zijn naam en zijn voornamen, de datum en de plaats van zijn geboorte, zijn hoofd- of tweede verblijfplaats, de hoedanigheid waarin hij volgens de arbeidsovereenkomst is aangenomen;

2° de datum van de éérste arbeidsovereenkomst en, indien die werd gespecificeerd in de overeenkomst, de duur ervan. Verder de naam en het nummer van het vissersschip, de bruto tonnenmaat ervan, het motorvermogen en de naam van de schipper;

3° de datum en plaats van het beëindigen van de éérste overeenkomst;

4° vervolgens de data en plaatsen van het sluiten van de volgende arbeidsovereenkomsten en de data en plaatsen van het beëindigen ervan, de naam en het nummer van het vissersschip, de bruto tonnenmaat ervan, het motorvermogen en de naam van de schipper.

§ 3. Elke nieuwe inschrijving in het zeemansboek dient ondertekend te zijn door de zeevisser en de schipper.

§ 4. De Koning bepaalt voor het overige de vorm en de inhoud van het zeemansboek, de verschuldigde retributie en de wijze van betaling daarvan.

§ 5. Het zeemansboek bevat bovendien in het Nederlands en in het Frans, de belangrijkste bepalingen van deze wet.

Art. 7

Au plus tard un mois après l'inscription au registre matricule général, l'agent chargé du contrôle de la navigation à Ostende crée un livret du marin pour le pêcheur de mer concerné. Ce livret du marin est expédié par envoi recommandé à l'adresse du pêcheur de mer mentionnée dans le contrat d'engagement.

Dans le même délai, le pêcheur de mer peut aussi aller retirer personnellement son livret du marin auprès du service concerné.

Art. 8

§ 1^{er}. Le livret du marin reproduit le numéro du matricule général des pêcheurs de mer.

§ 2. Il contient les données suivantes :

1° le signalement du titulaire, ses nom et prénoms, la date et le lieu de sa naissance, son domicile principal ou secondaire, la qualité en laquelle il est engagé conformément au contrat d'engagement;

2° la date du premier contrat d'engagement et, si elle a été précisée dans le contrat, sa durée. Le nom et le numéro du navire de pêche, son tonnage brut, la puissance de son moteur et le nom du patron de pêche;

3° la date et le lieu de la fin du premier engagement;

4° ensuite, les dates et les lieux de conclusion des contrats d'engagement suivants ainsi que les dates et les lieux de la fin de ces contrats, le nom et le numéro du navire de pêche, son tonnage brut, la puissance de son moteur et le nom de son patron;

§ 3. Toute nouvelle inscription dans le livret du marin est signée par le pêcheur de mer et le patron.

§ 4. Le Roi fixe, pour le reste, la forme et le modèle du livret du marin, la rétribution qui est due et les modalités du paiement de celle-ci.

§ 5. Le livret du marin reproduit en outre les dispositions principales de la présente loi, en français et en néerlandais.

Afdeling 2

De arbeidsovereenkomst van de zeevisser

Art. 9

Elke overeenkomst, krachtens welke een zeevisser zich tegenover de reder of zijn gemachtigde verbindt om aan boord van een vissersschip te varen, is een arbeidsovereenkomst wegens scheepdienst, welke door de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten wordt geregeld.

Art. 10

§ 1. De bepalingen van deze wet zijn niet van toepassing op de arbeidsovereenkomsten wegens scheepdienst voor de zeevisserij, door een Belgische zeevisser gesloten, zelfs in België, voor de dienst aan boord van een vreemd vissersschip.

§ 2. De bepalingen van deze wet zijn van toepassing op de arbeidsovereenkomsten wegens scheepdienst voor de zeevisserij aan boord van Belgische vissersschepen, ongeacht de plaats van het sluiten van de arbeidsovereenkomst en ongeacht de nationaliteit van de reder, of de zeevisser.

§ 3. Door het sluiten van een arbeidsovereenkomst op basis van deze wet worden de bepalingen ervan alsook het Belgisch sociaal zekerheidsstelsel voor zeevissers automatisch van toepassing, ongeacht de nationaliteit van de reder of de zeevisser.

Art. 11

§ 1. Zeevissers die een arbeidsovereenkomst wegens scheepdienst sluiten, dienen voldoende professionele taalkennis te bezitten om alle bevelen en onderrichtingen in verband met het uit te voeren werk te kunnen begrijpen.

De reder of zijn gemachtigde die de arbeidsovereenkomst ondertekent, is verplicht na te gaan of de zeevisser deze voorwaarde vervult.

§ 2. Een zeevisser kan slechts een arbeidsovereenkomst wegens scheepdienst sluiten, indien hij vrij is van elke andere verbintenis wegens scheepdienst.

Het bewijs daarvan dient te worden geleverd door de inschrijvingen in het zeemansboek van de zeevisser, meer specifiek door de datum van beëindiging van de laatste arbeidsovereenkomst.

Section 2

Le contrat d'engagement du pêcheur de mer

Art. 9

Toute convention en vertu de laquelle un pêcheur de mer s'engage envers l'armateur ou son préposé à servir à bord d'un navire de pêche est un contrat d'engagement maritime, qui est régi par les dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Art. 10

§ 1^{er}. Les dispositions de la présente loi ne sont pas applicables aux contrats d'engagement maritime pour la pêche maritime qui sont conclu même en Belgique, par un pêcheur belge en vue d'un service à bord d'un navire étranger.

§ 2. Les dispositions de la présente loi sont applicables au contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime à bord de navires de pêche belges, quel que soit le lieu où le contrat a été conclu et la nationalité de l'armateur ou du pêcheur de mer.

§ 3. La conclusion d'un contrat d'engagement sur la base de la présente loi entraîne automatiquement l'application des dispositions de celle-ci ainsi que des dispositions du régime de sécurité sociale belge pour les pêcheurs de mer, quelle que soit la nationalité de l'armateur ou du pêcheur de mer.

Art. 11

§ 1^{er}. Les pêcheurs de mer qui concluent un contrat d'engagement maritime doivent posséder, dans le cadre de leur profession, une connaissance linguistique suffisante pour pouvoir comprendre tous les ordres et toutes les instructions relatifs au travail à effectuer.

L'armateur ou son préposé qui signe le contrat d'engagement vérifie si le pêcheur satisfait à cette condition.

§ 2. Le pêcheur de mer ne peut conclure un contrat d'engagement maritime que s'il est libre de toute autre obligation maritime.

Il en fournit la preuve par les inscriptions dans le livret du marin, et plus particulièrement, par la date de la fin du dernier contrat d'engagement.

§ 3. Vooraleer een eerste arbeidsovereenkomst wegens scheepdienst te sluiten, dient de zeevisser een geneeskundig onderzoek te ondergaan bij een door de dienst van de scheepvaartcontrole erkende geneesheer, en moet bij dit geneeskundig onderzoek zijn vastgesteld dat de inscheping van de zeevisser geen gevaar oplevert voor zijn eigen gezondheid of die van de bemanning.

De geneesheer die het onderzoek heeft gedaan, levert een medisch getuigschrift af.

De kosten van het onderzoek zijn ten laste van de reder. Tijdens zijn verdere loopbaan dient de zeevisser zich periodiek aan een geneeskundig onderzoek te onderwerpen, zoals is bepaald in de desbetreffende reglementeringen. De kosten van die periodieke onderzoeken zijn eveneens ten laste van de reder.

