

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 11 MARS 1926

**Proposition de loi tendant à favoriser le recrutement du personnel
de la pêche maritime.**

DÉVELOPPEMENTS.

MESSIEURS,

La proposition de loi que nous avons l'honneur de vous soumettre, tend à introduire deux principes d'ordre économique dans une de nos industries nationales, la pêche maritime.

Il s'agit de l'intervention de l'État d'une part et d'autre part de l'obligation pour une catégorie déterminée de producteurs de sauvegarder leur industrie par la formation d'apprentis.

Le personnel de la pêche maritime n'augmente pas.

C'est un danger auquel il faut remédier.

* * *

La situation des flottilles de pêche des ports du littoral au 31 décembre 1925 marque une diminution de chaloupes à voiles et une augmentation de chalutiers à vapeur. Quoique la différence soit légère, cela constitue tout de même une preuve que la pêche maritime recherche le progrès.

Il y avait au total, le 31 décembre 1925 :

192 bateaux non pontés ou demi-pontés, avec un équipage de 290 hommes ;

168 chaloupes à voiles, pontées comptant un équipage de 574 hommes.

182 chaloupes à moteur, comptant 684 hommes d'équipage, et

51 chalutiers à vapeur, ayant 498 hommes d'équipage.

Or, malgré la progression dans les prix de vente du poisson apporté au littoral, — à Ostende il a été apporté en 1925 : 13,152,500 kilogrammes de poisson vendus pour la somme totale de 34,272,265 francs, et les salaires et bénéfices des marins s'améliorant du coup, — l'avenir de notre pêche maritime est incertain.

Le nombre des pêcheurs n'augmente pas.

En 1862 il y avait en Belgique 1,804 marins-pêcheurs ; depuis la population du pays a doublé et en 1924 l'on ne compte que 1,948 pêcheurs au littoral, 127 de moins qu'en 1913.

Le progrès constaté à Ostende, où le nombre de pêcheurs passe de 1,071

en 1923, à 1,288 en 1924 et 1,378 en 1925, est dû plutôt au déplacement des pêcheurs de La Panne, Oost-Dunkerque ou Nieuport.

Le pêcheur dans les petites plages abandonne le métier de ses pères pour adopter une situation plus calme dans l'industrie ou le commerce balnéaires. La villégiature, vie facile et cosmopolite, l'y invite à tout instant.

D'autre part les fils de pêcheurs s'enrôlent de préférence dans la marine marchande ou s'engagent au service de la marine de l'État.

Tout compte fait, malgré les écoles professionnelles de la pêche maritime, malgré l'OEuvre Royale de l'Ibis, le nombre de bateaux naviguant sans mousse, apprenti ni matelot léger est énorme.

Au 31 décembre 1925 : sur 192 bateaux non pontés ou demi-pontés, il y en avait 154 navigant sans mousse ni matelot léger, sur 168 chaloupes à voiles pontés, il y en avait 118 sans mousse ni matelot léger, sur 182 chaloupes à moteur 124 navigaient sans mousse et des 51 chalutiers à vapeur 2 navigaient sans mousse et 21 sans matelots légers.

La pénurie de mousses devient un véritable danger pour le développement de la pêche.

. * .

Or, la statistique de l'Office du Travail prouve « que la pêche maritime n'exerce actuellement aucune attirance, ni au littoral, ni à l'intérieur du pays, sur ceux qui n'ont pas avec elles des attaches traditionnelles » (*Enquête sur la pêche maritime en Belgique, 2^e partie 1914.*)

De plus « serait-il possible éventuellement d'élargir les cadres de l'industrie de la pêche en cultivant le goût de la mer et en encourageant les carrières maritimes parmi les jeunes terriens? » (*Idem*).

Nous n'oserions trop nous prononcer définitivement à ce sujet.

