

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

27 maart 2003

WETSVOORSTEL

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE SOCIALE ZAKEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Maggie DE BLOCK**

INHOUD

I. Procedure	3
II. Inleidende uiteenzetting van de heer Henk Verlinde, mede-indiender van het wetsvoorstel	3
III. Algemene bespreking	5
IV. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	7
Bijlage	8

Voorgaande documenten :

Doc 50 **1728/ (2001/2002)** :

001 : Wetsvoorstel van de heren Verlinde, Goutry, Willems en
Tavernier.

002 : Kaft.

003 : Amendement.

Zie ook :

005 : Tekst aangenomen door de commissie.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

27 mars 2003

PROPOSITION DE LOI

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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES SOCIALES
PAR
MME **Maggie DE BLOCK**

SOMMAIRE

I. Procédure	3
II. Exposé introductif de M. Henk Verlinde, coauteur de la proposition de loi	3
III. Discussion générale	5
IV. Discussion des articles et votes	7
Annexe	8

Documents précédents :

Doc 50 **1728/ (2001/2002)** :

001 : Proposition de loi de MM. Verlinde, Goutry, Willems et Tavernier.

002 : Farde.

003 : Amendement.

Voir aussi :

005 : Texte adopté par la commission.

Samenstelling van de commissie op datum van indiening van het verslag/

Composition de la commission à la date du dépôt du rapport :

Voorzitter / Président : Joos Wauters

A. — Vaste leden / Titulaires :

VLD	Filip Anthuenis, Maggie De Block, Jef Valkeniers.
CD&V	Luc Goutry, Greta D'hondt, Trees Pieters.
Agalev-Ecolo	Bernard Baille, Joos Wauters.
PS	Jean-Marc Delizée, Bruno Van Grootenbrulle.
MR	Daniel Bacquelaire, Pierrette Cahay-André.
Vlaams Blok	Koen Bultinck, Guy D'haeseleer.
SP.A	Hans Bonte.
CDH	Raymond Langendries.
VU&ID	Annemie Van de Casteele.

B. — Plaatsvervangers / Suppléants :

Pierre Chevalier, Jacques Germeaux, Pierre Lano, Georges Lenssen.
Jos Ansoms, Joke Schauvliege, Jo Vandeurzen, Servais Verherstraeten.
Liliane De Cock, Anne-mie Descheemaeker, Michèle Gilkinet, Colette Burgeon, Jean Depreter, Yvan Mayeur.
Olivier Chastel, Corinne De Permentier, Serge Van Overtveldt.
Gerolf Annemans, Alexandra Colen, Hagen Goyvaerts.
Magda De Meyer, Jan Peeters.
Luc Paque, Jean-Jacques Viseur.
Danny Pieters, Els Van Weert.

AGALEV-ECOLO	:	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CD&V	:	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
FN	:	<i>Front National</i>
MR	:	<i>Mouvement Réformateur</i>
PS	:	<i>Parti socialiste</i>
CDH	:	<i>Centre démocrate Humaniste</i>
SP.A	:	<i>Socialistische Partij Anders</i>
VLAAMS BLOK	:	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	:	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	:	<i>Volksunie&ID21</i>

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

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

DAMES EN HEREN,

I. PROCEDURE

Uw commissie heeft dit wetsvoorstel besproken tijdens haar vergaderingen van 22 en 28 mei 2002, 15 oktober 2002 en 25 maart 2003.

Die bespreking is voorafgegaan door een aantal vergaderingen van een werkgroep die op 5 november 2002 overeenkomstig artikel 18, 2., van het Reglement werd opgericht, teneinde de voorgestelde tekst vooraf te analyseren.

Het namens die werkgroep door de heer Henk Verlinde uitgebrachte verslag gaat als bijlage bij dit verslag.

II. INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE HEER HENK VERLINDE (SP.A), MEDE-INDIENER VAN HET WETSVORSTEL

De voorgestelde tekst verbetert het sociaal statuut van de zeevissers. Momenteel worden de arbeidsverhoudingen in de zeevisserijsector geregeld door de wet van 5 juni 1928 houdende arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst. Het betreft een algemene wet, die de arbeidsovereenkomsten regelt aan boord van de koopvaardij schepen.

Nochtans bestaan grote verschillen tussen beide sectoren. Bovendien stemmen heel wat bepalingen uit de wet van 1928 niet langer overeen met de huidige gebruiken en zijn ze niet langer haalbaar of uitvoerbaar.

Het is dan ook wenselijk een nieuwe en afzonderlijke regeling in te stellen voor de zeevisserij, rekening houdend met de specifieke aard ervan.

Het eerste probleem dat de voorgestelde tekst wil wegwerken, is dat van de thuishaven. Vroeger was het normaal dat een schip afvoer in de thuishaven en na afloop van de reis naar diezelfde haven terugkeerde. Momenteel ondernemen schepen zeereizen tijdens welke diverse buitenlandse havens dienst doen als thuishaven, waar de bemanning dan langs de weg of met een vliegtuig wordt aangevoerd.

Krachtens de vigerende wet worden die zeelui op dat tijdstip echter nog niet als zeevissers beschouwd, aangezien zij nog niet hadden aangemonsterd bij de waterschout.

Voorts werden de desbetreffende bepalingen inder tijd vastgelegd omdat de meeste zeelui analfabeet waren of, in het beste geval, niet in staat waren te begrijpen wat hun rechten waren. Bij de aanmonstering was het

MESDAMES, MESSIEURS,

I. PROCEDURE

Votre commission a examiné cette proposition de loi lors de ses réunions des 22 et 28 mai 2002, 15 octobre 2002 et 25 mai 2003.

Cet examen a été précédé par une série de réunions d'un groupe de travail, constitué le 5 novembre 2002, conformément à l'article 18, 2. du Règlement et chargé de l'examen préalable du texte proposé.

Le rapport fait au nom de ce groupe de travail par M. Henk Verlinde figure en annexe du présent rapport.

II. EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. HENK VERLINDE (SP.A), COAUTEUR DE LA PROPOSITION DE LOI.

Le texte proposé procède à une amélioration du statut social des marins pêcheurs. Actuellement, les relations de travail dans le secteur de la pêche maritime sont régies par la loi du 5 juin 1928 sur l'engagement maritime. Cette loi est une loi générale réglementant les contrats de travail à bord des navires de la marine marchande. Or, ces deux secteurs présentent de substantielles différences.

En outre, de nombreuses dispositions de la loi de 1928 précitée ne correspondent plus aux usages actuels : elles ne sont plus praticables ou exécutoires.

Une nouvelle réglementation distincte s'impose donc pour la pêche maritime, qui tienne compte de sa spécificité.

Le premier problème que tente de résoudre le texte proposé est celui du port d'attache. Autrefois, il était normal qu'un navire appareille de son port d'attache et y revienne après avoir accompli son voyage. Actuellement, les navires entreprennent des voyages au cours desquels plusieurs ports étrangers servent de ports d'attache, ports où l'équipage est amené par la route ou par voie aérienne.

Or, selon la loi actuelle, ces marins ne sont à ce moment là pas encore considérés comme des pêcheurs de mer, étant donné qu'ils n'ont pas encore été enrôlés auprès du commissaire maritime.

D'autre part, les dispositions concernées ont été prises à l'époque parce que la plupart des marins étaient soit illettrés, soit au mieux, incapables de comprendre leurs droits. Lors de l'enrôlement, c'était par conséquent

bijgevolg de waterschout die moest nagaan of alle wettelijke bepalingen waren nagekomen.

Vandaag de dag hebben alle zeevissers echter onderwijs met volledig leerplan genoten en zorgt de aanmonstering niet voor enige meerwaarde in de arbeidsverhouding tussen de werkgever-reder en de werknemer-visser. Bovendien werd het ambt van waterschout opgeheven bij 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.

Voortaan zijn de zeevissers gebonden door een arbeidsovereenkomst waarvan een afschrift zal worden overgezonden aan de ambtenaar, belast met het toezicht op de scheepvaart in de thuishaven van het schip.

Het aantal vaardagen moet worden bijgehouden omdat dit van belang is voor het bepalen van de nodige praktijkervaring die vereist is voor het verkrijgen van een hoger brevet, maar tevens voor de berekening van het pensioen en van het gewaarborgd minimumloon.

De voorgestelde tekst speelt voorts in op de situatie van reders en vissers die een andere dan de Belgische nationaliteit hebben.

De reder of zijn afgevaardigde - en niet langer de schipper - is voortaan verantwoordelijk voor het toetsen van de vereiste taalkennis en de beroepsbekwaamheden waarover de bemanningsleden moeten beschikken.

Tevens wordt bepaald dat de arbeidsovereenkomst schriftelijk moet worden opgesteld en verbroken, wat het aantal geschillen dat voor de rechtbank moet worden beslecht, zal doen dalen. Zowel naar de vorm als naar de inhoud zal de arbeidsovereenkomst worden geregeld door een - bij koninklijk besluit verplicht gestelde - collectieve arbeidsovereenkomst die rekening zal kunnen houden met de diverse vormen van visserij.

Diezelfde CAO zal tevens de precieze wijze regelen waarop het gewaarborgd minimumdagloon wordt berekend en bepalen welke bedragen van de bruto-besomming van het schip kunnen worden afgetrokken teneinde de bruto-inkomsten van het schip vast te stellen. Op die manier zal bij alle reders een zelfde loonberekening gelden, wat de zeevisser een grotere rechtszekerheid biedt.

Het wetsvoorstel stelt ook het tijdstip vast waarop het loon moet worden uitbetaald.

De voor het schip verschuldigde administratieve en strafboetes komen ten laste van de reder, wat de rechts-

le commissaire maritime qui devait vérifier si toutes les dispositions légales avaient été respectées.

Actuellement, tous les marins pêcheurs ont suivi un enseignement obligatoire de plein exercice et l'enrôlement n'a plus de 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.

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

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 mais aussi pour le calcul de la pension et de la rémunération minimale garantie.

Le texte proposé rencontre par ailleurs la situation d'armateurs et de pêcheurs ne possédant pas la nationalité belge.

L'armateur ou son délégué, et non plus le patron de pêche, est dorénavant responsable de la vérification des connaissances linguistiques et des qualifications de membres de l'équipage.

Il est également prévu que le contrat d'engagement doit être établi ou résilié par écrit, ce qui diminue les contestations en justice.

La forme et le contenu du contrat d'engagement seront réglés par une convention collective de travail (rendue obligatoire par arrêté royal) qui pourra tenir compte des différentes formes de pêche.

Cette même CCT réglera également le mode de calcul exact du salaire journalier minimum garanti et 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.

La proposition fixe également le moment du paiement du salaire.

Les amendes administratives et pénales concernant le navire seront à charge de l'armateur, ce qui renforce

zekerheid zowel voor de reder als voor de zeevisser versterkt.

Teneinde het beroep ten slotte beter bekend te maken bij de jongeren, bepaalt het wetsvoorstel dat minderjarigen vanaf de leeftijd van 15 jaar in visserij schepen mogen inschepen tijdens de periodes waarin hun aanwezigheid op school niet verplicht is.

III. — ALGEMENE BESPREKING

Als mede-indiener wijst *de heer Luc Goutry (CD&V)* erop dat het wetsvoorstel er is gekomen op initiatief van de zeevisserijsector en dat er overleg over heeft plaatsgevonden met de sociale partners.

De sector telt 130 werkgevers en zo'n 700 werknemers.

Het wetsvoorstel beschouwt de zeevissers voortaan als werknemers voor wie, net als voor iedere werknemer, een aantal rechten en plichten gelden. De grote vernieuwing bestaat tevens in de invoering van een raam-CAO die de verloning en de arbeidsovereenkomst regelt.

Die CAO voorziet tevens in het beginsel van een gewaarborgde minimumverloning, die in zekere zin kan worden beschouwd als een soort uitkering die de zeevisser indekt tegen slecht weer, tegen het ontbreken van enige besomming, tegen schipbreuk of tegen zee-rampen.

Het ter bespreking voorliggende wetsvoorstel tekent dus een algemeen raam voor het beroep van zeevisser uit: niet alleen diens socialezekerheidsrechten, maar ook de aspecten van het arbeidsrecht erdoor worden geregeld.

De vice-eerste minister en minister van Werkgelegenheid, mevrouw Laurette Onkelinx, merkt als positief en noodzakelijk aan dat de voorgestelde tekst, waarover binnen het paritair comité voor de zeevisserij een akkoord werd bereikt, een nieuwe invulling geeft aan de wet van 5 juni 1928 houdende arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst.

Zij is het volledig eens met het door de indieners van dit wetsvoorstel beoogde doel. Zij wijst er evenwel op dat sommige bepalingen van het wetsvoorstel onder de exclusieve dan wel gezamenlijke bevoegdheid van de minister van Sociale Zaken en Pensioenen ressorteren.

Voorts heeft de administratie van de Individuele Arbeidsbetrekkingen van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, die niet bij de zaak werd betrokken toen voornoemd akkoord

la sécurité juridique, tant dans le chef de l'armateur que du marin pêcheur.

Enfin, afin de mieux faire connaître la profession auprès des jeunes, la proposition de loi 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.

III. — DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Luc Goutry (CD&V) signale, en tant que coauteur, que la proposition de loi émane du secteur de la pêche maritime et qu'elle a fait l'objet d'une concertation auprès des partenaires sociaux.

Ce secteur comporte 130 employeurs et quelque 700 travailleurs.

Le texte de la proposition considère dorénavant les marins pêcheurs comme des travailleurs, titulaires de droits et d'obligations comme tout travailleur. La grande nouveauté consiste également dans l'instauration d'une CCT cadre réglant la rémunération et le contrat d'engagement.

Cette CCT prévoit également le principe d'une rémunération minimale garantie, qui peut en quelque sorte jouer le rôle d'une indemnité en cas de mauvais temps, de produit inexistant de la pêche, de naufrage du navire ou d'accident en mer dans le chef du marin pêcheur.

La proposition de loi à l'examen définit donc un cadre général à la profession de marin pêcheur : non seulement les droits de ce dernier en matière de sécurité sociale sont réglés mais également les aspects de droit du travail.

La Vice-première ministre et ministre et ministre de l'Emploi, Mme Laurette Onkelinx, considère comme positif et nécessaire le fait que le texte proposé, qui a fait l'objet d'un accord en commission paritaire de la pêche maritime, remette sur le métier la loi du 5 juin 1928 sur l'engagement maritime.

Elle partage intégralement l'objectif poursuivi par les auteurs de la proposition à l'examen. Elle signale toutefois que certaines dispositions de celles-ci sont du ressort exclusif ou conjoint du ministre des Affaires sociales et des Pensions.

En outre, l'administration des Relations individuelles de Travail du service public fédéral de l'Emploi, du Travail et de la concertation sociale, non associé à la conclusion de l'accord précité en commission paritaire, a

werd gesloten in het paritair comité, gewezen op een aantal fundamentele en een aantal eerder technische moeilijkheden zoals :

- het knelpunt dat met de voorgestelde tekst mogelijkwerijs rijst in verband met de wet van 24 juli 1987 betreffende de tijdelijke arbeid, de uitzendarbeid en het ter beschikking stellen van werknemers ten behoeve van gebruikers;
- het feit dat van een aanzienlijk aantal bepalingen van het wetsvoorstel bij algemeen verbindend verklaard CAO's uitvoering zal worden gegeven

Na een gedachtewisseling waaraan is deelgenomen door *voorzitter Joos Wauters (Agalev-Ecolo)*, *de heren Luc Goutry (CD&V)*, *Henk Verlinde (SPA)*, *Jean-Marc Delizée (PS)* en *Bernard Baille (Agalev-Ecolo)*, beslist de commissie een werkgroep op te richten die ermee wordt belast het wetsvoorstel vooraf te onderzoeken.

*
* *

Tijdens de vergadering van 25 maart 2003 brengt *de heer Henk Verlinde (SPA)* verslag uit over de werkzaamheden van de werkgroep. Hij preciseert dat veel aan de sociale status van de zeevissers gerelateerde vragen konden worden opgelost door de in het wetsvoorstel vervatte bepalingen te bespreken in aanwezigheid van vertegenwoordigers van de organisaties uit de zeevisserijsector en van deskundigen van de betrokken besturen.

De heer Luc Goutry (CD&V) dient samen met *de heer Henk Verlinde (SPA)*, *de dames Annemie Descheemaeker (Agalev-Ecolo)* en *Maggie De Block (VLD)* amendement nr. 1 (DOC 1728/003) in ter vervanging van de volledige tekst van het ter bespreking voorliggende wetsvoorstel.

De hoofdindieners geeft aan dat de indiening van een dergelijk amendement noodzakelijk was ingevolge de vele wijzigingen die werden voorgesteld tijdens de besprekingen in de werkgroep. Vervolgens gaat hij nader in op de krachtlijnen van dat amendement (zie in dat verband diens toelichting van dat amendement, *in fine* van het bijgevoegde verslag van de werkgroep).

Volgens *mevrouw Maggie De Block (VLD)* kan over de tekst van het ter bespreking voorliggende wetsvoorstel, zoals het werd geamendeerd, een consensus worden bereikt met alle politieke fracties.

Vice-eerste minister en minister van Werkgelegenheid Laurette Onkelinx stemt met het amendement in.

relevé un certain nombre de difficultés fondamentales et un certain nombre de difficultés davantage techniques, comme :

- le problème éventuel posé par le texte proposé par rapport à la loi du 24 juillet 1987 sur le travail temporaire, le travail intérimaire et la mise de travailleurs à la disposition d'utilisateurs ;
- le fait qu'un nombre considérable de dispositions de la proposition de loi seront rendues exécutoires par le biais de CCT rendue obligatoires.

Après un échange de vues auquel le président, *M. Joos Wauters (Agalev-Ecolo)*, *MM. Luc Goutry (CD&V)*, *Henk Verlinde (SPA)*, *Jean Marc Delizée (PS)* et *Bernard Baille (Ecolo-Agalev)* ont participé, la commission décide de constituer un groupe de travail chargé de procéder à un examen préalable de la proposition de loi.

*
* *

Lors de la réunion du 25.03.2003, *M. Henk Verlinde (SPA)* fait rapport des travaux du groupe de travail. Il précise que l'examen des dispositions de la proposition en présence de représentants des organisations du secteur de la pêche maritime et d'experts des administrations concernées a permis de résoudre de multiples questions liées au statut social des marins pêcheurs.

M. Luc Goutry (CD&V) dépose, avec *M. Henk Verlinde (SPA)*, *Mmes Annemie Descheemaeker (Agalev-Ecolo)* et *Maggie De Block (VLD)* un amendement (n° 1, Doc n° 1728/003) visant à remplacer entièrement le texte de la proposition de loi à l'examen.

L'auteur principal indique que suite aux nombreuses modifications proposées lors des discussions au sein du groupe de travail, le dépôt de pareil amendement s'imposait. Il détaille ensuite les lignes de force de cet amendement (cfr à cet égard la présentation faite par l'intervenant *in fine* du rapport joint du groupe de travail).

Mme Maggie De Block (VLD) estime que le texte de la proposition à l'examen, ainsi amendé, paraît pouvoir recueillir le consensus de tous les groupes politiques.

La Vice-première ministre et ministre de l'Emploi, Mme Laurette Onkelinx, marque son accord au sujet de l'amendement.

De heer Koen Bultinck (VLAAMS BLOK) preciseert dat zijn fractie zich kan terugvinden in de aldus geamendeerde tekst. Toch betreurt hij dat de andere partijen op grond van het ten aanzien van zijn partij bestaande *cordon sanitaire* hebben geweigerd het oorspronkelijk aan de werkgroep voorgelegde voorstel van amendement mede te ondertekenen, nadat de spreker dat voorstel had mede-ondertekend.

IV. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Voorafgaande opmerking : de commissie beslist amendement nr. 1, ter vervanging van het volledige ter bespreking voorliggende wetsvoorstel, te hanteren als basis voor de artikelsgewijze bespreking.

Artikelen 1 tot 72

De onderverdelingen van amendement nr. 1, die met bovenvermelde artikelen overeenstemmen (ter vervanging van de artikelen 1 tot 62 van het wetsvoorstel), worden achtereenvolgens en zonder opmerkingen eenparig aangenomen.

Het volledige aldus geamendeerde wetsvoorstel wordt aangenomen met dezelfde stemuitslag.

De rapporteur,

Maggie DE BLOCK

De voorzitter,

Joos WAUTERS

M. Koen Bultinck (Vlaams Blok) précise que son groupe est favorable au texte proposé, tel qu'amendé. Il déplore toutefois que pour des raisons liées à l'existence d'un cordon sanitaire à l'égard de son groupe, les autres partis aient refusé de cosigner la proposition initiale d'amendement soumise au groupe de travail, après qu'il ait cosigné celle-ci.

IV. DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Remarque préalable : La commission décide de prendre le texte de l'amendement n° 1, qui remplace l'intégralité de la proposition à l'examen, comme base de la discussion des articles.

Articles 1^{er} à 72

Les subdivisions de l'amendement n° 1 correspondant à ces articles (qui remplacent les articles 1 à 62 de la proposition de loi) sont successivement adoptées, sans observations, à l'unanimité.

L'ensemble de la proposition de loi, ainsi amendé, est adopté par le même vote.

La rapporteuse,

Maggie DE BLOCK

Le président,

Joos WAUTERS

BIJLAGE :**VERSLAG NAMENS DE WERKGROEP BELAST MET HET SOCIAAL STATUUT VAN DE ZEEVISSERS UITGEBRACHT DOOR DE HEER HENK VERLINDE**

DAMES EN HEREN,

Op 10 april 2002 hebben de heren Henk Verlinde, Luc Goutry, Ferdy Willems en Jef Tavernier (die later als mede-indiener werd vervangen door de heer Joos Wauters) een wetsvoorstel ingediend tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser.

Op 15 oktober 2002 heeft de commissie voor de Sociale Zaken een werkgroep belast met een voorafgaande analyse van dit wetsvoorstel.

De door de heer Luc Goutry voorgezeten werkgroep was samengesteld uit telkens één lid van elke fractie: mevrouw Maggie De Block (VLD), de heer Luc Goutry (CD&V), mevrouw Annemie Descheemaeker (Agalev-Ecolo), ondervoorzitster, de heer Jean-Marc Delizée (PS), mevrouw Pierrette Cahay-André (MR), de heer Koen Bultinck (Vlaams Blok), de heer Henk Verlinde (S.P.A), rapporteur, en de heer Danny Pieters (VU&ID).

De werkgroep heeft vijf vergaderingen gewijd aan de analyse van het wetsvoorstel, te weten op 5, 13 en 26 november 2002, op 10 december 2002 en op 10 maart 2003.

Op 13 en 26 november 2002 en op 10 december 2002 kregen vertegenwoordigers van de vakverenigingen, de reders en de betrokken federale overheidsdiensten de gelegenheid hun opmerkingen over het wetsvoorstel kenbaar te maken.

Op 10 maart 2003 kondigde de voorzitter de indiening aan van een alomvattend amendement op het wetsvoorstel. De aanwezige leden hebben over dat amendement een gunstig advies uitgebracht.

ANNEXE :**RAPPORT FAIT AU NOM DE GROUPE DE TRAVAIL CHARGÉ DE L' EXAMEN DU STATUT SOCIAL DES MARINS PÊCHEURS PAR M. HENK VERLINDE**

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 10 avril 2002, une proposition de loi portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du pêcheur de mer a été déposée par MM Henk Verlinde, Luc Goutry, Ferdy Willems et Jef Tavernier (ce dernier étant ensuite remplacé comme coauteur par M. Joos Wauters).

La commission des Affaires sociales a chargé, le 15 octobre 2002, un groupe de travail de procéder à l'examen préparatoire de cette proposition de loi.

Le groupe de travail, présidé par M. Luc Goutry, était composé d'un membre de chaque groupe : Mme Maggie De Block (VLD), M. Luc Goutry (CD&V), Mme Annemie Descheemaeker (Agalev-Ecolo), vice-présidente, M. Jean Marc Delizée (PS), Mme Pierrette Cahay-André (MR), M. Koen Bultinck (VLaams Blok), M. Henk Verlinde (S.P.A), rapporteur et M. Danny Pieters (VU&ID).

Le groupe de travail a consacré 5 réunions à l'examen de la proposition, à savoir les 5, 13, 26 novembre, 10 décembre 2002 et 10 mars 2003.

En date des 13, 26 novembre et 10 décembre 2002, des représentants des organisations syndicales, d'armateurs et des services publics fédéraux concernés ont été invités à faire part de leurs observations.

Le 10 mars 2003, le président a annoncé le dépôt d'un amendement global à la proposition de loi. Cet amendement a fait l'objet d'un avis favorable des membres présents.

II. — INLEIDING VAN DE HEER LUC GOUTRY (CD&V), MEDE-INDIENER VAN HET WETSVOORSTEL

De arbeidsverhoudingen inzake zeevisserij worden vandaag geregeld door de wet van 5 juni 1928 op de scheepdienst. Het betreft een algemene wet, die de arbeidsovereenkomsten regelt aan boord van de koopvaardij schepen.

Nochtans bestaan grote verschillen tussen beide sectoren. Bovendien stemmen heel wat bepalingen uit de wet van 1928 niet langer overeen met de huidige gebruiken. Die discrepanties hebben geleid tot onzekerheid en wanpraktijken, ja zelfs tot een crisis in de sector.

Het is dan ook wenselijk een nieuwe en afzonderlijke regeling in te stellen voor de zeevisserij, rekening houdend met de zeer specifieke aard ervan.

Met de voorgestelde wet wordt in de eerste plaats meer duidelijkheid beoogd: de verhoudingen tussen reder, schipper en zeevisser worden ondubbelzinnig vastgelegd en de schriftelijke regelingen winnen aan belang om betwistingen te voorkomen.

Voorts wordt een einde gemaakt aan vandaag overbodig geworden vormvereisten, zoals het aanmonsteren.

Ook de geneeskundige verzorging, de reiskosten en de loonwaarborg worden bij de voorgestelde wet geregeld.

Tot slot is het ter bespreking voorliggende wetsvoorstel ook het resultaat van overleg met de vertegenwoordigers van de betrokken federale overheidsdiensten, de vakverenigingen en de redercentrales.

III.— BESPREKING

Voorafgaande methodologische opmerking :

De vertegenwoordiger van de vice-eerste minister en minister van Werkgelegenheid heeft de werkgroep een nota bezorgd. Die bevat algemene opmerkingen en opmerkingen per artikel. Tijdens de bespreking in aanwezigheid van de deskundigen wordt het stramien van die nota gevolgd.

A. Algemene opmerkingen

De vertegenwoordiger van de minister bezorgt de onderstaande schriftelijke opmerkingen :

«Het ter bespreking voorliggende wetsvoorstel roept een reeks beschouwingen op. De voornaamste worden hierna toegelicht :

II. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. LUC GOUTRY (CD&V), COAUTEUR DE LA PROPOSITION DE LOI

A l'heure actuelle, les relations de travail dans le secteur de la pêche maritime sont régies par la loi du 5 juin 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 néanmoins des différences sensibles. En outre, de nombreuses dispositions de la loi de 1928 ne correspondent plus aux usages actuels. Ces décalages ont engendré une insécurité juridique, des pratiques abusives et même une crise dans le secteur.

Il est dès lors souhaitable d'élaborer une nouvelle réglementation distincte pour la pêche maritime, qui tienne compte de sa spécificité.

Le premier objectif du texte proposé 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, tel que l'enrôlement, est supprimé.

Les soins de santé, les frais de déplacement et la garantie salariale sont, eux aussi, réglés par le texte proposé .

Enfin, la proposition à l'examen est le résultat d'une concertation avec les représentants des services publics fédéraux concernés, des organisations syndicales et des centrales d'armateurs.

III.— DISCUSSION

Remarque préalable d'ordre méthodologique :

Le représentant de la vice-première ministre et ministre de l'Emploi a soumis une note au groupe de travail. Celle-ci comporte des observations générales et des observations par article. La discussion en présence des experts suit le canevas de cette note.

A. Observations générales

Le représentant de la ministre fournit les observations écrites suivantes :

«En ce qui concerne la proposition de loi à l'examen, une série d'observations peuvent être formulées. Les principales sont reprises ci-dessous :

— Aan een negental bepalingen van het wetsvoorstel (met name de artikelen 3, 13, 23, 28, §§ 1 en 2, 33, 37, 38 en 52) moet uitvoering worden gegeven bij een algemeen verbindend verklaarde CAO. De nieuwe wet zou, volgens de toelichting bij de artikelen, zelfs niet toepasbaar zijn zonder het sluiten van een aantal van die CAO's. Om die reden werd beslist dat de datum van inwerking-treding bij koninklijk besluit zal worden vastgesteld.

Dat heeft enerzijds tot gevolg dat de inwerking-treding zal afhangen van de snelheid waarmee de sociale partners binnen het paritair comité voor de zeevisserij over die verschillende aspecten (waarvan sommige vrij technisch zijn) een CAO (of zonodig meerdere CAO's) zullen kunnen sluiten. Bovendien moet(en) die CAO('s) ook nog algemeen verbindend worden verklaard.

Anderzijds heeft een en ander tot gevolg dat de niet-naleving van de voorschriften en regelingen die aldus bij een algemeen verbindend verklaarde CAO zullen worden bepaald, aanleiding kan geven tot het opleggen van strafsancties (de overtreding van de bepalingen van een algemeen verbindend verklaarde CAO kan namelijk, op grond van de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités, worden bestraft met een gevangenisstraf en/of een geldboete). De vraag rijst bovendien of het wel de bedoeling van de wetgever is om aan die voorschriften en regelingen strafsancties te verbinden en of dat in bepaalde gevallen geen ongewenste neveneffecten zal hebben (zie verder).

Men mag daarbij niet voorbijgaan aan het feit dat de praktijk van het sociaal strafrecht ons leert dat het openbaar ministerie in dergelijke gevallen veelal niet tot vervolging overgaat, waardoor de werkgever dikwijls als sanctie een administratieve geldboete opgelegd krijgt. In de gevallen waarin wel vervolgd zal worden, zal de strafrechter wellicht niet echt geneigd zijn om een straf op te leggen, gelet op de aard van de overtreding (die meestal louter formeel is, bijvoorbeeld de niet-naleving van de regels inzake vorm en inhoud van de arbeidsovereenkomst, dan wel van de regels inzake het bewijs van de hoedanigheid van de gevolmachtigde, van een begripsomschrijving of een opgelegde berekeningswijze, ...). Ten slotte lijkt het weinig waarschijnlijk dat de zeevisser wel klacht zal (durven) indienen als hij geconfronteerd wordt met een werkgever die een bepaling uit een algemeen verbindend verklaarde CAO overtreedt.

Bijgevolg zal de door wetgever beoogde doelstelling door die werkwijze niet bereikt worden. Men zal zich alszins de vraag moeten stellen of hier nog van een passende sanctie sprake is. Het is dan ook niet duidelijk waarom (naar analogie van de werkwijze die tot dusver

— Environ 9 dispositions de la proposition de loi (e.a. les articles 3, 13, 23, 28, §§ 1^{er} et 2, 33, 37, 38 et 52) doivent être rendues exécutoires par CCT rendue obligatoire. Selon les développements de ces articles, la nouvelle loi ne devrait même pas être applicable sans l'adoption d'un certain nombre de ces CCT. Pour ces motifs, il a été décidé que la date d'entrée en vigueur sera déterminée par AR.

Ceci a pour conséquence, d'une part, que l'entrée en vigueur dépendra de la rapidité avec laquelle les partenaires sociaux réunis au sein de la Commission paritaire pour la pêche maritime pourront conclure une CCT (voire, si nécessaire, plusieurs CCT) à propos de ces différents aspects (dont certains sont relativement techniques). Par ailleurs, cette CCT (ou ces CCT) devra(ont) encore être rendue(s) obligatoire(s).

D'autre part, la conséquence du non-respect des prescriptions et dispositions qui seront ainsi déterminées dans des CCT rendues obligatoires pourra donner lieu à l'application de sanctions pénales (une infraction aux dispositions d'une CCT rendue obligatoire peut en effet, sur base de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires, être sanctionnée par une peine de prison et/ou par une amende). On peut également se poser la question de savoir si l'intention du législateur est bien de lier ces prescriptions et dispositions à des sanctions pénales et si, dans certaines circonstances, ceci ne pourra pas engendrer des effets indirects non souhaités (voir plus loin).

A ce propos on ne peut passer sous silence le fait que la pratique du droit pénal social nous apprend que, dans de telles circonstances, le Ministère Public ne poursuit généralement pas, de sorte que l'employeur se voit souvent imposer une amende administrative à titre de sanction. Dans les cas où il y aura effectivement poursuites, le juge pénal ne sera probablement pas vite enclin, vu la nature de l'infraction (qui revêt généralement un caractère formel : par ex. le non-respect des règles de forme et de contenu du contrat de travail, les modes de preuve relatives à la qualité de préposé, la définition d'un concept ou d'une méthode de calcul imposée, ...) à imposer une sanction. Enfin, il semble peu probable qu'un pêcheur de mer, confronté à une infraction dans le chef de son employeur à une disposition déterminée d'une CCT rendue obligatoire, portera ou osera porter plainte.

Il en résulte que cette manière de travailler ne permet pas d'atteindre les objectifs du législateur et il conviendra de se poser la question à tout point de vue, si on peut encore parler ici de sanction appropriée. Il n'est d'ailleurs pas clair pourquoi, par analogie avec la ma-

in het kader van de andere wetgevingen inzake arbeids-overeenkomsten gehanteerd werd) de aspecten waarvoor louter een specifieke voorwaarde tot uitvoering van een wettelijke bepaling moet worden vervuld, niet bij koninklijk besluit worden geregeld en waarom aan de niet-naleving van de bewuste voorschriften zonnodig geen passende sanctie wordt verbonden.

Aldus zouden de uitvoeringsmaatregelen overigens van dezelfde aard (hiërarchie van de rechtsbronnen) zijn als de wettelijke bepalingen die zij uitvoeren (een algemeen verbindend verklaarde CAO is daarentegen een juridisch instrument van een andere aard dan een wet of een koninklijk besluit en bovendien heeft het als rechtsbron een lagere waarde).

Ten slotte zij erop gewezen dat deze werkwijze helemaal haaks staat op de huidige tendens van depenalisering van het sociaal recht. Strafsancties blijken in de praktijk vaak weinig efficiënt en zijn totaal onaangepast aan dergelijke inbreuken. Derhalve is het aangewezen geen strafsancties op te leggen voor dit soort van regelingen en voorschriften, noch ingevolge algemeen verbindend verklaarde CAO's, noch op een andere wijze. Het lijkt dan ook aangewezen de betrokken regelingen concreet gestalte te geven via gewone uitvoeringsbesluiten, genomen na advies van het paritair comité voor de zeevisserij.

– Op diverse plaatsen in de tekst worden afwisselend de woorden «*bezoldiging*», «*loon*» en «*vergoeding*» gebruikt. Het lijkt wenselijk om, voor zover mogelijk, steeds de term «*loon*» te hanteren, teneinde misverstanden te voorkomen en nauwer aan te sluiten bij het woordgebruik in andere wetten betreffende de arbeidsovereenkomsten (zoals de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, de wet van 24 februari 1978 betreffende de arbeidsovereenkomst voor betaalde sportbeoefenaars, de wetgeving inzake de uitzendarbeid, ...).

– Ten slotte lijkt een herlezing van de Franse versie van de tekst noodzakelijk, omdat de vertaling in bepaalde gevallen niet correct is, dan wel niet volledig overeenstemt met de Nederlandse tekst.»

De heer Victor (ABVV) bevestigt dat de voorgestelde tekst het resultaat is van overleg tussen de indieners van het wetsvoorstel, de sociale partners en de vertegenwoordigers van de betrokken federale overheidsdiensten voor sociale zekerheid.

Hij stipt vervolgens aan dat een bepaling uit het voorontwerp van programmawet, die ingaat vanaf 1 januari 2003, stipuleert dat werkgevers in de sector van de zee-

nière de travailler encore utilisée dans d'autres législations relatives aux contrats de travail, on n'a pas régi par AR les aspects qui nécessitent simplement une modalité d'exécution à une disposition légale et le cas échéant, on n'a pas prévu une sanction appropriée en cas de non-respect des prescriptions en question.

Cette manière de procéder permettrait que les mesures d'exécution soient de même nature (hiérarchie des sources de droit) que les dispositions légales qu'elles exécutent (une CCT rendue obligatoire constitue quant à elle un instrument juridique qui a une autre nature qu'une loi ou un arrêté royal et qui, par ailleurs, a en tant que source de droit, une valeur moindre).

Enfin, il convient de souligner que cette manière de procéder est en contradiction flagrante avec la tendance actuelle de dépenalisation du droit social. Les sanctions pénales semblent souvent, dans les faits, peu efficaces et sont totalement inadaptées à ce type d'infractions. Il est donc recommandé de ne pas prévoir de sanctions pénales pour ce type de dispositions et de prescriptions, que ce soit suite à l'adoption d'une CCT rendue obligatoire ou par un autre biais. Il semble s'indiquer d'établir concrètement les dispositions en question par de simples arrêtés d'exécution pris sur avis de la Commission paritaire de la pêche maritime.

– À divers endroits dans le texte, les mots «*rémunération*», «*salaire*» et «*indemnité*» sont utilisés à tour de rôle. Il semble préférable, autant que possible, d'utiliser en permanence le terme «*salaire*» afin de prévenir les erreurs de compréhension et de mieux s'en tenir à la terminologie utilisée dans d'autres lois relatives aux contrats de travail (par ex. la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, la loi relative au sportif rémunéré, la législation sur le travail intérimaire, ...).

– Enfin, en ce qui concerne la traduction du texte en langue française, une relecture s'impose. En effet, il arrive que le terme traduit soit incorrect ou ne reflète pas exactement le concept équivalent en langue néerlandaise.»

M. Victor (ABVV) confirme que le texte proposé résulte d'une concertation entre les auteurs de celui-ci, les partenaires sociaux et des représentants des services publics de sécurité sociale concernés.

Il indique ensuite qu'une disposition de l'avant-projet de loi programme, applicable à partir du 1^{er} janvier 2003, prévoit que les employeurs ressortissant au secteur de

visserij, zo hun een bedrijfsvoorheffing werd afgehouden die hoger ligt dan de fictieve bedrijfsvoorheffing (die is gebaseerd op de gemiddelde forfaitaire daglonen), slechts het bedrag van die fictieve voorheffing aan de Schatkist moeten betalen, aangezien het saldo naar het «Zeevissersfonds» wordt doorgestort.

Op grond van die bepaling én van het ter bespreking voorliggende wetsvoorstel wordt momenteel in de sector van de zeevisserij de laatste hand gelegd aan de CAO's, waarbij een consensus heerst tussen de sociale partners.

Als de CAO's eenmaal zullen zijn gesloten, zal de federale overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg ze nazien zodat ze vervolgens bij koninklijk besluit verbindend kunnen worden verklaard.