§ 4. Bij het sluiten van de arbeidsovereenkomst wegens scheepdienst dient de reder of zijn gemachtigde na te gaan of de zeevisser in het bezit is van de nodige brevetten, diploma's, getuigschriften of vergunningen voor het uitoefenen van de desbetreffende functie aan boord van het schip. Ook dient hij na te gaan of de zeevisser voldoet aan alle andere vereisten zoals bepaald in de desbetreffende reglementering.

Art. 12

De arbeidsovereenkomst wegens scheepdienst kan alleen door de zeevisser zelf gesloten worden. Zij is niet geldig wanneer zij door een tussenpersoon met de reder of zijn gemachtigde wordt aangegaan.

Afdeling 3

Vorm en inhoud van de arbeidsovereenkomst wegens scheepdienst van de zeevisser

Art. 13

§ 1. De arbeidsovereenkomst wegens scheepdienst moet voorafgaandelijk schriftelijk en in klare bewoordingen opgesteld zijn.

§ 2. De arbeidsovereenkomst wegens scheepdienst dient minstens te vermelden:

- 1° datum en plaats van het sluiten ervan;
- 2° de naam, voornaam en wettelijke woonplaats van de reder of zijn gemachtigde.

§3. Avant de pouvoir conclure un premier contrat d'engagement maritime, le pêcheur de mer se soumet, chez un médecin agréé par l'Office du contrôle de la navigation, à un examen médical, duquel il doit résulter que son embarquement ne présente aucun danger pour sa propre santé ni pour celle de l'équipage.

Le médecin qui a pratiqué l'examen délivre un certificat médical.

Les frais de l'examen sont à charge de l'armateur. Pendant le reste de sa carrière, le pêcheur de mer se soumet périodiquement à un examen médical, comme le prévoient les réglementations concernées. Les frais de ces examens périodiques sont également à charge de l'armateur.

§ 4. Au moment de conclure un contrat d'engagement maritime, l'armateur ou son préposé vérifie si le pêcheur possède les brevets, diplômes, certificats ou autorisations nécessaires à l'exercice de la fonction correspondante à bord du navire. Il vérifie également si le pêcheur satisfait à toutes les autres conditions fixées dans la réglementation concernée.

Art. 12

Le contrat d'engagement maritime ne peut être conclu que par le pêcheur de mer lui-même. Il n'est pas valable s'il est conclu avec l'armateur ou son préposé par une personne interposée.

Section 3

Forme et contenu du contrat d'engagement maritime du pêcheur de mer

Art. 13

§ 1^{er}. Le contrat d'engagement maritime doit être rédigé préalablement et en termes clairs.

§ 2. Le contrat d'engagement maritime doit au moins indiquer :

- 1° la date et le lieu où il a été conclu;
- 2° le nom, le prénom et le domicile légal de l'armateur ou de son préposé.

Indien de reder een rechtspersoon is, de officiële benaming ervan en het adres van de maatschappelijke zetel;

3° de naam, voornamen en de hoofd- of tweede verblijfplaats van de zeevisser;

4° de naam, de thuishaven en het nummer van het vissersschip waarop de functie moet worden uitgeoefend;

5° de plaats, datum en uur van de inscheping;

6° de functie welke de zeevisser zal moeten uitvoeren;

7° de wijze van bezoldiging;

8° de duur van de verbintenis. Is de arbeidsovereenkomst gesloten voor een bepaalde tijd, dan moet zij de datum vermelden waarop de verbintenis ten einde loopt. Is zij gesloten voor onbepaalde tijd dan moet zij de termijn van opzegging bepalen en de manier waarop deze dient te gebeuren. De opzeggingstermijn moet voor beide partijen gelijk zijn. De opzegging zowel door de reder als door de zeevisser dient schriftelijk te gebeuren.

§ 3. De vorm en de inhoud van de arbeidsovereenkomst moeten in een bij koninklijk besluit algemeen verbindend verklaarde collectieve arbeidsovereenkomst worden vastgelegd, waarbij rekening mag worden gehouden met de verschillende vormen van visserij.

HOOFDSTUK III

Rechten en plichten van de zeevisser

Art. 14

§ 1. De zeevisser dient zich aan boord van het schip te begeven op de plaats, datum en uur in de arbeidsovereenkomst bepaald.

§ 2. Indien de zeevisser zijn dienst aan boord niet begint op het overeengekomen tijdstip kan elke niet gerechtvaardigde vertraging door de reder of zijn gemachtigde beschouwd worden als een rechtmatige oorzaak van verbreking van de overeenkomst.

§ 3. Tijdens de reis is elke afwezigheid van boord zonder toelating van de schipper een rechtmatige oorzaak van verbreking, zelfs in het buitenland, indien de zeevisser niet aan boord is op het ogenblik van de afvaart van het schip.

Si l'armateur est une personne morale, la dénomination officielle de cette personne et l'adresse du siège social;

3° le nom, les prénoms ainsi que la résidence principale ou la résidence secondaire du pêcheur de mer;

4° le nom, le port d'attache et le numéro du navire de pêche à bord duquel la fonction doit être exercée;

5° le lieu, la date et l'heure de l'embarquement;

6° la fonction que le pêcheur de mer devra exercer;

7° le mode de rémunération;

8° la durée de l'engagement. Si l'engagement est conclu pour une durée déterminée, il doit énoncer la date à laquelle l'engagement prend fin. S'il est conclu pour une durée indéterminée, il doit indiquer le délai de préavis à observer et la manière dont le préavis doit être signifié. Le délai de préavis doit être le même pour les deux parties. La résiliation du contrat par le pêcheur ou par l'armateur doit se faire par écrit.

§ 3. La forme et le contenu de l'engagement sont fixés dans une convention collective de travail pouvant tenir compte des diverses formes de pêche et rendue obligatoire par arrêté royal.

CHAPITRE III

Droits et obligations du pêcheur de mer

Art. 14

§ 1^{er}. Le pêcheur est tenu de se rendre à bord du navire au lieu, au jour et à l'heure fixés par le contrat.

§ 2. Si le pêcheur de mer ne commence pas son service à bord au moment convenu, tout retard non justifié pourra être considéré par l'armateur ou par son préposé comme une juste cause de résiliation du contrat.

§ 3. En cours de voyage, toute absence du bord du pêcheur de mer sans autorisation du patron de pêche, au moment où le navire appareille, constitue une juste cause de résiliation, même à l'étranger.

Art. 15

§ 1. De zeevisser is gehouden zijn dienst te verrichten in de voorwaarden bepaald in de overeenkomst, deze wet en de van kracht zijnde reglementen en gebruiken.

Hij is steeds gehouden tot gehoorzaamheid aan de bevelen van zijn hiërarchische meerderen.

§ 2. De zeevisser is gehouden mede te werken tot het bergen van zijn eigen schip, hetzij van een ander, hetzij van de verongelukte overblijfsels, goederen en ladingen, alsmede tot het verlenen van bijstand aan elk in gevaar verkerend vaartuig.

§ 3. De zeevisser is niet gehouden een andere dienst te verrichten dan die waarvoor hij zich heeft verhuurd, buiten de gevallen van overmacht, waarover de schipper oordeelt.

Art. 16

§ 1. Wordt voor de aanvang van de reis vastgesteld dat het de zeevisser ontbreekt aan de noodzakelijke theoretische kennis en praktijkervaring voor het uitvoeren van de functie waarvoor hij zich heeft verhuurd, dan is dit een reden tot onmiddellijke beëindiging van de arbeidsovereenkomst zonder vergoeding.