Tout reste à faire dans ce domaine, depuis l'instruction et son orientation dans les écoles primaires du littoral et dans la plaine maritime jusque dans les écoles de rééducation et les orphelinats. L'initiative du Gouvernement trouverait là un vaste champ d'action. En attendant, nous proposons d'obliger les propriétaires ou patrons de bateaux de pêche maritime comptant au moins trois personnes d'équipage et qui vont à la pêche à une distance dépassant 5 milles marins de leur port d'attache, d'enrôler un mousse à bord. En France, où l'attention est constamment attirée vers la pêche maritime, cette mesure a été prise.

La Commission de la Pêche Maritime de la Flandre occidentale s'est occupé déjà de la question, sans la résoudre.

L'obligation légale ne fera qu'étendre à la généralité celle que certains armements imposent déjà de fait aux patrons pêcheurs en enlevant à l'équipage tout avantage résultant du non embarquement d'un mousse et notamment la part qui revient au mousse et que l'équipage se partage.

Or, il ne faut pas que l'équipage souffre de la contrainte.

La vie du mousse à bord, ne peut être une pénitence. Pour cela et puisque le patron pêcheur autant que l'équipage, sont amenés à initier d'avantage l'apprenti marin, une prime doit leur être accordée par l'État.

Cette intervention n'est guère une nouveauté.

Le système d'encouragement par les primes accordées par l'État, la province et la commune ne donne pas tous les résultats qu'on en a espéré. Beaucoup de

mousses diplômés ne trouvent pas à s'embarquer, et de ceux qui s'embarquent, nombreux sont ceux qui abandonnent le rude métier pour s'engager ailleurs.

C'est pour y remédier que le patron pêcheur autant que le mousse lui-même doivent être intéressés à la mesure que nous préconisons.

La première prime allouée devrait être calculée sur une base assez large et ne pourrait être inférieure à trois francs par jour.

La répartition que nous proposons aurait cet avantage que tout l'équipage, aussi bien que le mousse, y trouveraient un stimulant.

La part du mousse serait versée à la Caisse générale d'Épargne et de Retraite, sous la garantie de l'État.

Le capital ainsi obtenu ne pourrait être touché qu'à la majorité du bénéficiaire.

Enfin, l'application stricte de la loi, contrôlée par le commissaire maritime, ne pourrait être exigée lorsque le nombre d'élèves pêcheurs serait insuffisant. Cette disposition prouve suffisamment que la proposition que nous vous soumettons, Messieurs, n'est qu'une première mesure, devant être suivie de toute une série d'initiatives législatives tendant à sauvegarder et développer la pêche maritime.

Abandonnée à ses propres moyens d'existence, cette industrie nationale n'a pas pu donner son plein rendement.

La mer nous offre toutes ses richesses.

La sublime population des pêcheurs marins mérite notre grande bienveillance. Elle ne demande qu'à vivre, à faire vivre et à prospérer.

Tout le pays doit profiter du développement suprême de la pêche maritime, cette industrie qui, malheureusement, ne tient pas dans l'économie générale du pays le rang qui lui revient.

La présente proposition de loi a été conçue dans ce but.

D. BOENS.

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 11 MAART 1926

Wetsvoorstel tot bevordering van de aanwerving van het personeel der Zeevisserij.

TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

Het wetsvoorstel, dat wij de eer hebben aan uwe beraadslaging te onderwerpen, heeft ten doel twee beginselen van economischen aard in te voeren in een onzer nationale nijverheidsbedrijven, de Zeevisserij.

Eensdeels, geldt het hier de tusschenkomst van den Staat, en anderdeels, voor eene bepaalde categorie voortbrengers, de belangen van hun bedrijf door middel van de opleiding van leerjongens, te bevorderen.

Het personeel van de Zeevisserij vermeerderd niet.

Dat is een gevaar dat dient geweerd te worden.