Tot slot hoopt de spreker dat het nieuwe statuut van de zeevissers op 1 januari 2003 operationeel zal zijn. Het zal immers een verlichting betekenen van de toestand van een aantal reders die zich momenteel op de rand van het faillissement bevinden of die gedwongen worden hun vloot in Nederlandse handen te geven.

De heer Carly (federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer) stelt vast dat de voorgestelde tekst strekt tot afschaffing van de aanmonstering. In de plaats van die vormvereiste wordt voorzien in de verzending - eventueel elektronisch, indien het schip over de nodige apparatuur beschikt - van een kopie van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (FODMV).

Of de voorgestelde tekst al dan niet op 1 januari 2003 in werking treedt, zal dus afhangen van de effectieve beschikbaarheid van de vereiste apparatuur (voor de ontvangst en de behandeling van voormelde kopieën) in de buitendiensten van de FODMV (te weten in Nieuwpoort, Zeebrugge en Oostende).

De heer Danny Pieters (VU&ID) heeft vragen bij de financiële weerslag van de voorgestelde tekst, met name inzake sociale zekerheid en fiscaliteit. Hij wenst van de regering nadere cijfergegevens daaromtrent te verkrijgen.

*
* *

Tijdens de vergadering van 10 december 2002 bevestigt *de vertegenwoordiger van de minister* dat de vice-eerste minister en minister van Werkgelegenheid er geen voorstandster van is de uitvoerbaarheid van al te veel bepalingen van het ter bespreking voorliggende wetsvoorstel te doen afhangen van een verbindend verklaarde CAO. Overeenkomstig de gebruiken inzake arbeidsovereenkomsten verkiest de minister daarentegen dat de bepalingen bij koninklijk besluit ten uitvoer worden ge-

la pêche en mer ne sont tenus de verser au Trésor, en cas de retenue d'un précompte professionnel supérieur au précompte professionnel fictif (basé sur les rémunérations forfaitaires journalières moyennes) qu'un montant égal à ce dernier, étant donné que le solde est versé au «Zeevissersfonds».

Sur la base de cette disposition d'une part et de la proposition à l'examen d'autre part, les conventions collectives de travail, au niveau du secteur de la pêche maritime, sont en voie de finalisation et de conclusion, un consensus existant entre les partenaires sociaux.

Le service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale procédera quant à lui à la vérification des CCT, une fois celles-ci conclues, afin qu'elles puissent ensuite être rendues obligatoires par arrêté royal.

L'intervenant espère enfin que le nouveau statut des pêcheurs de mer sera opérationnel au 1er janvier 2003. Ce statut permettra en effet de réduire les difficultés de certains armateurs, actuellement au bord de la faillite ou contraints de céder leur flotte aux Pays Bas.

M. Carly (service public fédéral mobilité et transport) constate qu'aux termes du texte proposé, la formalité de l'enrôlement sera supprimée et remplacée par la transmission, le cas échéant par la voie électronique si les navires possèdent l'équipement à cet effet, d'une copie du contrat d'engagement du pêcheur de mer au Service public fédéral Mobilité et transport (SPFMT).

L'entrée en vigueur effective au 1er janvier 2003 du texte proposé dépendra dès lors du caractère opérationnel de l'infrastructure disponible (pour la réception et le traitement des copies précitées) dans le chef des services extérieurs (Nieuwpoort, Zeebrugge et Oostende) du SPFMT.

M. Danny Pieters (VU & ID) s'interroge sur l'incidence financière du texte proposé notamment en matière de sécurité sociale et de fiscalité. Il souhaiterait obtenir des précisions chiffrées du gouvernement en la matière.

*
* *

Lors de la réunion du 10 décembre 2002, *le représentant de la ministre* confirme que la vice-première ministre et ministre de l'Emploi n'est pas favorable à ce qu'un trop grand nombre de dispositions de la proposition à l'examen doivent encore être rendues exécutoires par le biais d'une CCT rendue obligatoire. La ministre donne au contraire sa préférence, conformément à ce qui est d'usage en matière de contrats de travail, à une mise en œuvre des dispositions considérées par le biais

legd.

Voorts vindt zij dat de uitvoerbaarmaking via CAO alleen maar zou mogen gelden voor de bepalingen die betrekking hebben op aangelegenheden die traditioneel tot de bevoegdheid van de sociale partners behoren, zoals het minimumloon, de vereffening en de betaling van de lonen en, eventueel, de voorwaarden inzake de betaling van voorschotten.

Bovendien zijn aan de niet-naleving van de voorschriften en bepalingen uit de verbindend verklaarde CAO's strafsancities gekoppeld, wat volgens de minister volkomen indruist tegen de huidige depenaliserings-tendens in sociaalrechtelijke aangelegenheden.

De heer Cromphout (sociaal bemiddelaar, Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg) reikt een voorstel van compromis aan, waarin wordt gesteld dat de Koning concreet uitvoering geeft aan de betrokken bepalingen nadat het paritair comité voor de zeevisserij terzake advies heeft uitgebracht. Met die werkwijze (die trouwens wordt gevolgd bij andere wetgevingen) zou het paritair comité van de betrokken sector een stem in het kapittel kunnen behouden.

Voorzitter Luc Goutry (CD&V) en de heer Claes (ACV) vinden dat een interessant voorstel.

De heer Danny Pieters (VU&ID) is niet overtuigd door het argument dat de minister hanteert ter verdediging van de «depenalisering van het sociaal recht», gelet op de nieuwe strafrechtelijke sancties die terzake voortdurend worden ingesteld.

De spreker vraagt zich vervolgens af of, overeenkomstig het algemene rechtsbeginsel dat het inzake het arbeidsrecht geldende gemeenrecht van toepassing is op de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst (behoudens andersluidende bedingen waarin het ter bespreking voorliggende wetsvoorstel voorziet), telkens zulks mogelijk is in de artikelen van de voorgestelde tekst wordt verwezen naar de bestaande arbeidsovereenkomstenwetgeving.

Voorzitter Luc Goutry (CD&V) preciseert dat de aanpassingen artikelsgewijs werden doorgevoerd, in voorkomend geval via wijzigingen.

B. Artikelsgewijze bespreking

Art. 2

De heer Carly (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer) wijst erop dat de in het 1° vermelde benamin-

d'un arrêté royal.

Elle estime préférable de rendre exécutoire par le biais d'une CCT les seules dispositions qui ressortissent à des matières qui sont traditionnellement du ressort des partenaires sociaux, comme la rémunération minimale, la liquidation et le paiement de la rémunération et éventuellement les modalités relatives au paiement des avances.

En outre, la conséquence du non-respect des prescriptions et dispositions qui seront ainsi déterminées dans des CCT rendues obligatoires pourra donner lieu à l'application de sanctions pénales, ce qui, selon la ministre, est en contradiction flagrante avec la tendance actuelle de dépenalisation du droit social.

M. Cromphout (conciliateur social, service public fédéral Emploi, Travail et concertation sociale) avance une proposition de compromis, qui consiste à prévoir que le Roi met en œuvre les dispositions considérées, après avis de la commission paritaire de la pêche maritime. De cette manière, qui est au demeurant suivie dans d'autres législations, la commission paritaire du secteur concerné continuerait à avoir voix au chapitre.

Le président, M. Luc Goutry (CD&V) et M. Claes (ACV) estiment qu'il s'agit d'une proposition intéressante.

M. Danny Pieters (VU & ID) n'est pas convaincu par l'argument de dépenalisation du droit social avancé par la ministre, eu égard aux nouvelles sanctions pénales sans cesse instaurées dans ce droit.

L'intervenant se demande ensuite si, conformément au principe général de droit selon lequel le droit commun du droit du travail s'applique au contrat d'engagement maritime, sauf dispositions contraires prévues par la proposition à l'examen, l'exercice a été fait de renvoyer, à chaque fois que cela était possible au niveau des articles du texte proposé, à la législation existante en matière de contrats de travail.

Le président, M. Luc Goutry, (CD&V) précise que les adaptations ont été opérées article par article, le cas échéant par le biais de modifications.

B. Discussion des articles

Art. 2

M. Carly (Service public fédéral Mobilité et Transports) relève la nécessité d'actualiser la dénomination des ser-

gen van diensten en ministeries moeten worden aangepast. Hij stelt derhalve voor de woorden «Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart» te vervangen door de woorden «Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Directoraat-generaal Maritiem Vervoer».

De heer Henk Verlinde (SP.a) heeft vragen bij de toepassing van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, alsook bij het begrip «loon» dat in die wet wordt gehanteerd inzake de arbeidsovereenkomst van de zeevissers.

Zou het begrip «loon» niet nauwkeurig moeten worden omschreven in het voorgestelde artikel ?

De heer Victor (ABVV) geeft aan dat het ter bespreking voorliggende wetsvoorstel ertoe strekt de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst volledig in de werkingssfeer van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten te brengen. Het in dit wetsvoorstel gehanteerde begrip «loon» is identiek aan het begrip dat in die wet wordt gebruikt.

De vertegenwoordiger van de vice-eerste minister en minister van Werkgelegenheid wijst erop dat het begrip «loon» ook in de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten niet nader omschreven wordt, maar binnen het kader van die wet toch een specifieke inhoud kent. Bijgevolg lijkt het hem ook niet nodig om de term loon in het kader van het voorliggend wetsvoorstel te gaan definiëren, tenzij men de bedoeling zou hebben om een specifieke loonnotie te hanteren, die afwijkt van de loonnotie die in het kader van het arbeidsovereenkomstenrecht geldt.

Voorzitter Luc Goutry (CD&V) merkt op dat de arbeidsongevallenverzekering krachtens het 3^o, tweede lid, van de voorgestelde tekst voortaan ook ongevallen dekt die zich voordoen tussen de hoofd- of tweede verblijfplaats van de zeevisser en het schip.

Art. 3

Mevrouw Annemie Descheemaeker (Agalev-Ecolo) verwijst naar het eerste lid van deze bepaling; daarin staat de volgende zin: «De zeevisser dient zelf de arbeidsovereenkomst te ondertekenen». Ze vraagt zich af of het materieel mogelijk is aan die verplichting te voldoen «in het buitenland, voor de reis van een schip naar een ander schip» (hypothese waarvan gewag wordt gemaakt in artikel 2, *in fine*).

De heer Victor (ABVV) wijst erop dat in de voorge-

vices et ministères mentionnés au 1^o et propose dès lors de remplacer, au 1^o, les mots « l'administration des Affaires maritimes et de la Navigation du ministère des Communications et de l'Infrastructure » par les mots « le directeur général des transports maritimes du service public fédéral de la Mobilité et des Transports ».

M. Henk Verlinde (SP.a) s'interroge sur l'application de la loi du 3 juillet 1978 sur le contrat de travail ainsi que sur celle du concept de rémunération retenu par cette dernière au contrat d'engagement du pêcheur.

Le concept de rémunération ne devrait-il pas être défini précisément dans l'article proposé ?

M. Victor (ABVV) indique que l'objectif de la proposition à l'examen est de faire ressortir intégralement le contrat d'engagement maritime au champ d'application de la loi du 3 juillet 1978 sur les contrats de travail. Quant au concept de rémunération, il est identique à celui retenu par cette loi en question.

Le représentant de la vice première ministre de l'Emploi indique que la notion de « rémunération » n'est pas non plus définie dans la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, mais qu'elle y revêt malgré tout une signification spécifique. Par conséquent, il ne me semble pas non plus utile de définir le terme « rémunération » dans le cadre du projet de loi à l'examen, à moins que l'on ait l'intention d'appliquer une notion spécifique du terme « rémunération », qui divergerait de celle qui est utilisée dans le cadre du droit des contrats de travail.

Le président, M. Luc Goutry (CD&V) fait observer qu'en vertu du 3^o, alinéa 2 du texte proposé, l'assurance accidents du travail couvre dorénavant les accidents survenus entre le domicile légal du pêcheur de mer et le navire.

Art. 3

Mme Annemie Descheemaeker (Agalev-Ecolo) s'interroge, eu égard à la formulation de l'alinéa 1^{er} de cette disposition, qui prévoit l'obligation, dans le chef du pêcheur de mer, de signer personnellement son contrat d'engagement, sur la possibilité matérielle de remplir cette obligation en cas de voyage, à l'étranger, d'un navire à un autre navire (hypothèse visée à la fin de l'article 2).

M. Victor (ABVV) relève que le texte proposé prévoit

stelde tekst is bepaald dat aan boord van het betrokken schip een exemplaar van de arbeidsovereenkomst voorhanden moet zijn. Het model van die arbeidsovereenkomst zal via een CAO moeten worden vastgesteld; voorts is bepaald dat die overeenkomst kan worden verlengd. Het is dus materieel mogelijk dat de betrokken partijen die arbeidsovereenkomst ter plaatse verlengen en ondertekenen (enerzijds de reder of diens gemachtigde en anderzijds de visser).

De vertegenwoordiger van de vice-eerste minister en minister van Werkgelegenheid bezorgt de volgende schriftelijke opmerkingen :

«Artikel 3 bepaalt onder andere dat de zeevisser zelf zijn arbeidsovereenkomst moet ondertekenen.

Artikel 12 van het wetsvoorstel voegt daaraan toe dat de arbeidsovereenkomst alleen door de zeevisser zelf kan worden gesloten en dat zij niet geldig is wanneer zij door een tussenpersoon wordt aangegaan.

In de toelichting bij deze artikelen wordt daaraan toegevoegd dat het aanwerven via of de plaatsing door uitzendkantoren daardoor wordt uitgesloten.

In de werkgroep bleek dat men wel degelijk de bedoeling heeft om uitzendarbeid in de betrokken sector uit te sluiten. De voormelde bepalingen volstaan daartoe echter niet. Ingeval van uitzendarbeid treedt het uitzendkantoor geenszins op als tussenpersoon, doch wel als werkgever van de uitzendkracht (er bestaat een arbeidsovereenkomst tussen de uitzendkracht en het kantoor), waarbij het uitzendkantoor zijn werknemer ter beschikking stelt van de gebruiker.

Zo men uitzendarbeid voor deze sector wenst uit te sluiten, dan zal men dit, in afwijking van de toepasselijke bepalingen van de wet van 24 juli 1987 betreffende de tijdelijke arbeid, de uitzendarbeid en het ter beschikking stellen van werknemers ten behoeve van gebruikers, in het wetsvoorstel als dusdanig moeten bepalen (bijvoorbeeld «In afwijking van hoofdstuk II van de wet van 24 juli 1987 is uitzendarbeid niet toegelaten in de ondernemingen die ressorteren onder het paritair comité voor de zeevisserij»). Men kan hiervoor echter tevens gebruik maken van de mogelijkheid die artikel 23 van de voornoemde wet terzake biedt (koninklijk besluit genomen op voorstel van het bevoegde paritair comité; cfr. sector van de binnenscheepvaart).

In de toelichting bij artikel 3 wordt tevens gesteld dat de betrokken bepaling impliceert dat de zeevisser meerderjarig moet zijn. Deze stelling klopt echter niet. Op grond van artikel 43 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten is de minderjarige werknemer, met uitdrukkelijke of stilzwijgende machti-

qu'un exemplaire du contrat d'engagement doit être à bord du navire considéré. Le modèle de ce contrat sera établi par CCT et il est prévu que ce contrat peut être prolongé. Il est donc matériellement possible que ce contrat de travail soit prolongé sur place et signé par les parties intéressées (l'armateur ou son préposé d'une part, le pêcheur d'autre part).

Le représentant de la ministre fournit les observations écrites suivantes :

«L'article 3 détermine, entre autres choses, que le pêcheur de mer doit signer lui-même son contrat de travail.

L'article 12 de la proposition de loi y ajoute que le contrat de travail ne peut être conclu que par le pêcheur de mer en personne et qu'il n'est pas valable lorsque qu'il est passé par un intermédiaire.

Dans les commentaires de ces articles, il est par ailleurs ajouté que, pour ces raisons, l'engagement via ou le placement par des bureaux d'intérim est exclu.

Au sein du groupe de travail, il semble que règne la ferme intention d'exclure le travail intérimaire dans ce secteur. Les dispositions précitées ne sont pas suffisantes pour ce faire. En cas de travail intérimaire, l'entreprise de travail intérimaire n'intervient pas comme intermédiaire mais bien en tant qu'employeur du travailleur intérimaire (le contrat est conclu entre le travailleur intérimaire et le bureau), qui met son travailleur à la disposition de l'utilisateur.

Si l'on veut exclure les travailleurs intérimaires de ce secteur, il conviendra, en dérogation aux dispositions applicables de la loi du 24 juillet 1987 sur le travail temporaire, le travail intérimaire et la mise de travailleurs à la disposition d'utilisateur, de le définir en ce sens dans la proposition de loi (par exemple «Par dérogation au chapitre II de la loi du 24 juillet 1987, le travail intérimaire n'est pas autorisé dans les entreprises qui ressortissent à la C.P. pour la pêche maritime»). A cette fin, on peut également faire usage de la possibilité offerte par l'article 23 de la loi précitée (AR pris sur la proposition de la commission paritaire compétente; cfr. secteur de la navigation intérieure).

Dans les commentaires de l'article 3, il est précisé que l'article en question impose que le pêcheur soit majeur. Cette affirmation ne convient pas. Sur la base de l'article 43 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, moyennant l'autorisation expresse ou tacite de son père, de sa mère ou du tuteur, le travailleur

ging van zijn vader, moeder of voogd, rechtsbekwaam een arbeidsovereenkomst te sluiten en te beëindigen. Wanneer zijn vader, moeder of voogd zich hiertegen niet op enigerlei wijze verzetten, kan de minderjarige dus zeker een arbeidsovereenkomst sluiten.

Deze bepaling is ook toepasselijk op andere minderjarige werknemers dan die welke onder het toepassingsgebied van de wet van 3 juli 1978 vallen (op grond van artikel 46*bis* van deze wet !) en geldt bijgevolg ook ten aanzien van de zeevissers.

Artikel 3, tweede lid, bepaalt dat de wijze waarop de gemachtigde zijn of haar hoedanigheid kan bewijzen, bij algemeen verbindend verklaarde CAO zal worden bepaald (zie hoger, algemene bemerking). Het lijkt aangegeven dit te regelen in een gewoon uitvoeringsbesluit, genomen na advies van het paritair comité voor de zeevisserij, te worden bepaald. Wat zijn de gevolgen voor het bestaan van de arbeidsovereenkomst bij niet-naleving van dit voorschrift (ongeldig ?).».

Mevrouw Maggie De Block (VLD) heeft vragen bij het bestaan van uitzendarbeid in de zeevisserijsector. Zo dergelijke arbeid daar niet bestaat, moet die werkelijk krachtens de voorgestelde tekst worden uitgesloten? Zou zich daar technisch gezien een markt kunnen ontwikkelen mocht die arbeidsvorm niet worden uitgesloten?

De heer Victor (ABVV) geeft aan dat die arbeidsvorm nooit heeft bestaan in de betrokken sector. Voorts ware dat in de praktijk nauwelijks mogelijk, want de schipper moet nagaan of de visser de vereiste brevetten en kwalificaties bezit. Bovendien hebben de reders er nooit om verzocht een beroep te kunnen doen op uitzendkrachten.

Vervolgens onderstreept hij dat in zeevaartkringen een laakbare praktijk bestaat, te weten agentschappen die niets te maken hebben met reguliere uitzendkantoren, die – meestal buitenlandse – werknemers in dienst nemen, en aan de reders de loonfacturen toezenden.

De heer Carly (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer) is geen voorstander van uitzendarbeid in de zeevisserijsector. De uitzendkrachten worden niet in die sector gerekruteerd, weten niet welke arbeid van hen wordt verwacht, hebben de vereiste kwalificaties niet en zijn niet vertrouwd met het schip waarop zij in voorkomend geval moeten werken.

De heer Henk Verlinde (SP.a) constateert dat reders of hun gemachtigden krachtens de voorgestelde tekst bepaalde verantwoordelijkheden krijgen, met name dat zij moeten nagaan of de vissers die zij in dienst hebben

mineur est capable de conclure un contrat de travail. Autrement dit, lorsque le père, la mère ou le tuteur ne s'y oppose d'aucune manière, le mineur peut parfaitement conclure un contrat de travail.

Cette disposition est également applicable à des travailleurs mineurs autres que ceux visés par le champ d'application de la loi du 3 juillet 1978 (sur la base de l'art. 46*bis* de cette loi !); elle est donc également applicable aux pêcheurs de mer.

L'article 3, alinéa 2, détermine que la manière par laquelle le préposé pourra prouver son ou sa qualité sera déterminée par CCT rendue obligatoire (voir ci-dessus, remarque générale). Il semble s'indiquer de régler cette question par le biais d'un arrêté d'exécution pris sur avis de la commission paritaire pour la pêche maritime. Quelles sont les conséquences sur l'existence des contrats de travail en cas de non-respect de cette prescription (nullité ?).».

Mme Maggie De Block (VLD) s'interroge sur l'existence du travail intérimaire dans le secteur de la pêche maritime. En l'absence de pareille forme de travail, faut vraiment l'exclure dans le texte proposé? Si cette forme de travail n'était pas légalement exclue, un marché pourrait-il techniquement se dégager en la matière?

M. Victor (ABVV) indique que cette forme de travail n'a jamais existé dans ce secteur. Au demeurant, elle serait à peine possible en pratique car le patron de pêche doit vérifier si le pêcheur possède les brevets et les qualifications requises. Les armateurs n'ont au demeurant jamais demandé à faire appel à des intérimaires.

Il souligne ensuite l'existence dans le monde maritime du phénomène, étranger aux bureaux réguliers d'intérim et qui est critiquable, d'agences qui enrôlent des travailleurs, la plupart du temps de nationalité étrangère, et qui envoient aux armateurs les factures afférentes aux rémunérations.

M. Carly (Service public fédéral mobilité et transports) n'est pas favorable au recours au travail intérimaire dans le secteur de la pêche maritime. Les intérimaires ne viennent en effet pas de ce secteur, ignorent la nature du travail demandé, n'ont pas les qualifications requises et ne sont pas familiarisés avec le navire sur lequel ils seraient amenés à travailler.

M. Henk Verlinde (SP.a) constate que l'armateur ou son préposé sont investis, par le texte proposé, de responsabilités sur le plan de la vérification des aptitudes et de l'expérience professionnelle suffisante des pê-

genomen, wel beschikken over de vereiste bekwaamheden en over voldoende beroepservaring. Zij kunnen echter niet nagaan welke de beroepsbekwaamheden zijn van uitzendkrachten die ze per definitie niet in dienst hebben genomen (uitzendkrachten worden immers in dienst genomen door het uitzendkantoor).

Dreigt de inschakeling van uitzendpersoneel in de zeevisserij voorts niet de veiligheid van het gewone scheepspersoneel in gevaar te brengen ?

De vertegenwoordiger van de minister merkt op dat in de binnenscheepvaart uitzendarbeid krachtens artikel 23 van de wet van 1987 uitgesloten werd bij koninklijk besluit, en wel om dezelfde redenen die te maken hebben met de veiligheid of met het gebrek aan kennis van uitzendkrachten wat scheepsarbeid betreft.

De heer Victor (ABVV) voegt daaraan toe dat de besturen die voor de binnenscheepvaart gekozen oplossing hebben kunnen uittesten.

De heer Claes (ACV) wijst erop dat zijn vakorganisatie om een hervorming van de bestaande wetgeving inzake de indienstneming van zeelui verzoekt gelet op de internationalisering van de werkgelegenheid in de zeevisserijsector. Vaak hebben die schepen hun thuishaven in het buitenland.

In de toekomst dreigt zich het fenomeen voor te doen van de buitenlandse kantoren, die rechten hebben die analoog zijn aan die van de uitzendbureaus, wat er dus toe zal leiden dat met gemengde bemanningen wordt gewerkt. De spreker heeft er bijgevolg geen bezwaar tegen dat de brevetten internationaal uitwisselbaar zijn, maar het is beter dat een regeling uit het directe contact tussen de werkgever en de werknemer tot stand komt; zo wordt voorkomen dat zo min mogelijk tussenpersonen worden uitgeschakeld.

De belangrijkste persoon bij de arbeidsovereenkomst is de schipper, die de visser in principe in dienst neemt om hem op te nemen in een bemanning waarvan de leden samen dag en nacht op eenzelfde boot moeten werken en leven. De situatie van die bemanning is helemaal anders dan die van de uitzendkracht die dagelijks naar huis gaat.

Voorzitter Luc Goutry (CD&V) stelt vervolgens voor de voorgestelde tekst te amenderen door hem af te stemmen op de voor de binnenscheepvaart geldende oplossing – verbod op uitzendarbeid door middel van een koninklijk besluit.

De vertegenwoordiger van de minister merkt op dat dit koninklijk besluit niet noodzakelijk naar de voorgestelde tekst moet verwijzen. De wet van 5 juni 1928 houdende

cheurs qu'ils ont engagés. Or, ils ne peuvent vérifier les aptitudes professionnelles de travailleurs intérimaires qu'ils n'ont, par définition, pas engagé (ces derniers sont en effet engagés par l'entreprise de travail intérimaire).

Le recours à des travailleurs intérimaires dans le secteur de la pêche maritime ne risque-t-il pas en outre de mettre en danger la sécurité du personnel navigant ordinaire ?

Le représentant de la ministre fait observer que dans le domaine de la navigation fluviale, le travail intérimaire est exclu, sur la base de l'article 23 de la loi de 1987, par un arrêté royal, pour les mêmes raisons liées à la sécurité ou à l'ignorance par les travailleurs intérimaires de la nature du travail à bord des navires.

M. Victor (ABVV) ajoute que cette solution retenue pour la navigation intérieure a pu être testée par l'administration.

M. Claes (ACV) relève qu'une des raisons pour lesquelles son organisation demande la révision de la législation actuelle en matière d'engagement maritime réside dans l'internationalisation de l'emploi dans le secteur de la pêche maritime. Dans de nombreux cas, les navires partent de ports étrangers.

A l'avenir, le phénomène des bureaux établis à l'étranger, titulaires de droits analogues à ceux des bureaux d'intérim, risque de se présenter et on arrivera dès lors à un équipage mixte. L'intervenant n'y a pas d'objection dès lors que les brevets sont interchangeablement internationalement mais il est préférable qu'un règlement s'opère par un contact direct entre l'employeur et le travailleur, et ce, afin de devoir éliminer le moins possible d'intermédiaires.

La personne la plus importante au contrat est le patron de pêche, qui, en principe, engage le pêcheur pour l'intégrer dans une équipe dont les membres doivent travailler et vivre ensemble jour et nuit sur un même bateau. La situation que vit cette équipe est tout à fait différente de celle de l'intérimaire, qui rentre journallement à domicile.

Le président, M. Luc Goutry (CD&V) propose ensuite d'amender le texte proposé en s'alignant sur la solution d'interdiction du travail intérimaire par le biais d'un arrêté royal prévue pour la navigation intérieure.

Le représentant de la ministre fait observer que cet arrêté en question ne devrait pas nécessairement être pris en référence au texte proposé. La loi du 5 juin 1928

regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst blijft immers van kracht.

Als men echter regulerend wil optreden inzake de activiteiten van de privé-plaatsingsagentschappen die buiten het kader van de uitzendbureaus werken, komt men op het gebied van de plaatsing (van werknemers en werklozen), dat behoort tot de bevoegdheden van de gewesten.

De heren Victor (ABVV) en Carly (ACV) merken op dat de voorgestelde tekst ertoe steekt dat de wet van 5 juni 1928 niet langer op de sector van de zeevisserij van toepassing is. Het is dus niet langer aangewezen hiernaar te verwijzen.

De heer Victor (ABVV) vindt vervolgens dat als de geplande regeling dezelfde is als wat voor de binnenscheepvaart geldt, er geen bevoegdheidsconflicten zullen rijzen.

De vertegenwoordiger van de minister stelt dan voor te wachten tot de voorgestelde tekst is aangenomen, alvorens het hiervoor ter sprake gekomen koninklijk besluit op grond van de wet van 24 juli 1987 uit te vaardigen.

Voorzitter Luc Goutry (CD&V) stelt voor de artikelen 60 (opheffing) en 61 (wijziging) van de voorgestelde tekst te amenderen, zodat de wet van 5 juni 1928 niet langer op de zeevisserij van toepassing is.

De heer Henk Verlinde (SP.a) meent dat de sector in principe geen bezwaar heeft tegen de aanwerving van minderjarigen als zeevisser. De betrokken jongeren hebben trouwens de mogelijkheid aan boord een soort stage te verrichten.

In antwoord op een vraag van mevrouw Maggie De Block (VLD), merken *de heren Victor (ABVV) en Carly (ACV)* op dat de meeste vissers al als scheepsjongen worden aangeworven, dus vanaf de leeftijd van 15 à 16 jaar. Er bestaat dus een wettelijk kader. In de sector van de visserij worden echter steeds minder van die scheepsjongens aangeworven, omdat er minder jongeren van de school naar die sector overstappen.

Art. 4

Mevrouw Annemie Descheemaeker (Agalev-Ecolo) dringt erop aan dat in de Nederlandse versie van de voorgestelde tekst het woord «bezoldiging» wordt vervangen door het woord «loon».

portant réglementation du contrat d'engagement maritime demeure en effet en vigueur.

D'autre part, si on entend réglementer les activités des agences privées de placement des travailleurs, qui opèrent hors le cadre des bureaux d'intérim, on se situe sur le plan du placement (des travailleurs et des chômeurs), domaine ressortissant aux compétences des régions.

MM. Victor (ABVV) et Carly (ACV) relèvent que l'objectif du texte proposé est de ne plus rendre la loi du 5 juin 1928 applicable au secteur de la pêche maritime. Il n'est donc plus indiqué de se référer à celle-ci.

M. Victor (ABVV) estime ensuite que si le règlement prévu s'opère de la même manière que celle retenue pour la navigation intérieure, il n'y aura pas de conflit de compétences.

Le représentant de la ministre propose alors d'attendre l'adoption du texte proposé avant de prendre un arrêté royal, dont question ci-dessus, sur la base de la loi du 24 juillet 1987.

Le président, M. Luc Goutry (CD&V), propose d'amender les articles 60 (suppression) et 61 (modification) du texte proposé afin de déclarer la loi du 5 juin 1928 inapplicable à la pêche maritime.

En ce qui concerne l'engagement de mineurs d'âge comme pêcheurs de mer, *M. Verlinde (SP.a)* estime que le secteur n'a pas d'objection de principe à cet égard. Au demeurant, les jeunes concernés ont la possibilité d'effectuer une sorte de stage à bord.

En réponse à Mme Maggie De Block (VLD), *MM. Victor (ABVV) et Carly (ACV)* font observer que la plupart des matelots sont recrutés à partir du moment où ils ont la qualité de mousse, c'est-à-dire, dès l'âge de 15- 16 ans. Un cadre légal est donc prévu. Le nombre d'admissions de ces mousses dans le secteur de la pêche est toutefois en diminution étant donné qu'il y a moins de transition entre l'enseignement et ce secteur.

Art. 4

Mme Annemie Descheemaeker (Agalev-Ecolo) souligne la nécessité de remplacer, dans la version néerlandaise du texte proposé, le terme « bezoldiging » par le terme « loon ».

Voorzitter Luc Goutry (CD&V) geeft aan dat naar aanleiding van de opmerkingen van de vertegenwoordiger van de minister daaromtrent een amendement zal worden ingediend dat ertoe strekt in elk artikel van de voorgestelde tekst het woord «loon» te gebruiken, telkens als dat begrip ter sprake komt.

Art. 5

In verband met § 2 van de voorgestelde tekst bezorgt de vertegenwoordiger van de minister de volgende schriftelijke opmerking :

«Op welke wijze dient het afschrift van de arbeidsovereenkomst aan de bevoegde ambtenaar te worden overgezonden en welk gevolg heeft de niet-naleving van deze bepaling?».

De heer Carly (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer) geeft aan dat besprekingen aan de gang zijn bij de FOD Mobiliteit en Vervoer over de wijze waarop het afschrift van de arbeidsovereenkomst aan die administratie zal worden overgezonden. Hij is in dat opzicht voorstander van een ruime formulering van de voorgestelde tekst, zodat alle mogelijke communicatiemiddelen worden toegestaan. Sommige schepen beschikken momenteel immers al over bijvoorbeeld de nodige apparatuur voor de elektronische verzending van gegevens.

In antwoord op een vraag van *de heer Luc Goutry (CD&V)*, voorzitter verklaart de spreker dat de enige controle- en bestraffingsmogelijkheid waarover de voornoemde administratie momenteel beschikt als het afschrift van de arbeidsovereenkomst van de visser niet wordt doorgezonden, ligt in de bepaling van de duur gedurende welke de visser in een bepaalde hoedanigheid heeft gevaren. Door het afschrift van de arbeidsovereenkomst te bewaren kan die administratie immers het aantal vaardagen van de betrokken visser bepalen.

Voorzitter Luc Goutry (CD&V) is van mening dat als aan het voorgestelde artikel bindende kracht moet worden gegeven, de voorgeschreven verplichtingen moeten gepaard gaan met bestraffingen. Om wetgevingstechnische redenen zou op het einde van de voorgestelde tekst moeten worden voorzien in een specifiek hoofdstuk waarin alle overtredingen (en de essentieel administratieve straffen die ermee gepaard gaan) op de bepalingen van het ter bespreking voorliggende wetsvoorstel worden opgesomd.

Art. 6

De heer Victor (ABVV) vraagt waarom de stad Oostende wordt vermeld als plaats waar het algemeen stamboek van de zeevissers wordt bijgehouden, vooral als

Le président, M. Luc Goutry (CD&V) indique que suite aux remarques formulées par le représentant de la ministre en ce sens, un amendement sera déposé, visant à consacrer dans chaque article du texte proposé où ce concept est évoqué, le terme « rémunération » (« loon » en néerlandais).

Art. 5

Le représentant de la ministre fournit, au sujet du § 2 du texte proposé, l'observation écrite suivante :

«De quelle manière la copie du contrat de travail doit-elle être transmise au fonctionnaire compétent et quelle est la conséquence du non-respect de cette disposition?».

M. Carly (Service fédéral Mobilité et Transports) indique que les discussions sont en cours au sein du service public fédéral « Mobilité et Transports » concernant le mode de transmission à cette administration de la copie du contrat de travail. Il prône à cet égard une formulation large du texte proposé, de manière à permettre tous les modes de communication possibles. Certains navires disposent en effet actuellement par exemple de l'appareillage nécessaire à la transmission électronique de données.

En réponse à *M. Luc Goutry (CD&V) président*, l'intervenant signale qu'actuellement la seule possibilité de contrôle et de sanction dont dispose l'administration précitée en cas d'absence de transmission de la copie du contrat d'engagement du pêcheur réside dans la détermination de la durée de navigation du pêcheur dans une qualité déterminée. En effet, la conservation par cette administration de la copie du contrat d'engagement permet de déterminer le nombre de jours de navigation du pêcheur considéré.

Le président, M. Luc Goutry (CD&V) est d'avis que pour assurer une valeur contraignante à l'article proposé, il convient d'assortir les obligations qu'il prévoit de sanctions. Pour des motifs d'ordre légistique, il y aurait lieu de prévoir, à la fin du texte proposé, un chapitre spécifique, réglant l'ensemble des infractions (et les sanctions, essentiellement administratives, corrélatives à celles-ci) aux dispositions de la proposition à l'examen.

Art. 6

M. Victor (ABVV) s'interroge sur l'utilité de maintenir la mention de la ville d'Oostende en ce qui concerne la localisation de la tenue du registre matricule général des

men bedenkt dat het naar Zeebrugge kan worden overgebracht.

In antwoord op een vraag van *mevrouw Annemie Descheemaeker (Agalev-Ecolo)* merkt *de heer Carly (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer)* op dat er thans twee bureaus voor scheepvaartcontrole zijn, namelijk in Oostende en in Zeebrugge. Het hoofdbureau (het belangrijkste) voor de scheepvaart(controle) is momenteel in Oostende gevestigd. De met de controle van de scheepvaart belaste ambtenaar zou misschien kunnen twijfelen aan de pertinentie van die vestiging, aangezien zo'n 65 à 70 % van de vissersboten Zeebrugge als thuishaven hebben ; toch blijft Oostende als vestigingsplaats verkieslijk.

De vertegenwoordiger van de minister stelt voor de plaats van het voormelde stamboek bij koninklijk besluit vast te stellen.

Voorzitter Luc Goutry (CD&V) verkiest evenwel de huidige formulering van het artikel.

Tijdens de vergadering van 26 november 2002 merkt *de heer Carly (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer)* op dat er momenteel besprekingen met de sociale gesprekspartners aan de gang zijn over de arbeidsovereenkomst die voortaan in de sector van de koopvaardij scheepvaart zou gelden. De idee is opgedoken om voortaan om redenen van administratieve vereenvoudiging nog maar in twee stamboeken te voorzien, respectievelijk voor de zeevisserij en voor de koopvaardij. De spreker suggereert derhalve artikel 5, § 1, tweede lid, weg te laten en te voorzien in een nieuwe § 3, waarbij de Koning wordt belast vast te stellen hoe het stamboek van de zeevissers zal worden bijgehouden.

In antwoord op een vraag van *mevrouw Annemie Descheemaeker (Agalev-Ecolo)* geeft *de spreker* aan dat in het verlengde van diezelfde logica artikel 6 moet worden weggelaten.

In antwoord op een vraag van *voorzitter Luc Goutry (CD&V)* preciseert *de spreker* dat zijn opmerking de weergave is van het standpunt van zijn hele administratie en waarmee hij overleg heeft gepleegd.

De vraag rijst ook waar dat stamboek zal worden bijgehouden: in Oostende of in Zeebrugge. De spreker suggereert ook in dat verband de Koning te belasten dat aspect te bepalen.

Artikel 5, tweede lid, bepaalt voorts dat als de eerste verbintenis in een buitenlandse haven wordt aangegaan,

pêcheurs de mer, particulièrement dans l'hypothèse où cette tenue serait transférée à Zeebrugge.

En réponse à *Mme Annemie Descheemaeker (Agalev-Ecolo)*, *M. Carly (Service public fédéral Mobilité et Transports)* fait observer qu'il y a actuellement deux bureaux de (contrôle) de la navigation, respectivement situés à Ostende et à Zeebrugge. Le bureau central/ principal (de contrôle) de la navigation est actuellement établi à Ostende. L'agent de contrôle de la navigation pourrait peut-être douter de la pertinence de cette localisation étant donné que quelque 65 à 70 % des navires de pêche sont situés à Zeebrugge mais il n'en demeure pas moins préférable de conserver celle-ci à Ostende.

Le représentant de la ministre propose de fixer la localisation du registre précité par arrêté royal.

Le président, M. Luc Goutry (CD&V) accorde toutefois sa préférence à la formulation actuelle de l'article.