§ 2. Indien die vaststelling pas op zee of in het buitenland kan geschieden, dan kan de zeevisser verplicht worden tot elk ander werk waarover de schipper zal oordelen en wordt de vergoeding van de zeevisser, indien daartoe aanleiding bestaat, naar evenredigheid verminderd.

§ 3. Wanneer de zeevisser tijdens de duur van de arbeidsovereenkomst andere werkzaamheden moet verrichten dan deze waarvoor hij is aangenomen, en indien aan die werkzaamheden een hogere bezoldiging is verbonden dan de zijne, dan heeft hij recht op die bezoldiging voor de tijd dat hij die werkzaamheden heeft uitgeoefend.

Art. 17

§ 1. Het is de zeevisser verboden, tenzij schriftelijke toestemming van de reder of zijn gemachtigde, goederen voor eigen rekening aan boord van het schip te vervoeren.

Art. 15

§ 1^{er}. Le pêcheur de mer est tenu d'accomplir son service selon les conditions fixées dans le contrat, dans la présente loi ou dans les règlements et conformément aux usages en vigueur.

Il est tenu en tout temps d'obtempérer aux ordres de ses supérieurs hiérarchiques.

§ 2. Le pêcheur de mer est tenu de coopérer au sauvetage de son propre navire ou de tout autre navire, de débris, d'effets et de cargaisons naufragés, et de porter son assistance à tout bâtiment en danger.

§ 3. Le pêcheur de mer n'est pas tenu d'accomplir un autre service que celui pour lequel il s'est engagé, hormis dans les cas de force majeure, dont le patron de pêche est juge.

Art. 16

§ 1^{er}. La constatation, avant le commencement du voyage, que le pêcheur de mer n'a ni les connaissances théoriques, ni l'expérience requises pour accomplir la fonction pour laquelle il s'est engagé, constitue une cause de résiliation immédiate sans indemnité du contrat d'engagement.

§ 2. Si la constatation n'a lieu qu'en mer ou à l'étranger, le pêcheur de mer pourra être astreint à tout autre travail que le patron de pêche jugera utile et sa rémunération subira, s'il y a lieu, une réduction proportionnelle.

§ 3. Lorsque, pendant la durée du contrat d'engagement, le pêcheur de mer est appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il a été engagé et à laquelle est attachée une rémunération supérieure à sa rémunération moyenne, il a droit à cette rémunération pour la durée pendant laquelle il a exercé la fonction en question.

Art. 17

§ 1^{er}. Il est interdit au pêcheur de mer de transporter pour son propre compte des marchandises sur le navire, sauf autorisation écrite de l'armateur ou de son préposé.

§ 2. Het is de zeevisser verboden om alcoholische, verdovende of hallucinatieverwekkende stoffen aan boord te hebben, al dan niet voor eigen gebruik.

§ 3. Het bepaalde in de vorige paragraaf heeft geen betrekking op licht alcoholische dranken, die als normaal kunnen worden beschouwd volgens de duur van de geplande reis en het aantal bemanningsleden.

§ 4. De zeevisser die de bepalingen van dit artikel overtreedt, is aansprakelijk voor alle schade, fiscale geldboeten of straffen door het schip daardoor opgelopen, onverminderd het recht van de schipper dergelijke stoffen ofwel in beslag te nemen ofwel te vernietigen.

Art. 18

De zeevisser moet behoorlijke zorg dragen voor alle instrumenten, machines en voorwerpen, door de reder ter beschikking gesteld voor de uitvoering van zijn functie. In geval van duidelijke vrijwillige vernieling of beschadiging is hij tegenover de reder tot schadeloosstelling gehouden.

Art. 19

§ 1. Wanneer een zeevisser die ontscheept wordt aan boord goederen achterlaat, moet de schipper bijgestaan door twee zeevissers, daarvan een inventaris opmaken en deze afgeven aan de dienst van de scheepvaartcontrole. Indien de schipper zelf ontscheept wordt, dient de stuurman dit te doen.

§ 2. De reder dient er voor te zorgen dat de goederen van de zeevisser aan hem, of aan zijn rechthebbenden, worden terug bezorgd binnen dertig dagen na de datum van ontscheeping.

HOOFDSTUK IV

Rechten en plichten van de reder

Art. 20

De reder of zijn gemachtigde is verplicht te zorgen voor een voldoende aantal zeevissers, elk met de vereiste kwalificaties, om de normale exploitatie van het schip te verzekeren, rekening houdend met de bestaande reglementering.

§ 2. Il est interdit au pêcheur de mer d'embarquer des boissons alcooliques, des stupéfiants ou des hallucinogènes, que ce soit pour son usage personnel ou non.

§ 3. La disposition du paragraphe précédent ne vaut pas pour les boissons légèrement alcoolisées dont l'embarquement peut être considéré comme normal en fonction de la durée du voyage et du nombre de membres d'équipage.

§ 4. Le pêcheur de mer qui contrevient aux dispositions du présent article est tenu de tous les dommages, amendes fiscales ou sanctions encourues par le navire à la suite de l'infraction, sans préjudice du droit du patron de saisir ou de détruire lesdites substances.

Art. 18

Le pêcheur de mer prend soin de tous les instruments, machines et objets que l'armateur met à sa disposition pour l'exercice de sa fonction. En cas de destruction ou de détérioration manifestement volontaire, il est tenu de payer des dommages-intérêts à l'armateur.

Art. 19

§ 1^{er}. Si un pêcheur de mer débarqué laisse à bord des effets, le patron, assisté de deux pêcheurs de mer, est tenu d'en dresser l'inventaire et de remettre celui-ci à l'Office de contrôle de la navigation. Si le patron lui-même est débarqué, cette tâche incombe au second.

§ 2. L'armateur est tenu de veiller à restituer au pêcheur de mer lui-même ou à ses ayants droit les biens qui lui appartiennent, dans les trente jours du débarquement.

CHAPITRE IV

Des droits et obligations de l'armateur

Art. 20

L'armateur ou son préposé est tenu d'engager un nombre suffisant de pêcheurs de mer ayant les qualifications requises pour assurer l'exploitation normale du navire, eu égard à la réglementation en vigueur.

Art. 21

De reder moet de zeevisser aan boord van het schip een goed ingericht logies bezorgen, dat ruimte biedt naar evenredigheid van het getal er in onder te brengen zeelieden en dat uitsluitend tot hun gebruik is bestemd. Tevens dient hij te zorgen voor een behoorlijke sanitaire uitrusting.

Art. 22

Het verlies of de vernietiging van persoonlijke goederen van de zeevisser ten gevolge van schipbreuk, brand aan boord of andere onvoorziene voorvallen of overmacht, komt ten laste van de reder.

Art. 23

§ 1. De reder dient er voor te zorgen dat de zeevissers kunnen beschikken over de gebruikelijke beschermingskledij en dat deze in voldoende aantal aan boord is. De wijze waarop deze beschermingskledij wordt verstrekt, wordt geregeld in een bij koninklijk besluit algemeen bindend verklaarde collectieve arbeidsovereenkomst.

§ 2. De reder dient er voor te zorgen dat de zeevissers beschikken over voldoende materiaal om hun taak uit te voeren en dat dit materiaal in goede staat is.