*
* *

De toestand der visschersflotieljen van onze kusthavens wijst, op 31 December 1925, op eene vermindering van het getal zeilsloepen en eene vermeerdering van het getal stoomtreilers. Ofschoon het verschil niet zeer merkbaar is, blijkt daaruit niettemin dat de zeevisserij naar vooruitgang streeft.

Op 31 December 1925 waren er in het geheel 192 open schuiten en half-open schuiten met eene bemanning van 290 koppen;

168 zeilvisscherssloepen met een dek voorzien, en met een bemanning van 574 koppen;

182 motorvisscherssloepen, met een bemanning van 684 koppen, en

51 stoomtreilers met een bemanning van 498 koppen.

Ondanks de stijging van de verkoopprijzen van de visch, ter zeekust aangebracht — te Oostende werd in 1925 aangebracht : 13,152,500 kgr. visch verkocht voor het gezamenlijk bedrag van 34,272,265 frank — en van de loonen en winsten der zeelieden die daardoor vermeerderen, is de toekomst van onze zeevisserij onzeker.

Het aantal visschers vermeerderd niet.

In 1862 waren er in België 1,804 zeevisschers; sedertdien is de bevolking van het land verdubbeld en, in 1924, telt men slechts 1,948 visschers ter zeekust, 127 minder dan in 1913.

De vooruitgang, te Oostende vastgesteld, alwaar het aantal visschers van 1,071

in 1923, tot 1,288 in 1924 en 1,378 in 1925 overgaat, is eerder te wijten aan de verplaatsing der visschers van De Panne, Oost-Duinkerke of Nieuwpoort.

De visscher der kleine plaatsen ter zeekust verlaat den stiel zijner vaderen om een stiller beroep uit te oefenen in de nijverheid of den handel aldaar.

Het gemakkelijk en cosmopolitisch bestaan dat de stedelingen tijdens het seizoen in de badplaatsen leiden noodigt hem daartoe voortdurend uit.

Anderzijds, nemen de zonen van visschers bij voorkeur dienst in de handelscheepvaart of in de Staatsmarine.

Alles bijeen genomen, blijkt, ondanks het beroepsonderwijs voor de zeevisscherij, ondanks het « Koninklijk Werk van den *Ibis* », het aantal booten die zonder scheepsjongen, leerjongen noch lichtmatroos varen, ontzaglijk groot.

Op 31 December 1925 waren er op 192 booten zonder dek of met halfdek, 154 zonder scheepsjongen noch lichtmatroos; op 168 zeilsloepen met één dek, waren er 118 zonder scheepsjongen noch lichtmatroos; op 182 motorsloepen waren er 124 zonder scheepsjongen en op 51 stoomtreilers telde men er 2 zonder scheepsjongen en 21 zonder lichtmatrozen.

Het gebrek van scheepsjongens wordt een werkelijk gevaar voor de ontwikkeling der zeevisscherij.

*
* * *

Welnu, de statistiek van het Arbeidsambt bewijst « dat de zeevisscherij tegenwoordig geen aantrek uitoefent, noch aan de kust noch in het binnenland, op degenen die met haar niet uit overlevering in betrekking staan. (*Onderzoek over de Zeevisscherij in België*, 2^e deel, 1914.)

Bovendien « zou het mogelijk zijn de kaders van de vischnijverheid te verruimen door den lust voor de zeevisscherij te ontwikkelen en de loopbaan ter zee aan te moedigen? » (*Idem.*)

Wij durven ons daarover niet bepaald uitspreken.

Op dit gebied blijft nog alles te doen, van af het onderricht en de oriëntering in de lagere scholen langs de kust en de zeestreek tot in de scholen van heropleiding en in de weezengestichten.

Het initiatief van de Regeering zou daar een uitgebreid werkveld vinden. In afwachting, stellen wij voor de eigenaars en de bazen van zeevisschersbooten met ten minste drie koppen bemanning, en die uit visschen varen op meer dan vijf zeemijlen afstand van de haven waar ze thuis behooren, te verplichten een scheepsjongen aan boord te nemen. In Frankrijk, waar men doorlopend de aandacht op de zeevisscherij gevestigd houdt, werd een dergelijke maatregel getroffen.