Lors de la réunion du 26 novembre 2002, *M. Carly (Service fédéral Mobilité et Transports)* fait observer que des discussions sont actuellement en cours avec les interlocuteurs sociaux concernant le contrat de travail qui serait dorénavant en vigueur dans le secteur de la marine marchande. Une idée se fait jour visant dorénavant, pour des raisons de simplification administrative, à ne plus prévoir que deux registres, respectivement applicables à la pêche maritime et à la marine marchande. L'orateur suggère par conséquent de supprimer l'alinéa 2 du § 1^{er} de l'article 5 et de prévoir un § 3 nouveau, conférant au Roi le soin de fixer la manière dont le registre des pêcheurs maritimes sera tenu.

En réponse à *Mme Annemie Descheemaeker (Agalev-Ecolo)*, il indique que dans le prolongement de cette même logique, l'article 6 devrait être supprimé.

En réponse au *président, M. Luc Goutry (CD&V)*, il précise qu'il expose en l'occurrence le point de vue de l'ensemble de l'administration dont il relève, après concertation au sein de celle-ci.

La question se pose également de savoir où ce registre devra être tenu : à Ostende ou à Zeebrugge. L'intervenant suggère également de confier au Roi le soin de fixer cette localisation.

D'autre part, le § 2 de l'article 5 prévoit qu'en cas de premier engagement dans un port étranger, une copie

een afschrift van de arbeidsovereenkomst binnen vijf werkdagen aan de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar moet worden bezorgd. In de sector van de koopvaardij geldt een analoge bepaling, maar daar bedraagt de termijn tien werkdagen. Die langere termijn is gewettigd omdat het scheepspersoneel in die sector zich vaak heel ver van België bevindt, zoals China of Japan. De spreker vindt dat het de werkgroep toekomt te beslissen welke termijn in de sector van de zeevisserij moet worden behouden.

Art. 7

Voorzitter Luc Goutry (CD&V) onderstreept dat de in dit artikel vooropgestelde verplichtingen moeten gepaard gaan met sancties, zoals hij ook bij artikel 5 heeft opgemerkt.

De heer Carly (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer) stelt voor dat voor de termijn waarbinnen het zeemansboek (na de inschrijving in het algemeen stamboek der zeevissers) moet zijn opgesteld, maximum 15 dagen moet gelden (en niet een maand), naar het voorbeeld van wat in de sector van de koopvaardij bestaat. Als de werkgroep zich niet bij deze oplossing kan aansluiten, zou de termijn van een maand in de sector van de zeevisserij kunnen worden gehandhaafd en ook kunnen worden verplicht voor de sector van de koopvaardij.

Als gevolg van de voorstellen tot wijziging van artikel 5 en tot weglating van artikel 6 zouden voorts de woorden «te Oostende» in artikel 7, eerste lid, moeten worden weggelaten.

De heer Henk Verlinde (SP.a) vraagt zich af of die inkorting tot 15 dagen voor de opstelling van het zeemansboek geen problemen dreigt te doen rijzen.

Mevrouw Annemie Descheemaeker (Agalev-Ecolo) vraagt zich af welke logica achter die inkorting schuilgaat, als in het voorstel van de heer Carly naar aanleiding van artikel 5 de termijn waarbinnen het afschrift van de arbeidsovereenkomst aan de met de controle van de scheepvaart belaste ambtenaar op 10 werkdagen wordt gebracht.

De heer Carly (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer) is van oordeel dat de verkorte termijn van 15 dagen om het zeemansboek af te leveren niet voor problemen zou zorgen en haalbaar lijkt voor de administratie. Bovendien moet de betrokken zeevisser dan niet langer een maand op dat boek wachten. Hij merkt ook op dat de huidige termijn van een maand een maximale termijn is, die in de praktijk korter kan uitvallen.

du contrat d'engagement est transmise dans les cinq jours ouvrables à l'agent chargé du contrôle de la navigation. Dans le secteur de la marine marchande, une disposition analogue est applicable, assortie dans ce cas d'un délai de dix jours ouvrables. Le délai plus long se justifie en l'occurrence par le fait que le personnel de bord engagé dans ce secteur est souvent localisé très loin de la Belgique, comme la Chine ou le Japon par exemple. Il appartient, selon l'orateur, au groupe de travail de décider du délai que ce dernier entend retenir dans le secteur de la pêche maritime.

Art. 7

Le président, M. Luc Goutry (CD&V) souligne, à l'instar de la remarque qu'il avait formulée à l'article 5, la nécessité d'assortir de sanctions les obligations prévues par l'article proposé.

M. Carly (Service public fédéral Mobilité et Transports) propose, à l'instar de ce qui est envisagé dans le secteur de la marine marchande, de fixer à 15 jours maximum (et non plus un mois) le délai dans lequel, après l'inscription au registre des pêcheurs de mer, le livret de marin doit être constitué. Si le groupe de travail ne devait pas se rallier à cette solution, le délai d'un mois pourrait être conservé dans le secteur de la pêche maritime et être également rendu applicable à celui de la marine marchande.

D'autre part, suite aux propositions de modification de l'article 5 et de suppression de l'article 6, les mots « à Ostende », figurant à l'alinéa 1^{er} de l'article 7 devraient être supprimés.

M. Henk Verlinde (SP.a) se demande si ce raccourcissement à 15 jours du délai de constitution du livret de marin ne risque pas de poser problème.

Mme Annemie Descheemaeker (Agalev-Ecolo) s'interroge sur la logique inhérente à ce raccourcissement dès lors que, selon la proposition faite par M. Carly à l'article 5, le délai dans lequel la copie du contrat d'engagement doit être transmise à l'agent chargé du contrôle de la navigation serait porté à 10 jours ouvrables.

M. Carly (Service public fédéral Mobilité et Transports) estime que le raccourcissement à 15 jours du délai de constitution du livret de marin ne poserait pas problème, apparaît praticable pour l'administration et évite au pêcheur maritime concerné de devoir attendre un mois pour l'obtention de son livret. Il fait également observer que le délai actuel d'un mois est un délai maximum, qui peut, en pratique, s'avérer plus court.

Art. 8

Aangezien het materieel bijna onmogelijk is de tweede verblijfplaats van de zeevissers te bepalen, stelt *de heer Carly* voor in § 2, 1°, van de voorgestelde bepaling de woorden «zijn hoofd- of tweede verblijfplaats» te vervangen door de woorden «zijn wettelijke verblijfplaats».

De vertegenwoordiger van de minister deelt mee dat hij dat wijzigingsvoorstel vooraf zal onderzoeken, rekening houdend met het feit dat in de sociale-zekerheidswetgeving de begrippen «hoofd- en tweede verblijfplaats» in bepaalde gevallen worden gehanteerd.

Vervolgens bezorgt hij over § 5 schriftelijk de volgende opmerking :

«Teneinde zich niet op het bevoegdheidssterrein van de gemeenschappen en gewesten te begeven, kan men zich er in deze bepaling beter toe beperken te voorzien dat het zeemansboek de belangrijkste bepalingen van deze wet moet bevatten, zonder daarbij te bepalen in welke taal dit dient te gebeuren.»

In antwoord op een vraag van de voorzitter preciseert *de heer Carly* (*Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer*) dat het voorstel om de «belangrijkste bepalingen van deze wet» zowel in het Nederlands als in het Frans in het zeemansboek te vermelden, uitgaat van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht, die er had op gewezen dat de dossiers in verband met de opmaak van dat zeemansboek eventueel aan ambtenaren van een verschillende taalrol kan worden toegewezen.

Art. 9

De vertegenwoordiger van de minister bezorgt schriftelijk de volgende opmerking:

«In dit artikel (definitie «arbeidsovereenkomst van de zeevisser») kunnen de woorden «te varen» beter vervangen worden door «arbeid te verrichten». Het verrichten van arbeid is één van de essentiële kenmerken van een arbeidsovereenkomst (*cfr.* definitie arbeidsovereenkomst in de wet van 3 juli 1978: arbeid, loon, gezag). Bovendien sluit dit beter aan bij de definitie van de «arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst» welke in de wet van 5 juni 1928 voorkomt (daarin worden de woorden «te dienen» gebruikt).»

Art. 10

De heer Henk Verlinde (SP.a) geeft aan dat de vlag van het schip het bepalende criterium vormt voor het toepassingsgebied van de voorgestelde tekst.

Art. 8

M. Carly propose, eu égard à la quasi-impossibilité matérielle de déterminer la résidence secondaire des pêcheurs maritimes, de remplacer, au 1° du § 2 de la disposition proposée, les mots « son domicile principal ou secondaire » par les mots « son domicile légal ».

Le représentant de la ministre signale qu'il examinera au préalable cette proposition de modification, eu égard à l'utilisation, dans certaines hypothèses, par la réglementation en matière de sécurité sociale, des concepts de «résidence principale» et de «résidence secondaire».

Il fournit ensuite, concernant le § 5, l'observation écrite suivante :

«Afin de ne pas empiéter sur le champ de compétence des Communautés et Régions, on peut se limiter à prévoir dans cette disposition que le livret du marin doit contenir les dispositions les plus importantes, sans y spécifier dans quelle langue cela doit avoir lieu.»

En réponse au président, *M. Carly* (*Service public fédéral Mobilité et Transports*) précise que la mention, en français et en néerlandais, dans le livret du marin, des dispositions principales du texte proposé s'inspire de recommandations de la commission permanente de contrôle linguistique, qui avait attiré l'attention sur l'attribution possible de dossiers d'établissement desdits livrets à des agents de rôles linguistiques distincts.

Art. 9

Le représentant de la ministre fournit l'observation écrite suivante :

«Dans cet article (définition du «contrat d'engagement du pêcheur de mer»), les mots «à servir» devraient plutôt être remplacés par les mots «à fournir un travail». La réalisation d'un travail est une des caractéristiques essentielles d'un contrat de travail (*cfr.* définition du contrat de travail dans la loi du 3 juillet 1978: travail, salaire, autorité). Par ailleurs, ceci est plus conforme à la définition du «contrat d'engagement maritime» figurant dans la loi du 5 juin 1928 (dans cette loi, on utilise les mots «pour le service»).»

Art. 10

M. Henk Verlinde (SP.a) constate que le pavillon du navire constitue le critère déterminant pour le champ d'application du texte proposé.

Art. 11

Over § 3 van de ontworpen tekst bezorgt *de vertegenwoordiger van de minister* schriftelijk de volgende opmerking :

«Misschien kan in de toelichting bij artikel 11, § 3, volledigheidshalve naar de toepasselijkheid van het Algemeen Reglement voor de Arbeidsbescherming en de welzijnswetgeving verwezen worden ?».

Art. 12

De vertegenwoordiger van de minister verwijst naar de opmerkingen die hij over het bovenvermelde artikel 3 heeft gemaakt.

Art. 13

De vertegenwoordiger van de minister bezorgt schriftelijk de volgende opmerkingen:

«– Artikel 13, § 2, 8° : Noch in deze bepaling, noch elders in het wetsvoorstel wordt bepaald op welk ogenblik de opzeggingstermijn ingaat. Zo men dit door de partijen wenst te laten bepalen in de arbeidsovereenkomst, dan dient dit in artikel 13, § 2, 8°, te worden vermeld.

Ook wordt niet bepaald wat de gevolgen zijn van de niet-naleving van de overeengekomen opzeggingstermijn. Wordt deze omgezet in een compenserende of aanvullende opzeggingsvergoeding (*cf.* artikel 39 van de wet van 3 juli 1978 – zie evenwel het voorstel met betrekking tot artikel 52)?

Eigenlijk staan de bepalingen inzake de beëindiging door opzegging in dit artikel niet volledig op hun plaats. Het ware beter onder hoofdstuk IX (einde en verbreking van de overeenkomst) een apart artikel te wijden aan de eenzijdige beëindiging van de arbeidsovereenkomst door opzegging (beginsel van de mogelijkheid tot beëindiging van een arbeidsovereenkomst voor onbepaalde tijd door opzegging aan de andere partij, beginsel dat de kennisgeving van de opzegging schriftelijk moet gebeuren). Men kan zich daarvoor laten inspireren door de artikelen 37 en 59 van de wet van 3 juli 1978. Voor die elementen welke in de schriftelijke arbeidsovereenkomst moeten worden bepaald (met name de duur van de opzeggingstermijn, de wijze waarop de kennisgeving van de opzegging dient te gebeuren en desgevallend het ogenblik waarop de opzeggingstermijn ingaat), zou men louter kunnen verwijzen naar hetgeen overeenkomstig artikel 13, § 2, 8°, in de arbeidsovereenkomst werd bepaald.

Art. 11

Le représentant de la ministre fournit, au sujet du § 3 du texte proposé, l'observation écrite suivante :

«Afin d'être complet, le commentaire de l'article 11, § 3, pourrait-il renvoyer à l'application du Règlement Général sur la Protection du Travail et de la législation sur le bien-être ?».

Art. 12

Le représentant de la ministre renvoie à ses remarques formulées à l'article 3 ci-dessus.

Art. 13

Le représentant de la ministre fournit les observations écrites suivantes :

«– Article 13, § 2, 8° : Ni dans cette disposition ni ailleurs dans la proposition de loi, n'est déterminé le moment où le délai de préavis prend cours. Si on souhaite laisser cette détermination à l'appréciation des parties, alors il convient d'en faire état (de l'ajouter) dans l'article 13, § 2, 8°.

Les conséquences du non-respect du délai de préavis convenu ne sont pas déterminées. Ceci donne-t-il lieu à une indemnité compensatoire ou complémentaire (*cf.* article 39 de la loi du 3 juillet 1978 – voir également la proposition relative à l'article 52) ?

En fait, les dispositions relatives à la fin du contrat par voie de préavis ne sont pas vraiment à leur place. Il serait préférable de consacrer, sous le chapitre IX (fin et rupture du contrat d'engagement), un article distinct à la rupture unilatérale du contrat d'engagement moyennant la remise d'un préavis (principe relatif à la possibilité de mettre fin au contrat d'engagement conclu à durée indéterminée par la remise d'un préavis à l'autre partie, principe selon lequel la notification du préavis doit avoir lieu par écrit). A cette fin, il est possible de s'inspirer des articles 37 et 59 de la loi du 3 juillet 1978. Pour les aspects qui doivent être déterminés par écrit dans le contrat d'engagement (e.a. la durée du délai de préavis, la manière dont la notification du préavis doit avoir lieu et, le cas échéant, le moment auquel le délai de préavis prend cours), il conviendrait de renvoyer à ce qui a été convenu dans le contrat, conformément à l'article 13, § 2, 8°.

– Artikel 13, § 3, van het wetsvoorstel bepaalt dat de vorm en inhoud van de arbeidsovereenkomst in een bij koninklijk besluit algemeen verbindend verklaarde CAO moeten worden vastgelegd. In de toelichting bij de artikelen wordt hieraan toegevoegd dat verschillende modellen zullen worden opgemaakt.

Deze werkwijze heeft voor gevolg dat de niet-naleving van de voorschriften inzake de vorm en inhoud - en dus van de modellen - welke aldus bij algemeen verbindend verklaarde CAO zullen worden bepaald, enkel aanleiding kunnen geven tot het opleggen van strafsancities (zie hoger, algemene opmerking). Deze niet-naleving zal echter niet tot gevolg hebben dat de overeenkomst op ongeldige wijze werd gesloten, voor zover er natuurlijk wel een schriftelijke arbeidsovereenkomst voorhanden is die de bij artikel 13, § 1, van het wetsvoorstel bepaalde verplichte vermeldingen bevat.

De vorm en de inhoud van deze arbeidsovereenkomst dienen dan ook in een gewoon uitvoeringsbesluit, genomen na advies van het paritair comité voor de zeevisserij, te worden geregeld (bijvoorbeeld in artikel 13, § 3, bepalen dat de arbeidsovereenkomst in overeenstemming moet zijn met de voorschriften inzake vorm en inhoud (of het model) welke door de Koning, na advies van het bevoegd paritair comité, worden bepaald). Dit is de meest gebruikte werkwijze.

Bij wijze van sanctie zou men bijvoorbeeld kunnen bepalen dat, wanneer er geen geschrift is overeenkomstig voormelde voorschriften – behalve eventueel voor wat de vermelding van de duur van de overeenkomst betreft – de arbeidsovereenkomst door de zeevisser te allen tijde beëindigd kan worden zonder naleving van een opzeggingstermijn en zonder vergoeding. Een ander alternatief zou zijn te bepalen dat, in voorkomend geval, dezelfde voorwaarden gelden als voor de overeenkomst voor onbepaalde tijd.».

De heer Carly (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer) stelt voor in § 2, 3°, van de voorgestelde bepaling, de woorden « hoofd- en tweede verblijfplaats » te vervangen door de woorden « wettelijke verblijfplaats », en verwijst in dat verband naar de opmerkingen die hij over artikel 8 heeft gemaakt.

De heer Claes (ACV) suggereert in de Nederlandse tekst van § 2, 7°, van de voorgestelde bepaling de woorden « de wijze van bezoldiging » te vervangen door de woorden « de wijze van betaling ».

De vertegenwoordiger van de minister stelt voor aan de aldus gewijzigde zin de woorden « van het loon » toe te voegen.

– L'article 13, § 3, de la proposition de loi stipule que la forme et le contenu du contrat de travail doivent être déterminés par CCT rendue obligatoire par AR. Dans le commentaire des articles on ajoute que différents modèles seront élaborés.

Cette façon de travailler a pour conséquence que le non-respect des prescriptions en matière de forme et de contenu – donc des modèles – qui ont donc été définies par CCT rendue obligatoire, ne peuvent donner lieu qu'à l'application de sanctions pénales (voir ci-dessus, remarque générale). Ce non-respect n'aura pas pour effet que le contrat conclu soit nul, pour autant bien entendu qu'un contrat de travail écrit puisse être présenté et qu'il contienne les mentions obligatoires déterminées à l'article 13, § 1^{er} de la proposition de loi.

La forme et le contenu de ce contrat de travail devraient être réglés par simple arrêté d'exécution, pris sur avis de la commission paritaire de la pêche maritime (par ex. prévoir, à l'article 13, § 3, que le contrat d'engagement doit être, en ce qui concerne la forme et le contenu, conforme au prescrit ou au modèle déterminé par le Roi sur avis de la commission paritaire compétente). C'est la manière de travailler la plus courante.

En matière de sanction, on pourrait par exemple prévoir que, lorsqu'il n'existe pas d'écrit conforme aux prescriptions susmentionnées – à l'exception peut être de ce qui a trait à la durée du contrat – il peut être mis fin au contrat à tout moment par le pêcheur de mer sans respect des dispositions en matière de préavis et d'indemnité. Une autre alternative serait de déterminer que, le cas échéant, le contrat est régi par les mêmes conditions que celles en vigueur pour le contrat de travail conclu à durée indéterminée.».

M. Carly (Service public fédéral Mobilité et Transports) propose, par identité de motifs avec ses remarques formulées à l'article 8, de remplacer, au 3° du § 2 de la disposition proposée, les mots « la résidence principale ou la résidence secondaire » par les mots « le domicile légal ».

M. Claes (ACV) suggère de remplacer, dans la version néerlandaise du 7° du § 2 de la disposition proposée, les mots « de wijze van bezoldiging » par les mots « de wijze van betaling ».

Le représentant de la ministre propose d'ajouter, à la phrase ainsi modifiée les mots « du salaire » (*van het loon* » en néerlandais).

De heer Victor (ABVV) wijst er echter op dat er ook met vergoedingen rekening moet worden gehouden. Het gaat hier niet om bezoldigingen *stricto sensu*, zoals de vergoeding voor het verlies van het schip.

De vertegenwoordiger van de minister verwijst vervolgens bij wijze van vergelijking naar andere arbeidsovereenkomsten om de eventueel op te leggen sancties te bepalen bij niet-naleving van de vormvereisten bij de opmaak van arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst.

Zo is bij een arbeidsovereenkomst voor huisarbeid enkel de verplichting tot het bijhouden van sociale documenten (in dit geval de schriftelijk vastgestelde arbeidsovereenkomst) aan sancties onderworpen, overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit nr. 5 van 23 oktober 1978 betreffende het bijhouden van sociale documenten. Krachtens diezelfde bepalingen en het besluit van 8 augustus 1980 betreffende het bijhouden van sociale documenten is bij de tewerkstelling van studenten niet alleen de verplichting tot het bijhouden van de schriftelijk vastgestelde arbeidsovereenkomst aan een sanctie onderworpen, maar ook de bewaring van die overeenkomst door de werkgever gedurende vijf jaar.

Wat de vormvereiste van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst betreft, stelt *de heer Claes (ACV)* voor de overeenkomst in drievoud op te maken. Het eerste exemplaar zou dan worden bewaard door de visser; het tweede zou, als het schip in het buitenland is ingeschreven, moeten worden verstuurd naar een sociaal secretariaat (dat het minimum vijf jaar zou bewaren), en het derde exemplaar zou aan boord van het schip worden bewaard.

In antwoord op de uitspraak van *de vertegenwoordiger van de minister* stelt *de spreker* dat hij persoonlijk de voorkeur zou geven aan een sanctie, maar alleen indien blijkt dat de arbeidsovereenkomst van de zeevisser niet schriftelijk werd vastgesteld.

In antwoord op de stelling van *voorzitter Luc Goutry (CD&V)*, merkt *de vertegenwoordiger van de minister* op dat, als de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst wordt beschouwd als een sociaal document waarvan het niet-bijhouden wordt gestraft, het koninklijk besluit nr. 5 van 23 oktober 1978 in die zin moet worden aangepast.

Indien de indieners van het wetsvoorstel ook een sanctie willen verbinden aan het ontbreken van het bewaren van de arbeidsovereenkomst, moet ook het koninklijk besluit van 8 augustus 1980 worden gewijzigd.

M. Victor (ABVV) signaleert toutefois qu'il convient également de tenir compte de l'existence d'indemnités, qui ne sont pas des rémunérations au sens strict, comme l'indemnité afférente à la perte du navire.

Le représentant de la ministre fait ensuite référence, par comparaison, à d'autres contrats pour déterminer les sanctions dont pourrait être assortie l'obligation d'établissement, dans les formes requises, du contrat d'engagement maritime.

Ainsi, dans le cadre du contrat d'occupation de travailleurs à domicile, seule l'obligation de tenue des documents (en l'occurrence la constatation par écrit du contrat) est sanctionnée, conformément aux dispositions de l'arrêté royal n°5 du 23 octobre 1978 relatif à la tenue des documents sociaux. Dans le cadre du contrat d'occupation d'étudiants et en vertu des mêmes dispositions et de l'arrêté du 8 août 1980 relatif à la tenue des documents sociaux, non seulement la tenue de l'écrit constatant le contrat est sanctionnée mais également l'obligation, dans le chef de l'employeur, de conserver ledit contrat durant cinq ans.

M. Claes (ACV) suggère, en ce qui concerne la forme du contrat de travail applicable à l'engagement maritime, l'établissement d'un contrat en trois exemplaires. Le premier exemplaire serait conservé par le pêcheur; le deuxième devrait, en cas de localisation du navire à l'étranger, être expédié à un secrétariat social (qui le conserverait au minimum durant cinq ans) et le troisième serait conservé à bord du navire.

En réponse au représentant de la ministre, l'intervenant indique qu'il ne prônerait personnellement une sanction qu'en cas d'absence d'établissement de l'écrit constatant le contrat d'engagement du pêcheur maritime.

En réponse au président, M. Luc Goutry (CD&V), le représentant de la ministre fait observer que si on considère le contrat d'engagement maritime comme un document social dont l'absence de tenue doit être sanctionnée, l'arrêté royal n° 5 du 23 octobre 1978 devra être adapté en conséquence.

Si l'intention des auteurs de la proposition est également de sanctionner l'absence de conservation du contrat d'engagement, l'arrêté royal du 8 août 1980 devra également être modifié.

De heer Carly (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer) attendeert erop dat zijn diensten in ieder geval een kopie van de arbeidsovereenkomst zullen bewaren om naderhand te kunnen nagaan hoeveel dagen de zeevisser heeft gevaren.

Volgens *de heer Henk Verlinde (SP.a)* moet worden vermeden dat het bewaren van documenten door bijvoorbeeld de werkgever onnodige bijkomende lasten met zich brengt.

Voorzitter Luc Goutry (CD&V) constateert dat de werkgroep eensgezind is om alleen de verplichting om de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst bij te houden te doen gepaard gaan met sancties.

Art. 14

De vertegenwoordiger van de minister bezorgt de volgende schriftelijke opmerkingen over § 2 van de voorgestelde tekst:

«Is de term «niet-gerechvaardigde vertraging» voldoende duidelijk? Het lijkt beter aan deze bepaling na de woorden «niet-gerechvaardigde vertraging» de woorden «die hierdoor veroorzaakt wordt» toe te voegen, teneinde te voorkomen dat de zeevisser in een dergelijk geval zou moeten opdraaien voor een vertraging die niet door zijn toedoen wordt veroorzaakt.

Wat is de draagwijdte van de term «verbreking» (= onmiddellijke beëindiging zonder vergoeding - *cfr.* artikel 16 van het wetsvoorstel -, moet de reder of de gemachtigde een rechtshandeling stellen op de arbeidsovereenkomst te beëindigen)?

De term «verbreking» of «verbroken verklaren» komt ook voor in de artikelen 14, § 3 en 30, § 2.».

Voorzitter Luc Goutry (CD&V) stipt aan dat de indieners van het wetsvoorstel de door de zeevisser veroorzaakte vertraging van de inscheping hebben willen beschouwen als een rechtmatige oorzaak voor de verbreking van de arbeidsovereenkomst. De vraag rijst echter hoe groot die vertraging moet zijn om die verbreking te rechtvaardigen.

De heer Carly (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer) rekent voor dat het in de praktijk gaat om een vertraging van uren en niet van minuten; dergelijke gevallen van vertraging die de afvaart van schepen ophouden, kunnen zich inderdaad voordoen.

De heer Henk Verlinde (SP.a) begrijpt dat de arbeidsovereenkomst wordt verbroken van een zeevisser die, om ongewettigde redenen, niet tijdig opdaagt voor de inscheping en zodoende de afvaart van het schip onmo-

M. Carly (Service public fédéral Mobilité et Transports) fait observer que son administration conservera en toute hypothèse une copie du contrat d'engagement afin de pouvoir vérifier a posteriori le nombre de jours de navigation effectués par le pêcheur maritime.

M. Henk Verlinde (SP.a) estime qu'il convient d'éviter que la conservation de documents par l'employeur par exemple entraîne des charges complémentaires inutiles.

Le président, M. Luc Goutry (CD&V) constate ensuite le consensus du groupe de travail pour n'assortir de sanctions que l'obligation de tenue du contrat d'engagement maritime.

Art. 14

Le représentant de la ministre fournit les observations écrites suivantes au sujet du § 2 du texte proposé :

«Le terme «retard non justifié» est-il suffisamment clair? Il semble qu'il serait plus approprié d'ajouter après les mots «retard non justifié» les mots «qui est causé par celui-ci» afin de prévenir que le pêcheur de mer ne fasse pas les frais d'un retard qui n'est pas causé par son intervention.

Quelle est la portée du terme «rupture» (= fin immédiate sans indemnité - *cfr.* art. 16 de la proposition de loi - l'armateur ou le préposé doit-il poser un acte juridique pour mettre fin au contrat de travail)?

Le terme «résiliation» ou «déclaré ... résilié» figure également aux articles 14, § 3 et 30, § 2.».

Le président, M. Luc Goutry (CD&V) indique que les auteurs de la proposition ont voulu considérer le retard d'embarquement à bord dans le chef du pêcheur maritime comme une cause légitime de rupture du contrat d'engagement. La question se pose toutefois de savoir à partir de quelle ampleur ce retard peut justifier cette rupture.

M. Carly (Service public fédéral Mobilité et Transports) indique que dans la pratique, il s'agit d'heures, et non pas de minutes, de retard; de telles hypothèses de retards qui retardent le départ de navires peuvent effectivement se présenter.

M. Henk Verlinde (SP.a) conçoit que le pêcheur maritime qui ne se présente pas, pour des raisons non justifiées, à heure et à temps à l'embarquement, et rende de ce fait impossible le départ en mer du navire consi-

gelijk maakt. Hij vraagt zich echter af of een zo zware sanctie moet worden opgelegd als, bovendien, het betalen van een schadevergoeding.

Mevrouw Annemie Descheemaeker (Agalev-Ecolo) sluit zich aan bij die vraag.

De vorige spreker vraagt tevens of de vertraging door de zeevisser een mogelijkheid is als bedoeld in het voorgestelde artikel 52 (onrechtmatige beëindiging van de overeenkomst door de zeevisser, wat hem ertoe verplicht een schadevergoeding te betalen aan de reder). Is de reder in dat geval er niet toe verplicht het door hem geleden economische verlies te beperken?

De heer Claes (ACV) wijst erop dat de sociale gesprekpartners tijdens de besprekingen met de administratie hebben bepleit dat wordt getracht dat probleem van de vertraging bij de inscheping in eerste instantie op te lossen binnen het betrokken paritair comité, alvorens de zaak, als gevolg van een klacht, voor de rechtbank of de Onderzoeksraad voor de zeevaart wordt gebracht.

Voorts begrijpt de spreker, op grond van de praktijk, niet waarom ingeval de zeevisser een schadevergoeding zou moeten betalen, hem zou worden gevraagd schadevergoedingen te betalen voor de vertraging waarvoor hij niet verantwoordelijk is.

De omstandigheden zullen terzake bepalend zijn: dat geldt indien een schip, als gevolg van een vertraging bij de inscheping, zelfs van één uur, 24 uur moet wachten om door een sluis te mogen varen.

De vertegenwoordiger van de minister geeft aan dat de artikelen 14, § 2, en 52, § 1, volgens hem op twee verschillende gevallen betrekking hebben:

– artikel 14, § 2, betreft het geval waarin de niet-geachtvaardigde vertraging bij de inscheping voor de zeevisser een rechtmatige oorzaak is van verbreking van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst door de werkgever (en niet noodzakelijk door de zeevisser zelf);

– artikel 52, § 1, betreft het geval waarin de zeevisser de onrechtmatige beëindiging van zijn arbeidsovereenkomst veroorzaakt: in dat geval moet de zeevisser een schadevergoeding betalen.

Indien de indieners van het wetsvoorstel ervan uitgaan dat de vertraging door de zeevisser een oorzaak is van onrechtmatige beëindiging van zijn arbeidsovereenkomst, moeten ze dat preciseren en moeten ze zich

déré, soit victime d'une rupture du contrat d'engagement. Il se demande toutefois s'il y a lieu de procéder à une sanction aussi lourde que le paiement, en plus de dommages et intérêts.

Mme Annemie Descheemaeker (Agalev-Ecolo) se joint à cette question.

L'orateur précédent se demande également si ce retard du pêcheur constitue une hypothèse visée par l'article 52 du texte proposé (rupture irrégulière du contrat par le pêcheur de mer, le contraignant au versement d'une indemnité à l'armateur). L'armateur n'est-il dans ce cas pas tenu de limiter la perte économique subie par lui ?

M. Claes (ACV) signale que les interlocuteurs sociaux ont, lors des discussions avec l'administration, préconisé de tenter de régler ce problème du retard à l'embarquement en premier lieu au sein de la commission paritaire concernée, avant que l'affaire ne soit déférée, suite au dépôt d'une plainte, au tribunal ou au conseil d'enquête.

D'autre part, au départ de la pratique, l'orateur ne voit pas pourquoi, dans l'hypothèse où des dommages et intérêts seraient imposés au pêcheur maritime, il serait demandé à celui-ci de s'acquitter d'indemnités pour la période de retard dont il n'est pas responsable.

Les circonstances seront déterminantes en la matière : ainsi en est-il si un navire doit, suite à un retard d'embarquement, même d'une heure, attendre 24 heures pour pouvoir franchir une écluse.

Le représentant de la ministre indique que les articles 14, § 2 et 52, § 1 visent selon lui deux hypothèses distinctes :

– l'article 14, § 2 vise celle où le retard non justifié à l'embarquement dans le chef du pêcheur constitue une cause légitime de rupture, par l'employeur (et pas nécessairement par le pêcheur lui-même), du contrat d'engagement maritime ; ce retard ne constitue pas, en soi, une rupture irrégulière du contrat d'engagement par le pêcheur ;

– l'article 52, § 1^{er} vise quant à lui l'hypothèse où le fait du pêcheur maritime occasionne la rupture irrégulière de son contrat d'engagement : le pêcheur est dans ce cas tenu au paiement d'indemnités.

Si les auteurs de la proposition estiment que le retard du pêcheur constitue une cause de rupture irrégulière de son contrat d'engagement, ils doivent le préciser et se rendre compte de la gravité de cette sanction surtout

bewust zijn van de ernst van die sanctie, vooral als de zeevisser bovendien nog het economisch verlies zou moeten vergoeden dat die vertraging met zich heeft gebracht voor de reder.

Voorzitter Luc Goutry (CD&V) stipt aan dat artikel 14, § 2, van de voorgestelde tekst betrekking heeft op het geval van de vertraging bij de inscheeping door de zeevisser. Die vertraging zal de verbreking van de arbeidsovereenkomst tot gevolg kunnen hebben. Er bestaan andere oorzaken van verbreking van de arbeidsovereenkomst. Er moet echter worden voorkomen dat van de zeevisser schadevergoedingen worden geëist die voor hem en zijn gezin onoverkomelijke financiële problemen dreigen te veroorzaken.

De heer Carly (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer) geeft aan dat hij als regeringscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de zeevaart geregeld te maken heeft gehad met gevallen van schepen die niet zijn vertrokken omdat zeevissers niet waren opgedaagd voor de inscheeping.

Bovendien worden de straffen die zijn vastgesteld in het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij uit hoofde van weigering van inscheeping vrijwel nooit toegepast. Voorts dienen de reder en de meevarende zelden een klacht met eis tot schadevergoeding in omdat de zeevisser niet is opgedaagd voor de inscheeping.

De sector van de zeevisserij heeft bovendien te kampen met een chronisch tekort aan bemanningsleden. Sommige zeevissers weten dat als ze niet op de vastgestelde dag inschepen ze de volgende dag op een ander schip kunnen inschepen.

De spreker is bijgevolg van mening dat indien de zeevissers weten dat ze een aanzienlijke schadevergoeding dreigen te moeten betalen, ze meer geneigd zullen zijn om tijdig op te dagen voor de inscheeping op het schip waarop ze worden geacht hun dienst te vervullen.

De heer Claes (ACV) wijst erop dat zijn organisatie wellicht in het paritair comité voor de zeevisserij zal voorstellen gebruik te maken van arbeidsovereenkomsten voor een bepaald werk, namelijk een zeevaart, en niet van arbeidsovereenkomsten voor bepaalde of onbepaalde tijd. In het kader van dat soort van overeenkomsten is de zeevisser niet contractueel in dienst genomen zolang hij die overeenkomst niet heeft ondertekend aan boord van het schip waarop hij is ingescheept. Indien de zeevisser naar het buitenland gaat om er op een welbepaald schip in te schepen, zal de overeenkomst worden opgesteld op het moment van die inscheeping. Nu reeds heeft de aanwerving plaats op het ogenblik waarop de zeevisser voor de inscheeping aankomt bij het betrokken schip.

si, en plus, le pêcheur devait être tenu de la perte économique générée par ce retard pour l'armateur.

Le président, M. Luc Goutry (CDV) indique que l'article 14, § 2 du texte proposé vise l'hypothèse du retard d'embarquement dans le chef du pêcheur. Ce retard pourra entraîner la rupture du contrat d'engagement. Il existe également d'autres causes pour lesquelles le contrat d'engagement peut être rompu. Il convient toutefois d'éviter de susciter des réclamations de dommages et intérêts à l'égard du pêcheur, qui risquent de générer des problèmes financiers insurmontables à son égard et à l'égard de la famille de ce dernier.

M. Carly (Service public fédéral Mobilité et Transports) signale qu'en tant que commissaire du gouvernement auprès du conseil d'enquête de la navigation maritime, il a été régulièrement confronté à des cas de navires restant en rade parce que des pêcheurs ne se présentaient pas à l'embarquement.

Les peines prévues par le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande et de la pêche maritime pour refus d'embarquement ne sont, de plus, quasi-jamais appliquées. Il est en outre rare que l'armateur et le co-navigant introduisent une plainte en dommages et intérêts du chef de la non-présentation du pêcheur à l'embarquement.

Par ailleurs, le secteur de la pêche maritime est confronté à un déficit chronique d'hommes d'équipage. Certains pêcheurs savent que s'ils n'embarquent pas un jour déterminé sur un navire, ils peuvent embarquer le lendemain sur un autre.

L'intervenant estime dès lors que si les pêcheurs maritimes savent qu'ils risquent de devoir s'acquitter de substantiels dommages et intérêts, ils seront davantage incités à arriver à temps à l'embarquement du navire auprès duquel ils sont sensés accomplir leur service.

M. Claes (ACV) indique que son organisation proposera probablement, au sein de la commission paritaire de la pêche maritime, de recourir à des contrats d'engagement pour un travail défini, à savoir un voyage maritime, plutôt qu'à des contrats pour une durée déterminée ou indéterminée. Dans le cadre de ce type de contrat, le pêcheur maritime n'est pas contractuellement engagé tant qu'il n'a pas signé celui-ci à bord du navire sur lequel il vient d'embarquer. De même, si le pêcheur se rend à l'étranger pour y embarquer sur un navire déterminé, le contrat sera établi au moment dudit embarquement. Actuellement déjà, l'enrôlement a lieu au moment de l'arrivée du pêcheur au navire concerné pour y embarquer.

In het kader van de voorgestelde tekst is de weg van en naar het werk, dat wil zeggen de weg tussen de woonplaats van de zeevisser en het schip, gedekt door de arbeidsongevallenverzekering, in tegenstelling tot de huidige situatie, waarbij de zeevisser soms naar het schip vertrekt en pas bij aankomst aanmonstert. Voortaan zal de arbeidsovereenkomst op voorhand moeten opge- maakt worden.

Mevrouw Annemie Descheemaeker (Agalev-Ecolo) wijst erop dat, als men de logica van de redenering van de heer Claes doortrekt, de zeevisser die om een of andere reden, zelfs buiten zijn wil, te laat komt voor de inscheping (terwijl het schip in de tussentijd reeds vertrokken is) geenszins beschermd is en dat hij geen vergoeding kan krijgen omdat hij op dat ogenblik nog niet gebonden is door een arbeidsovereenkomst.

De heer Van Deun (Fonds voor Arbeidsongevallen) attendeert erop dat indien de arbeidsovereenkomst pas zou worden opgesteld vanaf het ogenblik waarop de bedoelde zeevisser aan boord is van het betrokken schip, hij, net zoals soms het geval is in de huidige situatie (vertrek naar schip zonder aanmonstering), niet zou gedekt zijn door de arbeidsongevallenverzekering voor het traject tussen zijn woonplaats en dat schip.