Art. 24

Op advies van het Paritair Comité voor de zeevisserij kan de Koning de werkgevers die onder dit comité ressorteren, verplichten zich aan te sluiten bij een door hem erkende organisatie van werkgevers. Deze organisatie vervult in de hoedanigheid van lasthebber, alle verplichtingen die voor de betrokken werkgevers krachtens de individuele en collectieve arbeidswetgeving en de sociale zekerheidswetgeving, met inbegrip van de arbeidsongevallenwet, voortvloeien uit de tewerkstelling van de werknemers die onder dit paritair comité ressorteren.

Art. 25

De reder is verplicht de overeengekomen bezoldigingen te betalen overeenkomstig de bepalingen van hoofdstuk V.

Art. 21

L'armateur est tenu de fournir au pêcheur de mer, à bord du navire, un logement bien aménagé proportionné au nombre d'occupants et réservé à leur usage. Il est également tenu de fournir des équipements sanitaires satisfaisants.

Art. 22

La perte ou la destruction d'effets du pêcheur de mer par suite d'un naufrage, d'un incendie à bord ou d'un autre cas fortuit ou cas de force majeure est à charge de l'armateur.

Art. 23

§ 1^{er}. L'armateur doit veiller à ce que les pêcheurs de mer puissent disposer des tenues de protection habituelles et à ce que celles-ci soient en nombre suffisant à bord. Les modalités de fourniture de ces tenues de protection sont réglées dans une convention collective de travail rendue obligatoire par arrêté royal.

§ 2. L'armateur doit veiller à ce que les pêcheurs de mer disposent d'un matériel suffisant pour qu'ils puissent accomplir leurs tâches et à ce que ce matériel soit en bon état.

Art. 24

Sur avis de la Commission paritaire de la pêche maritime, le Roi peut obliger les employeurs relevant de cette commission à s'affilier à une organisation d'employeurs agréée par Lui. Cette organisation remplit, en qualité de mandataire, toutes les obligations découlant pour les employeurs concernés, en vertu de la législation individuelle et collective sur le travail et de la législation sur la sécurité sociale, en ce compris de la loi sur les accidents du travail, de l'engagement de travailleurs relevant de ladite commission paritaire.

Art. 25

L'armateur verse la rémunération convenue conformément aux dispositions du chapitre V.

HOOFDSTUK V

Bezoldiging van de zeevisser

Afdeling 1

Algemeenheden

Art. 26

§ 1. De zeevisser wordt per zeereis vergoed op basis van een variabel loon gelijk aan een procentueel aandeel in de totale bruto-opbrengst van de gerealiseerde vangst.

§ 2. In geen geval mag de vergoeding lager zijn dan het gewaarborgd minimum maandinkomen van arbeiders, omgerekend naar een dagloon.

§ 3. Onder dagen van een zeereis worden begrepen de vaartdagen tussen het vertrek van het schip uit de haven en deze van het aanlopen van een volgende haven.

De aanwezigheid op zee van ten minste vier uur in de loop van een kalenderdag, wordt als één vaartdag beschouwd. Het uitvaren van een schip voor een duur die 24 uur niet overschrijdt, wordt als één vaartdag beschouwd. Het uitvaren van een schip voor een duur die 24 uur of een veelvoud van 24 uur overschrijdt, levert telkens een nieuwe vaartdag op.

Art. 27

Indien de zeevisser werkzaamheden moet verrichten aan boord, terwijl het schip in een haven ligt, dan wordt die dag gelijkgesteld met een dag van een zeereis, met uitzondering echter van de werkzaamheden die vóór het vertrek moeten geschieden om het vissersschip zeeklaar te maken.

Onder zeeklaar maken, dient te worden verstaan alle noodzakelijke werkzaamheden om zowel het schip zelf als de uitrusting ervan in een dergelijke staat te brengen, dat bij het aankomen op de visgronden, de visserij onmiddellijk kan worden aangevat.

Art. 28.

§ 1. Het minimum gewaarborgd dagloon zoals bedoeld in artikel 26, § 2, zal worden vastgesteld in een bij koninklijk besluit algemeen bindend verklaarde collectieve arbeidsovereenkomst.

CHAPITRE V

Des rémunérations du pêcheur de merSection 1^{ère}*Généralités*

Art. 26

§ 1^{er}. Le pêcheur de mer est rémunéré au voyage, sur la base d'un salaire variable équivalant à un pourcentage du revenu brut total de la pêche réalisée.

§ 2. La rémunération ne peut en aucun cas être inférieure au salaire mensuel minimum garanti des ouvriers, converti en salaire journalier.

§ 3. Par journées de voyage en mer, il faut entendre les journées de navigation entre le moment du départ du navire du port jusqu'au moment où il touche à un autre port.

La présence en mer d'une durée minimale de quatre heures au cours d'un jour civil est considérée comme une journée de navigation. La sortie en mer d'un navire pendant une durée n'excédant pas 24 heures est considérée comme formant une journée de navigation. Une sortie en mer d'un navire pendant une durée excédant 24 heures ou un multiple de 24 heures correspond à une ou plusieurs journées de navigation supplémentaires.

Art. 27

Si le pêcheur de mer doit effectuer des travaux à bord lorsque le navire fait escale dans un port, cette journée sera assimilée à une journée de voyage en mer, à l'exception toutefois des travaux qui doivent être effectués avant le départ du navire en vue de le préparer à prendre la mer.

Par préparer le navire à prendre la mer, on entend la réalisation de tous les travaux nécessaires en vue de mettre le navire lui-même et les équipements dans un état propre à permettre la pêche dès l'arrivée du navire sur les lieux de pêche.

Art. 28

§ 1^{er}. Le salaire journalier minimum visé à l'article 26, § 2, est fixé par une convention collective de travail rendue obligatoire par un arrêté royal.

Daarbij kan een onderscheid worden gemaakt op basis van de volgende criteria :

- de aard van het schip;
- de functie aan boord;
- de vaartijd van de zeevisser;
- de zeegebieden waarin het schip gewoonlijk zijn bedrijvigheid uitoefent.

§ 2. In een bij koninklijk besluit algemeen bindend verklaarde collectieve arbeidsovereenkomst zal worden bepaald wat onder de bruto-opbrengst van de gerealiseerde vangst van de betreffende zeereis wordt begrepen en welke bedragen daarvan mogen worden afgetrokken om het variabel loon, zoals bedoeld in artikel 26, § 1, te berekenen. Daarbij mag een onderscheid worden gemaakt volgens de verschillende categorieën van vaartuigen of volgens de zeegebieden waarin deze hun activiteiten uitoefenen.

Art. 29

§ 1. Indien de afvaart van het schip door toedoen van de reder of zijn gemachtigde wordt uitgesteld, dan heeft de zeevisser recht op een vergoeding, gelijk aan het minimum gewaarborgd dagloon maal de geplande vaartdagen.

§ 2. Ontstaat de vertraging door toedoen van een derde, al dan niet bemanningslid, dan heeft de zeevisser deel in de gebeurlijk aan het schip toegewezen vergoeding volgens het bepaalde in § 1.

Art. 30

§ 1. Indien het schip wordt opgebracht, in geval van beslag onder derden of indien het onzeewaardig wordt verklaard heeft de zeevisser recht op zijn bezoldiging indien hij aan boord blijft.

§ 2. Indien het oponthoud van het schip langer duurt dan drie opeenvolgende kalenderdagen kunnen de reder, zijn gemachtigde, de schipper en de zeevisser de arbeidsovereenkomst verbroken verklaren.