De Commissie voor de zeevisscherij van West-Vlaanderen heeft zich reeds met het vraagstuk bezig gehouden zonder het echter op te lossen.

De wettelijke verplichting zal slechts tot de algemeenheid de verplichting uitbreiden die sommige reederijen feitelijk nu reeds opleggen aan de visschersbazen, met aan de bemanning al de voordeelen te ontnemen voortvloeiend uit het niet aan boord nemen van een scheepsjongen, en inzonderheid het aandeel dat aan den scheepsjongen toekomt en dat de bemanning onderling verdeelt.

En het moet vermeden worden dat de bemanning onder de verplichting lijdt.

Het leven van scheepsjongen aan boord mag geene straf zijn. Daarom, en vermits de visschersbaas en de bemanning er zullen aan houden den scheepsjongen beter op de hoogte te brengen, moet hun door den Staat eene premie verleend worden. Deze tusschenkomst is volstrekt geene nieuwigheid.

Het stelsel van aanmoediging door premien verleend door den Staat, de

provincie en de gemeente, heeft niet al de uitslagen opgeleverd die men er van verhoopte. Vele gediplomeerde scheepsjongens vinden geen gelegenheid om zich in te schepen, en van degenen die zich inschepen zijn er velen die het zware bedrijf verlaten om elders werk te zoeken.

Het is om dit te verhelpen dat de visscher zoowel als de scheepsjongen belang moeten hebben in den maatregel dien wij voorstellen.

De eerste uitgekeerde premie zou moeten berekend worden op een tamelijk ruimen grondslag en zou niet minder dan 3 frank daags mogen bedragen.

De verdeling welke wij voorstellen, zou het voordeel opleveren dat geheel de bemanning, zoowel als de gewone scheepsjongen, er een spoorslag zou bij vinden. Het deel van den scheepsjongen zou gestort worden in de Algemeene Spaar- en Lijfrentekas, onder waarborg van den Staat. Het aldus bekomen kapitaal zou niet kunnen opgetrokken worden dan bij de meerderjarigheid van den verkrijger.

Ten slotte, zou de strenge contrôle van den officier van administratie niet kunnen geëischt worden, wanneer het getal visschersjongens voldoende blijkt.

Uit deze bepaling blijkt genoegzaam, dat ons voorstel slechts een eerste stap is die moet worden gevolgd door eene reeks andere maatregelen tot bevordering der zeevisscherij.

Dit nationaal bedrijf kon zijn volle voortbrengst niet geven, wijl het te veel aan zijn eigen krachten was overgelaten.

De zee biedt ons al haren rijkdom.

De prachtbevolking der zeevisschers verdient onze groote welwillendheid. Zij vraagt slechts te leven, te laten leven en vooruit te komen.

Gansch het land zal baat vinden bij de zoo ver mogelijk gedreven uitbreiding der zeevisscherij, dit nijverheidsbedrijf dat in het kader van 's Lands algemeene economie niet den rang bekleedt dien het verdient.

Met dit doel werd dit wetsvoorstel opgevat.

D. BOENS.

CHAMBRE
des Représentants.

KAMER
der Volksvertegenwoordigers.

**Proposition de loi tendant à favoriser
le recrutement du personnel de la
pêche maritime.**

**Wetsvoorstel tot bevordering van de
aanwerving van het personeel voor
de zeevisscherij.**

ARTICLE PREMIER.

Les bateaux de pêche maritime, comptant au moins trois personnes d'équipage, et pratiquant la pêche à une distance d'au moins cinq milles marins de leur port d'attache, doivent enrôler à bord un mousse, apprenti ou matelot léger.

ART. 2.