De heer Verlinde (SP.a) merkt op dat als een zeevisser van zijn woonplaats in België vertrekt om in het buitenland in te schepen, wellicht reeds een arbeidsovereenkomst zal zijn opgesteld, en indien dat niet het geval is, zal dat onderweg gebeuren aangezien die zeevisser zich met een ander schip naar de plaats van inscheping zal begeven.

De heer Carly (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer) stipt aan dat zijn diensten er nog nooit naar gestreefd hebben dat de arbeidsovereenkomsten aan boord van een bepaald schip worden opgesteld. Die overeenkomsten worden immers aan land, in België opgesteld en gesloten met de betrokken reder.

De spreker kan zich niet voorstellen dat de zeevisser zich van zijn woonplaats naar de haven van inscheping begeeft zonder reeds in het bezit te zijn van een arbeidsovereenkomst. Een arbeidscontract zal slechts in uitzonderlijke gevallen (bijvoorbeeld als de zeevisser na de inscheping tijdens de vaart moet veranderen van schip) aan boord van een schip worden opgesteld.

Voorzitter Luc Goutry (CD&V) vraagt vervolgens of de arbeidsovereenkomst voortaan wordt geacht alle prestaties van de zeevisser te dekken.

Dans le cadre du texte proposé, le chemin du travail, c'est-à-dire le trajet entre le domicile du pêcheur et le navire, est, dorénavant couvert par l'assurance accidents du travail à la différence de la situation actuelle, dans le cadre de laquelle le marin pêcheur n'est parfois enrôlé qu'au moment où il arrive au navire. Désormais, le contrat de travail devra être établi au préalable.

Mme Annemie Descheemaeker (Agalev-Ecolo) signale que si on suit la logique du raisonnement tenu par M. Claes à son terme, le pêcheur qui, pour un motif ou un autre, même étranger à sa volonté, arrive en retard à l'embarquement (et alors que le navire a appareillé dans l'intervalle) ne bénéficie d'aucune protection ni indemnité car il n'a pas encore engagé dans les liens d'un contrat d'engagement à ce moment.

M. Van Deun (Fonds des accidents du Travail) relève que si le contrat d'engagement ne devait être établi qu'à partir du moment où le pêcheur considéré a embarqué à bord du navire concerné, le pêcheur ne bénéficierait, comme dans la situation actuelle (départ vers le navire sans enrôlement), d'aucune couverture par l'assurance accidents du travail pour le trajet entre son domicile et ledit navire.

M. Verlinde (SP.a) fait observer que si un pêcheur maritime part de son domicile en Belgique pour embarquer à l'étranger, un contrat d'engagement sera probablement déjà établi et si ce n'est pas le cas, il le sera en cours de route étant donné que ledit pêcheur sera parvenu par un autre navire au lieu d'embarquement.

M. Carly (Service public fédéral Mobilité et Transports) indique qu'il n'est jamais entré dans les intentions de son administration de faire en sorte que les contrats d'engagement soient établis à bord d'un navire déterminé. Ces contrats sont en effet établis et conclus à terre en Belgique avec l'armateur concerné.

L'intervenant ne conçoit en effet pas que le pêcheur puisse partir de son domicile vers le port d'embarquement sans être déjà titulaire d'un contrat de travail. Ce n'est que dans des cas très exceptionnels (par exemple lorsque le pêcheur doit, après son embarquement, changer de navire en cours de route) qu'un contrat d'engagement sera établi à bord d'un navire.

Le président, M. Luc Goutry (CD&V) se demande ensuite si dorénavant le contrat d'engagement est censé couvrir l'ensemble des prestations du pêcheur maritime.

De heer Claes (ACV) wijst erop dat, gelet op de verschillende functies in de zeevisvangst (matroos, motordrijver, schipper) en op de mogelijke functieveranderingen van de ene vaart naar de andere, verschillende arbeidsovereenkomsten zullen moeten worden gesloten die overeenstemmen met die respectieve functies.

Het is zeker mogelijk een arbeidsovereenkomst op te stellen die bepaalt dat de zeevisser in dienst is genomen voor een bepaalde duur op een bepaald schip. Dat neemt niet weg dat de zeevisser in dat geval op bepaalde tijdstippen thuis is en op een of andere manier een werkloosheidsvergoeding moet kunnen krijgen tijdens die periodes van inactiviteit. De werkloosheidsreglementering die geldt voor de zeevissers berust in principe echter op een statuut van volledig werkloze (als gevolg van de administratieve erkenning van die hoedanigheid heeft de zeevisser het statuut van gezinshoofd en dat van volledig werkloze als hij niet in dienst is). In deze sector is niet langer sprake van enige regeling inzake deeltijdse werkloosheid (die, voor de werkgever, al te veel administratieve rompslomp met de RVA met zich zou brengen).

Dat verklaart waarom de representatieve organisatie waartoe de spreker behoort, van mening was dat in de praktijk slechts één type arbeidsovereenkomst haalbaar was, met name een overeenkomst voor een welbepaald werk. Al naar gelang van de opbrengst van de visvangst kan het schip immers vroeger of later naar de thuishaven terugkeren.

De vertegenwoordiger van de minister wijst erop dat conform het ter bespreking voorliggende wetsvoorstel, zoals het thans is gesteld, arbeidsovereenkomsten voor een welbepaald werk (met name een vaart) dan wel voor een bepaalde duur of nog voor onbepaalde duur toegestaan zijn. De wet van 1928 op de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst had dan weer betrekking op een welbepaald werk (*in casu* één of meer reizen). Sommige artikelen van de voorgestelde tekst zijn deels gebaseerd op de wet van 1928. Het probleem rijst dan ook hoe het staat met de toepassing ervan voor de prestaties voor onbepaalde duur of die welke over meer dan één vaart gespreid zijn.

Zo de vertegenwoordigers van de sector tot de slotsom zouden komen dat slechts één type arbeidsovereenkomst praktisch haalbaar is (met name de arbeidsovereenkomst voor een welbepaald werk), dan dient het wetsvoorstel in die zin worden aangepast. Laat men daarentegen de mogelijkheid bestaan om tevens overeenkomsten voor bepaalde tijd of voor onbepaalde tijd te sluiten, dan moet men er rekening mee houden dat een zeker aantal bepalingen van de voorliggende tekst van

M. Claes (ACV) relève que vu l'existence de différentes fonctions dans la pêche maritime (matelots, motoristes, patron de pêche) ainsi que les changements possibles de fonctions d'un voyage à l'autre, différents contrats d'engagements, correspondant à ces fonctions respectives, devront être conclus.

Il est certes possible de prévoir un contrat d'engagement, aux termes duquel le pêcheur est engagé pour une durée déterminée sur un navire déterminé. Il n'en demeure pas moins que dans ce cas, le pêcheur est, à certains moments, à domicile et doit, d'une manière ou d'une autre, pouvoir bénéficier d'allocations de chômage durant ces périodes d'inactivité. Or, la réglementation du chômage applicable au pêcheur est en principe fondée sur un statut de chômeur complet (le pêcheur bénéficie, suite à la reconnaissance administrative de cette qualité, du statut de chef de famille et a en principe le statut de chômeur complet lorsqu'il n'est pas enrôlé); il n'existe plus de régime de chômage partiel dans ce secteur (lequel générerait, dans le chef de l'employeur, trop de documents administratifs dans ses relations avec l'ONEM).

C'est pour cette raison que l'organisation représentative dont fait partie l'intervenant a estimé qu'un seul type de contrat d'engagement était praticable, à savoir un contrat pour un travail défini. Le navire est en effet susceptible de rentrer plutôt ou plus tard au port d'attache en fonction du produit de la pêche.

Le représentant de la ministre indique que telle qu'elle est actuellement libellée, la proposition de loi à l'examen autorise des contrats d'engagement soit pour un travail déterminé (à savoir un voyage), soit pour une durée déterminée soit encore pour une durée indéterminée. La loi de 1928 sur le contrat d'engagement maritime visait quant à elle un travail défini (un ou plusieurs voyages en l'occurrence). Certains articles du texte proposé étant pour une part inspirés de la loi de 1928, le problème se pose de leur application pour les prestations à durée indéterminée ou s'étalant sur plus d'un voyage.

Si les représentants du secteur parviennent à la conclusion qu'un seul type de contrat d'engagement est praticable (à savoir le contrat d'engagement pour un travail bien déterminé), il y a lieu d'adapter la proposition de loi dans ce sens. En revanche, si l'on conserve la possibilité de conclure également des contrats à durée déterminée ou indéterminée, il convient alors de tenir compte du fait qu'il sera nécessaire d'adapter et de clarifier un certain nombre de dispositions du texte de la proposi-

het wetsvoorstel, die vrijwel letterlijk de bepalingen van de huidige wet van 1928 overnemen en bijgevolg toegepast zijn op een arbeidsovereenkomst voor één of meerdere zeereizen, aanpassing en verduidelijking zullen behoeven.

De heer Claes (ACV) wijst erop dat sommige taken, die de zeevisser verricht (na een bepaalde vaart op zee en) vóór een (nieuwe) afvaart worden geacht te zijn uitgevoerd tijdens een werkloosheidsperiode. De zeevisser mag die taken, luidens een met de RVA gesloten overeenkomst-circulaire, in die periode rechtsgeldig uitvoeren.

Dat geldt bijvoorbeeld voor het voorbereiden van het schip voor de volgende visvangsten op zee (zoals het in gereedheid brengen van de netten, maar motorherstellingen horen daar dan weer niet bij).

De heer Van Deun (Fonds voor Arbeidsongevallen) stelt vragen bij de toepasselijkheid van de arbeidsongevallenwet van 10 april 1971 op dit soort taken, zeker in de optiek van een arbeidsovereenkomst voor een bepaald werk.

De heer Carly (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer) wijst erop dat in de huidige situatie de zeevisser onder dat statuut valt en over die hoedanigheid beschikt vanaf de dag waarop hij wordt aangemonsterd tot op de dag waarop die aanmonstering vervalt. De voorgestelde tekst schrapt die aanmonstering als vormvereiste, wat het volgende probleem doet rijzen: *quid* met het statuut van de zeevisser gedurende de periode die ligt tussen het verstrijken van een vroegere en het sluiten van een nieuwe arbeidsovereenkomst?

Voorzitter Luc Goutry (CD&V) acht het wenselijk zowel te voorzien in overeenkomsten voor een bepaalde als voor onbepaalde duur, zodat de zeevisser doorlopend een gewaarborgde dekking geniet voor alle takken van de sociale zekerheid. In dat verband refereert de spreker aan wat gangbaar is in de horeca.

Mevrouw Maggie De Block (VLD) wijst erop dat de continuïteit van het sociaal statuut voor de visser kosten voor de werkgever met zich brengt en dat, in dat raam, de dagen waarop wel en die waarop geen prestaties werden verricht, zullen worden verrekend voor het vaststellen van de afgeleide rechten.

De heer Cromphout (Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg) stelt voor om zich in dat verband te baseren op de poolregeling die op de havenarbeiders van toepassing is en het statuut van

tion de loi à l'examen, qui reprennent littéralement les dispositions de la loi actuelle de 1928 et qui, par conséquent, sont centrées sur un contrat d'engagement pour un ou plusieurs voyages en mer.

M. Claes (ACV) signale que certaines tâches, qui sont accomplies par le pêcheur maritime (après l'expiration d'un voyage déterminé en mer et) avant un (nouveau) départ en mer, sont considérées comme accomplies durant une période de chômage et peuvent, aux termes d'une convention-circulaire conclue avec l'ONEM, valablement être accomplies par lui durant cette période.

Il en va ainsi par exemple de la préparation du navire aux prochaines pêches en mer (préparation des filets par exemple, mais pas la réparation de moteurs).

M. Van Deun (Fonds des accidents du Travail) pose des questions en ce qui concerne l'applicabilité de la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail à ce type de tâches, particulièrement lorsqu'il s'agit d'un contrat pour un travail particulier.

M. Carly (Service public fédéral Mobilité et Transports) signale que dans la situation actuelle, le pêcheur maritime revêt ce statut et cette qualité dès le jour de son enrôlement et jusqu'au jour de la suppression de l'enrôlement. Le problème, suite à la suppression de cette formalité d'enrôlement par le texte proposé, consiste à savoir quel est le statut du pêcheur maritime durant le laps de temps entre l'expiration d'un ancien contrat d'engagement et la conclusion d'un nouveau contrat.

Le président, M. Luc Goutry (CD&V), estime souhaitable de prévoir des contrats d'engagement à durée déterminée ou indéterminée, de manière à ce que le pêcheur maritime soit assuré d'une couverture continue pour l'ensemble des branches de la sécurité sociale. L'intervenant se réfère par comparaison à cet effet aux pratiques en vigueur dans l'horeca.

Mme Maggie De Block (VLD) relève que la continuité du statut social dans le chef du pêcheur implique un coût pour l'employeur et que dans ce cadre, les jours (d'absence) de prestations seront comptabilisés pour la détermination des droits dérivés.

M. Cromphout (Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation Sociale) propose de s'inspirer du système du pool applicable aux travailleurs portuaires et d'octroyer le statut de pêcheur maritime et la protection

zeevisser alsook de daarbij horende sociale bescherming toe te kennen zodra het bevoegde paritair comité die hoedanigheid heeft erkend.

Voorts zij verwezen naar een binnen het paritair comité van de zeevisserij op 26 juni 1992 gesloten CAO, die reeds voorziet in de erkenning van de zeevissers in het raam van de werkloosheidsverzekering.

Ter vergelijking zij vermeld dat de werknemers die in Oost-Vlaanderen in de sector van de handel in brandstoffen in dienst zijn, als gevolg van een specifieke erkenning werkloosheidsuitkeringen ontvangen voor de periodes waarin zij niet aan de slag zijn.

De heer Claes (ACV) preciseert dat een analoge regeling reeds voor de *pool* van zeelieden bestaat.

Vervolgens merkt hij op dat de statutaire erkenning, in het raam van havenarbeid, voor onbepaalde duur geldt. In de zeevisserijsector is die erkenning evenwel slechts voor een jaar geldig. Die erkenning is hernieuwbaar zodra de visser, op grond van het aantal vaardagen, kan aantonen dat hij prestaties heeft verricht. Volgens de spreker kan die regeling worden gehandhaafd en met die van de *pool* worden gecombineerd. Op die manier kunnen een aantal problemen worden opgelost, zoals de gelijkenschakeling van de dagen van inactiviteit met dagen waarop daadwerkelijk prestaties werden verricht, om de sociale rechten van de visser vast te stellen. Bovendien zou die regeling het er voor de werkgever eenvoudiger op maken.

Vervolgens wijst *de heer Henk Verlinde (SP.a)* op de verschillen in de formulering tussen § 2 (« elke niet gerechtvaardigde vertraging (kan) (...) beschouwd worden als een rechtmatige oorzaak van verbreking van de overeenkomst ») en § 3 (« elke afwezigheid van boord (is) (...) een rechtmatige oorzaak van verbreking »).

Welke rechtshandeling moet de werkgever, bij de toepassing van § 2, nog stellen vooraleer de arbeidsovereenkomst verbroken is? Ware het niet aangewezen een en ander in de tekst nader te preciseren?

Volgens *voorzitter Luc Goutry (CD&V)* gaat het hierbij om een principiële kwestie. Ofwel vermeldt men in de voorgestelde tekst alle omstandigheden die aanleiding kunnen geven tot de verbreking van de arbeidsovereenkomst, (hoewel het moeilijk is terzake een exhaustieve lijst op te stellen), ofwel stelt men een principe dat dan achteraf zal moeten worden geïnterpreteerd door de rechter wanneer die bij een geschil wordt aangezocht.

De heer Claes (ACV) wijst erop dat artikel 14, § 3, de schipper toestaat de arbeidsovereenkomst van de zeevisser te verbreken wanneer laatstgenoemde zonder toe-

sociale y afférente dès lors qu'une reconnaissance de cette qualité est opérée par la commission paritaire concernée.

Au demeurant, une CCT du 26 juin 1992 conclue au sein de la commission paritaire de la pêche maritime prévoit déjà la reconnaissance des pêcheurs maritimes dans le cadre de l'assurance chômage.

A titre de comparaison, on mentionnera que les travailleurs occupés, en province de Flandre Orientale, dans le commerce de combustibles bénéficient, suite à une reconnaissance *ad hoc*, des allocations de chômage durant les périodes d'inactivité.

M. Claes (ACV) précise qu'un système analogue existe au niveau du *pool* des marins.

Il fait ensuite observer que la reconnaissance statutaire, dans le cadre du travail portuaire, vaut pour une durée illimitée. Dans le secteur de la pêche maritime, la reconnaissance vaut au contraire pour une durée d'un an. Elle est renouvelable dès lors que le pêcheur prouve l'accomplissement de prestations sur la base de nombre de jours de navigation. Selon l'intervenant, ce système pourrait être conservé et être combiné avec celui du *pool*. Ainsi différents problèmes, comme celui de l'assimilation des jours d'inactivité à des jours de prestations effectives, pour l'établissement des droits sociaux du pêcheur, pourraient être résolus. En outre, cela représenterait une simplification du système pour l'employeur.

M. Henk Verlinde (SP.a) relève ensuite la différence de formulation entre le § 2 (« tout retard non justifié pourra être considéré comme une cause de résiliation ») et le § 3 (« toute absence constitue une cause de résiliation ») de l'article proposé.

Quel est l'acte juridique qui, dans le cadre du § 2, doit encore être accompli par l'employeur pour qu'il y ait une résiliation du contrat d'engagement? Davantage de précisions textuelles ne seraient-elles pas indiquées?

Le président, M. Luc Goutry (CD&V) estime qu'il y a là une question de principe qui est posée. Soit, on mentionne dans le texte proposé la totalité des circonstances qui peuvent donner lieu à la résiliation du contrat d'engagement, quoiqu'il soit difficile d'être exhaustif; soit on formule un principe, qui devra être interprété par le juge saisi en cas de litige.

M. Claes (ACV) signale que le § 3 de l'article 14 autorise le patron de pêche à rompre le contrat d'engagement du pêcheur de mer, dès lors que ce dernier est

stemming niet aan boord is tijdens de afvaart van het desbetreffende schip. Het lijkt aangewezen een soortgelijk ontslag zonder meer mogelijk te maken, zonder dat enige andere vormvereisten hoeven te worden vervuld.

De vertegenwoordiger van de minister vraagt zich af of ontslag in een soortgelijk geval moet gaan met de toekenning van een opzeggingstermijn of -vergoeding door een opzeggingstermijn en gepaard moet gaan met een schadevergoeding.

De heer Cromphout (Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg) wijst erop dat inzake ontslag het begrip «dringende reden», door de rechter geval per geval wordt geïnterpreteerd.

Mevrouw Annemie Descheemaeker (Agalev-Ecolo) is van mening dat artikel 14 beperkt moet blijven tot de opsomming van de rechten en plichten van de zeevisser, zonder te vermelden dat bepaalde tekortkomingen van die visser aanleiding kunnen geven tot het verbreken van de arbeidsovereenkomst; artikel 50 vermeldt immers reeds welke gronden aanleiding geven tot het verbreken van de arbeidsovereenkomst.

Voorzitter Luc Goutry (CD&V) merkt op dat artikel 14, § 2, enige ruimte laat om de afwezigheid van de zeevisser te beoordelen als grond tot ontslag, terwijl artikel 50 geen soortgelijke ruimte laat. Hij stelt evenwel voor de paragrafen 2 en 3 van artikel 14 over te hevelen naar hoofdstuk IX (verbreking van de arbeidsovereenkomst), met dien verstande dat daarbij wordt bepaald dat, conform de gemene arbeidsrechtelijke bepalingen inzake ontslag om dringende reden, de niet-naleving, door de visser, van de verplichting om tijdig in te schepen, als grond kan gelden om de arbeidsovereenkomst te verbreken (mèt eerbiediging van het beginsel dat de straf in verhouding tot de tekortkoming moet staan).

De heer Corbisier (Rederscentrale) wijst erop dat de in de paragrafen 2 en 3 van artikel 14 bedoelde gevallen bijzonder belangrijk zijn, omdat de werkgever heel veel economische schade kan oplopen bij een immobilisatie van het schip als gevolg van de afwezigheid van een visser.

Vervolgens merkt *de heer Claes (ACV)* op dat sommige bepalingen van de voorgestelde tekst *de facto* de kenmerken van een arbeidsreglement vertonen.

De vertegenwoordiger van de minister verklaart te zullen natrekken of de wet van 8 april 1965 tot instelling van de arbeidsreglementen van toepassing is op de zeevisserij.

absent du bord sans autorisation en cours de voyage du navire considéré. Il y a lieu de permettre comme tel ce licenciement, sans que d'autres formalités ne doivent être accomplies.

Le représentant de la ministre se demande si dans ce cas, le licenciement doit être assorti d'un délai de préavis et d'indemnités.

M. Cromphout (Service fédéral Emploi, Travail et Concertation Sociale) rappelle que la notion de motif grave, en matière de licenciement, est interprétée au cas par cas par le juge.

Mme Annemie Descheemaeker (Agalev-Ecolo) estime que l'article 14 devrait se limiter à énumérer les droits et obligations du pêcheur de mer, sans mentionner que certains manquements de ce dernier sont susceptibles de donner lieu à une résiliation du contrat d'engagement; l'article 50 mentionne en effet déjà les causes de résiliation du contrat d'engagement.

Le président, M. Luc Goutry (CD&V) fait observer que l'article 14, § 2, prévoit une marge d'appréciation concernant le fait de l'absence du pêcheur comme motif de licenciement alors que l'article 50 ne prévoit pas de telle marge. Il propose toutefois de transférer les §§ 2 et 3 de l'article 14, sous le chapitre IX (résiliation du contrat d'engagement), en prévoyant, conformément à ce qui est prévu en droit commun du travail en matière de licenciement pour motif grave, que le manquement du pêcheur à l'obligation d'embarquement à temps puisse constituer une cause de résiliation de son contrat d'engagement (tout en respectant également le principe de proportionnalité entre la faute et la sanction).

M. Corbisier (Rederscentrale) relève que les hypothèses visées aux §§ 2 et 3 de l'article 14 sont particulièrement importantes car le dommage économique subi par l'employeur suite à une immobilisation du navire consécutive à l'absence d'un pêcheur peut être particulièrement élevé.

M. Claes (ACV) fait ensuite observer que certaines dispositions du texte proposé ont en fait la nature d'un règlement de travail.

Le représentant de la ministre signale qu'il vérifiera si la loi du 8 avril 1965 relative aux règlements de travail est applicable à la pêche maritime.

Art. 15

De heer Danny Pieters (VU&ID) constateert dat § 3 bepaalt dat bij overmacht wordt voorzien in een – conform het gemene arbeidsrecht onmogelijke – uitzondering op het principe naar luid waarvan de zeevisser geen andere dienst mag verrichten dan die waarvoor hij zich beschikbaar heeft gesteld. Daar komt nog bij dat de voorgestelde tekst bepaalt dat het geval van overmacht door de schipper wordt beoordeeld, terwijl dat in het gemene arbeidsrecht door de rechter wordt gedaan.

Voorzitter Luc Goutry (CD&V) verwijst naar de memorie van toelichting en merkt op dat de gevallen van overmacht – die steeds *a posteriori* kunnen worden beoordeeld – kunnen rechtvaardigen dat de zeevisser andere diensten verleent dan die welke in de arbeidsovereenkomst werden bepaald.

De vorige spreker wijst erop dat de tekst van het wetsvoorstel niet voorziet in enige evaluatie achteraf van de gevallen van overmacht.

Art. 16

Mevrouw Maggie De Block (VLD) heeft vragen bij de logica van § 1 van dit artikel, waarin wordt voorzien in de onmiddellijke verbreking van de arbeidsovereenkomst van de visser in kwestie, wanneer wordt vastgesteld dat het hem ontbreekt aan de noodzakelijke theoretische kennis, terwijl het, conform artikel 11, § 4, de reder toekomt na te gaan of de visser over de nodige brevetten en diploma's beschikt die vereist zijn voor het uitoefenen van de overeenstemmende functie aan boord van het schip.

Voorzitter Luc Goutry (CD&V) sluit zich bij die opmerking aan, en merkt op dat de arbeidsovereenkomst maar geldig kan worden gesloten op voorwaarde dat de reder nagaat of de zeevisser beschikt over de vereiste brevetten en diploma's.

De vertegenwoordiger van de minister geeft aan dat de artikelen 11, § 4, en 16, § 1, eigenlijk niet op hetzelfde geval betrekking hebben: artikel 16 geldt als het gaat om de beëindiging van de arbeidsovereenkomst van een zeevisser wanneer blijkt dat het hem ontbreekt aan de noodzakelijke theoretische kennis en praktijkervaring voor het uitvoeren van de functie waarvoor hij werd aangeworven, ondanks de diploma's waarvan hij houder is (hetgeen de reder moet nagaan krachtens artikel 11, § 4).

Art. 15

M. Danny Pieters (VU&ID) constate que le § 3 prévoit, en cas de force majeure, une exception, qui n'est pas possible en droit commun du travail, au principe selon lequel le pêcheur de mer ne peut accomplir un autre service que celui pour lequel il s'est engagé. En outre, alors qu'en droit commun du travail, les cas de force majeure sont appréciés par le juge, le texte proposé prévoit une appréciation par le patron de pêche.

Le président, M. Luc Goutry (CD&V) renvoie à l'exposé des motifs et fait observer que les cas de force majeure, pouvant toujours être contestés *a posteriori*, peuvent justifier la prestation, par le pêcheur de mer, d'autres services que ceux convenus dans le contrat d'engagement.

L'orateur précédent indique que le libellé du texte proposé ne prévoit pas d'évaluation *a posteriori* des cas de force majeure.

Art. 16

Mme Maggie De Block (VLD) s'interroge sur la logique inhérente au § 1^{er} de cet article (qui prévoit la résiliation immédiate du contrat d'engagement du pêcheur considéré lorsqu'il est constaté que ce dernier n'a pas les connaissances théoriques requises) dès lors qu'il appartient à l'armateur, en vertu de l'article 11, § 4, de vérifier, au moment de la conclusion du contrat d'engagement, si le pêcheur possède les brevets et diplômes nécessaires à l'exercice de la fonction correspondante à bord du navire.

Le président, M. Luc Goutry (CD&V), se joint à cette remarque en faisant observer que la vérification par l'armateur de la possession par le pêcheur maritime des brevets et diplômes nécessaires constitue une condition de validité de la conclusion du contrat d'engagement.

Le représentant de la ministre indique que les articles 11, § 4 et 16, § 1^{er} ne couvrent en fait pas les mêmes hypothèses : l'article 16 vise le cas de la résiliation du contrat d'engagement du pêcheur de mer lorsqu'il apparaît que malgré les diplômes dont il est titulaire (et dont l'existence est vérifiée par l'armateur en vertu de l'article 11, § 4), celui-ci ne possède ni les connaissances théoriques ni l'expérience requise pour accomplir la fonction pour laquelle il a été engagé.

De heer Danny Pieters (VU&ID) geeft aan dat het gemeenrechtelijk arbeidsrecht voorziet in het beginsel van de proefperiode, teneinde de ervaring en kennis van de werknemer te controleren, en na te gaan of hij bij machte is de functie uit te oefenen waarvoor hij in dienst werd genomen. De spreker ziet niet in waarom voor zeevissers een andere regeling zou moeten worden ingesteld.

Volgens *voorzitter Luc Goutry (CD&V)* is de situatie van een zeevisser precies specifiek in die zin dat, als hij niet bij machte is de functie uit te oefenen waarvoor hij werd aangeworven, het schip de geplande visserijarbeid misschien niet zal kunnen verrichten omdat het mogelijk-kerwijs maar een heel beperkt aantal mensen aan boord heeft. Een gewone onderneming daarentegen komt niet noodzakelijk geheel tot stilstand wanneer een in dienst genomen werknemer niet over de gewenste beroepsbekwaamheden beschikt.

De heer Danny Pieters (VU&ID) antwoordt daarop dat zal moeten worden bewezen dat de onbekwaamheid van de visser de werkzaamheden op het schip kan verlammen. Hij wijst er voorts op dat bijvoorbeeld een boekhouder zonder de vereiste beroepsbekwaamheden, ook een gewone onderneming ernstige schade kan berokkenen.

Een automatische beëindiging van de arbeidsovereenkomst wegens beroepsonbekwaamheid van een werknemer die nochtans de vereiste getuigschriften heeft overgelegd, wordt krachtens het algemene arbeidsrecht niet aanvaard als een mogelijke vorm van tenietgaan van de overeenkomst. Die onbekwaamheid kan ten hoogste leiden tot gewoon ontslag van de betrokkene door de werkgever.

De heer Carly (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer) merkt op dat thans de in de wet van 1928 vervatte regeling geldt, krachtens welke de met de scheepvaartcontrole en de aanmonstering van de visser belaste ambtenaren zich ervan moeten vergewissen of de betrokkene de vereiste diploma's en brevetten bezit. Bij de voorgestelde tekst worden de vormvereisten inzake de aanmonstering afgeschaft, en voortaan moet de reder bij het sluiten van de arbeidsovereenkomst nagaan of de visser in het bezit is van die diploma's en brevetten. Op het ogenblik van de aanwerving heeft de visser zijn diploma's evenwel niet noodzakelijkerwijs bij zich. Indien vervolgens wordt vastgesteld dat het de visser ontbreekt aan de noodzakelijke theoretische kennis en praktijkervaring, moet de specificiteit van het beroep dat hij uitoefent het mogelijk maken diens arbeidsovereenkomst onmiddellijk te beëindigen. Die mogelijkheid de arbeidsovereenkomst te beëindigen bestaat overigens sinds 1928, en heeft nooit moeilijkheden opgeleverd.

M. Danny Pieters (VU&ID) relève qu'en droit commun du travail, le principe de la période d'essai existe, pour contrôler l'expérience et le savoir du travailleur et vérifier ainsi si celui-ci est à même d'exercer la fonction pour laquelle il a été engagé. Il ne voit pas pourquoi un régime distinct devrait être prévu pour le pêcheur maritime.

Le président, M. Luc Goutry (CD&V) estime que la situation du pêcheur maritime est précisément spécifique dans la mesure où s'il n'est pas à même d'exercer la fonction pour laquelle il a été engagé, le navire sur lequel travaillent par hypothèse un nombre très restreint de personnes ne sera peut-être pas à même de procéder à la pêche prévue. Une entreprise ordinaire par contre ne sera pas nécessairement confrontée à une paralysie totale si un travailleur engagé ne possède pas les qualifications souhaitées.

M. Danny Pieters (VU&ID) réplique qu'il faudra prouver que l'inaptitude du pêcheur est de nature à paralyser l'activité du navire. Il signale en outre que dans une entreprise ordinaire, un comptable professionnellement inapte par exemple, est également susceptible d'occasionner un grand dommage dans le chef de celle-ci.

D'autre part, en droit général du travail, une résiliation automatique du contrat pour cause d'inaptitude professionnelle du travailleur, qui a néanmoins produit les certificats requis, n'est pas acceptée comme mode d'extinction du contrat. Cette inaptitude peut tout au plus donner lieu à un licenciement ordinaire par l'employeur.

M. Carly (Service public fédéral Mobilité et Transports) fait observer que dans la situation actuelle régie par la loi de 1928, l'agent chargé du contrôle de la navigation et de l'enrôlement du pêcheur vérifie si ce dernier possède les diplômes et brevets requis. Le texte proposé supprime la formalité de l'enrôlement et il appartient dorénavant à l'armateur de vérifier, lors de la conclusion du contrat d'engagement, si le pêcheur possède lesdits brevets et diplômes. Or, au moment de l'engagement, le pêcheur ne possède pas nécessairement sur lui les diplômes dont il est détenteur. S'il est ensuite constaté que le pêcheur ne possède ni les connaissances théoriques, ni l'expérience requises, la spécificité de la profession qu'il exerce fait qu'il doit être possible de résilier immédiatement le contrat d'engagement de ce dernier. Cette possibilité de résiliation existe au demeurant depuis 1928 et n'a jamais donné lieu à difficultés.

Vervolgens merkt *voorzitter Luc Goutry (CD&V)* op dat onbekwaamheid om een bepaald beroep uit te oefenen gemeenrechtelijk leidt tot gewoon ontslag met vergoeding, terwijl § 1 van de voorgestelde tekst voorziet in een onmiddellijke beëindiging van de arbeidsovereenkomst, zonder vergoeding. Hij vraagt zich af of in het geval waarin die § 1 voorziet, niet kan worden overwogen de visser te ontslaan in plaats van de arbeidsovereenkomst te beëindigen; aldus zou de betrokkene nadien aanspraak kunnen maken op werkloosheidsuitkeringen.

De heer Claes (ACV) wijst erop dat de sector op grond van artikel 24 van de voorgestelde tekst een centrale gegevensbank zal kunnen uitbouwen, die de reder zal kunnen raadplegen om zich ervan te vergewissen of deze of gene visser in het bezit is van de vereiste getuigschriften en diploma's.

Voorts haalt hij het geval aan van een visser die voordien stuurman was, en niet bij machte is de netten in gereedheid te brengen. Gezien de omstandigheden waarin het werk op het betrokken schip moet worden verricht, heeft de spreker er niets op tegen dat met toepassing van hetgeen is bepaald bij dat artikel 16, de arbeidsovereenkomst van die visser in dat geval wordt beëindigd, dan wel dat hij ander werk krijgt, met dien verstande dat zijn vergoeding wordt verminderd.

In een gewone onderneming kan een ongeschikte werknemer onmiddellijk worden verwijderd of in een andere afdeling worden ingezet, terwijl een visser wiens onbekwaamheid op zee wordt vastgesteld, per definitie aan boord blijft.

De vertegenwoordiger van de minister acht het onnodig in artikel 16 gewag te maken van de mogelijkheid tot ontslag van de visser, aangezien hoofdstuk 9 (artikel 50) van de voorgestelde tekst daarin reeds voorziet.

Volgens *de heer Corbisier (Rederscentrale)* moeten de artikelen 11 en 16 van de voorgestelde tekst worden gehandhaafd; zij vullen elkaar immers aan. De visserijsector wordt thans immers geconfronteerd met een personeelstekort, en wenst Poolse vissers te kunnen aanwerven. Zij zijn zonder twijfel in het bezit van diploma's of brevetten in de zin van artikel 11, maar Belgische schepen hebben niet noodzakelijk dezelfde als van Poolse schepen. De bekwaamheid van die vissers moet dan ook kunnen worden gemeten op grond van artikel 16.

Vervolgens merkt de spreker op dat het in artikel 16, § 1, bedoelde geval voor zover hij weet in de praktijk nog nooit is voorgekomen.

Le président, M. Luc Goutry (CD&V) fait ensuite observer qu'en droit commun, l'inaptitude professionnelle donne lieu à un licenciement ordinaire avec indemnités, tandis que le texte proposé prévoit en son § 1^{er} une résiliation immédiate, sans indemnité, du contrat d'engagement. Il se demande si, dans l'hypothèse prévue par ce § 1^{er}, il ne serait pas envisageable de permettre, non pas la résiliation du contrat, mais le licenciement du pêcheur, ce qui permettrait à ce dernier de prétendre ensuite aux allocations de chômage.

M. Claes (ACV) relève que sur la base de l'article 24 du texte proposé, le secteur sera à même d'établir une banque centrale de données qui permettra à l'armateur, par la consultation de celle-ci, de se rendre compte du fait de savoir si tel ou tel pêcheur possède les certificats et diplômes requis.

Il fait d'autre part état de l'hypothèse d'un pêcheur, auparavant timonier, qui est inapte à la préparation des filets. Vu les circonstances dans lesquelles le travail doit être accompli à bord du navire concerné, l'intervenant n'a pas d'objection à ce que la résiliation du contrat du pêcheur ou l'affectation à un autre poste de travail moyennant une diminution de rémunération, prévues par cet article 16, soit appliquée.

Dans une entreprise ordinaire, un travailleur inapte peut être immédiatement écarté ou placé dans une autre division, alors qu'un pêcheur dont la constatation de l'inaptitude a lieu en mer, demeure par définition à bord.

Le représentant de la ministre estime qu'il n'est pas nécessaire de prévoir l'hypothèse du licenciement du pêcheur à l'article 16, étant donné que le chapitre 9 (article 50) du texte proposé le prévoit.

M. Corbisier (Rederscentrale) estime nécessaire de conserver les articles 11 et 16 du texte proposé, qui se complètent. Le secteur de la pêche est en effet actuellement confronté à une pénurie d'effectifs et souhaite pouvoir engager des pêcheurs de nationalité polonaise. Ces derniers sont sans doute titulaires de diplômes ou de brevets au sens de l'article 11 mais leur aptitude professionnelle à bord de navires belges dont les caractéristiques fonctionnelles ne sont pas nécessairement les mêmes que celles des navires polonais, devra pouvoir être mesurée sur la base de l'article 16.

L'intervenant fait ensuite observer que le cas visé au § 1^{er} de l'article 16 ne s'est, à sa connaissance, jamais produit en pratique.

De heer Danny Pieters (VU&ID) voert aan dat de erkenning van buitenlandse getuigschriften niet onder de in artikel 16, § 1, bedoelde hypothese valt, omdat die bepaling betrekking heeft op de verdeling van de risico's ingeval iemand in dienst wordt genomen die niet voor de functie geschikt is.

Voorts komt het normaal de reder toe het beroepsverleden te checken van vissers die hij in dienst neemt, maar die eerder al elders aan de slag waren.

Tot slot zij erop gewezen dat het arbeidsrecht geëvolueerd is, met name op het stuk van de vormvereisten inzake ontslag.

De heer Carly (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer) onderstreept dat het noodzakelijk is vast te stellen of de visser wel degelijk beschikt over het brevet waaruit zijn theoretische kennis blijkt én over de vereiste beroepservaring.

Eenzijds verlenen sommige brevetten niet het recht aan alle vormen van scheepvaart te doen (kustvaart, volle zee) en anderzijds kan een visser wél het vereiste brevet hebben, maar niet over de nodige beroepservaring beschikken.

Mevrouw Annemie Descheemaeker (Agalev-Ecolo) wijst op een tegenspraak tussen, aan de ene kant, artikel 16, § 3, waarin, zonder enige verwijzing naar overmacht, sprake is van de uitoefening door de zeevisser van andere (beter betaalde) functies dan die waarvoor hij in dienst is genomen, en, aan de andere kant, artikel 15, § 3, waarin staat dat de zeevisser, behalve bij overmacht, geen andere dienst moet verrichten «dan die waarvoor hij zich heeft verhuurd».

Voorts wordt in datzelfde artikel 16, § 3, van het wetsvoorstel geen melding gemaakt van de hypothese waarin de zeevisser een andere werkzaamheid verricht waarvoor minder wordt betaald.