À ce sujet, une distinction pourra être établie sur la base des critères suivants :

- la nature du navire;
- la fonction exercée à bord;
- la durée du voyage du pêcheur de mer;
- les zones maritimes dans lesquelles le navire exerce habituellement son activité.

§ 2. Une convention collective de travail rendue obligatoire par arrêté royal détermine ce qu'il y a lieu d'entendre par brut produit de la pêche réalisée au cours du voyage en mer et quels montants pourront être déduits de ce produit en vue de calculer le salaire variable visé à l'article 26, § 1^{er}. À ce sujet, une distinction peut être faite en fonction des diverses catégories de navires ou des zones maritimes dans lesquelles ceux-ci déploient leur activité.

Art. 29

§ 1^{er}. Si le départ du navire est retardé à cause de l'armateur ou de son préposé, le pêcheur de mer a droit à une indemnité égale au salaire journalier minimum garanti, multiplié par le nombre de jours de voyage.

§ 2. Si le retard est dû à un tiers, membre de l'équipage ou non, le pêcheur de mer a droit à une partie de l'indemnité qui est accordée, le cas échéant, au navire conformément au § 1^{er}.

Art. 30

§ 1^{er}. En cas de prise ou de capture, ainsi qu'en cas de saisie-arrêt ou de déclaration d'innavigabilité, le pêcheur de mer a droit à son salaire s'il reste à bord.

§ 2. Si le retard du navire excède trois jours civils successifs, l'armateur, son préposé, le patron de pêche et le pêcheur de mer peuvent déclarer que le contrat d'engagement est résilié.

Art. 31

Indien de zeevisser tijdens de duur van de arbeidsovereenkomst overlijdt, dan zijn de overeengekomen vergoedingen verschuldigd aan zijn rechtverkrijgenden tot op de dag van het overlijden.

Art. 32

Indien het schip tijdens de duur van de arbeidsovereenkomst vergaat, dan heeft de zeevisser recht op de overeengekomen vergoedingen voor de gehele duur van de arbeidsovereenkomst.

Art. 33

§ 1. Onverminderd de bepalingen van artikel 25 heeft de zeevisser recht op een bijkomende vergoeding voor hulp, bijstand en opsleeping van een ander schip, voor zover deze daden een nuttig gevolg hebben gehad en het loon van de zeevisser hebben aangetast.

§ 2. De juiste wijze van berekening van dat aandeel zal in een bij koninklijk besluit algemeen bindend verklaarde collectieve arbeidsovereenkomst worden vastgesteld.

Afdeling 2

Schorsing en inhouding van de vergoedingen

Art. 34

De zeevisser die op het ogenblik dat hij zijn dienst moet beginnen onregelmatig afwezig is of die tijdens de duur van de arbeidsovereenkomst, zonder toelating van de schipper zich van boord verwijdert, verliest het recht op zijn vergoeding voor de duur van die afwezigheid, onverminderd de schadeloosstelling welke door de reder of de andere bemanningsleden zou kunnen worden gevorderd.

Art. 35

Het is de reder verboden op de vergoeding van de zeevisser enige afhouding toe te passen behalve deze wegens onregelmatige afwezigheid bedoeld in artikel 34.

Art. 31

En cas de mort du pêcheur de mer pendant la durée du contrat d'engagement, les indemnités convenues sont dues à ses ayants droit jusqu'au jour du décès.

Art. 32

En cas de naufrage pendant la durée du contrat d'engagement, le pêcheur de mer a droit aux indemnités convenues pour toute la durée du contrat.

Art. 33

§ 1^{er}. Sans préjudice des dispositions de l'article 25, le pêcheur de mer a droit à une indemnité supplémentaire pour l'aide, l'assistance et le remorquage d'un autre navire, pour autant que ces actions aient eu des résultats utiles et aient affecté le salaire du pêcheur.

§ 2. Les modalités de calcul de cette indemnité seront fixées par une convention collective de travail rendue obligatoire par arrêté royal.

Section 2

De la suspension et de la retenue des indemnités

Art. 34

Le pêcheur de mer qui est absent irrégulièrement au moment où il doit prendre son service ou qui quitte le bord pendant la durée de son contrat d'engagement sans l'autorisation du patron de pêche, perd le droit à son indemnité pour la durée de son absence, sans préjudice des dommages-intérêts qui pourraient lui être réclamés par l'armateur ou par les autres membres de l'équipage.

Art. 35

Il est interdit à l'armateur d'opérer sur l'indemnité du pêcheur de mer une retenue autre que la retenue pour absence irrégulière visée à l'article 34.

Afdeling 3

Vereffening en betaling van het loon

Art. 36

§ 1. Het loon van de zeevisser moet worden betaald in wettig gangbare munt.

Geen enkel deel daarvan mag in natura worden betaald.

In de arbeidsovereenkomst mogen geen bepalingen voorkomen welke de reder toelaten voorwaarden op te leggen, waardoor de zeevisser niet vrij over het loon zou kunnen beschikken

§ 2. Indien de uitbetaling in speciën gebeurt, mag deze niet geschieden

1° in een kantine, in een lokaal waar dranken, eetwaren of andere goederen worden verkocht;

2° in vermaakgelegenheden;

3° in lokalen palend aan de onder 1° en 2° genoemde plaatsen of in aanhorigheden daarvan.

Art. 37

§ 1. Het loon van de zeevisser dient vereffend te worden ofwel op het tijdstip bepaald in de arbeidsovereenkomst, ofwel uiterlijk vijf werkdagen na het vervallen ervan, op de wijze bepaald in de arbeidsovereenkomst.

§ 2. Indien de zeevisser naar de haven van inscheeping wordt teruggezonden, geschiedt de betaling slechts bij de terugkeer in België. Op het ogenblik van de ontscheeping kan een voorschot op de afrekening worden toegestaan.

§ 3. Een bij koninklijk besluit algemeen verbindend verklaard collectieve arbeidsovereenkomst kan nadere regels betreffende de vereffening van het loon vaststellen.

Section 3

De la liquidation et du paiement du salaire

Art. 36

§ 1^{er}. Le salaire du pêcheur de mer est payé en monnaie ayant cours légal.

Aucune partie du salaire ne peut être payée en nature.

Le contrat d'engagement ne peut comporter aucune clause permettant à l'armateur d'imposer au pêcheur de mer des conditions l'empêchant de disposer librement de son salaire.

§ 2. Lorsque le paiement est effectué en espèces, celui-ci ne peut avoir lieu :

1° ni dans une cantine, dans un débit de boissons ou un magasin;

2° ni dans un lieu de divertissement;

3° ni dans des locaux attenants aux établissements visés aux points 1° et 2° ou dans des annexes de ceux-ci.

Art. 37

§ 1^{er}. Le salaire du pêcheur de mer est payé soit au moment fixé dans le contrat d'engagement, soit au plus tard cinq jours ouvrables après son expiration, selon les modalités qui y sont définies.

§ 2. Lorsque le pêcheur de mer est renvoyé au port d'embarquement, le paiement n'est effectué qu'à son retour en Belgique. Une avance à valoir sur le montant qu'il toucherait au moment de la liquidation de son salaire peut être consentie au pêcheur de mer au moment de son débarquement.

§ 3. Une convention collective de travail rendue obligatoire par arrêté royal peut définir les modalités de paiement du salaire.