A cette fin les élèves des écoles professionnelles de la pêche maritime, ayant atteint l'âge de 14 ans et qui se destinent à la pêche maritime, devront se faire inscrire chez le commissaire maritime de la localité la plus proche de leur domicile.

ART. 3.

Le mousse, apprenti ou marin léger, enrôlé à bord d'un bateau de pêche maritime recevra un salaire ou une part prélevée sur la production brute : le montant de cette part devra être stipulée sur la feuille d'enrôlement.

ART. 4.

Lorsque le mousse, apprenti ou matelot léger aura accompli une année de navigation, le patron pêcheur pourra réclamer à l'État une prime par journée de voyage effectuée. Le montant de

EERSTE ARTIKEL.

De zeevisschersvaartuigen, met eene bemanning van ten minste drie personen en die de visscherij uitoefenen op een afstand van ten minste vijf zee-mijlen van de haven waar zij thuis behooren, moeten aan boord een scheepsjongen, leerjongen of licht'matroos aanwerven.

ART. 2.

Te dien einde, moeten de leerlingen van de beroepsscholen der zeevisscherij, die 14 jaar zijn geworden en zich voor de zeevisscherij bestemmen, zich aan-geven bij den officier van administratie van de dichtst bij hunne woonplaats gelegen localiteit.

ART. 3.

De aan boord van een zeevisschersvaartuig aangeworven scheepsjongen, leerjongen of licht'matroos ontvangt een salaris of een onderaandeel vooraf-genomen van de bruto-opbrengst : het beloop van dit onderaandeel moet op de werflijst zijn vermeld.

ART. 4.

Wanneer de scheepsjongen, leerjongen of licht'matroos een vol jaar zal hebben gevaren, kan de schipper van den Staat een premie opeischen voor elken afgelegden reisdag. Het beloop van

cette prime sera fixée par arrêté royal.

Après la seconde année, cette prime est majorée de 50 %.

Pour la troisième année, la prime fondamentale est doublée.

ART. 5.

La prime allouée en vertu de la présente loi sera partagée de la façon suivante : deux dixièmes pour le patron, trois dixièmes pour le mousse, apprenti ou matelot léger et cinq dixièmes pour les autres membres du personnel de bord, y compris le mousse, apprenti ou matelot léger.

La prime allouée au mousse, apprenti ou matelot léger sera versée à la Caisse générale d'Épargne et de Retraite, jusqu'à la majorité du bénéficiaire.

ART. 6.

L'application de l'article premier n'est pas exigée lorsque dans les écoles professionnelles de la pêche maritime, ou sur la liste du commissaire maritime aucun élève ne tombe sous l'application de l'article 2.

Le commissaire maritime sera chargé de contrôler les dérogations.

deze premie wordt bij Koninklijk besluit vastgesteld.

Na het tweede jaar, wordt die premie met 50 t. h. verhoogd.

Voor het derde jaar, wordt de grondslag-premie verdubbeld.

ART. 5.

De krachtens deze wet toegekende premie wordt omgeslagen als volgt : twee tienden aan den visscher, drie tienden aan den scheepsjongen, leerjongen of licht-matroos, en vijf tienden aan de overige leden van het scheepspersoneel, den scheepsjongen, leerjongen of licht-matroos.

De premie, toegekend aan den scheepsjongen, leerjongen of licht-matroos, wordt in de Algemeene Spaar- en Lijfrentekas gestort zolang de verkrijger niet meerderjarig is geworden.

ART. 6.

De toepassing van het eerste artikel wordt niet vereischt wanneer in de beroepsscholen der zeevisscherij, of op de lijst van den officier van administratie, geen leerling voorkomt op wien artikel 2 van toepassing is.

De officier van administratie wordt gelast de afwijkingen te contrôleeren.

D. BOENS

MAX HALLET.

A. DIERKENS.

R. VERCAMMEN.

D. BOUCHERY.

EUGÈNE SOUDAN.