In het licht van het tekort aan kandidaat-vissers op de arbeidsmarkt heeft de sector volgens *de heer Claes (ACV)* verschillende werkaanbiedingen verspreid: eerst in België, vervolgens wellicht ook in het buitenland.

Tevens behoort te worden nagedacht over het beginsel van de toekenning van een vergoeding indien een visser vóór zijn inscheping al wordt ontslagen. Momenteel trekken de vissers een werkloosheidsuitkering tot het schip afvaart en worden hun prestaties vóór het vertrek (bijvoorbeeld het gereedmaken van de netten) niet vergoed.

De spreker is er geen voorstander van dat in een dergelijk geval een opzeggingstermijn van 14 of 28 dagen zou gelden, omdat het schip waarop de visser nieuw in

M. Danny Pieters (VU&ID) fait valoir que le problème de la reconnaissance des certificats étrangers est distinct de l'hypothèse visée par le § 1^{er} de l'article 16, qui a trait à la répartition des risques de l'engagement d'une personne inapte à la fonction.

D'autre part, il ressortit à la responsabilité normale de l'armateur qui engage un pêcheur ayant travaillé ailleurs auparavant de s'enquérir du passé professionnel de celui-ci.

Enfin, il convient de signaler que le droit du travail a évolué, notamment en ce qui concerne les formalités afférentes au licenciement.

M. Carly (Service public fédéral Mobilité et Transports) relève la nécessité de prévoir la constatation de la détention par le pêcheur tant du brevet sanctionnant les connaissances théoriques que de l'expérience requise.

D'une part, certains brevets n'autorisent pas tout type de navigation (côtière, hauturière) et d'autre part, le pêcheur peut détenir le brevet approprié tout en n'étant pas titulaire de l'expérience requise.

Mme Annemie Descheemaeker (Agalev-Ecolo) relève une contradiction entre d'une part, le § 3 de l'article 16, qui prévoit, sans évoquer l'application de la force majeure en l'espèce, l'exercice par le pêcheur maritime d'une fonction autre (et à laquelle est attachée une rémunération supérieure) que celle pour laquelle il a été engagé et d'autre part, le § 3 de l'article 15 (qui précise que, hormis le cas de force majeure, le pêcheur de mer n'est pas tenu d'accomplir un autre service que celui pour lequel il s'est engagé).

D'autre part, le même § 3 de l'article 16 proposé, n'évoque pas l'hypothèse de l'exercice d'une autre fonction à laquelle est attachée une rémunération inférieure.

M. Claes (ACV) indique qu'eu égard à la pénurie de candidats pêcheurs constatés sur le marché du travail, le secteur a lancé différentes propositions de recrutement: dans un premier temps, en Belgique et ensuite, sans doute, à l'étranger.

D'autre part, une discussion devra avoir lieu sur le principe de l'indemnité allouable au pêcheur licencié avant son embarquement. Actuellement en effet, le pêcheur bénéficie des allocations de chômage jusqu'au départ du navire en mer et les prestations effectuées par lui avant ce départ (par exemple, la préparation des filets) ne sont pas rémunérées.

L'intervenant n'est pas favorable au recours dans pareille hypothèse à des délais de préavis de 14 jours ou de 28 jours étant donné que le bateau sur lequel le pê-

dienst wordt genomen, wel eens zou kunnen afvaren drie à vier dagen nadat hij op het vorige schip werd ontslagen.

Overeenkomstig zowel artikel 26, § 2, van de voorgestelde tekst als het akkoord tussen de vakverenigingen en de reders, zullen voortaan ten behoeve van de vissers op bepaalde categorieën van boten dagloon-garanties gelden vanaf de eerste zeevaartdag.

De heer Danny Pieters (VU&ID) wijst erop dat het vraagstuk van de vergoedingen die de visser kan krijgen vóór zijn inscheping, zou kunnen worden opgelost door de arbeidsovereenkomst pas te doen ingaan vanaf de afvaart van de boot.

Voorts staat de werkloosheidswetgeving geen cumulatie toe tussen een werkloosheidsuitkering en een vergoeding van het werk dat wordt verricht vóór de afvaart van het schip, ter voorbereiding van de visvangst. Die vissers zijn immers niet beschikbaar op de arbeidsmarkt. Bovendien wordt dat voorbereidend werk als dusdanig vergoed via een deel van het loon dat vanaf de zeevaart wordt gestort.

Voorzitter Luc Goutry (CD&V) wenst het standpunt van de werkgroep te vernemen over de afschaffing van artikel 16, § 1, en de vervanging ervan door een verwijzing naar het gewone arbeidsrecht.

Mevrouw Maggie De Block (VLD) stelt voor § 1 van dat artikel te handhaven en ten behoeve van de vissers in een vergoeding te voorzien die is aangepast aan de door hen uitgevoerde werkzaamheden.

Mevrouw Pierrette Cahay-André (MR) vraagt of de zeevissers die geen EU-ingezetenen zijn, over een arbeidsvergunning moeten beschikken om aan boord te mogen gaan van een schip dat onder Belgische vlag vaart. Kan bij twijfel over de geldigheid van de getuigschriften in verband met de beroepsbekwaamheid van de niet-EU-zeevissers, voorts niet worden gedacht aan praktische test om die bekwaamheid na te gaan?

Op de eerste vraag antwoordt *voorzitter Luc Goutry (CD&V)* bevestigend.

Volgens *de heer Claes (ACV)* is artikel 16 perfect toe-pasbaar op de hypothese waarin een visser in Engeland op een schip onder Belgische vlag inscheept, maar van wie de reder vaststelt dat hij niet beroepsbekwaam is : de reder zal voor die visser de kosten voor repatrië-ring naar België moeten betalen.

Voorts wordt de beroepsbekwaamheid van buiten-

cheur est nouvellement engagé est susceptible de partir 3 ou 4 jours après l'éviction de celui-ci du précédent navire.

D'autre part, à l'avenir, et aux termes tant de l'article 26, § 2 du texte proposé que de l'accord conclu entre les organisations syndicales et les armateurs, des garanties salariales journalières seront instaurées, à partir du premier jour de voyage en mer, en faveur des pêcheurs actifs sur certaines catégories de bateaux.

M. Danny Pieters (VU&ID) signale que le problème des indemnités allouables au pêcheur avant son embarquement pourrait être résolu si le contrat d'embarquement ne prenait cours qu'au moment du départ du navire en mer.

D'autre part, la réglementation relative au chômage n'autorise pas le cumul entre les allocations de chômage et le travail de préparation de la pêche avant l'embarquement sur le navire considéré : les pêcheurs concernés ne sont en effet pas disponibles sur le marché du travail. En outre, ce travail de préparation est rémunéré en tant que tel, par une partie du salaire qui est versé à partir du voyage en mer.

Le président, M. Luc Goutry, (CD&V) s'enquiert du sentiment du groupe de travail à l'égard d'une suppression du § 1^{er} de l'article 16 et son remplacement par un renvoi au droit du travail ordinaire.

Mme Maggie De Block (VLD) propose de maintenir le § 1^{er} de cet article et de prévoir en faveur du pêcheur une indemnisation appropriée aux travaux effectués par celui-ci.

Mme Pierrette Cahay-André (MR) se demande si les pêcheurs maritimes non ressortissants de l'U.E. doivent être titulaires d'un permis de travail avant de pouvoir s'embarquer sur un navire battant pavillon belge. D'autre part, en cas de doute sur la validité des certificats d'aptitude professionnelle des mêmes pêcheurs maritimes, n'est-il pas envisageable de prévoir des tests pratiques afin de mesurer cette même aptitude ?

Le président, M. Luc Goutry, (CD&V) répond par l'affirmative à la première question.

M. Claes (ACV) relève que l'article 16 pourrait parfaitement s'appliquer à l'hypothèse du pêcheur qui embarque en Angleterre sur un navire battant pavillon belge et dont l'armateur constate l'inaptitude professionnelle : l'armateur devra payer les frais de rapatriement en Belgique dudit pêcheur.

D'autre part, l'aptitude professionnelle des pêcheurs

landse vissers, net zoals die van Belgische vissers, nagegaan door de evaluatiecommissie.

Mevrouw Annemie Descheemaeker (Agalev-Ecolo) gaat uit van de veronderstelling van een zeevisser die werkt aan de voorbereiding van de visvangst, vervolgens op een bepaalde dag om 22 uur afvaart en 's anderendaags om 21 uur onverrichter zake terugkeert. Luidens artikel 26, § 3, heeft die visser maar recht op een loon voor één dag (die hier overeenstemt met de tweede dag). Maakt hij voor de eerste dag aanspraak op een werkloosheidsvergoeding?

De heer Claes (ACV) antwoordt bevestigend, maar preciseert eveneens dat mocht de visser de eerste dag om 20 uur zijn afgevaaren, hij luidens hetzelfde artikel 26, § 3, al voor de eerste dag aanspraak op een loon had kunnen maken.

De spreker suggereert vervolgens § 1 van het artikel aan te vullen door voor het woord «reis» het adjectief «eerste» in te lassen.

De heer Corbisier (Rederscentrale) steunt die suggestie, al lijkt de veronderstelling in § 1 veeleer theoretisch.

De heer Carly (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer) wijst op het aanzienlijk verloop bij de motorrijders en de vissers, en vraagt zich af wat wordt verstaan onder «eerste reis», alsook op welke bij de arbeidsovereenkomst betrokken partij (reder, visser) die «eerste reis» betrekking heeft.

De heer Danny Pieters (VU&ID) stelt voor met de voornoemde suggestie rekening te houden en de bewoordingen van de laatste twee regels van § 1 te vervangen door de woorden «dan wordt de arbeidsovereenkomst geacht nooit te hebben bestaan». Zo is de geschetste situatie duidelijker en moet de betrokken visser niet worden ontslagen.

De heer Van Deun (Fonds voor Arbeidsongevallen) vraagt zich af of het wettelijk mogelijk is *a posteriori*, met terugwerkende kracht, een dergelijk vermoeden aan te voeren. Kan men de geleverde arbeid achteraf zomaar als niet onder arbeidsovereenkomst geleverd beschouwen? Hij merkt tevens op dat er in dat geval ook een probleem is met de arbeidsongevallenverzekering voor het risico van de terugweg: er was immers geen arbeidsovereenkomst.

De heer Danny Pieters (VU&ID) repliceert dat de visser van wie de aanwervingsovereenkomst geacht wordt nooit te hebben bestaan, zijn status van uitkerings-

étrangers est, à l'instar de celle des pêcheurs belges, vérifiée par la commission d'évaluation.

Mme Annemie Descheemaeker (Agalev-Ecolo) évoque l'hypothèse d'un pêcheur maritime qui réalise des travaux de préparation de la pêche et part ensuite en mer un jour donné à 22 heures pour revenir le lendemain à 21 heures, la pêche étant infructueuse. Aux termes de l'article 26, § 3, ce pêcheur n'a droit qu'à un jour de rémunération (correspondant au second jour en l'occurrence). Peut-il prétendre à des indemnités de chômage pour le premier jour?

M. Claes (ACV) répond par l'affirmative mais précise également que si le pêcheur était parti en mer le premier jour à 20 heures au plus tard, il aurait pu prétendre à une rémunération dès ce premier jour, conformément à ce même § 3 de l'article 26.

L'intervenant suggère ensuite de compléter le § 1^{er} de l'article 16, par l'insertion du qualificatif « premier » avant le substantif « voyage ».

M. Corbisier (Rederscentrale) est favorable à cette suggestion même si l'hypothèse visée par ce § 1^{er} apparaît davantage théorique.

M. Carly (Service public fédéral Mobilité et Transports) souligne l'important *turn-over* des motoristes et des matelots et se demande ce qu'on entend par « premier voyage » ainsi qu'à quelle partie au contrat (armateur, pêcheur) ce premier voyage a trait.

M. Danny Pieters (VU&ID) propose de tenir compte de la suggestion précitée et de remplacer le libellé des deux dernières lignes du § 1^{er} par les mots « le contrat d'engagement est censé n'avoir jamais existé ». Ainsi, la situation instaurée est plus pure et il ne faut pas opérer un licenciement du pêcheur concerné.

M. Van Deun (Fonds des accidents du Travail) s'interroge sur la possibilité légale de recourir *a posteriori*, avec effet rétroactif, à pareille présomption. Peut-on considérer *a posteriori* que la prestation a été fournie? Il fait par ailleurs observer que ce cas de figure pose également un problème en ce qui concerne la couverture par l'assurance accident du travail du risque sur le chemin du retour, puisqu'il n'y a pas de contrat de travail.

M. Danny Pieters (VU&ID) réplique que le pêcheur dont le contrat d'engagement est censé n'avoir jamais existé continue à conserver la qualité de chômeur com-

gerechtigde volledig werkloze behoudt als hij dat vóór zijn aanwerving al was.

De heer Claes (ACV) herhaalt dat bepaalde taken die de visser verricht (na een bepaalde vaart op zee en) vóór een (nieuwe) afvaart, worden beschouwd als zijnde verricht tijdens een periode van werkloosheid. Luidens een met de RVA gesloten overeenkomst-rondzendbrief kunnen die taken tijdens die periode rechtsgeldig worden verricht.

Zulks geldt bijvoorbeeld voor de voorbereiding van het schip op een nieuwe visvangst op zee (in orde brengen van de netten, maar niet het herstellen van de motoren).

Voorts zijn de zeevissers verzekerd (door de verzekeringsinstellingen en het FAO) op grond van het werk dat zij aan boord van het schip hebben verricht, zelfs als dat werk erin bestond de eigenlijke vangst vóór de inscheping voor te bereiden. Onder de huidige wetgeving van 1928 is de aanmonstering ook gebaseerd op de wil van de visser om een arbeidsovereenkomst te sluiten; die overeenkomst vangt aan met de eerste afvaart uit de haven.

De spreker merkt ten slotte bij vergelijking op dat de havenarbeiders die het slachtoffer zijn van een ongeval op de weg tussen hun woonplaats en de plaats van aanmonstering, niet door de arbeidsongevallenverzekering worden gedekt, omdat zij nog niet in dienstverband staan. Dat probleem moest door middel van een gewone verzekering worden geregeld.

Mevrouw Annemie Descheemaeker (Agalev-Ecolo) stelt vast dat de reisongevallen luidens artikel 41 van de voorgestelde tekst gedekt zijn zodra de zeevisser «de dorpel van zijn hoofd- of tweede verblijf verlaat om zich, langs het normaal traject, naar het schip te begeven».

De heer Van Deun (Fonds voor Arbeidsongevallen) geeft aan dat die dekking op de weg naar het werk te verklaren is omdat de arbeidsovereenkomst voortaan vóór het vertrek van het schip wordt gesloten.

De heer Danny Pieters (VU & ID) vindt dat er met betrekking tot de keuze van het ter bespreking voorliggende wetsvoorstel onzekerheid blijft bestaan inzake de aanwervingsovereenkomst: is er bij elke zeevaart een nieuwe overeenkomst of heeft men hier te maken met een eenmalige overeenkomst?

De heer Cromphout (Federale Overheidsdienst, Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg) suggereert opnieuw om naar het voorbeeld van wat er bij de havenarbeiders bestaat, in een erkenningsregeling te voorzien; de zeevissers zouden daarbij over een erkenning moeten beschikken vooraleer ze mogen inschepen.

plet indemnisé s'il la possédait déjà avant son engagement.

M. Claes (ACV) répète que certaines tâches, qui sont accomplies par le pêcheur (après l'expiration d'un voyage déterminé en mer et) avant un (nouveau) départ en mer sont considérées comme accomplies durant une période de chômage et peuvent, aux termes d'une convention-circulaire conclue avec l'ONEM, valablement être accomplies durant cette période.

Il en va ainsi par exemple de la préparation du navire aux prochaines pêches en mer (préparation des filets par exemple, mais pas la réparation de moteurs).

Par ailleurs, les pêcheurs maritimes sont assurés (par les compagnies d'assurance et le FAT) du chef des activités accomplies à bord du navire, même pour celles consistant en la préparation, avant l'embarquement, de la pêche proprement dite. D'autre part, sous l'empire de la législation actuelle de 1928, l'enrôlement fait état de la volonté du pêcheur de conclure un contrat d'engagement, qui prend cours dès le premier départ du navire du port.

L'intervenant fait enfin observer, par comparaison, que les travailleurs portuaires qui sont victimes d'un accident sur le chemin entre leur domicile et leur lieu d'embauche ne sont pas couverts par l'assurance accidents du travail, étant donné qu'ils ne sont pas encore dans les liens d'un contrat de travail. Ce problème a dû être réglé par le biais d'une assurance ordinaire.

Mme Annemie Descheemaeker (Agalev-Ecolo) constate qu'aux termes de l'article 41 du texte proposé, les accidents du voyage sont couverts dès le moment où le pêcheur a franchi le seuil de sa résidence principale en vue de se rendre sur le navire par l'itinéraire normal.

M. Van Deun (Fonds des accidents du Travail) indique que cette couverture sur le chemin du travail s'explique par le fait que le contrat d'engagement est dorénavant conclu avant l'embarquement.

M. Danny Pieters estime qu'une incertitude subsiste au niveau de l'option retenue par la proposition à l'examen en matière de contrat d'engagement: y a-t-il un nouveau contrat à chaque fois qu'un voyage en mer est effectué ou se trouve-t-on en présence d'un contrat d'engagement unique?

M. Cromphout (Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation Sociale) suggère à nouveau, à l'instar de ce qui existe pour les travailleurs portuaires, de prévoir pour les pêcheurs maritimes un système de reconnaissance, reconnaissance dont ils devraient être titulaires avant de pouvoir embarquer.

Hij verwijst voorts naar de regeling in de haven van Antwerpen : de havenarbeiders worden geacht zich dag per dag te laten aanwerven, al blijven velen onder hen feitelijk gedurende een langere periode bij eenzelfde werkgever werken (systeem van doorbestelling).

In antwoord op een vraag van *voorzitter Luc Goutry (CD&V)* preciseert *de spreker* dat de erkenning als havenarbeider wordt ingetrokken door een commissie *ad hoc* als het gepresteerde arbeidsvolume van die arbeiders gedurende een lange periode ontoereikend is, waarop ze opnieuw ter beschikking worden gesteld van de arbeidsmarkt.

De heer Claes (ACV) is van oordeel dat het voorstel van de heer Cromphout, met name de toepassing in de zeevisserij van het systeem met erkenningen, zoals dat voor havenarbeid van kracht is, inhoudt dat de eerste arbeidsovereenkomst stilzwijgend wordt verlengd voor elke zeevaart die de betrokken visser onderneemt. Zodra deze laatste aan boord van het schip een andere functie uitoefent of zelfs van schip verandert, moet een nieuwe overeenkomst worden opgesteld, die stilzwijgend wordt verlengd tot de erkenning vervalt. Die werkwijze biedt een oplossing voor diverse problemen, zoals het probleem van de administratieve vormvereisten.

Momenteel kent de zeevisserij al een erkenningsprocedure : in de aanmonsteringregeling moeten per kalenderjaar 120 dagen worden gevaren. Als aan die voorwaarde is voldaan, wordt de erkenning automatisch verlengd.

Er blijft dus een probleem voor de vissers die die 120 vaardagen niet halen.

Rekening houdend met de periode van inactiviteit tussen twee zeevaarten van de betrokken vissers, vraagt *de heer Danny Pieters (VU&ID)* zich af of het niet mogelijk zou zijn de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst te beschouwen als een arbeidsovereenkomst van onbepaalde duur, met werk- en rustperiodes, waarbij de visser enkel zou worden betaald voor de vaart *stricto sensu*. Zo biedt ook een arbeidsovereenkomst voor uitzendwerk geen voorafgaande waarborg op een vast aantal werkdagen.

De heer Claes (ACV) vindt dat een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, gezien de onzekerheid over de duur van de zeevaart of de visvangst, niet kan worden beschouwd als een arbeidsovereenkomst van onbepaalde duur.

Il indique par ailleurs qu'au port d'Anvers, le personnel portuaire est censé être engagé jour après jour même si dans les faits, de nombreux travailleurs portuaires demeurent au service d'un même employeur durant une période beaucoup plus longue (engagement horaire).

En réponse au *président, M. Luc Goutry (CD&V)*, l'intervenant précise que lorsque le volume de prestations des travailleurs portuaires est trop faible durant une longue période, leur reconnaissance est retirée par une commission *ad hoc* et ils sont mis à nouveau à disposition du marché du travail.

M. Claes (ACV) estime que la transposition en matière de pêche maritime de la formule de l'agrément existante en matière de travail portuaire, proposée par M. Cromphout, implique que le premier contrat d'engagement conclu est tacitement reconduit à chaque voyage en mer du pêcheur concerné. Dès lors que ce dernier change de fonction à bord du navire ou de navire lui-même, un nouveau contrat doit être établi et est tacitement reconduit jusqu'à l'expiration de l'agrément. Cette formule permet de résoudre différents problèmes, comme celui des formalités administratives.

Actuellement, une procédure d'agrément existe déjà dans le secteur de la pêche maritime : 120 jours de navigation doivent être accomplis durant l'année civile, sous le régime de l'enrôlement. Si cette condition est remplie, la prolongation de la reconnaissance est obtenue automatiquement.

Un problème subsiste donc dans le chef des pêcheurs qui ne peuvent pas faire état de ces 120 jours.

M. Danny Pieters (VU&ID) se demande, compte tenu de l'absence d'activités entre deux voyages en mer du pêcheur considéré, s'il n'y aurait pas de problème à considérer le contrat d'engagement maritime comme un contrat de travail de longue durée indéterminée comportant des périodes d'activité et de repos, étant entendu que la rémunération ne couvrirait que le voyage au sens strict. A titre de comparaison, le contrat de travail intérimaire ne garantit pas à l'avance un nombre fixe de jours de travail.

M. Claes (ACV) estime qu'il n'est pas possible de considérer le contrat d'engagement maritime comme un contrat à durée indéterminée et ce, étant donné des incertitudes qui planent soit sur la durée du voyage en mer, soit sur le produit de la pêche.

Art. 23 tot 62

Over deze artikelen bezorgt *de vertegenwoordiger van de minister* schriftelijk de volgende opmerkingen:

«— Artikel 23 : De wijze waarop de beschermingsmidelen moeten worden verstrekt, zal bij algemeen verbindend verklaarde CAO worden bepaald. Het lijkt aangevoelen dit te regelen met een gewoon uitvoeringsbesluit, genomen na advies van het paritair comité voor de zeevisserij, te worden geregeld (zie hoger - algemene opmerking).

— In artikel 26, § 2, dienen, voor een goed begrip van de betrokken bepaling, op het einde de woorden «, vermenigvuldigd met het aantal dagen van de betrokken zeereis» te worden toegevoegd. Daarmee wordt tevens het verband gelegd met hetgeen bepaald wordt bij § 3 van hetzelfde artikel.

— In artikel 26, § 3, en de bijhorende toelichting worden de regels inzake de vaststelling van het aantal vaardagen uiteengezet. Het is echter, ondanks de gegeven voorbeelden, niet duidelijk hoe deze regels moeten worden toegepast in het geval waarin een zeevisser op een donderdag om 22u00 met het schip vertrekt en hij op vrijdag om 3u00 terug in de haven aankomt (dus zowel op donderdag als op vrijdag is er geen sprake van een aanwezigheid op zee van tenminste 4 uren in de loop van een kalenderdag). In hoeverre heeft deze zeevisser recht op een vaardag?

- Artikel 28, § 2 : De nadere regels met betrekking tot de «bruto-opbrengst van de gerealiseerde vangst van de zeereis» en de bedragen welke daarvan mogen worden afgetrokken, zullen in een algemeen verbindend verklaarde CAO worden bepaald (zie hoger - algemene bemerking).

Het lijkt aangewezen om in dit kader gewoon de regels en middelen te laten gelden die voor de werknemers in het algemeen arbeidsovereenkomstenrecht van toepassing zijn en de bedoelde voorschriften en regels in een gewoon uitvoeringsbesluit, genomen na advies van het paritair comité voor de zeevisserij, vast te stellen.

- Artikel 29, § 2 *in fine* (volgens het bepaalde in § 1) is niet voldoende duidelijk. De toelichting bij deze bepaling lijkt enigszins duidelijker. Misschien moet de tekst van § 2 worden verduidelijkt of aangevuld?

- Artikel 30, § 2 : zie artikel 14, § 2

Art. 23 à 62

Le représentant de la ministre fournit les observations écrites suivantes :

«— Article 23 : La manière dont les moyens de protection doivent être fournis sera généralement déterminée par CCT rendue obligatoire. Il paraît indiqué de régler cela par simple arrêté d'exécution, pris sur avis de la commission paritaire pour la pêche maritime (voir ci-dessus, remarque générale).

— A l'article 26, § 2, afin de s'assurer de la compréhension correcte de la disposition en question, il conviendrait d'ajouter les mots «, multipliée par le nombre de jours du voyage concerné». Ceci permettrait de faire le lien avec ce qui est défini au § 3 du même article.

— A l'article 26, § 3, et aux commentaires qui s'y rapportent, les règles relatives à la fixation du nombre de journées de navigation sont expliquées. Malgré l'exemple qui est donné, cette disposition n'est pas vraiment claire quant aux règles qui doivent être appliquées dans l'hypothèse où le pêcheur de mer part avec son bateau un jeudi à 22 heures et est de retour dans le port le vendredi à 3 heures (tant le jeudi que le vendredi il n'y a pas de présence en mer d'au moins 4 heures dans le courant d'un jour calendrier). Dans quelle mesure ce pêcheur de mer a-t-il droit à un jour de navigation ?

— Article 28, § 2 : Les modalités relatives au «produit brut de la pêche réalisée au cours du voyage en mer» et les montants qui pourront être déduits de ce produit seront déterminés par CCT rendue obligatoire (voir ci-dessus, remarque générale).

Pour ces dispositions, il semble plus opportun de faire simplement application des règles et des voies de recours applicables aux travailleurs en droit du contrat de travail en général et de déterminer les prescriptions qui y sont relatives ainsi que les règles dans un simple arrêté d'exécution pris sur avis de la commission paritaire.

— L'article 29, § 2, *in fine* (conformément au § 1^{er}) n'est pas suffisamment clair. Le commentaire de cette disposition est un peu plus explicite. Le texte du § 2 ne devrait-il pas être éclairci et complété ?

— Article 30, § 2 : voir article 14, § 2.

Deze bepaling lijkt logisch ten aanzien van arbeidsovereenkomsten die voor de duur van één zeevaart worden gesloten. Quid ten aanzien van overeenkomsten die voor een langere duur of voor een onbepaalde tijd worden gesloten ?

– In artikel 32 van het wetsvoorstel wordt bepaald dat de zeevisser, ingeval het schip tijdens de duur van de arbeidsovereenkomst vergaat, recht heeft op de overeengekomen vergoedingen voor de gehele duur van de arbeidsovereenkomst. Dit stemt niet overeen met de tekst van de toelichting bij deze bepaling, waarin sprake is van «het loon ... van de geplande reis». Het is dan ook niet duidelijk hoe deze bepaling juist moet worden toegepast. Quid ten aanzien van arbeidsovereenkomsten die voor een duur langer dan één zeevaart of voor onbepaalde tijd gesloten zijn ?

– Moet in artikel 33, § 1, niet eerder naar artikel 26 in plaats van naar artikel 25 verwezen worden?

– Artikel 33, § 2 : zelfde bemerking als bij artikel 28, § 2 (zie hoger).

– Artikelen 35 tot en met 40 :

De bepalingen van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers (hierna: «Loonbeschermingswet») zijn van toepassing op de zeevissers.

In de artikelen 35 tot en met 40 van het wetsvoorstel worden echter regels geformuleerd met betrekking tot de vereffening en de betaling van het loon (wijze en tijdstip van de betalingen), bepaalde inhoudingen en voorschotten op het loon en de overdracht bij volmacht van het loon, die enigszins afwijken van de bepalingen van de voornoemde Loonbeschermingswet. In de betrokken artikelen van het wetsvoorstel wordt op geen enkele wijze naar de Loonbeschermingswet verwezen. Bovendien is het niet altijd duidelijk hoe deze bepalingen van het wetsvoorstel zich verhouden tot de toepasselijke bepalingen van de Loonbeschermingswet.

Het lijkt ons, met het oog op de rechtszekerheid, dan ook aangewezen om in het wetsvoorstel duidelijk te maken in hoeverre de bepalingen van de Loonbeschermingswet van toepassing zijn (bijvoorbeeld «De bepalingen van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers zijn voor de zeevisserij van toepassing voor die aangelegenheden inzake loonbescherming die niet door deze wet geregeld zijn»). Het huidige artikel 59 van het wetsvoorstel is in dit opzicht té vaag.

Cette disposition semble logique eu égard aux contrats de travail qui sont conclus pour la durée d'un seul voyage en mer. Qu'en est-il des contrats conclus pour une durée plus longue ou conclus à durée indéterminée ?

– À l'article 32 de la proposition de loi, il est défini que le pêcheur de mer, en cas de naufrage du bateau, a droit aux indemnités pour toute la durée du contrat. Ceci n'est pas en concordance avec le texte du commentaire de cette disposition, dans lequel il est question «d'un salaire ... pour le voyage prévu». La manière dont cette disposition doit être appliquée n'est donc pas claire. Qu'en est-il des contrats de travail qui sont conclus pour une durée plus longue qu'un voyage en mer ou pour une durée indéterminée ?

– L'article 33, § 1^{er} ne doit-il pas plutôt renvoyer à l'article 26 au lieu de l'article 25 ?

– Article 33, § 2 : même remarque qu'à l'article 28, § 2 (voir plus haut).

– Articles 35 à 40 inclus :

Les dispositions de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs (ci-après : « Loi sur la protection de la rémunération ») sont d'application aux pêcheurs de mer.

Aux articles 35 à 40 inclus de la proposition de loi, on retrouve les dispositions relatives à l'établissement et au paiement du salaire (manière et moment du paiement), à certaines retenues et avances sur le salaire et au paiement par procuration, qui diffèrent quelque peu des dispositions de la loi sur la protection de la rémunération précitée. Dans les articles de la proposition de loi concernés, il n'est jamais renvoyé à la loi sur la protection de la rémunération. Par ailleurs, il n'est pas évident de distinguer la manière dont les dispositions de la proposition de loi se combinent avec les dispositions en vigueur dans la loi sur la protection de la rémunération.

Dans un souci de sécurité juridique, il nous semble opportun de stipuler clairement dans la proposition de loi dans quelle mesure les dispositions relatives à la protection de la rémunération sont d'application (par ex. « En ce qui concerne les dispositions relatives à la protection de la rémunération qui ne sont pas régies par cette loi, les dispositions de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs sont d'application»). L'article 59 de la proposition de loi tel qu'il est stipulé actuellement est trop vague à de propos.

Artikel 35 van het wetsvoorstel formuleert het verbod om bepaalde afhoudingen te doen op het loon («vergoeding») van de zeevisser, behalve deze wegens onregelmatige afwezigheid. Wat met de toepassing van artikel 23 van de Loonbeschermingswet, dat toelaat om ook de bedrijfsvoorheffing, de bijdragen voor de sociale zekerheid of voor stelsels van aanvullende sociale zekerheid (bedrijfspensioen, groepsverzekering, ...) of bijvoorbeeld reeds door de werkgever betaalde voorschotten op loon in te houden?

Bovendien vormt het niet betalen van loon voor de periode van onregelmatige afwezigheid in feite geen inhouding op het loon in de eigenlijke zin, doch gewoon een toepassing van het beginsel «geen arbeid, geen loon». Het is dan ook de vraag of artikel 35 geen overbodige bepaling is en of men niet beter gewoon de bepalingen van artikel 23 van de Loonbeschermingswet laat spelen.

In artikel 36, § 1 van het wetsvoorstel is sprake van de betaling van het loon «in wettig gangbare munt», zonder te verduidelijken waar die munt wettig gangbaar moet zijn (in België of Europa, in eventuele andere landen waar het schip zal varen?).

Artikel 65 van de wet van 5 juni 1928 bevat een regeling die van toepassing is bij betaling in het buitenland. Daaruit blijkt dat men, onder bepaalde voorwaarden, ook in een buitenlandse munt kan worden uitbetaald. Een dergelijke regeling ontbreekt echter in het voorliggend wetsvoorstel.

In artikel 4 van de Loonbeschermingswet spreekt men van een «munt die wettelijk gangbaar is in België, wanneer de werknemer er zijn activiteit uitvoert». Wanneer hij zijn activiteit uitvoert in het buitenland, dan heeft de werknemer een keuzemogelijkheid (zie artikel 4, tweede lid, van de wet van 12 april 1965).

Artikel 36, § 2, is identiek aan de tekst van artikel 14, tweede lid, van de Loonbeschermingswet. Bijgevolg lijkt dit een overbodige bepaling te zijn (op voorwaarde natuurlijk dat men voor die aspecten van loonbescherming die niet in de nieuwe wet geregeld zullen worden, naar de Loonbeschermingswet verwijst – zie hierboven).

In artikel 37, § 2, *in fine*, wordt de mogelijkheid geboden om een voorschot op de afrekening van het loon toe te staan. De voorschotten op het loon worden echter verder geregeld door en krachtens artikel 38 van het wetsvoorstel. Moet artikel 37, § 2, *in fine* niet met de woorden «onder de voorwaarden bepaald bij artikel 38» worden aangevuld?

L'article 35 de la proposition de loi prévoit l'interdiction de faire certaines retenues sur le salaire («indemnité») du pêcheur, sauf celles dues à une absence irrégulière. Qu'en est-il de l'article 23 de la loi sur la protection de la rémunération des travailleurs, qui autorise de retenir sur le salaire le précompte professionnel, les cotisations de sécurité sociale ou des secteurs complémentaires de la sécurité sociale (pension d'entreprise, assurance groupe, ...) ou par exemple des avances déjà payées par l'employeur?

Par ailleurs, le non-paiement du salaire en cas d'absence irrégulière ne constitue en fait pas une retenue sur salaire dans son sens propre mais plutôt une simple mise en pratique du principe «pas de travail, pas de salaire». On peut ainsi se demander si l'article 35 ne constitue pas une disposition superflue et si on ne devrait pas tout simplement laisser jouer l'article 23.

À l'article 36, § 1^{er}, de la proposition de loi, il est question du paiement du salaire «en monnaie ayant cours légal», sans préciser où cette monnaie doit avoir un cours légal (en Belgique, en Europe, éventuellement dans d'autres pays où le navire va naviguer?).

L'article 65 de la loi du 5 juin 1928 contient une disposition qui est d'application en cas de paiement à l'étranger. Il en résulte que, sous certaines conditions, on peut également rémunérer dans une monnaie étrangère. Il manque absolument une disposition à ce propos dans la présente proposition de loi.

À l'article 4 de la loi sur la protection de la rémunération on parle de «monnaie ayant cours légal en Belgique, lorsque le travailleur y exerce son activité». Lorsqu'il exerce son activité à l'étranger, alors le travailleur a la possibilité de choisir (voir article 4, alinéa 2, de la loi du 12 avril 1965).

L'article 36, § 2 est identique au texte de l'article 14, alinéa 2 de la loi concernant la protection de la rémunération. En conséquence, il semble que cette disposition soit superflue (à condition bien entendu que, pour ces aspects relatifs à la protection de la rémunération qui ne seront pas réglés dans la nouvelle loi, on renvoie à la loi concernant la protection de la rémunération des travailleurs – voir plus haut).

L'article 37, § 2 *in fine* offre la possibilité de verser une avance sur le paiement du salaire. Les avances sur salaire sont par ailleurs régies par et en vertu de l'article 38 de la proposition de loi. L'article 37, § 2 ne doit-il pas être complété par les mots «dans les conditions définies à l'article 38»?

In artikel 42, eerste lid van het wetsvoorstel wordt melding gemaakt van de «Arbeidsongevallenwet», de «Beroepsziektenwet» en de «Z.I.V.-wet 1994». Het is evenwel gebruikelijk om, bij verwijzing naar andere, bestaande regelgeving, het officiële en volledige opschrift evenals de afkondigingsdatum ervan te vermelden, wat de rechtszekerheid ten goede komt en misverstanden moet voorkomen.

Wat is de concrete draagwijdte van artikel 42, eerste lid, *in fine* («De zeevisser zal ... kunnen aanspreken»)?

Artikel 44 : *Quid* ten aanzien van arbeidsovereenkomsten die voor een duur langer dan één zeevaart of voor onbepaalde tijd gesloten zijn ?

In artikel 50 van het wetsvoorstel worden de gevallen bepaald waarin de arbeidsovereenkomst tot een einde komt.

Het is evenwel niet duidelijk waarom deze bepaling geldt «onverminderd de bepalingen van de artikelen 29 (vergoeding van de zeevisser in geval van uitstel of vertraging van de afvaart van het schip), 31 (wanneer de zeevisser tijdens de duur van de arbeidsovereenkomst overlijdt, zijn de overeengekomen vergoedingen verschuldigd aan zijn rechtverkrijgenden tot op de dag van het overlijden) en 44 (gewaarborgd loon ingeval van arbeidsongeschiktheid van de zeevisser tijdens de reis)», daar deze bepalingen zelf niet of niet rechtstreeks betrekking hebben op de beëindiging van de arbeidsovereenkomst.

Verder lijkt men de vermelding van de toepassing van artikel 30, § 2 (bij oponthoud van het schip langer dan drie kalenderdagen, kunnen de reder, zijn gemachtigde, de schipper en de zeevisser de arbeidsovereenkomst verbroken verklaren) van het wetsvoorstel in de opsomming vergeten te zijn, terwijl de toepassing van artikel 14 (het niet tijdig beginnen van zijn dienst aan boord door de zeevisser ingevolge een niet gerechtvaardigde vertraging en elke afwezigheid van boord zonder toelating van de schipper, kunnen een oorzaak van verbreking van de arbeidsovereenkomst vormen) van het wetsvoorstel wel in de opsomming voorkomt.

Naar analogie van artikel 32 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, lijkt het name-lijk raadzaam om in artikel 50 ook die gevallen te vermelden waarin de overeenkomst door de (eenzijdige) wil van één van de partijen tot een einde komt. Zo wordt bijvoorbeeld de opzegging in artikel 50, 9°, van het wetsvoorstel vermeld; men dient daarbij wel te preciseren dat opzegging enkel mogelijk is bij arbeidsovereenkomsten gesloten voor een onbepaalde tijd. De dringende reden zou dan ook in die opsomming moeten worden vermeld.

À l'article 42, alinéa 1^{er} de la proposition de loi, il est fait mention de «la loi sur les accidents du travail », de «la loi sur les maladies professionnelles » et de «la loi sur l'assurance maladie-invalidité de 1994 ». Il est toutefois d'usage, en cas de renvoi à d'autres réglementations existantes, de mentionner le titre officiel et complet ainsi que la date de publication, ce qui favorise la sécurité juridique et prévient les malentendus.

Quelle est la portée concrète de l'article 42, alinéa 1^{er}, *in fine* («Le pêcheur de mer devra ... en application des dispositions du présent chapitre ») ?