Afdeling 4

Voorschotten op het loon en volmachten

Art. 38

§ 1. Op verzoek van de zeevisser kunnen hem, hetzij bij het begin van de arbeidsovereenkomst, hetzij tijdens de duur ervan, voorschotten op het loon worden toegekend. Indien het voorschot bij het begin van de arbeidsovereenkomst wordt gevraagd, mag dit niet meer bedragen dan twee vijfden van het overeengekomen loon.

Indien het voorschot tijdens de duur van de arbeidsovereenkomst wordt gevraagd, mag dit niet meer bedragen dan een vijfde van het op dat ogenblik aan de zeevisser verschuldigde loon.

In beide gevallen wordt het uitbetalen van voorschotten vermeld op de arbeidsovereenkomst en ondertekend door de zeevisser.

§ 2. Een bij koninklijk besluit algemeen verbindend verklaarde collectieve arbeidsovereenkomst kan nader regels betreffende het uitbetalen van voorschotten vaststellen.

Art. 39

§ 1. Bij het sluiten van de arbeidsovereenkomst kan de zeevisser zijn loon geheel of gedeeltelijk bij volmacht overdragen. De naam, het adres en het rekeningnummer van de rechtverkrijgende worden op de arbeidsovereenkomst vermeld.

De bepalingen van afdeling 3 zijn van toepassing bij de vereffening op basis van een volmacht.

§ 2. Elke gegeven volmacht kan tijdens de duur van de arbeidsovereenkomst door de zeevisser worden ingetrokken door een aangetekende schriftelijke kennisgeving aan de reder.

§ 3. Tijdens de duur van de arbeidsovereenkomst kan de zeevisser een volmacht opmaken. Deze wordt bij aangetekende schriftelijke kennisgeving aan de reder bezorgd en dient de naam, het adres en het rekeningnummer van de rechtverkrijgende te vermelden.

De volmacht wordt op de arbeidsovereenkomst vermeld.

Section 4

Des avances sur salaire et des délégations

Art. 38

§1^{er}. À la demande du pêcheur de mer, des avances sur salaire peuvent lui être consenties au début du contrat d'engagement ou pendant la durée de celui-ci. Une avance demandée au début du contrat d'engagement ne peut excéder deux cinquièmes du salaire convenu.

Une avance demandée pendant la durée du contrat d'engagement ne peut excéder un cinquième du salaire restant dû au pêcheur de mer au moment où il fait sa demande.

Dans les deux cas, il est fait mention du paiement des avances dans le contrat d'engagement et cette mention est contresignée par le pêcheur de mer.

§ 2. Une convention collective de travail rendue obligatoire par arrêté royal peut définir les modalités de paiement des avances.

Art. 39

§ 1^{er}. Le pêcheur de mer peut, au moment de conclure le contrat d'engagement, mandater un tiers pour toucher tout ou partie de son salaire. Le nom, l'adresse et le numéro de compte de l'ayant droit sont indiqués dans le contrat d'engagement.

Les dispositions de la section 3 sont applicables en cas de paiement sur la base d'une délégation.

§ 2. Toute délégation peut être révoquée par le pêcheur de mer pendant la durée de son contrat d'engagement au moyen d'une lettre recommandée à la poste adressée à l'armateur.

§ 3. Le pêcheur de mer peut donner une délégation pendant la durée de son contrat d'engagement. Elle est notifiée par écrit à l'armateur au moyen d'une lettre recommandée à la poste et mentionne le nom, l'adresse et le numéro de compte de l'ayant droit.

La délégation est mentionnée dans le contrat d'engagement.

Art. 40

§ 1. De reeds betaalde voorschotten en de reeds gestorte bedragen op basis van een volmacht kunnen van de zeevisser niet worden teruggevorderd indien de arbeidsovereenkomst wordt verbroken door toedoen van de reder, of door overmacht.

§ 2. In geval de arbeidsovereenkomst verbroken wordt door de zeevisser, zijn de reeds betaalde voorschotten en de reeds gestorte bedragen op basis van een volmacht, door de reder opvorderbaar voor zover zij het loon overtreffen dat op het ogenblik van de verbreking aan de zeevisser verschuldigd was.

HOOFDSTUK VI

Geneeskundige verzorging, verplaatsingskosten en loonwaarborg bij ziekte of ongeval

Art. 41

Dit hoofdstuk regelt het recht op geneeskundige verzorging, verplaatsingskosten en behoud van het loon van de zeevisser die tijdens de reis getroffen wordt door ziekte of ongeval.

Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt de reis geacht begonnen te zijn vanaf het ogenblik waarop de zeevisser de dorpel van zijn hoofd- of tweede verblijf verlaat om zich, langs het normaal traject, naar het schip te begeven. De reis wordt geacht te zijn beëindigd zodra de zeevisser, via het normaal traject, deze dorpel weer overschrijdt.

Art. 42

De bepalingen van dit hoofdstuk doen op geen enkele wijze afbreuk aan de rechten die voortvloeien uit de Arbeidsongevallenwet, de Beroepsziektenwet, de Z.I.V.-Wet 1994 of enige andere Belgische of buitenlandse wetgeving op grond waarvan aanspraak kan worden gemaakt op gehele of gedeeltelijke vergoeding wegens dezelfde schade. De zeevisser zal dan ook zijn rechten op grond van deze wetgeving dienen uit de putten alvorens de reder op grond van dit hoofdstuk te kunnen aanspreken.

De reder die op basis van dit hoofdstuk bijdraagt in de kosten van geneeskundige verzorging, verplaatsing of loonwaarborg, treedt ten belope van deze bijdrage

Art. 40

§ 1^{er}. Les avances et les montants déjà versés en vertu d'une délégation ne peuvent pas être récupérés si le contrat d'engagement est résilié par l'armateur ou par suite d'un cas de force majeure.

§ 2. En cas de résiliation du contrat d'engagement par le pêcheur de mer, l'armateur peut exiger le remboursement des avances et des montants déjà versés en vertu d'une délégation dans la mesure où ils excèdent le montant du salaire qui est dû au moment de la résiliation.

CHAPITRE VI

Des soins médicaux, des frais de déplacement et du salaire garanti en cas de maladie ou d'accident

Art. 41

Le présent chapitre règle le droit aux soins médicaux, aux frais de déplacement et au maintien du salaire du pêcheur de mer qui tombe malade ou est victime d'un accident au cours du voyage.

Pour l'application du présent chapitre, le voyage est réputé avoir débuté au moment où le pêcheur de mer a franchi le seuil de sa résidence principale ou de sa résidence secondaire en vue de se rendre sur le navire par l'itinéraire normal. Le voyage est réputé avoir pris fin au moment où, après avoir suivi l'itinéraire normal, le pêcheur de mer franchit à nouveau ce seuil.

Art. 42

Les dispositions du présent chapitre ne portent en aucune manière préjudice aux droits découlant de la loi sur les accidents du travail, des lois relatives à la réparation des dommages résultant des maladies professionnelles, de la loi instituant et organisant un régime d'assurance obligatoire soins de santé et indemnités coordonnées le 14 juillet 1994, ou de toute autre législation belge ou étrangère dont on pourrait se prévaloir pour réclamer une indemnité totale ou partielle pour le même préjudice. Le pêcheur de mer devra dès lors épuiser les droits qu'il tient de cette législation, avant de pouvoir actionner l'armateur en application des dispositions du présent chapitre.

L'armateur qui intervient dans les frais pour soins médicaux, dans les frais de déplacement ou dans les frais de garantie salariale, en application du présent

van rechtswege in de rechten van de zeevisser ten aanzien van de instellingen, gelast met de uitvoering van de bovengenoemde wetten of personen, ongeacht de rechtsgrond waarop zij dezelfde schade geheel of gedeeltelijk moeten vergoeden.