Article 44 : *Quid* en ce qui concerne les contrats d'engagement qui sont conclus pour une durée supérieure à un voyage en mer ou pour une durée indéterminée ?

À l'article 50 de la proposition de loi sont définies les circonstances dans lesquelles le contrat prend fin.

Il est toutefois peu compréhensible que cette disposition soit applicable «sans préjudice des dispositions des articles 29 (indemnisation du pêcheur de mer en cas de report ou de retard du départ du navire), 31 (lorsque le pêcheur de mer décède au cours de l'exécution du contrat d'engagement, les indemnités convenues sont dues à ses ayants droit jusqu'au jour du décès) et 44 (salaire garanti en cas d'incapacité de travail du pêcheur de mer au cours du voyage) », vu que ces dispositions n'ont pas (directement) trait à la fin du contrat d'engagement.

Par ailleurs, il semble que la mention de l'application de l'article 30, § 2, de la proposition de loi (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) a été oubliée dans l'énumération, alors que l'application de l'article 14 de la proposition (début des prestations retardé pour cause de retard non justifié dans le chef du pêcheur de mer et toute absence à bord sans autorisation du patron de pêche peuvent constituer une cause de rupture du contrat d'engagement) apparaît bien dans l'énumération.

Par analogie à l'article 32 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, il semble opportun de mentionner également à l'article 50 les cas dans lesquels le contrat prend fin suite à la volonté (unilatérale) d'une des parties. C'est ainsi, par exemple que le congé figure à l'article 50, 9° de la proposition de loi ; il convient de préciser à ce propos que la résiliation est uniquement possible en cas de contrat d'engagement conclu à durée indéterminée. Le motif impérieux devrait également figurer dans cette énumération.

Ook overmacht wordt niet in de opsomming vermeld. Betreft het hier een vergetelheid of is dit zo gewild? In voornoemd artikel 32 van de wet van 3 juli 1978 wordt overmacht wél als oorzaak van beëindiging van de arbeidsovereenkomst vermeld.

Ten slotte rijst de vraag of het ontschepen wegens ziekte of verwonding ook in geval van arbeidsovereenkomsten die voor een duur langer dan één zeevaart of voor onbepaalde tijd gesloten zijn, tot het einde van de overeenkomst leidt.

Artikel 52, § 1 : In dit geval is de zeevisser ertoe gehouden een schadevergoeding te betalen ten belope van het economisch verlies dat de reder lijdt. Is dit geen té zware sanctie, rekening houdend met het feit dat de reder in het omgekeerde geval, bepaald in § 2, slechts een schadevergoeding dient te betalen ten belope van het gederfde loon (onevenwichtig)?

In § 2 van dit artikel wordt niet aangegeven voor welke periode de reder het gederfde loon moet betalen. Quid ten aanzien van arbeidsovereenkomsten die voor een langere duur dan één vaart of voor een onbepaalde tijd gesloten worden ?

§ 3 : De nadere regels met betrekking tot de berekeningswijze van de schadevergoeding zullen in een algemeen verbindend verklaarde CAO worden bepaald (zie hierboven – algemene opmerking).

Het lijkt wenselijk de tekst van dit artikel te schrappen en te vervangen door een bepaling waarin het volgende onderscheid gemaakt wordt :

- in geval van vroegtijdige beëindiging van een arbeidsovereenkomst voor bepaalde tijd is een vergoeding verschuldigd overeenkomstig artikel 40 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten;
- in geval van onregelmatige beëindiging van een arbeidsovereenkomst voor onbepaalde tijd is een opzeggingsvergoeding verschuldigd overeenkomstig artikel 39 van dezelfde wet.

Een dergelijke regeling houdt beter rekening met de verhouding tussen de werkgever en de werknemers die financieel en economisch gezien onevenwichtig is en houdt de verschuldigde vergoedingen binnen redelijke perken.

Artikel 53 van het wetsvoorstel heeft betrekking op de afdanking wegens dringende reden en de onmiddellijke ontschepping in geval van ernstige reden.

Deze bepaling doet, wegens het gebruik van de woorden «zonder opzeggingstermijn» de indruk ontstaan dat zij alleen op arbeidsovereenkomsten van onbepaalde tijd

La force majeure ne figure pas non plus dans l'énumération. S'agit-il d'un oubli ou est-ce volontaire ? A l'article 32 précité de la loi du 3 juillet 1978 la force majeure est bien mentionnée comme constituant un motif de fin de contrat de travail.

Enfin, on peut se poser la question de savoir si, le débarquement pour cause de maladie ou de lésion conduit à la fin du contrat et ce, également en cas de contrat d'engagement conclu pour une durée supérieure à un voyage en mer ou pour une durée indéterminée.

– Article 52, § 1^{er} : Dans ce cas le pêcheur de mer est tenu de payer à l'armateur une indemnité à raison de la perte économique subie par celui-ci. Si l'on tient compte du fait que l'armateur, dans la situation inverse, telle que définie au § 2, ne doit payer qu'une indemnité à raison du manque à gagner subi (par le pêcheur), ne s'agit-il pas d'une sanction trop lourde (déséquilibrée) ?

Au § 2 de cet article on ne précise pas la période durant laquelle l'armateur doit payer le salaire perdu. Qu'en est-il des contrats d'engagement conclus pour une période supérieure à un voyage ou pour une durée indéterminée ?

§ 3 : Les modalités relatives au mode de calcul de l'indemnité seront déterminées par CCT rendue obligatoire (voir ci-dessus, remarque générale).

Il paraît souhaitable de supprimer et de remplacer le texte de cet article par une disposition dans laquelle il est fait la distinction suivante :

- en cas de fin anticipée d'un contrat d'engagement conclu à durée déterminée une indemnité est due conformément à celle prévue à l'article 40 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail ;
- en cas de fin irrégulière d'un contrat d'engagement conclu à durée indéterminée une indemnité de rupture est due conformément à l'article 39 de cette même loi.

Une telle disposition prend davantage en considération le rapport entre l'employeur et les travailleurs qui sur le plan économique et financier n'est pas équilibré et maintient les indemnités dues dans des limites acceptables.

L'article 53 de la proposition de loi vise le licenciement pour motif impérieux et le débarquement immédiat en cas de motif grave

L'utilisation des mots «sans délais de préavis» donne l'impression que cette disposition n'est pas applicable aux contrats d'engagements conclus à durée indétermi-

van toepassing zou zijn, wat vermoedelijk niet de bedoeling is. Het lijkt dan ook beter, naar analogie van artikel 35 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten te bepalen dat de overeenkomst «zonder opzegging of vóór het verstrijken van de termijn beëindigd kan worden wegens een dringende reden ...».

Wat is de definitie van de term «dringende reden» (zelfde betekenis als in artikel 35 van de wet van 3 juli 1978 ?) ? Het ware beter hiervoor te verwijzen naar de definitie die voorkomt in artikel 35 van de wet van 3 juli 1978 (bijvoorbeeld «wegens een dringende reden in de zin van artikel 35 van de wet van ...»). Welke voorwaarden en procedures gelden voor een ontslag om dringende reden (het lijkt niet zo evident om voorwaarden en procedure die in artikel 35 van de wet van 3 juli 1978 worden bepaald, onverkort op de zeevisserij toe te passen) ?

Er wordt niet aangegeven welke gevolgen de onmiddellijke ontschepping heeft voor het voortbestaan van de overeenkomst (beëindiging?). De onmiddellijke ontschepping om ernstige reden wordt in elk geval niet vermeld onder de in artikel 50 opgesomde redenen van beëindiging van de arbeidsovereenkomst.

Artikel 53, tweede lid, bepaalt dat de reden van ontslag in het logboek moet worden ingeschreven. Volgens de toelichting bij dat lid moet dit latere controle mogelijk maken. Wat gebeurt er indien nadien blijkt dat er geen dringende reden voorhanden was (is er een opzeggingsvergoeding verschuldigd ?- *cfr.* artikel 39 van de wet van 3 juli 1978). In het wetsvoorstel wordt hieromtrent niets bepaald (zie evenwel ons voorstel met betrekking tot artikel 52).

- Artikel 55 van het wetsvoorstel heeft betrekking op de mogelijkheid voor minderjarigen om, onder bepaalde voorwaarden, vanaf de leeftijd van 15 jaar in te schepen aan boord van vissersschepen. In de algemene toelichting (p. 4 onderaan) wordt gesteld dat alle zeelieden ter visserij de voltijdse leerplicht doorlopen moeten hebben.

Er dient tevens op te worden gewezen dat de bepalingen inzake kinderarbeid (de artikelen 6 tot en met 13) en die inzake de arbeidstijdregeling voor jeugdige werknemers (de artikelen 30 tot en met 34*ter*) van de arbeidswet van 16 maart 1971 ook op de zeevissers van toepassing zijn (de uitsluiting van het varend personeel van de visserijbedrijven in artikel 3, § 1, 5°, van de arbeidswet heeft namelijk geen betrekking op de betrokken afdelingen). Dit geldt ook voor de bepalingen van de wet van 29 juni 1983 betreffende de leerplicht.

«Kinderen» zijn minderjarigen jonger dan 15 jaar of die nog onderworpen zijn aan de voltijdse leerplicht. Het

née, ce qui n'est probablement pas voulu. Il semble donc préférable, par analogie à l'article 35 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail de stipuler que «en l'absence de préavis ou avant l'expiration du terme, il peut être mis fin pour des motifs graves...».

Quelle est la définition du terme «motif impérieux» (=même signification qu'à l'article 35 de la loi du 3 juillet 1978 ?) ? Il conviendrait ici de renvoyer à la définition de l'article 35 de la loi du 3 juillet 1978 (par ex. par motif grave dans le sens de l'article 35 de la loi...»). Quelles sont les conditions et procédures applicables en cas de licenciement pour motif impérieux (il ne semble pas si évident d'appliquer telles quelles à la pêche maritime les conditions et la procédure déterminées à l'article 35 de la loi du 3 juillet 1978) ?

On ne précise pas les conséquences du débarquement immédiat pour la poursuite du contrat (résiliation ?). En tout état de cause le débarquement immédiat pour motif grave ne figure pas dans l'énumération des motifs de rupture du contrat d'engagement énumérés à l'article 50.

L'article 53, alinéa 2 dispose que les motifs de licenciement doivent être inscrits dans le livre de bord. Selon les commentaires de cet alinéa, ceci doit permettre un contrôle ultérieur. Que se passe-t-il si, par après, il apparaît qu'il ne s'agissait pas d'un motif impérieux (une indemnité de rupture est-elle due – *cfr.* Article 39 de la loi du 3 juillet 1978) ? Rien n'est défini à ce propos dans la proposition de loi (voir également notre proposition relative à l'article 52).

L'article 55 de la proposition de loi est relatif à la possibilité offerte aux mineurs, sous certaines conditions et à partir de l'âge de 15 ans, d'embarquer à bord des navires de pêche. Dans le développement général (p.4 en dessous), il est stipulé que tous les marins pêcheurs doivent avoir accompli l'obligation scolaire à temps plein.

Il convient également de souligner que les dispositions en matière de travail des enfants (art. 6 à 13 inclus) et celles en matière de temps de travail pour les jeunes travailleurs (art. 30 à 34*ter* inclus) de la loi du 16 mars 1971 sur le travail sont également applicables aux pêcheurs de mer (l'exclusion du personnel navigant des entreprises de pêche figurant à l'article 3, § 1^{er}, 5° de la loi sur le travail n'a en fait pas trait à la section concernée). Ceci est également valable pour les dispositions de la loi du 29 juin 1983 relatives à l'obligation scolaire.

«Les enfants» sont les mineurs âgés de moins de 15 ans ou qui sont encore soumis à l'obligation scolaire à

is verboden hen arbeid te doen of te laten verrichten dan wel enige werkzaamheid buiten het kader van hun opvoeding of vorming te doen of te laten verrichten. In welbepaalde gevallen is een individuele afwijking mogelijk. Zij kunnen echter in geen geval een arbeidsovereenkomst sluiten en het lijkt uitgesloten dat zij enige arbeid of werkzaamheid zouden kunnen verrichten in de zeevisserij.

«Jeugdige werknemers» zijn minderjarige werknemers (dus jonger dan 18 jaar) die 15 jaar of ouder zijn en die niet meer onderworpen zijn aan de voltijdse leerplicht. Zij zijn onderworpen aan een bijzondere arbeidstijdregeling, die strikter is en meer beperkingen omvat dan de regeling die geldt voor de meerderjarige werknemers.

Aan de voltijdse leerplicht is voldaan wanneer de jongere de leeftijd van 15 jaar bereikt en ten hoogste 7 jaren lager onderwijs en ten minste de eerste 2 leerjaren van het secundair onderwijs met volledig leerplan heeft doorlopen (hij hoeft niet te slagen). In geen geval loopt de voltijdse leerplicht door na 16 jaar. De deeltijdse leerplicht van een jongere eindigt op het tijdstip waarop hij 18 jaar wordt.

Verder moet worden gewezen op de bijzondere bepalingen betreffende de minderjarige werknemers, vervat in de artikelen 43 tot en met 46*bis* van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten. Die bepalingen, die betrekking hebben op de beperkte rechtsbekwaamheid van minderjarige werknemers (met betrekking tot het sluiten of beëindigen van een arbeidsovereenkomst, het ontvangen van en het beschikken over het loon, ...), zijn ook toepasselijk op de andere minderjarige werknemers dan die welke onder het toepassingsgebied van de wet van 3 juli 1978 vallen. Zij gelden bijgevolg ook voor de zeevissers.

In artikel 55 van het wetsvoorstel moet dan ook worden verduidelijkt dat het hier gaat om «minderjarigen die 15 jaar of ouder zijn die niet meer onderworpen zijn aan de voltijdse leerplicht» (cf. artikel 19 van de wet van 5 juni 1928) en dat aangegeven moet worden dat deze bepalingen gelden «onverminderd de bepalingen van de artikelen 30 tot en met 34*ter* van de arbeidswet van 16 maart 1971, van de artikelen 43 tot en met 46*bis* van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten en van de wet van 29 juni 1983 betreffende de leerplicht». Ook de samenvatting en de algemene toelichting zullen in die zin moeten worden aangepast.

Artikel 58 van het wetsvoorstel bepaalt welke nationale rechtbanken en hoven bevoegd zijn inzake geschil-

temps plein. Il est interdit de les faire ou de les laisser travailler ou, de les faire ou de les laisser réaliser quelque occupation que ce soit en dehors du cadre de leur éducation ou de leur formation. Dans des cas bien déterminés, il est possible d'obtenir une dérogation. Ils ne peuvent en aucun cas conclure un contrat d'engagement et il semble exclu qu'ils puissent exercer quelque travail ou occupation que ce soit dans la pêche maritime.

«Les jeunes travailleurs» sont les travailleurs mineurs (donc âgés de moins de 18 ans) qui ont 15 ans ou plus et qui ne sont plus soumis à l'obligation scolaire à temps plein. Ils sont soumis à une réglementation particulière en matière de temps de travail, qui est plus stricte et qui connaît plus de limites que celle applicable aux travailleurs majeurs.

L'obligation scolaire est satisfaite au moment où l'âge de 15 ans est atteint et comporte au maximum 7 années d'enseignement primaire et au moins les 2 premières années de l'enseignement secondaire à temps complet (la réussite n'est pas requise). En aucun cas l'obligation scolaire à temps plein ne se prolonge au-delà de 16 ans. L'obligation scolaire à temps partiel prend fin au moment où l'âge de 18 ans est atteint.

Par ailleurs, il faut mentionner les dispositions particulières applicables aux travailleurs mineurs contenues aux articles 43 à 46*bis* inclus de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail. Ces dispositions, qui portent sur la capacité limitée des travailleurs mineurs d'âge (en ce qui concerne la conclusion ou la résiliation d'un contrat de travail, la réception et la disposition du salaire,...), sont également applicables aux travailleurs mineurs autres que ceux qui entrent dans le champ d'application de la loi du 3 juillet 1978 et elles sont par conséquent applicables aux pêcheurs de mer.

Il convient également de souligner dans l'article 55 de la proposition de loi qu'il s'agit ici de «mineurs qui sont âgés de 15 ans ou plus et qui ne sont plus soumis à l'obligation scolaire à temps plein» (cf. Article 19 de la loi du 5 juin 1928) et il y a lieu de mentionner que ces dispositions sont applicables « sans préjudice des dispositions des articles 30 à 34*ter* inclus de la loi du 16 mars 1971 sur le travail, des articles 43 à 46*bis* inclus de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail et de la loi du 29 juin 1983 concernant l'obligation scolaire ». Le résumé et l'exposé des motifs doivent également être adaptés en ce sens.

— L'article 58 de la proposition de loi détermine quels cours et tribunaux nationaux sont compétents en ma-

len met betrekking tot de bepalingen van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

In dat raam zij gewezen op verordening (EG) nr. 44/2001 van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken, die op 1 maart 2002 in werking is getreden en een specifieke bevoegdheidsregeling inhoudt voor individuele verbintenissen uit arbeidsovereenkomsten (hoofdstuk II, afdeling 5 van de verordening). Daarbij wordt een onderscheid gemaakt al naar gelang de rechtsvordering uitgaat van de werkgever dan wel van de werknemer.

Deze verordening lijkt ook van toepassing te zijn op de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij. Het lijkt dan ook aangewezen na te gaan of de bevoegdheidsregeling in het wetsvoorstel met de bepalingen van deze verordening overeenstemt.

De bevoegdheidsregeling voor de hoven en rechtbanken, ook die inzake verbintenissen uit arbeidsovereenkomsten, is evenwel een prerogatief dat onder de bevoegdheid van de minister van Justitie ressorteert.

Artikel 59 bepaalt dat, voor zover het wetsvoorstel er niet van afwijkt, het algemeen arbeidsrecht op de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst van toepassing is.

In de werkgroep bleek dat bepaalde leden ervan uitgaan dat de bepalingen van de wet van 3 juli 1978 automatisch van toepassing zijn voor de aspecten inzake de arbeidsovereenkomst voor zeevissers die niet in het wetsvoorstel geregeld zijn. Dat is echter niet zo evident.

In antwoord op parlementaire vraag nr. 107 van 9 juli 1982 van de heer Deneir (*Vragen en Antwoorden*, 27 juli 1982, nr. 29, p. 2185) heeft de toenmalige minister van Tewerkstelling en Arbeid er – weliswaar in het kader van de wet van 1 april 1936 op de arbeidsovereenkomst wegens dienst op de binnenschepen – op gewezen dat de rechtsleer verdeeld is over de vraag welke wetgeving van toepassing is voor die aspecten welke niet in de wet van 1936 geregeld zijn. Een eerste strekking stelt dat de wet van 3 juli 1978 in dat geval van toepassing is, en in bijkomende orde het gemene recht. Een andere strekking meent echter dat in een dergelijk geval meteen de gemeenschappelijke bepalingen van toepassing zijn en dus gezamenlijk de bepalingen van de wet van 3 juli 1978.

Zo men de bepalingen van de wet van 3 juli 1978 voor de zeevissers wil laten spelen voor die aspecten die niet

tière de litiges relatifs à cette loi et à ses arrêtés d'exécution.

À ce propos, il convient de faire état du règlement (CE) n° 44/2001 du 22 décembre 2000 relatif à la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale et qui est entré en vigueur le 1^{er} mars 2002. Il contient des règles de compétence spécifiques aux obligations individuelles résultant du contrat de travail (chapitre II, section 5 du règlement). Par là, une distinction est opérée selon que l'action en justice émane de l'employeur ou du travailleur.

Ce règlement semble être également applicable au contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime. Il semble donc opportun de s'assurer que la répartition des compétences figurant dans la proposition de loi soit en accord avec les dispositions de ce règlement.

La répartition des compétences pour les cours et tribunaux, en ce compris celle relative aux obligations résultant du contrat de travail, est une prérogative qui appartient à la compétence du ministre de la justice.

L'article 59 dispose que pour autant que la proposition de loi n'y déroge pas, le droit du travail est applicable au contrat d'engagement maritime.

Au sein du groupe de travail, il semble que certains membres partent du principe selon lequel, pour les aspects en matière de contrat d'engagement pour les pêcheurs de mer qui ne sont pas régis par la proposition de loi, les dispositions de la loi du 3 juillet 1978 sont automatiquement d'application. Ce fait n'est pas aussi évident.

Dans une réponse à une question parlementaire n°107 du 9 juillet 1982 de Monsieur Deneir (*Qu. Et Rép.*, 27 juillet 1982, n°29, p. 2185) le ministre de l'Emploi et du Travail de l'époque – il est vrai, en ce qui concerne la loi du 1^{er} avril 1936 sur les contrats d'engagement pour le service des bâtiments de navigation intérieure – y mentionnait que la jurisprudence était divisée sur la question de savoir quelle législation est applicable aux aspects qui ne sont pas réglés par la loi de 1936. Une première tendance pose le principe selon lequel la loi du 3 juillet 1978 est d'application et, de manière subsidiaire, le droit commun. Une autre tendance est plutôt d'avis que, dans une telle situation, les dispositions du droit commun sont applicables et donc, en aucune manière, celles de la loi du 3 juillet 1978.

C'est ainsi que, si l'on veut faire jouer les dispositions de la loi du 3 juillet 1978 pour les pêcheurs de mer, pour

in het wetsvoorstel geregeld zijn, lijkt het aangewezen in de tekst (bijvoorbeeld in artikel 59) te bepalen dat de arbeidsovereenkomst van de zeevissers (of de «arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij») onderworpen is aan de bepalingen van de wet van 3 juli 1978 (meer in het bijzonder die welke gelden voor de werklieden), behoudens voor die aspecten die specifiek in het wetsvoorstel worden geregeld.

Gelet op de specificiteit van de sector, is het echter maar de vraag of het in alle gevallen wenselijk is om de bepalingen van de wet van 3 juli 1978 op de zeevisserij toe te passen en of het niet beter ware de verwijzing naar die wet te beperken tot die gevallen en regelingen waarvoor men duidelijk de bedoeling heeft om ze in het kader van deze nieuwe wet op de zeevisserij toe te passen (bijvoorbeeld met betrekking tot de notie «dringende reden», de regeling inzake de opzeggingsvergoeding, ...).

Daartoe kan men beter telkens in de betrokken bepalingen van het wetsvoorstel zeer specifiek naar een welbepaald artikel of naar welbepaalde artikelen verwijzen van de wet van 3 juli 1978 (voor de notie «dringende reden» bijvoorbeeld verwijze men naar artikel 35 van de wet van 3 juli 1978). In dat verband zou er dan niet op algemene wijze naar de toepasselijkheid van de wet van 3 juli 1978 worden verwezen en zou artikel 59 bijgevolg beter worden opgeheven.

– Artikel 61 van het wetsvoorstel voegt in de wet van 5 juni 1928 een artikel *1 bis* in, dat bepaalt dat de wet van 1928 voor de zeevisserij enkel van toepassing blijft voor die aangelegenheden die niet in de nieuwe wet geregeld zullen zijn. Dat lijkt niet volledig overeen te stemmen met de toelichting bij die bepaling.

Als het in de bedoeling ligt om de wet van 1928 niet langer integraal te laten gelden voor de zeevisserij, dan dient deze bepaling dienovereenkomstig te worden aangepast (bijvoorbeeld: «De bepalingen van de wet van 5 juni 1928 ... worden opgeheven in zoverre zij betrekking op de (arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de) zeevisserij»). Bovendien lijkt de door artikel 60 van het wetsvoorstel beoogde wijziging van de wet van 1928 dan overbodig te zijn.

– Zo wordt beslist om de uitvoering van een aantal bepalingen van het wetsvoorstel bij algemeen bindend verklaarde CAO in een aantal gevallen te vervangen door een uitvoering bij koninklijk besluit, genomen na advies van het paritair comité voor de zeevisserij, moet de toelichting bij artikel 62 in die zin te worden aangepast.»

*
* *

les aspects qui ne sont pas régis par la proposition de loi, il semble recommandé de préciser dans le texte (par ex. à l'article 59) que le contrat d'engagement maritime (ou «le contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime») est soumis aux dispositions de la loi du 3 juillet 1978 (plus particulièrement à celles applicables aux ouvriers), à l'exception des aspects qui sont réglés spécifiquement par la proposition de loi.

On peut se poser la question de savoir, vu le caractère particulier de ce secteur d'activité, s'il est souhaitable d'appliquer, en toutes circonstances, les dispositions de la loi du 3 juillet 1978 à la pêche maritime et s'il ne serait pas préférable de limiter le renvoi à cette loi aux circonstances et aux dispositions pour lesquelles on a la ferme intention de l'appliquer dans le cadre de la nouvelle loi sur la pêche maritime (par ex. en ce qui concerne la notion de motif grave, les dispositions en matière d'indemnité de rupture, ...).

De cette manière, chaque disposition concernée de la proposition de loi pourra renvoyer de manière très spécifique à un article bien déterminé ou à des articles bien précis de la loi du 3 juillet 1978 (par ex. en ce qui concerne la notion de «motif grave» renvoyer à l'article 35 de la loi du 3 juillet 1978). Dans cette optique, on ne renverrait pas de manière générale à l'application de la loi du 3 juillet 1978 et, par conséquent, il conviendrait d'abroger l'article 59.

– L'article 61 de la proposition de loi ajoute un article *1^{er bis}* dans la loi du 5 juin 1928 pour la pêche maritime dans lequel il est précisé que la loi de 1928 ne resterait plus applicable qu'aux situations qui ne sont pas régies par la nouvelle loi. Ceci ne semble pas être tout à fait conforme au commentaire relatif à cette disposition.

Si le but consiste à ce que la loi du 1928 ne soit plus applicable dans sa totalité à la pêche maritime, alors la disposition doit être adaptée dans ce sens (par ex. « En ce qui concerne les dispositions de la loi de 1928 relatives (au contrat d'engagement maritime pour) la pêche maritime, elles sont abrogées ». Par ailleurs, la modification de la loi de 1928, qui fait l'objet de l'article 60 de la proposition de loi, semble superflue.

– Puisqu'il a été décidé, pour l'exécution d'un certain nombre de dispositions de la proposition de loi, de remplacer – dans certains cas – la CCT rendue obligatoire par une exécution via un arrêté royal, pris sur avis de la commission paritaire pour la pêche maritime, il convient d'adapter le commentaire de l'article 62 en ce sens.»

*
* *

Tijdens de vergadering van 10 maart 2002 legt de voorzitter aan de werkgroep een voorstel van amendement voor. Hij deelt mee dat die tekst de wijzigingen heeft opgenomen die zijn geresulteerd uit overleg met de deskundigen van het bestuur, de representatieve werknemersorganisaties en de redercentrales en dat het op 7 maart 2003 werd besproken in het nationaal paritair comité van de zeevissers.

De heer Victor (ABVV) stipt aan dat die tekst beantwoordt aan de wijzigingen die voornoemd paritair comité heeft aangebracht en dat hij eenparig door de leden daarvan werd aangenomen.

Die tekst vervangt het wetsvoorstel als volgt :

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 de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Bestuur van Maritiem Vervoer ;

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 als bemanningslid van een vissersschip wordt tewerkgesteld in uitvoering van een arbeidsovereenkomst met de reder gesloten.

Gedurende de heen- en terugreis tussen de woonplaats en het vissersschip, wordt de persoon echter ook als zeevisser aanzien, ongeacht de wijze van vervoer.

Lors de la réunion du 10 mars 2003, le président communique au groupe de travail une proposition d'amendement. Il signale que ce texte a intégré les modifications résultant d'une concertation avec les experts de l'administration, les organisations représentatives des travailleurs et les centrales d'armateurs et qu'il a été examiné en date du 7 mars 2003 au sein de la commission paritaire nationale des pêcheurs maritimes.

M. Victor (ABVV) indique que ledit texte répond aux modifications proposées par cette commission paritaire et qu'il a été approuvé à l'unanimité de ses membres.

Ce texte remplace la proposition de loi comme suit :

CHAPITRE I^{er}

Dispositions générales

Article 1^{er}

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

Art. 2

Pour l'application de la présente loi, on entend 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 le Service public fédéral Mobilité et Transports, Administration du transport maritime ;

2° « armateur » : toute personne physique ou morale, quels que soient 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° « marin pêcheur » : toute personne employée comme membre d'équipage d'un navire de pêche en exécution d'un contrat d'engagement conclu avec l'armateur.

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

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

4° «zeereis»: het tijdsverloop tussen het vertrek van het vissersschip uit een haven, enerzijds, en het aanlopen van een haven waar de vangst wordt gelost of het aanlopen van een haven in gevallen van overmacht, anderzijds.

HOOFDSTUK II

Aanwerving van zeevissers

Afdeling 1

Erkenning van de zeevisser

Art. 3

Alleen erkende zeevissers mogen als bemanningslid in het kader van een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij op een vissersschip worden tewerkgesteld.

Op advies van het Paritair Comité voor de zeevisserij, bepaalt de Koning de voorwaarden en de nadere regelen met betrekking tot de erkenning, de schorsing en de intrekking van de erkenning van de zeevissers. Hij bepaalt daarin tevens de gevallen waarin een zeevisser tijdelijk en op uitzonderlijke wijze zonder erkenning op een vissersschip kan worden tewerkgesteld.

Bij de erkenning wordt aan de zeevisser een erkenningsnummer toegekend.

Afdeling 2

De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij

Art. 4

Elke overeenkomst, krachtens welke een zeevisser zich tegenover de reder of zijn gemachtigde verbindt om aan boord van een vissersschip arbeid te verrichten tijdens de zeereis van dit vissersschip, is een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij, welke door de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten wordt geregeld.

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

4° « voyage en mer » : le laps de temps qui s'écoule entre le moment où le navire de pêche quitte un port, d'une part, et le moment où il fait escale dans un port pour décharger le produit de sa pêche ou en raison d'une force majeure, d'autre part.

CHAPITRE II

De l'engagement des marins pêcheurs

Section 1^{re}

De l'agrément du marin pêcheur

Art. 3

Seuls les marins pêcheurs agréés peuvent être occupés sur un navire de pêche en qualité de membre d'équipage dans le cadre d'un contrat d'engagement pour la pêche maritime.

Le Roi fixe, sur l'avis de la commission paritaire de la pêche maritime, les conditions et les modalités relatives à l'agrément, à la suspension ou au retrait de l'agrément des marins pêcheurs. Il précise également les cas dans lesquels un marin pêcheur peut travailler, temporairement et à titre exceptionnel, sans agrément sur un navire de pêche.

Lors de l'agrément, le marin pêcheur se voit attribuer un numéro d'agrément.

Section 2

Du contrat d'engagement pour la pêche maritime

Art. 4

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

Art. 5

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

§ 2. De bepalingen van deze wet zijn van toepassing op de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst 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 van deze wet alsook het Belgisch sociaal zekerheidsstelsel voor zeevissers van rechtswege van toepassing, ongeacht de nationaliteit van de reder of de zeevisser.

Art. 6

§ 1. Zeevissers die een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij 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 scheepsdienst voor de zeevisserij sluiten, indien hij vrij is van elke andere overeenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij.

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.

§ 3. Vooraleer een eerste arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij 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.

Art. 5

§ 1^{er}. Les dispositions de la présente loi ne sont pas applicables aux contrats d'engagement pour la pêche maritime qui sont conclus, même en Belgique, par un marin 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 pour la pêche maritime à bord de navires de pêche belges, quels que soient le lieu où le contrat a été conclu et la nationalité de l'armateur ou du marin pêcheur.

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

Art. 6

§1^{er}. Les marins pêcheurs qui concluent un contrat d'engagement pour la pêche 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 marin pêcheur satisfait à cette condition.

§ 2. Le marin pêcheur ne peut conclure un contrat d'engagement pour la pêche maritime que s'il est libre de tout autre engagement pour la pêche maritime.

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

§ 3. Avant de pouvoir conclure un premier contrat d'engagement pour la pêche maritime, le marin pêcheur 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.

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 dient de reder of zijn gemachtigde na te gaan of de zeevisser in het bezit is van de nodige vaartbevoegdheidsbewijzen voor het uitoefenen van de overeengekomen 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. 7

§ 1. De zeevisser wordt aangeworven door de reder zelf of door zijn gemachtigde. In het laatste geval moet de gemachtigde in de arbeidsovereenkomst duidelijk melding maken van deze hoedanigheid. Op advies van het Paritair Comité voor de zeevisserij, bepaalt de Koning de wijze waarop de gemachtigde zijn of haar hoedanigheid kan bewijzen.

§ 2. De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij kan alleen door de zeevisser zelf worden gesloten. Zij is niet geldig wanneer zij door een tussenpersoon met de reder of zijn gemachtigde wordt aangegaan. De zeevisser dient zelf de arbeidsovereenkomst te ondertekenen.

Art. 8

De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij wordt gesloten voor de duur van een zeereis en is hernieuwbaar.

Deze arbeidsovereenkomst omvat tevens de werkzaamheden die nodig zijn om het visserschip zeeklaar te maken, evenals sommige werkzaamheden die na het aanleggen van het vissersschip moeten worden verricht. Laatstgenoemde werkzaamheden worden, op advies van het Paritair Comité voor de zeevisserij, door de Koning bepaald.

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

Les frais de l'examen sont à charge de l'armateur. Pendant le reste de sa carrière, le marin pêcheur 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, l'armateur ou son préposé vérifie si le marin pêcheur possède les certificats d'aptitude à la navigation nécessaires à l'exercice de la fonction convenue à bord du navire. Il vérifie également si le marin pêcheur satisfait à toutes les autres conditions fixées dans la réglementation concernée.

Art. 7

§ 1^{er}. Le marin pêcheur 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. Sur avis de la Commission paritaire de la pêche maritime, le Roi fixe les modalités selon lesquelles le préposé peut justifier de sa qualité.

§ 2. Le contrat d'engagement pour la pêche maritime ne peut être conclu que par le marin pêcheur lui-même. Il n'est pas valable s'il est conclu avec l'armateur ou son préposé par une personne interposée. Le marin pêcheur doit signer personnellement le contrat d'engagement.

Art. 8

Le contrat d'engagement pour la pêche maritime est conclu pour la durée d'un voyage en mer et est renouvelable.

Ce contrat d'engagement porte également sur les travaux qui sont nécessaire pour préparer le navire à prendre la mer, ainsi que sur certains travaux qui doivent être effectués après l'accostage du navire. Ces derniers travaux sont définis par le Roi, sur avis de la Commission paritaire de la pêche maritime.

Par préparer le navire à prendre la mer, au sens de l'alinéa précédent, 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. 9

§ 1. De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij moet voorafgaandelijk schriftelijk en in klare bewoordingen zijn opgesteld.

§ 2. De in voorgaande paragraaf bedoelde schriftelijke arbeidsovereenkomst dient tenminste te vermelden :

1° de datum en plaats van het sluiten van de overeenkomst;

2° de naam, voornaam en woonplaats van de reder of zijn gemachtigde.

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

3° de naam, voornamen en de woonplaats van de zeevisser, alsmede zijn erkenningsnummer ;

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 inscheeping ;

6° de functie die de zeevisser zal moeten uitoefenen;

7° het loon en de wijze van betaling van het loon ;

§ 3. De arbeidsovereenkomst moet in overeenstemming zijn met de nadere regelen inzake de vorm en de inhoud ervan die, op advies van het Paritair Comité voor de zeevisserij en rekening houdend met de verschillende vormen van zeevisserij, door de Koning worden bepaald.

Art. 10

Alle met de bepalingen van deze wet en van haar uitvoeringsbesluiten strijdige bedingen zijn nietig voor zover zij ertoe strekken de rechten van de zeevisser in te korten of zijn verplichtingen te verzwaren.

Art. 11

Bij het sluiten van de arbeidsovereenkomst wordt een exemplaar overhandigd aan de zeevisser en wordt een ander exemplaar overgezonden aan de erkende organisatie van werkgevers bedoeld bij artikel 26. Tevens dient zich een exemplaar van de arbeidsovereenkomst aan boord van het vissersschip te bevinden, waar de zeevisser het op elk ogenblik moet kunnen inkijken.

Art. 9

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

§ 2. Le contrat d'engagement écrit visé au paragraphe précédent doit au moins indiquer :

1° la date et le lieu de conclusion du contrat;

2° les nom, prénom et domicile de l'armateur ou de son préposé.

Si l'armateur est une personne morale, sa dénomination officielle et l'adresse de son siège social doivent être indiquées ;

3° les nom, prénoms et domicile du marin pêcheur, ainsi que son numéro d'agrément ;

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 marin pêcheur devra exercer ;

7° la rémunération et le mode de rémunération.

§ 3. Le contrat d'engagement doit être conforme aux modalités relatives à sa forme et à son contenu, qui sont fixées par le Roi sur l'avis de la Commission paritaire de la pêche maritime et en tenant compte des différentes formes de pêche maritime.

Art. 10

Toute clause contraire aux dispositions de la présente loi est nulle dans la mesure où elle tend à limiter les droits du marin pêcheur ou à alourdir ses obligations.

Art. 11

À la conclusion du contrat d'engagement, un exemplaire du contrat est remis au marin pêcheur et un autre exemplaire est envoyé à l'organisation d'employeurs agréée visée à l'article 26. Un exemplaire est également conservé à bord du navire, où il peut être consulté à tout moment par le marin pêcheur.

Afdeling 3

Algemeen stamboek der zeevissers en zeemansboek

Art. 12

§ 1. Wanneer een persoon voor de eerste maal in het kader van een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij wordt aangeworven, dient hij in het algemeen stamboek der zeevissers te worden ingeschreven.

§ 2. Indien de éérste arbeidsovereenkomst in een buitenlandse haven wordt gesloten, is de reder ertoe gehouden een afschrift van de arbeidsovereenkomst binnen tien werkdagen over te zenden aan de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar. Op advies van het Paritair Comité voor de zeevisserij, kan de Koning de nadere regelen betreffende de wijze van verzending bepalen.

§ 3. De Koning bepaalt de wijze waarop het algemeen stamboek der zeevissers wordt bijgehouden.

Art. 13

Uiterlijk vijftien werkdagen na de inschrijving in het algemeen stamboek der zeevissers 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. 14

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

§ 2. Het zeemansboek bevat tevens de volgende gegevens :

1° de persoonsbeschrijving van de titularis, zijn naam en zijn voornamen, de datum en de plaats van zijn geboorte, zijn woonplaats, de hoedanigheid waarin hij volgens de arbeidsovereenkomst is aangenomen, alsmede zijn erkenningsnummer ;

Section 3

Du registre matricule général des marins pêcheurs et du livret de marin

Art. 12

§ 1^{er}. Toute personne engagée pour la première fois dans le cadre d'un contrat d'engagement pour la pêche maritime doit être inscrite dans le registre matricule général des marins pêcheurs.

§ 2. Si le premier contrat d'engagement est conclu dans un port étranger, l'armateur est tenu d'envoyer, dans les dix jours ouvrables, une copie du contrat d'engagement à l'agent chargé du contrôle de la navigation. Le Roi peut fixer les modalités d'envoi sur avis de la Commission paritaire de la pêche maritime.

§ 3. Le Roi détermine la manière dont le registre matricule général des marins pêcheurs est tenu à jour.

Art. 13

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

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

Art. 14

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

§ 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, la qualité en laquelle il est engagé conformément au contrat d'engagement ainsi que son numéro d'agrément ;

2° de datum van de éérste arbeidsovereenkomst, 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 arbeidsovereenkomst;

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.

Het zeemansboek bevat bovendien de belangrijkste bepalingen van deze wet.

§ 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.

HOOFDSTUK III

Rechten en plichten van de zeevisser

Art. 15

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

§ 2. Elke niet-gerechvaardigde vertraging van de zeevisser, waardoor deze zijn dienst aan boord niet begint op het overeengekomen tijdstip, kan door de reder of zijn gemachtigde beschouwd worden als een rechtmatige oorzaak van onmiddellijke beëindiging van de overeenkomst zonder dat de vergoeding bedoeld bij artikel 55, § 1, verschuldigd is.

Wordt ingevolge de bij het eerste lid bedoelde niet-gerechvaardigde vertraging van de zeevisser economisch verlies geleden door de reder, dan is de zeevisser gehouden dit verlies aan de reder te vergoeden.

§ 3. Tijdens de zeereis is elke afwezigheid van boord zonder toelating van de schipper een rechtmatige oorzaak van onmiddellijke beëindiging van de overeenkomst zonder dat de vergoeding bedoeld bij artikel 55, § 1, verschuldigd is, zelfs in het buitenland, indien de zeevisser niet aan boord is op het ogenblik van de afvaart van het vissersschip.

2° la date du premier contrat d'engagement, 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.

Le livret de marin reproduit en outre les dispositions principales de la présente loi.

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

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

CHAPITRE III

Des droits et obligations du marin pêcheur

Art. 15

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

§ 2. Tout retard non justifié du marin pêcheur, à la suite duquel celui-ci ne commence pas son service à bord au moment convenu, pourra être considéré par l'armateur ou par son préposé comme une juste cause de résiliation du contrat, sans que l'indemnité visée à l'article 55, § 1^{er}, soit due.

Si, à la suite du retard non justifié du marin pêcheur visé à l'alinéa 1^{er}, l'armateur subit une perte économique, le marin pêcheur est tenu d'indemniser l'armateur à concurrence de cette perte.

§ 3. Au cours du voyage en mer, toute absence du bord du marin pêcheur sans autorisation du patron de pêche, au moment où le navire appareille, constitue, même à l'étranger, une juste cause de résiliation du contrat, sans que l'indemnité visée à l'article 55, § 1^{er}, soit due.

Art. 16

§ 1. De zeevisser is gehouden zijn dienst te verrichten in de voorwaarden bepaald in de arbeidsovereenkomst, 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 aan het bergen van het eigen vissersschip, hetzij van een ander schip, hetzij van de verongelukte overblijfsels, goederen en ladingen, alsmede tot het verlenen van bijstand aan elk in gevaar verkerend vaartuig.

§ 3. Onverminderd het bepaalde in artikel 17, is de zeevisser niet gehouden een andere functie te verrichten dan die welke in de arbeidsovereenkomst overeengekomen is, buiten de gevallen van overmacht, waarover de schipper oordeelt.

Art. 17

§ 1. Indien tijdens de zeereis of in het buitenland wordt vastgesteld dat het de zeevisser ontbreekt aan de noodzakelijke theoretische kennis en praktijkervaring voor het uitvoeren van de functie welke in de arbeidsovereenkomst overeengekomen is, dan kan de zeevisser verplicht worden tot elk ander werk waarover de schipper zal oordelen en wordt het loon van de zeevisser, indien daartoe aanleiding bestaat, naar evenredigheid verminderd.

§ 2. Wanneer de zeevisser in toepassing van artikel 16, § 3, tijdens de duur van de arbeidsovereenkomst andere werkzaamheden moet verrichten dan deze waarvoor hij is aangenomen, en indien aan die werkzaamheden een hoger loon verbonden is dan het zijne, dan heeft hij recht op dat loon voor de tijd dat hij die werkzaamheden heeft uitgeoefend.

Art. 18

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

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

Art. 16

§ 1^{er}. Le marin pêcheur est tenu d'effectuer ses prestations selon les conditions fixées dans le contrat d'engagement, dans la présente loi et 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 marin pêcheur est tenu de coopérer au sauvetage de son propre navire, de tout autre navire ou de débris, d'effets et de cargaisons naufragés, et de porter assistance à tout bâtiment en danger.

§ 3. Sans préjudice des dispositions de l'article 17, le marin pêcheur n'est pas tenu d'exercer une fonction autre que celle convenue dans le contrat d'engagement, hormis dans les cas de force majeure, dont le patron de pêche est juge.

Art. 17

§ 1^{er}. S'il est constaté, au cours du voyage en mer ou à l'étranger, que le marin pêcheur n'a pas les connaissances théoriques et l'expérience requises pour exercer la fonction convenue dans le contrat d'engagement, il peut 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.

§ 2. Lorsque, en application de l'article 16, § 3, le marin pêcheur doit, pendant la durée du contrat d'engagement, remplir des tâches qui sont autres que celles pour lesquelles il a été engagé, et auxquelles est attaché un salaire supérieur au sien, il a droit à ce salaire pour la période pendant laquelle il a rempli ces tâches.

Art. 18

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

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

§ 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 zeereis 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 vissersschip daardoor opgelopen, onverminderd het recht van de schipper om dergelijke stoffen in beslag te nemen of te vernietigen.

Art. 19

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

Art. 20

§ 1. Wanneer een zeevisser die ontscheept wordt aan boord persoonlijke 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 in voorgaande paragraaf bedoelde goederen aan de zeevisser of zijn rechthebbenden worden terugbezorgd binnen dertig dagen na de datum van ontscheeping.

HOOFDSTUK IV

Rechten en plichten van de reder

Art. 21

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 vissersschip te verzekeren, rekening houdend met de bestaande reglementering.

§ 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 marin pêcheur qui contrevient aux dispositions du présent article est tenu de tous les dommages, amendes fiscales ou sanctions encourus par le navire de pêche en raison de l'infraction, sans préjudice du droit du patron de saisir ou de détruire lesdites substances.

Art. 19

Le marin pêcheur prend dûment 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. 20

§ 1^{er}. Si un marin pêcheur débarqué laisse à bord des effets personnels, le patron, assisté de deux marins pêcheurs, 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 ce que soient restitués au marin pêcheur 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. 21

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

Art. 22

De reder moet de zeevisser aan boord van het vissersschip een goed ingericht logies bezorgen, dat ruimte biedt naar evenredigheid van het aantal 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. 23

Het verlies, de beschadiging of de vernietiging van persoonlijke goederen van de zeevisser ten gevolge van schipbreuk, brand aan boord of andere onvoorziene gevallen of overmacht, komt ten laste van de reder. Op advies van het Paritair Comité voor de zeevisserij, bepaalt de Koning de nadere regelen hieromtrent.

Art. 24

§ 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.

§ 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. 25

Het beding waarbij de reder zich het recht voorbehoudt om de voorwaarden van de arbeidsovereenkomst eenzijdig te wijzigen, is nietig.

Art. 26

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. 22

L'armateur est tenu de fournir au marin pêcheur, 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. 23

La perte ou la destruction d'effets personnels du marin pêcheur par suite d'un naufrage, d'un incendie à bord ou d'un autre cas fortuit ou d'un cas de force majeure est à charge de l'armateur. Le Roi fixe les modalités d'application de la présente disposition sur avis de la Commission paritaire de la pêche maritime.

Art. 24

§ 1^{er}. L'armateur doit veiller à ce que les marins pêcheurs puissent disposer des tenues de protection habituelles et à ce que celles-ci soient en nombre suffisant à bord.

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

Art. 25

La clause aux termes de laquelle l'armateur se réserve le droit de modifier unilatéralement les conditions du contrat d'engagement est nulle.

Art. 26

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 la loi sur les accidents du travail, de l'engagement de travailleurs relevant de ladite commission paritaire.

Art. 27

De reder is verplicht het loon te betalen overeenkomstig de bepalingen van hoofdstuk V.

HOOFDSTUK V

Loon van de zeevisser

Afdeling 1

Algemeenheden

Art. 28

De bepalingen van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers zijn voor de zeevisserij van toepassing voor die aangelegenheden inzake loonbescherming welke niet door deze wet en haar uitvoeringsbesluiten worden geregeld.

Art. 29

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

Op advies van het Paritair Comité voor de zeevisserij, bepaalt de Koning wat onder de bruto-opbrengst van de gerealiseerde vangst van de betrokken zeereis wordt begrepen en welke bedragen daarvan mogen worden afgetrokken om het variabel loon zoals bedoeld in vorig lid te berekenen. Daarbij mag een onderscheid worden gemaakt volgens de verschillende categorieën van vaartuigen of volgens de zeegebieden waarin deze hun activiteiten uitoefenen.

Art. 30

§ 1. In geen geval mag het loon waarop de zeevisser op grond van artikel 29 recht heeft lager zijn dan het bedrag dat bekomen wordt door het gewaarborgd minimumdagloon, dat bij een collectieve arbeidsovereenkomst, door de Koning algemeen verbindend verklaard, zal worden vastgesteld, te vermenigvuldigen met het aantal dagen van de zeereis.

Bij de vaststelling van het bij het vorig lid bedoelde gewaarborgd minimumdagloon kan een onderscheid worden gemaakt op basis van de volgende criteria :

- de bruto tonnenmaat van het vissersschip ;
- de functie aan boord ;
- de vaartijd van de zeevisser ;
- de zeegebieden waarin het vissersschip gewoonlijk zijn bedrijvigheid uitoefent.

Art. 27

L'armateur verse le salaire conformément aux dispositions du chapitre V.

CHAPITRE V

Du salaire du marin pêcheurSection 1^e*Généralités*

Art. 28

Les dispositions de la loi du 12 avril 1965 sur la protection de la rémunération des travailleurs s'appliquent aux marins pêcheurs pour les questions de protection de la rémunération qui ne sont pas réglées par la présente loi ou par ses arrêtés d'exécution.

Art. 29

Le marin pêcheur est rémunéré sur la base d'un salaire variable équivalant à un pourcentage du revenu brut total de la pêche réalisée au cours du voyage en mer concerné.

Sur avis de la Commission paritaire de la pêche maritime, le Roi détermine ce qu'il y a lieu d'entendre par produit brut 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'alinéa précédent. À cet égard, une distinction pourra être établie en fonction des diverses catégories de navires ou des zones maritimes dans lesquelles ceux-ci déploient leur activité.

Art. 30

§ 1^{er}. Le salaire auquel le marin pêcheur a droit en vertu de l'article 29 ne peut en aucun cas être inférieur au montant obtenu en multipliant le salaire journalier minimum garanti, qui sera fixé par une convention collective de travail rendue obligatoire par le Roi, par le nombre de journées de voyage en mer.

Pour la fixation du salaire journalier minimum garanti visé à l'alinéa précédent, une distinction pourra être établie sur la base des critères suivants :

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

Het gewaarborgd minimumdagloon mag in geen geval lager zijn dan het gewaarborgd minimum maandinkomen voor werklieden, omgerekend naar een dagloon.

§ 2. Voor de toepassing van § 1 wordt onder dagen van de zeereis verstaan alle dagen die vallen binnen het tijdsverloop bedoeld in artikel 2, 4°, met inbegrip van de werkzaamheden die nà het aanleggen van het vissersschip moeten worden verricht, als bedoeld bij artikel 8, lid 2.

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

§ 3. Indien het variabel loon waarop de zeevisser op grond van artikel 29 recht heeft lager is dan het gewaarborgd minimumloon dat op grond van de §§ 1 en 2 bekomen wordt, dient het verschil te worden bijbetaald door de reder.

Art. 31

§ 1. Indien de afvaart van het vissersschip door toedoen van de reder of zijn gemachtigde wordt uitgesteld, dan heeft de zeevisser recht op een vergoeding gelijk aan het gewaarborgd minimumdagloon bedoeld in artikel 30, § 1, vermenigvuldigd met het aantal dagen uitstel.

§ 2. Ontstaat de vertraging door toedoen van een derde, al dan niet bemanningslid, en ontvangt de reder daarvoor een vergoeding, dan heeft de zeevisser recht op de bij § 1 bedoelde vergoeding in verhouding tot de vergoeding die de reder zelf ontving.

Art. 32

§ 1. Indien het vissersschip wordt opgebracht, indien het onzeewaardig wordt verklaard of in geval van beslag onder derden, heeft de zeevisser recht op loon zolang hij aan boord dient te blijven.

§ 2. Indien het oponthoud van het vissersschip langer duurt dan drie opeenvolgende kalenderdagen kunnen de reder, zijn gemachtigde, de schipper en de zeevisser de arbeidsovereenkomst onmiddellijk beëindigen zonder dat de vergoeding bedoeld bij artikel 55, § 1, verschuldigd is.

Le salaire journalier minimum garanti ne peut en aucun cas être inférieur au revenu mensuel minimum garanti des ouvriers, converti en salaire journalier.

§ 2. Pour l'application du § 1^{er}, il y a lieu d'entendre par journées de voyage en mer, toutes les journées comprises dans le laps de temps visé à l'article 2, 4°, en ce compris les travaux qui doivent être effectués après l'accostage du navire de pêche, prévus à l'article 8, alinéa 2.

La présence en mer d'une durée minimale de quatre heures au cours d'une journée est considérée comme une journée de voyage en mer. La sortie en mer d'un navire pendant une durée n'excédant pas 24 heures est considérée comme formant une journée de voyage en mer. 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 voyage en mer supplémentaires.

§ 3. Si le salaire variable auquel le marin pêcheur a droit en vertu de l'article 29 est inférieur au salaire minimum garanti obtenu par application des §§ 1^{er} et 2, la différence doit être suppléée par l'armateur.

Art. 31

§ 1^{er}. Si le départ du navire de pêche est retardé à cause de l'armateur ou de son préposé, le marin pêcheur a droit à une indemnité égale au salaire journalier minimum garanti visé à l'article 30, § 1^{er}, multiplié par le nombre de jours de retard.

§ 2. Si le retard est dû à un tiers, membre de l'équipage ou non, et si l'armateur reçoit une indemnité pour ce retard, le marin pêcheur a droit à l'indemnité visée au § 1^{er}, calculée au prorata de l'indemnité perçue par l'armateur.

Art. 32

§ 1^{er}. En cas de prise ou de capture du navire de pêche, ainsi qu'en cas de déclaration d'innavigabilité ou de saisie-arrêt, le marin pêcheur a droit à son salaire tant qu'il doit rester à bord.

§ 2. Si le retard du navire excède trois jours civils successifs, l'armateur, son préposé, le patron de pêche et le marin pêcheur peuvent immédiatement mettre fin au contrat d'engagement sans que l'indemnité visée à l'article 55, § 1^{er}, soit due.

Art. 33

Indien de zeevisser tijdens de duur van de arbeids-overeenkomst overlijdt, dan zijn het loon en de vergoedingen waarop de zeevisser tot op de dag van zijn overlijden recht had, verschuldigd aan zijn rechtverkrijgenden.

Art. 34

Indien het vissersschip tijdens de duur van de arbeids-overeenkomst vergaat, dan hebben de zeevisser of zijn rechtverkrijgenden recht op een vergoeding overeenstemmend met het overeengekomen loon voor de gehele duur van de geplande zeereis.

Art. 35

§ 1. Onverminderd het bepaalde in artikel 27 heeft de zeevisser recht op een bijkomende vergoeding voor hulp, bijstand en opsleping van een ander schip, voor zover deze daden een nuttig gevolg hebben gehad en het loon van de zeevisser hebben aangetast.

§ 2. Op advies van het Paritair Comité voor de zeevisserij, bepaalt de Koning de berekeningswijze van de bij de vorige paragraaf bedoelde bijkomende vergoeding.

Afdeling 2

Verlies van het recht op loon en inhoudingen op het loon

Art. 36

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

Art. 33

Si le marin pêcheur décède pendant la durée du contrat d'engagement, le salaire et les indemnités auxquels le marin pêcheur avait droit jusqu'au jour de son décès sont dus à ses ayants droit.

Art. 34

En cas de naufrage du navire de pêche pendant la durée du contrat d'engagement, le marin pêcheur ou ses ayants droit ont droit à une indemnité correspondant au salaire convenu pour toute la durée du voyage en mer prévu.

Art. 35

§ 1^{er}. Sans préjudice de la disposition de l'article 27, le marin pêcheur 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 marin pêcheur.

§ 2. Le Roi fixe, sur avis de la Commission paritaire de la pêche maritime, les modalités du calcul de l'indemnité supplémentaire visée au paragraphe précédent.

Section 2

De la perte du droit au salaire et de la retenue sur salaire

Art. 36

Le marin pêcheur qui est absent sans justification 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 au salaire 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.

Afdeling 3

Vereffening en betaling van het loon

Art. 37

§ 1. Het loon van de zeevisser moet worden uitbetaald in munt die wettelijk gangbaar is in België, behoudens andersluidende overeenkomst tussen partijen. Geen enkel deel daarvan mag in natura worden betaald.

In de arbeidsovereenkomst mogen geen bepalingen voorkomen die 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 worden verricht :

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. 38

§ 1. Het loon van de zeevisser dient te worden uitbetaald hetzij op het tijdstip bepaald in de arbeidsovereenkomst, hetzij uiterlijk vijf werkdagen na het einde van de arbeidsovereenkomst, en op de wijze bepaald in de arbeidsovereenkomst.

§ 2. Indien de zeevisser naar de haven van inscheeping wordt teruggezonden, geschiedt de uitbetaling slechts bij de terugkeer in België. Op het ogenblik van de ontscheeping kan een voorschot op de afrekening worden toegestaan, onder de voorwaarden bepaald bij artikel 39.

§ 3. Een collectieve arbeidsovereenkomst, door de Koning algemeen verbindend verklaard, kan nadere regels betreffende de vereffening van het loon vaststellen.

Section 3

De la liquidation et du paiement du salaire

Art. 37

§ 1^{er}. Le salaire du marin pêcheur doit être payé en monnaie ayant cours légal en Belgique, sauf convention contraire entre les parties. 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 marin pêcheur 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 local où sont vendues des boissons, des denrées alimentaires ou d'autres marchandises ;

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. 38

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

§ 2. Lorsque le marin pêcheur 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, aux conditions prévues à l'article 39, au marin pêcheur au moment de son débarquement.

§ 3. Une convention collective de travail, rendue obligatoire par le Roi, peut définir les modalités de paiement du salaire.

Afdeling 4

Voorschotten op het loon en volmachten

Art. 39

§ 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 hoger zijn dan twee vijfden van het bedrag dat bekomen wordt door het gewaarborgd minimumdagloon bedoeld bij artikel 30, § 1, te vermenigvuldigen met het aantal dagen van de geplande zeereis.

Indien het voorschot tijdens de duur van de arbeidsovereenkomst wordt gevraagd, mag dit niet hoger zijn dan een vijfde van het bij het vorig lid bedoelde bedrag.

Het uitbetalen van voorschotten dient op de arbeidsovereenkomst te worden vermeld en door de zeevisser te worden ondertekend.

§ 2. Een collectieve arbeidsovereenkomst, door de Koning algemeen verbindend verklaard, kan nadere regels betreffende het uitbetalen van voorschotten vaststellen.

Art. 40

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 van het loon op basis van een volmacht.

Art. 41

§ 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 de reder of door overmacht.

§ 2. In geval de arbeidsovereenkomst verbroken wordt door de zeevisser, kunnen de reeds betaalde voorschotten en de reeds gestorte bedragen op basis van een volmacht, door de reder worden teruggevorderd voor

Section 4

Des avances sur salaire et des délégations

Art. 39

§ 1^{er}. À la demande du marin pêcheur, 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 montant obtenu en multipliant le salaire journalier minimum garanti, visé à l'article 30, § 1^{er}, par le nombre de jours de voyage prévus.

Une avance demandée pendant la durée du contrat d'engagement ne peut excéder un cinquième du montant visé à l'alinéa précédent.

Il doit être fait mention du paiement des avances dans le contrat d'engagement et cette mention doit être contresignée par le marin pêcheur.

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

Art. 40

Le marin pêcheur peut, au moment de conclure le contrat d'engagement, déléguer tout ou partie de son salaire. Le nom, l'adresse et le numéro de compte du bénéficiaire sont indiqués dans le contrat d'engagement.

Les dispositions de la section 3 sont applicables en cas de liquidation du salaire sur la base d'une délégation

Art. 41

§ 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 marin pêcheur, 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

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. 42

Dit hoofdstuk regelt het recht op geneeskundige verzorging, verplaatsingskosten en behoud van het loon van de zeevisser in geval van arbeidsongeschiktheid wegens ziekte of ongeval. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt onder ziekte of ongeval verstaan ziekte of ongeval van gemeen recht, een arbeidsongeval, een ongeval op de weg naar of van het werk of een beroepsziekte.

Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt de zeereis geacht begonnen te zijn vanaf het ogenblik waarop de zeevisser de dorpel van zijn woonplaats verlaat om zich, langs het normale traject, naar het vissersschip te begeven en te zijn beëindigd op het ogenblik waarop de zeevisser, via het normale traject, deze dorpel opnieuw overschrijdt.

Art. 43

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 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 wetgevingen dienen uit te putten alvorens de reder op grond van dit hoofdstuk te kunnen aanspreken.

De reder die op grond van de bepalingen van dit hoofdstuk gewaarborgd loon betaalt of bijdraagt in kosten van geneeskundige verzorging of verplaatsingskosten, treedt van rechtswege in de rechten van de zeevisser ten aanzien van de instellingen of personen, belast met de uitvoering van de bovengenoemde wetten, ongeacht de rechtsgrond waarop zij dezelfde schade geheel of gedeeltelijk moeten vergoeden.

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. 42

Le présent chapitre règle le droit aux soins médicaux, aux frais de déplacement et au maintien du salaire du marin pêcheur en cas d'incapacité de travail pour cause de maladie ou d'accident. Pour l'application du présent chapitre, on entend par maladie ou accident, une maladie ou un accident de droit commun, un accident du travail, un accident sur le chemin du travail ou une maladie professionnelle.

Pour l'application du présent chapitre, le voyage est réputé avoir débuté au moment où le marin pêcheur a franchi le seuil de son domicile en vue de se rendre sur le navire par l'itinéraire normal, et est réputé avoir pris fin au moment où, après avoir suivi l'itinéraire normal, le marin pêcheur franchit à nouveau ce seuil.

Art. 43

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, coordonnée le 14 juillet 1994, ou de toute autre législation dont on pourrait se prévaloir pour réclamer une indemnité totale ou partielle pour le même préjudice.

Le marin pêcheur devra dès lors épuiser les droits qu'il tient de ces législations avant de pouvoir actionner l'armateur en application des dispositions du présent chapitre.

L'armateur qui verse le salaire garanti ou qui intervient dans les frais pour soins médicaux ou dans les frais de déplacement en application des dispositions du présent chapitre est subrogé de plein droit aux droits du marin pêcheur vis-à-vis des institutions ou des personnes chargées de l'exécution des lois précitées, quel que soit le fondement juridique sur la base duquel elles sont tenues de réparer tout ou partie des mêmes dommages.

Art. 44

De onmogelijkheid voor de zeevisser om zijn werk te verrichten ten gevolge van ziekte of ongeval, schorst de uitvoering van de arbeidsovereenkomst.

De zeevisser is verplicht de reder of zijn gemachtigde onverwijld op de hoogte te brengen van zijn arbeidsongeschiktheid en hem zo spoedig mogelijk een geneeskundig getuigschrift tot staving van die ongeschiktheid te bezorgen.

Art. 45

De zeevisser heeft ten laste van de reder recht op de betaling van de geneeskundige, heelkundige, farmaceutische en verplegingskosten die nodig zijn in geval van ziekte of ongeval overkomen tijdens de zeereis. Hij heeft ten laste van de reder ook recht op de vergoeding van de verplaatsingskosten die voortvloeien uit ziekte of ongeval overkomen tijdens de zeereis. De verplichtingen van de reder eindigen in elk geval bij het einde van de zeereis of op het ogenblik waarop de zeevisser, ten laste van de reder, vóór het einde van de zeereis naar zijn woonplaats of een verplegings- of verzorgingsinstelling aldaar werd teruggebracht.

Behoudens in geval van overlijden ten gevolge van een arbeidsongeval, draagt de reder tevens de kosten voor het overbrengen van de tijdens de zeereis overleden zeevisser naar de plaats waar de familie haar overledene wenst te laten begraven.

Art. 46

De zeevisser die tijdens de zeereis arbeidsongeschikt wordt wegens ziekte of ongeval, behoudt ten laste van de reder zijn recht op loon voor de volledige duur van de zeereis. Hij heeft in dit geval evenwel slechts recht op loon voor de dagen van gewone activiteit waarvoor hij aanspraak had kunnen maken op loon, indien hij niet in de onmogelijkheid had verkeerd om te werken.

Indien de zeevisser evenwel vóór het einde van de zeereis naar zijn woonplaats wordt teruggebracht, behoudt hij zijn recht op loon slechts tot op dat ogenblik.

Art. 47

De reder die op grond van de bepalingen van dit hoofdstuk heeft bijgedragen in kosten, kan deze terugvorderen van de zeevisser of zijn rechthebbenden,

Art. 44

L'impossibilité pour le marin pêcheur de fournir son travail par suite de maladie ou d'accident suspend l'exécution du contrat de travail.

Le marin pêcheur est tenu d'informer sans délai l'armateur ou son préposé de son incapacité de travail et de lui faire parvenir aussi rapidement que possible un certificat médical attestant son incapacité.

Art. 45

Le marin pêcheur a droit au paiement, par l'armateur, des frais médicaux, chirurgicaux, pharmaceutiques et infirmiers à exposer en cas de maladie ou d'accident survenu au cours du voyage en mer. Il a également le droit de se faire rembourser par l'armateur les frais de déplacement résultant de l'accident ou de la maladie survenu au cours du voyage en mer. Les obligations de l'armateur prennent fin en tout cas à la fin du voyage ou au moment où le marin pêcheur est rapatrié, aux frais de l'armateur, avant la fin du voyage, à son domicile ou dans un établissement hospitalier ou de soins.

Sauf en cas de décès consécutif à un accident de travail, l'armateur prend également à sa charge les frais de rapatriement du marin pêcheur décédé au cours du voyage en mer vers le lieu où la famille souhaite le faire enterrer.

Art. 46

Le marin pêcheur qui, au cours du voyage en mer, devient inapte au travail pour cause de maladie ou d'accident conserve le droit à son salaire à charge de l'armateur pendant toute la durée du voyage en mer. Il ne conserve toutefois le droit à son salaire que pour les jours d'activité ordinaire pour lesquels il aurait pu prétendre à un salaire s'il n'avait pas été dans l'impossibilité de travailler.

Si, toutefois, le marin pêcheur est rapatrié à son domicile avant la fin du voyage en mer, il ne conserve ce droit que jusqu'au moment de son rapatriement.

Art. 47

L'armateur qui a consenti des interventions en application des dispositions du présent chapitre peut les récupérer auprès du marin pêcheur ou de ses ayants droit,

wanneer hij aantoonde dat de ziekte of het ongeval enkel te wijten is aan een zware fout van de zeevisser.

HOOFDSTUK VII

Terugzending naar de woonplaats

Art. 48

De in het buitenland ontscheepte zeevisser heeft het recht om op kosten van de reder van het vissersschip naar zijn woonplaats te worden teruggebracht.

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 47.

Art. 49

Artikel 48 is niet van toepassing indien de zeevisser in de haven van ontscheeping een andere arbeidsovereenkomst heeft gesloten.

HOOFDSTUK VIII

Waarborgen en voorrechten met betrekking tot het loon

Art. 50

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 van toepassing op de schuldvorderingen welke voor de zeevisser voortvloeien uit de bepalingen van deze wet.

Art. 51

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

s'il démontre que la maladie ou l'accident est dû exclusivement à une faute grave du marin pêcheur.

CHAPITRE VII

Du rapatriement au domicile

Art. 48

Le marin pêcheur débarqué à l'étranger a le droit d'être rapatrié à son domicile aux frais de l'armateur du navire de pêche.

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 marin pêcheur si celui-ci a dû être débarqué pour des raisons disciplinaires ou dans le cas visé à l'article 47.

Art. 49

L'article 48 n'est pas applicable si le marin pêcheur a conclu un autre contrat d'engagement dans le port de débarquement.

CHAPITRE VIII

Des garanties et des privilèges relatifs au salaire

Art. 50

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 marin pêcheur, des dispositions de la présente loi.

Art. 51

Les créances du marin pêcheur résultant du contrat d'engagement sont privilégiées sur le navire de pêche aux conditions visées à l'article 23 du livre II, titre I^{er}, du Code de commerce.

HOOFDSTUK IX

Einde en verbreking van de arbeidsovereenkomst

Art. 52

Behoudens de algemene wijzen waarop de verbintenissen te niet gaan, nemen de verbintenissen voortspuitende uit de door deze wet geregelde arbeidsovereenkomst een einde door :

1° door de voltooiing van de zeereis waarvoor de overeenkomst werd gesloten, de werkzaamheden die nà het aanleggen van het vissersschip moeten worden verricht, bedoeld in artikel 8, lid 2, inbegrepen ;

2° de dood van de zeevisser ;

3° het vergaan van het vissersschip ;

4° het in hechtenis nemen van de zeevisser als dader of als medeplichtige van een misdrijf ;

5° het ontschepen van de zeevisser wegens ziekte of verwonding ;

6° de onmiddellijke ontschepping van de zeevisser om ernstige reden in toepassing van artikel 53 ;

7° de wil van één van de partijen, in geval van een dringende reden, in de zin van artikel 35 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, of in geval van toepassing van de artikelen 15, §§ 2 en 3 en 32, § 2 ;

8° overmacht.

Art. 53

De reder of zijn gemachtigde mag slechts eisen dat de zeevisser onmiddellijk wordt ontscheept indien dergelijke maatregel om ernstige reden, zoals de veiligheid van het schip of de gerustheid van de bemanning, noodzakelijk is.

In geval van afdanking wegens dringende reden of van onmiddellijke ontschepping om ernstige reden, dient de reden van de afdanking in het logboek te worden ingeschreven.

CHAPITRE IX

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

Art. 52

Sans préjudice des modes généraux d'extinction des obligations, les engagements résultant des contrats régis par la présente loi prennent fin :

1° par l'achèvement du voyage en mer pour lequel le contrat a été conclu, en ce compris les travaux qui doivent être effectués après l'accostage du navire de pêche, visés à l'article 8, alinéa 2, ;

2° par la mort du marin pêcheur ;

3° par le naufrage du navire de pêche ;

4° par la mise en détention du marin pêcheur en tant qu'auteur ou complice d'une infraction ;

5° par le débarquement du marin pêcheur pour cause de maladie ou de blessure ;

6° par le débarquement immédiat du marin pêcheur pour motif grave en application de l'article 53 ;

7° par la volonté d'une des parties, en cas de motif grave au sens de l'article 35 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, ou en cas d'application des articles 15, §§ 2 et 3, et 32, § 2 ;

8° par la force majeure.

Art. 53

L'armateur ou son préposé ne peut exiger le débarquement immédiat du marin pêcheur que si un motif grave, tel que la sécurité du navire ou la tranquillité de l'équipage, le requiert.

En cas de licenciement pour motif impérieux ou de débarquement immédiat pour motif grave, le motif du licenciement doit être inscrit dans le journal de bord.

Art. 54

Wordt de arbeidsovereenkomst door de wil van één van de partijen of in onderling akkoord beëindigd terwijl het vissersschip op zee is, dan neemt de arbeidsovereenkomst slechts een einde bij de aankomst van het vissersschip in de eerstvolgende haven.

Art. 55

§ 1. De partij die de arbeidsovereenkomst voortijdig beëindigt, is gehouden de andere partij een vergoeding te betalen die gelijk is aan het loon dat verschuldigd is tot het einde van de betrokken zeereis, de werkzaamheden die nà het aanleggen van het vissersschip moeten worden verricht, bedoeld bij artikel 8, lid 2, inbegrepen.

§ 2. Het bepaalde in de voorgaande paragraaf geldt niet in geval van :

- de beëindiging van de arbeidsovereenkomst in toepassing van de artikelen 15, §§ 2 en 3 en 32, § 2;
- de beëindiging van de arbeidsovereenkomst om een dringende reden;
- de onmiddellijke ontschepping van de zeevisser om ernstige reden in toepassing van artikel 53.

HOOFDSTUK X

Bijzondere bepalingen

Art. 56

Met uitzondering van de boetes wegens inbreuken op de verkeersreglementering zijn zowel de strafrechtelijke als administratieve boetes met betrekking tot het vissersschip, 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. 57

Minderjarigen die 15 jaar of ouder zijn en die niet meer onderworpen zijn aan de voltijdse leerplicht mogen, mits toestemming van de daartoe aangewezen ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole, 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 aanzien.

Art. 54

S'il est mis fin au contrat d'engagement par la volonté d'une des parties ou d'un commun accord alors que le marin pêcheur est en mer, ce contrat ne prend fin qu'à l'arrivée du navire de pêche dans le plus prochain port.

Art. 55

§ 1^{er}. La partie qui met fin prématurément au contrat d'engagement est tenue de payer à l'autre partie une indemnité égale au salaire qui est dû jusqu'à la fin du voyage en mer concerné, en ce compris les travaux qui doivent être effectués après l'accostage du navire de pêche, visés à l'article 8, alinéa 2.

§ 2. La disposition du paragraphe précédent n'est pas applicable en cas de :

- résiliation du contrat d'engagement en application des articles 15, §§ 2 et 3 et 32, § 2 ;
- résiliation du contrat d'engagement pour motif impérieux ;
- débarquement immédiat du marin pêcheur pour motif grave, en application de l'article 53.

CHAPITRE X

Dispositions particulières

Art. 56

Les amendes pour infraction à la réglementation de la circulation exceptées, les amendes pénales et administratives concernant le navire de pêche 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. 57

Moyennant l'autorisation du fonctionnaire chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet, les mineurs âgés de quinze ans ou plus et qui ne sont plus soumis à l'obligation scolaire à temps plein peuvent embarquer à bord des navires de pêche durant 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.

Zij dienen een arbeidsovereenkomstwegens scheepsdienst voor de zeevisserij te sluiten voor de duur van één zeereis, welke desgevallend kan worden hernieuwd. De duur van de arbeidsovereenkomst of de totale duur van de opeenvolgende arbeidsovereenkomsten mag in geen geval de duur van de schoolvakantie overschrijden. De bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten zijn op hen van toepassing.

Vorige leden gelden onverminderd de toepassing van de bepalingen die de leerplicht regelen, van de bepalingen van de arbeidswet van 16 maart 1971 die van toepassing zijn op jeugdige werknemers en van de bepalingen van titel I, hoofdstuk V van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten die van toepassing zijn op minderjarige werknemers.

Art. 58

De reder is geheel of gedeeltelijk ontslagen van de verplichtingen inzake de betaling van loon, van gewaarborgd loon, van een vergoeding, een bijkomende vergoeding of van kosten, zoals bepaald bij de artikelen 23, 30, § 3, 31, § 1, 34, 35, 45, 46 en 48, voor zover bij een collectieve arbeidsovereenkomst, door de Koning algemeen verbindend verklaard, het Fonds voor bestaanszekerheid van de sector met die verplichtingen wordt belast.

Art. 59

De rechtstvorderingen die uit de door deze wet geregelde arbeidsovereenkomst ontstaan, verjaren één jaar na het eindigen van deze overeenkomst of vijf jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan, zonder dat deze termijn één jaar na het eindigen van deze overeenkomst mag overschrijden.

Art. 60

Onverminderd de artikelen 269 tot 274 van het Strafwetboek worden gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot een maand en met een geldboete van 26 tot 500 euro of met een van die straffen alleen :

1° de reder, zijn aangestelden of lasthebbers die personen tewerkstellen in strijd met de bepaling van artikel 3, lid 1;

2° de reder, zijn aangestelden of lasthebbers die zich schuldig hebben gemaakt aan overtreding van de bepaling van artikel 30, § 3 ;

Ils doivent conclure un contrat d'engagement pour la pêche maritime pour la durée d'un seul voyage en mer, ce contrat pouvant, le cas échéant, être renouvelé. La durée du contrat d'engagement ou la durée totale des contrats d'engagement successifs ne peut en aucun cas dépasser la durée des vacances scolaires. Les dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution leur sont applicables.

Les alinéas précédents s'appliquent sans préjudice des dispositions relatives à l'obligation scolaire, des dispositions de la loi du 16 mars 1971 sur le travail, applicables aux jeunes travailleurs, et des dispositions du titre 1^{er}, chapitre V, de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, applicables aux travailleurs mineurs d'âge.

Art. 58

L'armateur est déchargé de tout ou partie des obligations relatives au paiement du salaire, du salaire garanti, de l'indemnité, de l'indemnité supplémentaire ou des frais visés aux articles 23, 30, § 3, 31, § 1^{er}, 34, 35, 45, 46 et 48, pour autant que ces obligations incombent au Fonds de sécurité d'existence du secteur en vertu d'une convention collective de travail rendue obligatoire par le Roi.

Art. 59

Les actions naissant du contrat d'engagement régi par la présente loi sont prescrites un an après la cessation de celui-ci ou cinq ans après le fait qui a donné naissance à l'action, sans que ce délai puisse excéder un an après la cessation du contrat.

Art. 60

Sans préjudice des articles 269 à 274 du Code pénal, sont punis d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 26 à 500 euros ou de l'une de ces peines seulement :

1° l'armateur, ses préposés ou mandataires qui emploient des personnes en violation de la disposition de l'article 3, alinéa 1^{er};

2° l'armateur, ses préposés ou mandataires qui ont enfreint la disposition de l'article 30, § 3 ;

3° de reder, zijn aangestelden of lasthebbers die zich schuldig hebben gemaakt aan overtreding van de bepalingen van de artikelen 37, 38, §§ 1 en 2 en 40, lid 2 ;

4° de reder, zijn aangestelden of lasthebbers en de werknemers die het krachtens deze wet geregelde toezicht hebben verhinderd.

Art. 61

Voor de in artikel 60, 1° en 2°, bedoelde misdrijven, wordt de geldboete zoveel maal toegepast als er personen in strijd met de bepaling van artikel 3, lid 1 worden tewerkgesteld ; het bedrag van de geldboete mag evenwel niet hoger zijn dan 50 000 euro.

Art. 62

Bij herhaling binnen een jaar na een vorige veroordeling, kan de straf op het dubbel van het maximum worden gebracht.