Art. 43

De zeevisser heeft ten laste van de reder recht op de geneeskundige, heelkundige, farmaceutische en verplegingskosten die nodig zijn omwille van ziekte of ongeval, overkomen tijdens de reis. Hij heeft ten laste van de reder ook recht op de vergoeding van de kosten voor verplaatsing die voortvloeien uit ziekte of ongeval, overkomen tijdens de reis. De verplichtingen van de reder eindigen in elk geval bij het einde van de reis of op het ogenblik waarop de zeevisser, ten laste van de reder, voortijdig naar zijn hoofd- of tweede verblijf of een verplegings- of verzorgingsinstelling aldaar werd teruggebracht.

De reder draagt tevens de kosten voor het overbrengen van de tijdens de reis overleden zeevisser naar de plaats waar de familie haar overledene wenst te laten begraven.

Art. 44

De zeevisser die tijdens de reis arbeidsongeschikt wordt, behoudt ten laste van de reder recht op zijn loon voor de volledige duur van de reis. Indien hij evenwel voor het einde van de reis naar zijn hoofd- of tweede verblijf wordt teruggebracht, behoudt hij zijn loon slechts tot op dat ogenblik.

Art. 45

De reder die op grond van de bepalingen van dit hoofdstuk bijgedragen heeft in kosten, kan deze terugvorderen van de zeevisser of zijn rechthebbenden, wanneer hij aantoonst dat de ziekte of het ongeval enkel te wijten is aan een zware fout van de zeevisser.

chapitre, est subrogé de plein droit, à concurrence de cette intervention, aux droits du pêcheur de mer vis-à-vis des institutions qui sont chargées de l'exécution des lois susvisées ou vis-à-vis des personnes, quel que soit le fondement juridique sur la base duquel elles sont tenues de réparer tout ou partie des mêmes dommages.

Art. 43

Le pêcheur de mer a droit au paiement, par l'armateur, des frais médicaux, chirurgicaux, pharmaceutiques et infirmiers à exposer en cas de maladie ou d'accident survenu en cours de voyage. Il a droit également à être indemnisé par l'armateur des frais de déplacement résultant de l'accident ou de la maladie survenu en cours de voyage. Les obligations de l'armateur prennent fin en tout cas à la fin du voyage ou au moment où le pêcheur de mer est rapatrié prématurément, aux frais de l'armateur, vers sa résidence principale ou sa résidence secondaire, ou vers un établissement hospitalier ou de soins.

L'armateur prend également à sa charge les frais de rapatriement du pêcheur de mer décédé au cours du voyage vers le lieu où la famille souhaite le faire enter- rer.

Art. 44

Le pêcheur de mer qui devient inapte au travail en cours de voyage conserve le droit à son salaire à charge de l'armateur pendant toute la durée du voyage. Si, toutefois, il est rapatrié vers sa résidence principale ou sa résidence secondaire avant la fin du voyage, il ne conserve ce droit que jusqu'au moment de son rapatriement.

Art. 45

L'armateur qui a consenti des interventions en application des dispositions du présent chapitre peut les récupérer auprès du pêcheur de mer ou de ses ayants droit, s'il démontre que la maladie ou l'accident est dû exclusivement à une faute grave du pêcheur.

HOOFDSTUK VII

Terugzending naar de woonplaats

Art. 46

De in het buitenland ontscheepte zeevisser heeft recht om op kosten van het schip naar zijn hoofd- of tweede verblijfplaats teruggebracht te worden.

Dit recht omvat de kosten van vervoer, logies en voeding. Deze kosten kunnen op de zeevisser worden verhaald, indien de ontscheeping om tuchtredekenen diende te gebeuren of in het geval bedoeld in artikel 45.

Art. 47

Artikel 46 is niet van toepassing indien de zeevisser in de haven van ontscheeping een andere verbintenis heeft gesloten.

HOOFDSTUK VIII

Waarborgen en voorrechten met betrekking tot het loon

Art. 48

De beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaars zoals bedoeld in de artikelen 46 en volgende van Boek II, Titel II van het Wetboek van Koophandel, is niet toepasselijk op de schuldvorderingen welke voor de zeevisser voortvloeien uit de bepalingen van deze wet.

Art. 49

De schuldvorderingen van de zeevisser welke voortvloeien uit de arbeidsovereenkomst zijn op het schip bevoorrecht onder de voorwaarden bedoeld in artikel 23 van boek II, Titel I van het Wetboek van Koophandel.

CHAPITRE VII

Du rapatriement au domicile

Art. 46

Le pêcheur de mer débarqué à l'étranger a le droit d'être rapatrié à sa résidence principale ou secondaire aux frais du navire.

Ce droit s'étend aux frais de transport, ainsi qu'aux frais de logement et de nourriture. Ces frais peuvent être récupérés à charge du pêcheur de mer si celui-ci a dû être débarqué pour des raisons disciplinaires ou dans le cas visé à l'article 45.

Art. 47

L'article 46 n'est pas applicable si le pêcheur de mer a conclu un autre engagement dans le port de débarquement.

CHAPITRE VIII

Des garanties et des privilèges relatifs au salaire

Art. 48

La limitation de la responsabilité des propriétaires du navire prévue aux articles 46 et suivants du livre II, titre II, du Code de commerce n'est pas applicable aux créances résultant, pour le pêcheur de mer, des dispositions de la présente loi.

Art. 49

Les créances du pêcheur de mer résultant du contrat d'engagement sont privilégiées sur le navire aux conditions visées à l'article 23 du livre II, titre Ier, du Code de commerce.

HOOFDSTUK IX

Einde en verbreking van de arbeidsovereenkomst

Art. 50

Onverminderd de bepalingen van de artikelen 29, 31 en 44 loopt de arbeidsovereenkomst ten einde door :

- 1° de dood van de zeevisser;
- 2° het vergaan, de officieel vastgestelde onzeewaardigheid, of het opvorderen van het schip door een bevoegde overheid;
- 3° het in hechtenis nemen van de zeevisser als dader of medeplichtige van een misdrijf;
- 4° de gerechtelijke ontbinding;
- 5° het ontschepen wegens ziekte of verwonding;
- 6° wederzijdse toestemming van de partijen;
- 7° toepassing van artikel 14;
- 8° het vervallen van de termijn bij overeenkomsten van bepaalde duur;
- 9° opzegging door één der partijen rechtmatig gegeven aan de andere;
- 10° het niet uitvoeren van de verbintenissen door één van de partijen.

Art. 51

Indien de arbeidsovereenkomst voor een bepaalde tijd werd gesloten loopt deze ten einde bij het verstrijken van de termijn waarvoor zij werd aangegaan. Komt deze termijn te vervallen terwijl het schip op zee is, dan neemt de verbintenis van de zeevisser slechts een einde bij de aankomst van het schip in de eerste haven.

Art. 52

§ 1 Onregelmatige verbreking van de arbeidsovereenkomst door de zeevisser geeft aanleiding tot schadevergoeding tegenover de reder ten belope van het economisch verlies door deze geleden.