Art. 63

De reder is burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de geldboeten waartoe zijn aangestelden of lasthebbers zijn veroordeeld.

Art. 64

§ 1. Alle bepalingen van boek I van het Strafwetboek, met uitzondering van hoofdstuk V maar met inbegrip van hoofdstuk VII, zijn van toepassing op de bij deze wet bepaalde misdrijven.

§ 2. Artikel 85 van voormeld Wetboek is van toepassing op de bij deze wet bepaalde misdrijven, zonder dat het bedrag van de geldboete lager mag zijn dan 40 % van het bij deze wet bepaalde minimumbedrag.

Art. 65

De publieke rechtsvordering wegens overtreding van de bepalingen bedoeld bij artikel 60 verjaart door verloop van vijf jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan.

Art. 66

Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van de gerechtelijke politie, houden de door de Koning aangewezen ambtenaren toezicht op de naleving van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

3° l'armateur, ses préposés ou mandataires qui ont enfreint les dispositions des articles 37, 38, §§ 1^{er} et 2, et 40, alinéa 2 ;

4° l'armateur, ses préposés ou mandataires, et les travailleurs qui ont fait obstacle au contrôle prévu par la présente loi.

Art. 61

En ce qui concerne les infractions prévues à l'article 60, 1° et 2°, l'amende est appliquée autant de fois qu'il y a de personnes occupées en violation de l'article 3, alinéa 1^{er}, sans que son montant puisse excéder 50.000 euros.

Art. 62

En cas de récidive dans l'année qui suit une condamnation, la peine peut être portée au double du maximum.

Art. 63

L'armateur est civilement responsable des amendes auxquelles ses préposés ou mandataires sont condamnés.

Art. 64

§ 1^{er}. Toutes les dispositions du livre Ier du Code pénal, le chapitre V excepté, mais le chapitre VII compris, sont applicables aux infractions visées par la présente loi.

§ 2. L'article 85 du Code précité est applicable aux infractions visées par la présente loi sans que le montant de l'amende puisse être inférieur à 40 % du montant minimum visé par la présente loi.

Art. 65

L'action publique résultant de l'infraction aux dispositions visées à l'article 60 se prescrit par cinq ans à compter du fait qui a donné naissance à l'action.

Art. 66

Sans préjudice des attributions des officiers de police judiciaire, les fonctionnaires désignés par le Roi surveillent le respect des dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Deze ambtenaren oefenen dit toezicht uit overeenkomstig de bepalingen van de wet van 16 november 1972 betreffende de arbeidsinspectie.

Art. 67

Het Paritair Comité voor de zeevisserij dat met toepassing van deze wet werd geraadpleegd, deelt zijn advies mee binnen drie maanden nadat het verzoek is gedaan; zoniet, wordt er niet op gewacht.

Art. 68

Jaarlijks wordt binnen het Paritair Comité voor de zeevisserij een evaluatiebespreking gewijd aan de uitvoering en de toepasbaarheid van deze wet. Het Paritair Comité brengt hierover desgevallend advies uit aan de bevoegde ministers.

Art. 69

In artikel 1 van de wet van 30 juni 1971 betreffende de administratieve geldboeten toepasselijk in geval van inbreuk op sommige sociale wetten, wordt een 38° ingevoegd, luidende :

«38° de werkgever die zich schuldig maakt aan de overtredingen bedoeld bij artikel 60 van de wet van ... tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser.».

Art. 70

De wet van 5 juni 1928 houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst wordt opgeheven in zoverre zij betrekking heeft op de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij.

Art. 71

De bepalingen van deze wet zijn van toepassing op de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst voor de zeevisserij die gesloten worden na de datum van haar inwerkingtreding.

In afwijking van artikel 70, vallen de lopende overeenkomsten tot op het ogenblik waarop zij een einde nemen onder de bepalingen van de wet van 5 juni 1928

Ces fonctionnaires exercent cette surveillance conformément aux dispositions de la loi du 16 novembre 1972 concernant l'inspection du travail.

Art. 67

La Commission paritaire de la pêche maritime, qui a été consultée en application de la présente loi, communique son avis dans les trois jours suivant la demande; à défaut, cet avis n'est pas attendu.

Art. 68

Chaque année, au sein de la Commission paritaire de la pêche maritime, un débat d'évaluation est consacré à l'exécution et à l'applicabilité de la présente loi. Le cas échéant, la Commission paritaire formule un avis sur la question à l'adresse des ministres compétents.

Art. 69

Dans l'article 1^{er} de la loi du 30 juin 1971 relative aux amendes administratives applicables en cas d'infraction à certaines lois sociales, il est inséré un 38°, libellé comme suit :

« 38° l'employeur qui se rend coupable d'infractions visées à l'article 60 de la loi du ... portant réglementation du contrat d'engagement pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur. ».

Art. 70

La loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime est abrogée dans la mesure où elle a trait au contrat d'engagement pour la pêche maritime.

Art. 71

Les dispositions de la présente loi s'appliquent aux contrats d'engagement pour la pêche maritime conclus après la date de son entrée en vigueur.

Par dérogation à l'article 70, les contrats en cours relèvent des dispositions de la loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime

houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepdienst.

Art. 72

Deze wet treedt in werking op een door de Koning te bepalen datum, met uitzondering van artikel 3, lid 2, dat in werking treedt de dag waarop deze wet in het *Belgisch Staatblad* wordt bekendgemaakt.

*
* *

Voorzitter Luc Goutry (CD&V) verstrekt vervolgens, bij wijze van verantwoording van het amendement, toelichting bij de hoofdlijnen ervan.

Met dit amendement willen de indieners tegemoet komen aan de noodzaak om de bestaande tekst op een aantal punten te verduidelijken en te expliciteren. Dit kon door de duur van de arbeidsovereenkomst beter te omschrijven, de sociale bescherming van de zeevisser eenduidiger te maken en in het algemeen door de bestaande tekst te verfijnen en te verduidelijken op basis van informatie over de vandaag gangbare praktijken en gebruiken in de sector. Het is overbodig te benadrukken dat het specifieke karakter van de sector (inzake loonregeling, arbeidsomstandigheden, erkenning, enz.) de uitwerking van een apart wetgevend kader rechtvaardigt. De indieners verduidelijken hieronder de krachtlijnen van het voorstel :

1. Erkenning van de zeevisser

De erkenning is een noodzakelijke voorwaarde om als bemanningslid op een vissersschip te kunnen worden tewerkgesteld. Zonder die erkenning kan een zeevisser geen arbeidsovereenkomst wegens scheepdienst voor de zeevisserij sluiten.

Bij koninklijk besluit zullen echter op limitatieve wijze de gevallen worden bepaald waarin een zeevisser toch tijdelijk en uitzonderlijk zonder erkenning als bemanningslid op een vissersschip kan worden tewerkgesteld (bv. om nog niet erkende zeevissers de mogelijkheid te geven het voor de rekening vereiste aantal vaardagen te behalen).

De erkenning wordt verleend voor onbepaalde duur, en geldt dus niet voor één enkele zeereis. In bepaalde gevallen zal de erkenning echter kunnen worden ge-

jusqu'au moment où ils prennent fin.

Art. 72

La présente loi entre en vigueur à une date à fixer par le Roi, à l'exception de l'article 3, alinéa 2, qui entre en vigueur le jour de la publication de la loi au *Moniteur belge*.

*
* *

Le président, *M. Luc Goutry (CD&V)* explicite ensuite, à titre de justification de l'amendement, les grandes lignes de celui-ci.

Le présent amendement tend à répondre à la nécessité de préciser et d'expliquer certains points du texte de la proposition, en fixant de manière plus précise la durée du contrat d'engagement, en simplifiant le régime de protection sociale du marin pêcheur et, de manière générale, en affinant et en éclaircissant ce texte sur la base d'informations relatives aux pratiques et procédures qui ont actuellement cours dans ce secteur. Point n'est besoin de souligner que la spécificité du secteur en question (en ce qui concerne notamment la rémunération, les conditions de travail, d'agrément, etc.) justifie la création d'un cadre légal distinct. Les auteurs précisent ci-après les grands axes de leur proposition :

1. Agrément du marin pêcheur

L'agrément du marin pêcheur est une condition nécessaire pour que celui-ci puisse être employé comme membre d'équipage sur un navire de pêche. À défaut d'agrément, un marin pêcheur ne peut conclure de contrat d'engagement pour la pêche maritime.

Un arrêté royal déterminera toutefois de manière limitative les cas où un marin pêcheur pourra quand même être employé sans agrément, à titre temporaire et exceptionnel, comme membre d'équipage sur un navire de pêche (par exemple, pour permettre aux marins pêcheurs qui ne possèdent pas encore l'agrément de compter le nombre de jour de navigation requis pour l'obtention de celui-ci).

L'agrément est accordé pour une durée indéterminée et ne se limite donc pas à un seul voyage en mer. Dans certains cas, l'agrément pourra toutefois être suspendu,

schorst of zelfs ingetrokken. In dat geval zal de zeevisser geen nieuwe arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij kunnen sluiten zolang de schorsing duurt, respectievelijk tot op het ogenblik waarop hij opnieuw een erkenning als zeevisser verkrijgt.

Het systeem van erkenning, schorsing en intrekking zal in een uitvoeringsbesluit, genomen na advies van het Paritair Comité voor de zeevisserij, verder worden uitgewerkt en geregeld.

De erkenning heeft niet alleen haar belang ten aanzien van de mogelijkheid om een arbeidsovereenkomst te sluiten. Zij biedt de zeevisser ook een specifiek statuut inzake werkloosheid en RSZ-bijdragen (die zijn forfaitair).

2. Arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij

Deze arbeidsovereenkomst heeft de typische kenmerken van een klassieke arbeidsovereenkomst (met name het presteren van arbeid tegen loon onder gezag). Specifiek voor deze overeenkomst is echter dat de zeevisser zich tegenover de reder of zijn gemachtigde verbindt om aan boord van een vissersschip arbeid te verrichten tijdens de zeereis van dit vissersschip (dus als bemanningslid).

De arbeidsovereenkomst wordt gesloten voor de duur van één zeereis. De zeereis wordt gedefinieerd als het tijdsverloop tussen het vertrek van het vissersschip uit een haven enerzijds, en het aanlopen van een haven waar de vangst wordt gelost of het aanlopen van een haven in gevallen van overmacht anderzijds.

Naast de volledige zeereis maken tevens deel uit van de arbeidsovereenkomst :

- de activiteiten die nodig zijn om het vissersschip zeeklaar te maken; dit zijn alle noodzakelijke activiteiten die niet op zee kunnen worden uitgevoerd en die tot doel hebben om zowel het vissersschip zelf als de uitrusting ervan in gereedheid te brengen, zodat de zeevissers bij het aankomen op de visgronden onmiddellijk kunnen beginnen te vissen (bv. het vervangen van kabels en kettingen, het aan boord brengen en aanslaan van nieuwe netten, het bunkeren en vervangen van de motorolie, enz.);
- sommige werkzaamheden die nà het aanleggen van het vissersschip moeten worden verricht (lossen en aftuigen van het vissersschip, ...); bij koninklijk besluit,

voire retiré. Dans ce cas, le marin pêcheur ne pourra plus conclure de nouveau contrat d'engagement pour la pêche maritime tant que durera la suspension ou jusqu'au moment où il obtiendra un nouvel agrément de marin pêcheur.

Les modalités du système d'agrément et de suspension et de retrait de celui-ci seront précisées dans un arrêté d'exécution pris après avis de la Commission paritaire de la pêche maritime.

L'agrément ne permet pas uniquement au marin pêcheur de conclure un contrat d'engagement, il lui confère également un statut spécifique en matière de chômage et de cotisations à l'ONSS (qui sont forfaitaires).

2. Contrat d'engagement pour la pêche maritime

Ce contrat d'engagement présente les caractéristiques typiques d'un contrat de travail ordinaire (prestation d'un travail contre rémunération sous l'autorité d'autrui). Il se distingue cependant des contrats de travail ordinaires en ce que le marin pêcheur s'engage, envers l'armateur ou son préposé, à effectuer un travail à bord d'un navire de pêche pendant le voyage en mer de ce dernier (et donc en qualité de membre de son équipage).

Le contrat d'engagement est en outre conclu pour la durée d'un seul voyage en mer, voyage qui est défini comme le laps de temps qui s'écoule entre le moment où le navire de pêche quitte un port, d'une part, et le moment où il fait escale dans un port pour décharger le produit de sa pêche ou en raison d'une force majeure, d'autre part.

Outre le voyage complet en mer, ce contrat d'engagement porte également :

- sur les travaux qui sont nécessaires pour préparer le navire à prendre la mer, c'est-à-dire tous les travaux qui ne peuvent pas être exécutés en mer et qui sont 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 (comme le remplacement de câbles et de chaînes, l'embarquement et l'installation de nouveaux filets, le ravitaillement en mazout, etc.);
- ainsi que sur certains travaux qui doivent être effectués après l'accostage du navire (déchargement et désarmement du navire de pêche). Ces derniers tra-

genomen op advies van het Paritair Comité voor de zeevisserij, zal worden verduidelijkt om welke werkzaamheden het hier precies gaat.

De arbeidsovereenkomst is zonder beperking hernieuwbaar, telkens voor een nieuwe zeereis.

Bij het sluiten van de arbeidsovereenkomst wordt een exemplaar overhandigd aan de zeevisser. Tevens dient zich een exemplaar van de arbeidsovereenkomst aan boord van het vissersschip te bevinden, waar de zeevisser het op elk moment moet kunnen inkijken. Verder wordt voorzien dat bij het sluiten van de arbeidsovereenkomst eveneens een exemplaar zal worden overgezonden aan de organisatie van werkgevers die bij koninklijk besluit zal worden erkend.

De meeste reders doen in de huidige stand van zaken voor hun verplichtingen inzake sociale zekerheid reeds een beroep op één of ander sociaal kantoor. Gelet op de geringe omvang van de sector (ongeveer 130 werkgevers en 700 werknemers) werd het wenselijk geacht om in het wetsvoorstel te voorzien in de mogelijkheid om de werkgevers van de sector bij koninklijk besluit te verplichten zich aan te sluiten bij een organisatie van werkgevers die bij hetzelfde besluit zal worden erkend. Deze organisatie zal dan, in de hoedanigheid van lasthebber, alle verplichtingen vervullen 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. Van deze mogelijkheid kan echter pas gebruik worden gemaakt na het advies van het Paritair Comité voor de zeevisserij en dus met het akkoord van de sociale partners.

3. Loon

A. Variabel forfaitair loon

Als beginsel geldt dat de zeevisser een variabel loon ontvangt. Hij ontvangt een bepaald aandeel (percentage) van de besomming, dit is de totale bruto-opbrengst van de tijdens de betrokken zeereis gerealiseerde vangst. Het betrokken aandeel, dat in de schriftelijke arbeidsovereenkomst moet worden vastgesteld, verschilt naargelang de functie die de zeevisser aan boord van het vissersschip uitoefent (bv. matroos, motorist, stuurman, schipper).

Dit variabel loon dekt de volledige zeereis, ongeacht de duur ervan. Op die manier wordt uitdrukkelijk geko-

vaux seront définis de manière plus circonstanciée par arrêté royal, sur avis de la commission paritaire de la pêche maritime.

Le contrat d'engagement est renouvelable sans limitation, chaque fois pour un nouveau voyage en mer.

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

Il est également prévu que, lors de la conclusion du contrat d'engagement, un exemplaire de celui-ci sera également transmis à l'organisation d'employeurs qui sera agréée par arrêté royal.

Actuellement, la plupart des armateurs recourent déjà aux services de l'un ou l'autre secrétariat social pour s'acquitter de leurs obligations en matière de sécurité sociale. Compte tenu de la petite taille du secteur (environ 130 employeurs et 700 travailleurs), on a estimé souhaitable de prévoir dans la proposition de loi la possibilité de contraindre, par arrêté royal, les employeurs à s'affilier à une organisation d'employeurs agréée par ce même arrêté royal. Cette organisation remplira alors 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. On ne pourra recourir à cette possibilité qu'après avis de la Commission paritaire de la pêche maritime et donc avec l'accord des interlocuteurs sociaux.

3. Salaire

A. Salaire forfaitaire variable

Le marin pêcheur perçoit en principe un salaire variable. Il perçoit une part déterminée (un pourcentage) du produit brut de la pêche réalisé au cours du voyage concerné. La part en question, qui doit être stipulée dans le contrat d'engagement écrit, varie selon la fonction qu'exerce le marin pêcheur à bord du navire (par exemple, matelot, motoriste, second, patron).

Ce salaire variable couvre l'ensemble du voyage en mer, quelle qu'en soit la durée. On a ainsi opté expres-

zen voor een forfaitair verloningssysteem, waarbij het loon los staat van de effectieve prestaties van de zeevisser tijdens de zeereis en van het uiteindelijk aantal dagen dat de zeereis zal tellen.

B. Minimumloon

Om de onzekerheid die een variabel loon met zich meebrengt, weg te nemen en de zeevisser een vangnet te bieden voor het geval de opbrengst van de tijdens de zeereis gerealiseerde vangst – en dus ook het variabel loon van de zeevisser – tegenvalt, voorziet het wetsvoorstel in een specifieke regeling inzake minimumloon.

De bedoeling is de zeevisser een minimumloon te waarborgen dat niet langer mag liggen dan het minimumloon dat geldt voor de werklieden en tussen te komen in het gekozen systeem van het variabel loon wanneer dit loon onder een bepaalde minimumdrempel dreigt te gaan.

Daartoe wordt in het wetsvoorstel bepaald dat het variabel loon in geen geval lager mag zijn dan het bedrag dat bekomen wordt door het gewaarborgd minimumloon te vermenigvuldigen met het aantal dagen van de zeereis alsook de dag(en) van de werkzaamheden die na het aanleggen van het vissersschip moeten worden verricht (lossen en aftuigen, ...). Alle dagen die binnen die tijdsperiode vallen, worden voor de berekening van het minimumloon mee in aanmerking genomen, ongeacht het feit of er op die dagen al dan niet gevaren wordt of effectief arbeidsprestaties worden verricht.

Het hogervermelde gewaarborgd minimumloon zal worden vastgesteld in een algemeen verbindend verklaarde collectieve arbeidsovereenkomst. Het gewaarborgd minimumdagloon mag in geen geval lager dan het gewaarborgd minimum maandinkomen voor werklieden, omgerekend naar een dagloon.

Indien het variabel loon voor de betrokken zeereis lager is dan het gewaarborgd minimumloon dat op grond van de hogervermelde berekeningswijze verkregen wordt, dan moet de reder het verschil bijbetalen.

4. Dekking en waarborgen inzake arbeidsongeschiktheid wegens ziekte of ongeval

In het wetsvoorstel wordt voorzien in een recht op tussenkomst van de reder in de betaling van kosten voor geneeskundige verzorging en verplaatsingskosten en in een loonwaarborg voor de zeevisser in geval van arbeids-

sément pour un système de rémunération forfaitaire, dans lequel le salaire est indépendant des prestations effectives du marin pêcheur au cours du voyage et du nombre de jours que celui-ci durera finalement.

B. Salaire minimum

La proposition de loi prévoit un régime spécifique en matière de salaire minimum, et ce, afin de lever l'incertitude inhérente à un salaire variable et d'offrir un filet de sécurité au marin pêcheur, au cas où le produit de la pêche réalisée au cours du voyage en mer – et donc également le salaire du marin pêcheur – seraient insuffisants.

L'objectif est d'assurer au marin pêcheur un salaire minimum, qui ne peut être inférieur au revenu minimum des ouvriers, et d'intervenir dans le système de salaire variable pour lequel il a été opté, lorsqu'il y a un risque que ce salaire soit inférieur à un seuil minimum.

La proposition de loi prévoit à cet effet que le salaire variable ne peut en aucun cas être inférieur au montant obtenu en multipliant le salaire journalier minimum garanti par le nombre de journées de voyage en mer ainsi que le(s) jour(s) durant lesquels des travaux doivent être effectués après l'accostage du navire (décharger, dégréer, ...). Toutes les journées comprises dans ce laps de temps sont prises en compte pour le calcul du salaire minimum, nonobstant le fait que l'on navigue ou non ou que l'on fournisse ou non des prestations de travail au cours de ces journées.

Le salaire journalier minimum garanti susmentionné sera fixé dans une convention collective de travail rendue obligatoire. Le salaire journalier minimum garanti ne peut en aucun cas être inférieur au revenu mensuel minimum garanti des ouvriers, converti en salaire journalier.

Si le salaire variable pour le voyage en mer concerné est inférieur au salaire minimum garanti obtenu sur la base du mode de calcul susmentionné, l'armateur devra suppléer à la différence.

4. Couverture et garanties en ce qui concerne l'incapacité de travail résultant d'une maladie ou d'un accident

Le présent amendement prévoit un droit à l'intervention de l'armateur dans le paiement des frais de soins médicaux et des frais de déplacement et le maintien du salaire du marin pêcheur en cas d'incapacité de travail

ongeschiktheid wegens ziekte of ongeval van gemeen recht, een arbeidsongeval, een ongeval op de weg naar of van het werk of een beroepsziekte.

De betrokken bepalingen zijn van toepassing vanaf het ogenblik waarop de zeevisser de dorpel van zijn woonplaats verlaat om zich, langs het normale traject, naar het vissersschip te begeven tot op het ogenblik waarop de zeevisser, via het normale traject, deze dorpel opnieuw overschrijdt. Zij doen geen afbreuk aan de rechten die voor de zeevissers kunnen voortspruiten uit de toepassing van andere wetgevingen, zoals wetgevingen inzake arbeidsongevallen, beroepsziekten, ziekten en invaliditeitsverzekering of nog voor andere wetgevingen.

Als de zeevisser op grond van andere wetgevingen rechten kan laten gelden om het ingevolge zijn arbeidsongeschiktheid gederfde loon of de voormelde kosten voor geneeskundige verzorging of verplaatsingskosten geheel of gedeeltelijk vergoed te zien, dan zal hij die rechten eerst moeten uitputten voor hij de reder op grond van deze wet zal kunnen aanspreken.

De reder die gewaarborgd loon betaalt of bijdraagt in de kosten voor geneeskundige verzorging of verplaatsingskosten, treedt van rechtswege in de rechten van de zeevisser ten aanzien van de instellingen en personen die belast zijn met de uitvoering van de bovengenoemde wetten.

5. Arbeid buiten het kader van een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij

Soms worden, na de thuiskomst van het visserschip in de haven, en meer bepaald na het lossen en aftuigen van het schip, of op enig ander moment tussen twee arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst in, door de zeevisser voor de reder bepaalde werken aan het schip uitgevoerd (bv. bepaalde onderhouds- of herstellingswerken aan het vissersschip, zoals roest verwijderen, schilderen, enz.).

Dergelijke werkzaamheden vallen, op grond van het voorliggende wetsvoorstel, voortaan buiten het kader van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en dus buiten de toepassing van de bepalingen van dit wetsvoorstel.

Bijgevolg zullen dergelijke werkzaamheden aan het gemeen recht inzake arbeidsovereenkomsten onderworpen zijn. Men zal daarvoor dan ook een gewone arbeidsovereenkomst moeten afsluiten, met alle gevolgen die hieraan verbonden zijn.

résultant d'une maladie ou d'un accident de droit commun, d'un accident du travail, d'un accident sur le chemin du travail ou d'une maladie professionnelle.

Les dispositions concernées sont d'application à partir du moment où le marin pêcheur a franchi le seuil de son domicile, en vue de se rendre sur le navire de pêche par l'itinéraire normal, jusqu'au moment où, après avoir suivi l'itinéraire normal, le marin pêcheur franchit à nouveau ce seuil. Elles ne portent nullement préjudice aux droits découlant, pour le marin pêcheur, de l'application d'autres législations, telles que les lois sur les accidents du travail, les maladies professionnelles, l'assurance maladie et invalidité, ou d'autres législations encore.

S'il peut se prévaloir de droits en vertu d'autres législations pour réclamer une indemnité totale ou partielle pour la perte de salaire ou pour les frais pour soins médicaux ou les frais de déplacement précités, le marin pêcheur de mer devra d'abord épuiser les droits qu'il tient de ces législations avant de pouvoir actionner l'armateur en application du présent amendement.

L'armateur qui verse le salaire garanti ou intervient dans les frais pour soins médicaux ou dans les frais de déplacement est subrogé de plein droit aux droits du marin pêcheur vis-à-vis des institutions et des personnes chargées de l'exécution des lois précitées.

5. Travail effectué hors du cadre du contrat d'engagement pour la pêche maritime

Parfois, après le retour du navire au port, et notamment après que le navire a été déchargé et dégréé, ou à tout autre moment entre deux contrats d'engagement pour la pêche maritime, le marin pêcheur effectue, pour l'armateur, certains travaux au navire (par exemple, certains travaux d'entretien ou de réparation au navire, comme l'élimination de la rouille, des travaux de peinture, etc.).

Aux termes de la proposition de loi à l'examen, ces travaux sortent désormais du cadre du contrat d'engagement pour la pêche maritime et, donc, du champ d'application des dispositions ici proposées.

Par conséquent, ces activités seront régies par le droit commun en matière de contrats de travail. Ces activités nécessiteront dès lors la conclusion d'un contrat de travail ordinaire, avec toutes les conséquences qui en résultent.

Dergelijke werkzaamheden zouden echter in de praktijk steeds minder door zeevissers worden uitgevoerd, daar de reders voor deze werken meer en meer een beroep doen op gespecialiseerde bedrijven of ze desgevallend zelf verrichten.

Ook deze vaststelling en verduidelijking sluit aan bij de doelstelling om met dit wetsvoorstel tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser tevens klaarheid te scheppen, een transparant en meer controleerbaar systeem in te voeren en misbruiken te bannen.

Voorzitter Luc Goutry (CD&V) legt vervolgens de volgende nota voor betreffende de uitvoeringsmaatregelen die worden vereist door het wetsvoorstel zoals het werd geamendeerd.

Uitvoeringsmaatregelen

Koninklijk besluit

— De Koning bepaalt

- Na advies PC Zeevisserij

— **Art. 3, lid 2** (erkenning, schorsing en intrekking van de erkenning, ...)

— **Art. 7, § 1** (wijze waarop de gemachtigde van de reder zijn hoedanigheid kan bewijzen)

— **Art. 8, lid 2** (werkzaamheden die nà het aanleggen van het vissersschip moeten worden verricht)

— **Art. 9, § 3** (nadere regelen inzake vorm en inhoud van de arbeidsovereenkomst)

— **Art. 23** (verlies, beschadiging ... van persoonlijke goederen zeevisser bij schipbreuk, brand, ... - nadere regelen m.b.t. tenlasteneming door reder)

— **Art. 29, lid 2** (notie «bruto-opbrengst van de gerealiseerde vangst» + bedragen die daarvan mogen worden afgetrokken voor berekening variabel loon)

— **Art. 35, § 2** (berekeningswijze van de bijkomende vergoeding voor hulp, bijstand en opsleping van een ander schip)

- Zonder advies

— **Art. 12, § 3** (wijze waarop het algemeen stamboek der zeevissers wordt bijgehouden)

— **Art. 14, § 4** (vorm en inhoud van het zeemansboek + verschuldigde retributie en wijze van betaling ervan)

En pratique, ces travaux sont cependant effectués de moins en moins souvent par des marins pêcheurs, étant donné que les armateurs font de plus en plus appel à des entreprises spécialisées pour les effectuer ou s'en charger eux-mêmes.

Cette constatation et cette précision s'inscrivent également dans le cadre de l'objectif des dispositions ici proposées portant réglementation du contrat d'engagement pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur, cet objectif étant de clarifier la situation, d'instaurer un système transparent et plus aisément contrôlable et de mettre fin aux abus.

Le président, M. Luc Goutry (CD&V) communique ensuite la note suivante relative aux mesures d'exécution requises par la proposition, telle qu'amendée.

Mesures d'exécution

Arrêté royal

— Le Roi fixe

- Sur l'avis de la CP pêche maritime

— **Art. 3, alinéa 2** (agrément, suspension ou retrait de l'agrément, ...)

— **Art. 7, § 1^{er}** (modalités selon lesquelles le préposé de l'armateur peut justifier de sa qualité)

— **Art. 8, alinéa 2** (travaux qui doivent être effectués après l'accostage du navire de pêche)

— **Art. 9, § 3** (modalités relatives à la forme et au contenu du contrat d'engagement)

— **Art. 23** (perte ou destruction d'effets du marin pêcheur par suite d'un naufrage, d'un incendie, ... - modalités relatives à la prise en charge par l'armateur)

— **Art. 29, alinéa 2** (notion de «produit brut de la pêche réalisée au cours du voyage en mer» + montants qui pourront être déduits de ce produit en vue de calculer le salaire variable)

— **Art. 35, § 2** (modalités du calcul de l'indemnité supplémentaire pour l'aide, l'assistance et le remorquage d'un autre navire)

- Sans avis

— **Art. 12, § 3** (manière dont le registre matricule général des marins pêcheurs est tenu à jour)

— **Art. 14, § 4** (forme et modèle du livret de marin + rétribution qui est due et les modalités du paiement de celle-ci)

– **Art. 66** (aanwijzen van de ambtenaren die belast zijn met het toezicht)

– **Art. 72** (bepalen van de datum van inwerkingtreding van de wet)

— De Koning kan bepalen

• Na advies PC Zeevisserij

– **Art. 12, § 2** (wijze van verzending van een afschrift van de eerste arbeidsovereenkomst aan bevoegde ambtenaar)

– **Art. 26** (werkgevers verplichten zich aan te sluiten bij een organisatie van werkgevers die bij hetzelfde KB wordt erkend)

Algemeen verbindend verklaarde CAO

— Bepaalt

• **Art. 30, § 1** (vaststelling van het gewaarborgd minimumdagloon)

— Kan bepalen

– **Art. 38, § 3** (nadere regelen betreffende de vereffening van het loon)

– **Art. 39, § 2** (nadere regelen betreffende het uitbetalen van voorschotten)

– **Art. 58** (Fonds voor bestaanszekerheid van de sector kan met bepaalde verplichtingen inzake betaling van loon, vergoedingen of kosten worden belast)

Bespreking van de artikelen van het amendement

De heer Koen Bultinck (Vlaams Blok) constateert dat, inzake de erkenning van de zeevisser, in artikel 3 van het amendement het essentieel onderscheid ligt ten aanzien van de oorspronkelijke tekst van dat artikel van het wetsvoorstel. Uit de bespreking van dat artikel was immers gebleken dat aangepaste preciseringen moesten worden aangebracht.

De spreker stelt vervolgens vast dat in de artikelen 28 en volgende bewust is gekozen voor de term «loon» en dat geen gebruik meer wordt gemaakt van de termen «bezoldiging» en «vergoedingen». Stemt dat overeen met de wens van de sector ?

Voorzitter Luc Goutry (CD&V) preciseert dat omwille van de nauwkeurigheid uitsluitend gebruik wordt gemaakt van de term «loon», zoals dat gebruikelijk is in andere sectoren.

De heer Carly (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer) geeft in verband met de waarborgen en voorrechten met betrekking tot het loon (artikelen 50 en 51)

– **Art. 66** (désignation des fonctionnaires chargés de surveiller le respect de la loi)

– **Art. 72** (fixation de la date d'entrée en vigueur de la loi)

— Le Roi peut fixer

• Sur avis de la CP pêche maritime

– **Art. 12, § 2** (modalités d'envoi d'une copie du premier contrat d'engagement à l'agent compétent)

– **Art. 26** (obligation, pour les employeurs, de s'affilier à une organisation d'employeurs agréée par le même arrêté royal)

Convention collective de travail rendue obligatoire

— Fixe

• **Art. 30, § 1^{er}** (fixation du salaire journalier minimum garanti)

— Peut fixer

– **Art. 38, § 3** (modalités de paiement du salaire)

– **Art. 39, § 2** (modalités de paiement des avances)

– **Art. 58** (le Fonds de sécurité d'existence du secteur peut être chargé de certaines obligations relatives au paiement du salaire, des indemnités ou des frais)

Discussion des articles de l'amendement.

M. Koen Bultinck (Vlaams Blok) constate qu'à l'article 3 de l'amendement gît, en matière d'agrément du pêcheur maritime, la différence essentielle par rapport au texte initial de cet article de la proposition. La discussion de cet article avait en effet apparaître la nécessité d'apporter des précisions appropriées.

L'intervenant constate ensuite, aux articles 28 et suivants, qu'il a délibérément été opté pour le terme « rémunération » et que les termes « appointements » « *bezoldiging* » et « indemnités » ont été abandonnés. S'agit-il de la volonté du secteur ?

M. Luc Goutry, président (CD&V), précise que pour des raisons de précision, le terme de rémunération a en effet exclusivement été choisi, comme c'est d'usage dans d'autres secteurs.

M. Carly (Service public fédéral Mobilité et Transports) précise, en ce qui concerne les garanties et les privilèges afférents à la rémunération (articles 50 et 51), que

aan dat krachtens het Wetboek van koophandel de aansprakelijkheid van de scheepseigenaars beperkt blijft tot de tonnenmaat ervan. Die beperkte aansprakelijkheid mag echter niet in het nadeel spelen van de zeevisser, die in ieder geval en overeenkomstig de voormelde artikelen 50 en 51 recht heeft op een gewaarborgd minimumloon. Dat is het geval als het schip schipbreuk lijdt en geen enkele waarde meer heeft.

De heer Koen Bultinck (Vlaams Blok) vraagt waarom de termijn waarbinnen het paritair comité voor de zeevisserij volgens artikel 67 zijn advies moet geven over de toepassing van de wet vastgesteld is op drie maanden. Ter vergelijking : de termijn van twee maanden die de NAR wordt toegemeten om advies uit te brengen, is in sommige gevallen te kort.

De vertegenwoordiger van de minister geeft aan dat in een aantal wetgevingen wordt bepaald dat, wanneer het bevoegd paritair orgaan (Nationale Arbeidsraad, paritair comité of paritair subcomité) omtrent een uitvoeringsbesluit om advies wordt verzocht, dit advies binnen een termijn van twee maanden moet worden gegeven. Na het verstrijken van die termijn dient niet langer op het advies te worden gewacht.

Rekening houdend met de werkwijze en vergadergewoonten van het Paritair Comité voor de zeevisserij, leek een termijn van drie maanden redelijk en beter geschikt. In de praktijk zullen de uitvoeringsbesluiten die in het kader van dit wetsvoorstel nodig zijn echter meestal op initiatief van de paritair comité zelf worden uitgevaardigd, in die zin dat de sociale partners uit eigen beweging een advies zullen verstrekken, zonder dat daartoe een verzoek tot de voorzitter moet worden gericht. In dit geval zal die termijn van drie maanden dan ook niet spelen. Anderzijds kan die termijn wel een middel vormen om het paritair comité er, in geval van een verzoek om advies, toe aan te zetten om, zo er sprake zou zijn van discussie tussen de partners, toch binnen een bepaalde tijdsspanne tot een eensgezind standpunt te komen.

De heer Victor (ABVV) voegt eraan toe dat om praktische redenen voor die termijn van drie maanden werd gekozen.

Voorzitter Luc Goutry (CD&V) attendeert er vervolgens op dat de wetgever zo snel mogelijk toepassing wil verlenen aan de tekst. De door artikel 72 aan de Koning verleende machtiging inzake de inwerkingtreding van de tekst is ingegeven door praktische redenen en door het feit dat over bepaalde aspecten overleg moet worden gepleegd in het betrokken paritair comité.

le Code de commerce prévoit que la responsabilité des propriétaires du navire est limitée au tonnage de ce navire. Cette responsabilité limitée ne peut toutefois pas jouer en défaveur du pêcheur, lequel a, en toute hypothèse et conformément à ces articles 50 et 51, droit à sa rémunération minimale garantie. Ainsi en est-il en cas de naufrage du navire et que ce dernier n'a plus aucune valeur.

M. Koen Bultinck (Vlaams Blok) s'interroge sur les raisons de la fixation à trois mois du délai dans lequel la commission paritaire de la pêche maritime est censée, en vertu de l'article 67, rendre son avis sur l'application de la loi. À titre de comparaison : le délai de deux mois applicable aux avis sollicités du CNT s'avère, dans certaines hypothèses, fort bref.

Le représentant de la ministre indique que dans plusieurs législations, il est prévu que, lorsque l'organe paritaire compétent (le Conseil national du travail, la commission paritaire ou la sous-commission paritaire) est invité à formuler un avis sur un arrêté d'exécution, cet avis doit être rendu dans un délai de deux mois. Passé ce délai, il n'y a plus lieu d'attendre l'avis.

Compte tenu de la méthode de travail et des habitudes de réunion de la Commission paritaire de la pêche maritime, un délai de trois mois semblait raisonnable et plus adéquat. En pratique, les arrêtés d'exécution nécessaires dans le cadre de cette proposition de loi seront cependant promulgués sur l'initiative de la commission paritaire elle-même, sans qu'une demande doive être adressée au président à cet effet. Dans ce cas, le délai de trois mois ne s'appliquera dès lors pas. Si un avis est cependant demandé, ce délai pourra néanmoins inciter la commission paritaire à arriver à un point de vue unanime dans un délai déterminé, en cas divergence de vues entre les partenaires.

M. Victor (ABVV) ajoute que ce délai de trois mois est motivé par des considérations pratiques.

Le président, M. Luc Goutry (CD&V) indique ensuite que l'intention du législateur est de rendre le texte applicable aussi rapidement que possible. La délégation conférée au Roi par l'article 72 en matière d'entrée en vigueur de celui-ci est motivée par des raisons pratiques et par le fait de la concertation à mener au sujet de certains aspects au sein de la commission paritaire concernée.

De heer Victor (ABVV) is ten slotte van mening dat de tekst van het amendement nagenoeg perfect is. Het aantal deskundigen dat was betrokken bij de uitwerking van de tekst heeft bijgedragen tot de verrijking ervan. De aldus geamendeerde voorgestelde tekst moet zo snel moeten worden aangenomen en kan model staan in Europa.

*
* *

De aanwezige leden van de werkgroep brengen vervolgens eenparig een gunstig advies uit over de tekst van het wetsvoorstel, zoals hij geamendeerd is, en over de verantwoording ervan.

De rapporteur,

Henk VERLINDE

De voorzitter,

Luc GOUTRY

M. Victor (ABVV) considère enfin que le texte de l'amendement est quasi parfait. Le nombre d'experts impliqués dans l'élaboration de celui-ci a contribué à l'enrichissement de celui-ci. Le texte proposé, ainsi amendé, gagne à être rapidement adopté et pourra servir de modèle en Europe.

*
* *

Les membres présents du groupe de travail émettent ensuite un avis unanime au sujet du texte de la proposition de loi, tel qu'amendée, ainsi que sur la justification de celui-ci.

Le rapporteur,

Henk VERLINDE

Le président,

Luc GOUTRY