CHAPITRE IX

De la fin et de la résiliation du contrat d'engagement

Art. 50

Sans préjudice des dispositions des articles 29, 31 et 44, le contrat d'engagement prend fin :

- 1° par la mort du pêcheur de mer;
- 2° par le naufrage, par la constatation officielle de l'innavigabilité ou par la réquisition du navire par une autorité compétente;
- 3° par la mise en détention du pêcheur de mer en tant qu'auteur ou complice d'un délit;
- 4° par la dissolution judiciaire;
- 5° par le débarquement du pêcheur de mer pour cause de maladie ou de blessure;
- 6° par le consentement mutuel des parties;
- 7° par l'application de l'article 14;
- 8° par l'expiration du terme pour ce qui est des contrats d'engagement à durée déterminée;
- 9° par la résiliation valablement signifiée par une des parties à l'autre;
- 10° par l'inexécution de ses engagements par l'une des parties.

Art. 51

Si le contrat d'engagement a été conclu pour une durée déterminée, il prend fin à l'expiration du terme pour lequel il a été conclu. Si ce terme expire pendant que le navire est en mer, l'engagement du pêcheur de mer ne prend fin qu'à la première arrivée du navire dans un port.

Art. 52

§ 1^{er}. En cas de rupture irrégulière du contrat d'engagement par le pêcheur de mer, celui-ci devra verser à l'armateur une indemnité égale à la perte économique que celui-ci aura subie.

§ 2. Onregelmatige verbreking van de arbeidsovereenkomst door de reder geeft aanleiding tot schadevergoeding tegenover de zeevisser ten belope van het gederfde loon.

§ 3. De wijze van berekening van de schadevergoeding bedoeld in § 1 en 2 zal in een bij koninklijk besluit algemeen verbindend verklaarde collectieve arbeidsovereenkomst worden vastgesteld.

Art. 53

De schipper mag de zeevisser slechts zonder opzegtermijn afdanken wegens dringende redenen of eisen dat hij onmiddellijk wordt ontscheept indien dergelijke maatregel om ernstige reden, zoals de veiligheid van het schip of de gerustheid van de bemanning, noodzakelijk is en na onderzoek door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn of de plaatselijke havenautoriteiten in een vreemde haven.

De reden van de afdanking wordt in het logboek ingeschreven.

HOOFDSTUK X

Bijzondere bepalingen

Art. 54

Met uitzondering van de boetes wegens inbreuken op de verkeersreglementering zijn zowel de strafrechtelijke als administratieve boetes met betrekking tot het schip, ten laste van de reder.

Deze kan zich op de schipper verhalen indien hij bewijst dat de schipper het misdrijf opzettelijk heeft begaan of een zware fout heeft gemaakt.

Art. 55

Mits toelating van de daartoe aangewezen ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole mogen minderjarigen vanaf de leeftijd van 15 jaar, tijdens de periodes van niet verplichte aanwezigheid op school inschepen aan boord van vissersschepen. Zij mogen echter niet als een vast lid van de bemanning worden aangezien.

Zij dienen een arbeidsovereenkomst van bepaalde duur te sluiten waarvan de termijn deze van de schoolvakanties niet overschrijdt. De bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten zijn op hen van toepassing.

§ 2. En cas de rupture irrégulière du contrat d'engagement par l'armateur, celui-ci devra verser au pêcheur de mer une indemnité égale au manque à gagner qu'il aura subi.

§ 3. Le mode de calcul de l'indemnité visée aux §§ 1^{er} et 2 sera fixé par une convention collective de travail rendue obligatoire par un arrêté royal.

Art. 53

Le patron de pêche ne peut licencier le pêcheur de mer sans préavis que pour motif impérieux, ou exiger son débarquement immédiat que si un motif grave, tel que la sécurité du navire ou la tranquillité de l'équipage, le requiert et après enquête des agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet ou des autorités portuaires locales si le navire se trouve dans un port étranger.

Le motif du licenciement doit être inscrit dans le journal de bord.

CHAPITRE X

Dispositions particulières

Art. 54

Les amendes pour infraction à la réglementation de la circulation exceptées, les amendes pénales et administratives concernant le navire sont à charge de l'armateur.

Celui-ci peut récupérer l'amende à charge du patron de pêche s'il démontre que ce dernier a commis l'infraction délibérément ou a commis une faute grave.

Art. 55

Moyennant l'autorisation du fonctionnaire chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet, les mineurs peuvent embarquer à partir de l'âge de 15 ans à bord des navires de pêche dans les périodes au cours desquelles leur présence à l'école n'est pas obligatoire. Ils ne peuvent toutefois pas être considérés comme des membres permanents de l'équipage.

Ces mineurs doivent conclure un contrat d'engagement maritime à durée déterminée dont le terme ne dépasse pas la période des vacances scolaires. Les dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution leur sont applicables.

Art. 56

Bij het sluiten van de arbeidsovereenkomst wegens scheepdienst wordt een exemplaar overhandigd aan de zeevisser. Een ander exemplaar dient zich aan boord van het schip te bevinden waarbij de zeevisser het op elk ogenblik moet kunnen inkijken.

Art. 57

De Koning wijst de ambtenaren aan die belast zijn met het toezicht op deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.

Art. 58

Alle geschillen met betrekking tot de bepalingen van deze wet of haar uitvoeringsbesluiten worden beslecht door de rechtbanken en hoven van het rechtsgebied van de thuishaven van het schip, ongeacht de nationaliteit of de woonplaats van de reder of de zeevisser.

Art. 59

Voor zover deze wet er niet van afwijkt is het algemeen arbeidsrecht van toepassing op de arbeidsovereenkomst wegens scheepdienst.

Art. 60

In de wet van 5 juni 1928 houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepdienst, wordt het opschrift «Inleidende bepalingen, begripsomschrijvingen» vervangen als volgt: «Begripsomschrijvingen, toepassingsgebied».

Art. 61

In dezelfde wet wordt een artikel *1bis* ingevoegd, luidend als volgt:

«Art. *1bis*. — Voor de zeevisserij is deze wet enkel van toepassing voor de aangelegenheden die niet geregeld zijn door de wet van ... tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser.».

Art. 56

À la conclusion d'un contrat d'engagement maritime, un exemplaire du contrat est remis au pêcheur de mer. Un autre exemplaire est conservé à bord du navire, où il peut être consulté à tout moment par le pêcheur de mer.

Art. 57

Le Roi désigne les fonctionnaires chargés de contrôler l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Art. 58

Tous les litiges relatifs aux dispositions de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution sont réglés devant les cours et tribunaux de la juridiction du port d'attache du navire, quels que soient la nationalité et le lieu de domiciliation de l'armateur ou du pêcheur de mer.

Art. 59

Le droit général du travail est applicable au contrat d'engagement maritime dans la mesure où la présente loi n'y déroge pas.

Art. 60

Dans la loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime, le titre « Dispositions préliminaires. Définitions » est remplacé par le titre suivant : « Définitions. Champ d'application ».

Art. 61

Dans la même loi, il est inséré un article *1erbis*, libellé comme suit :

« Art. *1erbis*. — En ce qui concerne la pêche maritime, la présente loi s'applique uniquement pour les matières qui ne sont pas régies par la loi du ... portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du pêcheur de mer. ».

Art. 62

Deze wet treedt in werking op een door de Koning te bepalen datum.

10 januari 2002

Henk VERLINDE (sp.a)
Luc GOUTRY (CD&V)
Ferdy WILLEMS (VU-ID)
Jef TAVERNIER (AGALEV)

Art. 62

La présente loi entre en vigueur à la date fixée par le Roi.

10 janvier 2002