

BELGISCHE SENAAT

VERGADERING VAN 23 APRIL 1929

Verslag uit naam der vereenigde Commissiën van Spoorwegen, Zeewezen, Posten, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart, en van Nijverheid, Arbeid en Sociale Voorzorg, belast met het onderzoek van het Wetsontwerp op de vergoeding der arbeidsongevallen overkomen aan zeelieden.

(Zie n^r 63 (zitting 1928-1929) van den Senaat.)

Aanwezig : De heeren HUBERT, voorzitter ; BOSSUYT, FRAITURE, MOLET, MERTENS, QUINCHON, SEGERS en DENS, verslaggever.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Het feit dat de Regeering ons pas dit wetsontwerp heeft voorgelegd, alswaaneer sedert 1903 onze arbeiders der nijverheidstakken te lande worden beschermd door eene wet die hun vergoeding der arbeidsongevallen verzekert, zou kunnen doen gelooven dat de zeelieden tot nog toe van alle bescherming inzake ongevallen waren verstoken.

Dit is gelukkig niet het geval.

De geschiedenis leert ons dat het zee-recht in den loop der eeuwen een der meest levendige en der meest vooruitstrevende is geweest en dat het zich reeds vroeg heeft bekommerd om den toestand van den zeeman.

Doch, zonder zoo ver op te klimmen, volstaat het in herinnering te brengen dat, op het meer bijzonder gebied dat ons thans bezighoudt, onze wetgeving reeds had ingegrepen lang vóór dat er spraak was van vergoeding der arbeidsongevallen.

Ons Wetboek van Koophandel, in zijne artikelen 102 en volgende van Boek II, en de wet van 1844, houdende instelling der Hulp- en Voorzieningskas voor zeevarénden onder Belgische vlag, die zich onderling aanvullen, hadden aan den zeeman de noodige bescherming verzekerd.

Hij ontving de vereischte geneeskundige zorgen, zijn volle gages tot het einde der reis, tijdelijke hulpgelden of een pensioen in geval van bestendige werkonbekwaamheid. Bij overlijden, trokken de rechthebbenden de verdiende gages en ontvingen zij een pensioen.

De statuten der Hulpkas hadden weliswaar vrij veel critiek uitgelokt, maar de critiek sloeg evenveel op het bedrag der hulpgelden en pensioenen als op de gronden tot niet-ontvankelijkheid, op de vervallenverklaringen en op de al te moeilijk te verwezenlijken voorwaarden om recht te hebben op de voordeelen van de Kas.

Er dient op gewezen dat deze critiek, behoudens die betreffende het bedrag

der hulp gelden en pensioenen, niet zoozeer betrekking had op het vak arbeidsongevallen als op de vakken ziekte, ouderdom en vroegtijdigen dood, die door de Kas eveneens worden gedekt.

De Kas werd hoofdzakelijk gestijfd door :

1^o Eene afhouding van 4 t. h. op de gage der kapiteins, tweede kapiteins en eerste mecaniciens;

2^o Eene afhouding van 3 t. h. op de gage van al de andere zeelieden;

3^o Eene storting door den reeder van ieder Belgisch schip, gelijk aan 1.5 t. h. van de globale gages van het scheepsvolk.

Deze geldmiddelen moesten dienen om aan de scheepslieden al de hooger vermelde voordeelen te verzekeren. Het valt zeer te betwijfelen dat zij zouden hebben toegelaten in te gaan op de wenschen door de belanghebbenden uitgedrukt. Maar anderdeels zou er heel wat critiek zijn weggevallen indien men, in stede van de empirische grondslagen der statuten van de Kas, eene verdeling der geldmiddelen over de onderscheidene risico's had aangenomen en op ieder dezer risico's de gegevens der verzekeringstechniek had toegepast.

Er dient hier gezegd dat na meer dan drie kwart eeuws ervaring van de werking der Hulpkas, de statistische gegevens, die dit werk van moderniseering hadden mogelijk gemaakt, totaal ontbreekt.

Het is in deze voorwaarden dat in 1919 een ministerieel besluit eene bestuurscommissie, waaraan werden toegevoegd een actuaire alsmede vertegenwoordigers van de reeders en van het scheepsvolk, heeft belast met de herziening der statuten van de Hulpkas.

Reeds bij den aanvang harer werkzaamheden werd deze commissie er toe gebracht het vraagstuk der arbeidsongevallen en dit van de voorzorg

afzonderlijk te onderzoeken. Naar aanleiding van verzoeken van het scheepsvolk, nam zij tot grondslag harer werkzaamheden, voor de studie van het eerste punt, de wet van 1903 op de vergoeding der schade voortspruitende uit arbeidsongevallen, ten einde dezelve aan te passen aan de bijzondere voorwaarden van het scheepsvaartbedrijf.

Deze studie, die leidde tot een eerste voorontwerp, werd aangevuld door den Hooger Raad van de Scheepvaart. Deze legde aan de Regeering eene studie voor, waarvan wij den tekst in dit ontwerp terugvinden.

Al wie bekend is met den ingewikkelde aard van het vraagstuk, zal zich er niet over verwonderen dat deze studies zoo veel tijd hebben in beslag genomen, noch dat het vraagstuk in den loop der achtereenvolgende stadia zoo uiteenlopende uitzichten heeft gekregen.

Het gold hier immers niet, zooals in de wet van 1903, nieuwigheden in te voeren. De zeeman is thans beschermd door het Wetboek van Koophandel en door de Hulpkas; de reeder betaalt deze bescherming door uitkeering der kosten van verpleging en der loonen gedurende de ziekte tot op het einde der reis, dank zij zijne storting van 1 1/2 t. h. der gages in de Hulpkas.

Eensdeels wenschte het scheepsvolk, terwijl het tevens de toepassing der wet van 1903 opeischte, al de voordeelen te behouden hem thans door het Wetboek van Koophandel toegekend; anderdeels zagen de reeders van koopvaardij-schepen, die te kampen hadden tegen de ontoereikende uitslagen der exploitatie tengevolge van de crisis der vrachtprijzen en de protectionistische politiek van sommige landen, niet zonder vrees op tegen de nieuwe en belangrijke lasten die aldus op hun bedrijf zouden wegen.

De Hoogere Raad van de scheepvaart was het nochtans eens geworden aangaande het volgende dilemma : ofwel de lasten der bevrachting niet verhoogen,

daar deze verhooging de bevrachting kon in gevaar brengen en aldus de broodwinning ontnemen aan diegenen die men wou beschermen; ofwel, de wet niet in voege brengen zoolang de openbare besturen niet doeltreffend zouden zijn tusschen beide gekomen ten bate der koopvaardij.

De verwezenlijking van de eerste mogelijkheid zou hebben aanleiding gegeven tot de noodzakelijkheid in de wet eene bepaling te lasschen waarbij de tusschenkomst des reeders wordt beperkt tot 1 1/2 t. h. der loonen. Zij zou talrijke moeilijkheden van toepassing hebben uitgelokt, want men zou hebben dienen te voorzien hoe men het tekort zou hebben voorkomen, dat noodzakelijk moest voortspruiten uit de handhaving in al hare modaliteiten der bepalingen van de wet van 1903 (hoedanigheid der rechthebbenden, bedrag der toekenningen, enz.), ofwel nog hoe men dit tekort zou hebben aangevuld.

Er bleef dus nog alleen de tweede veronderstelling over. Ten overstaan van de moeilijkheid een passende bepaling in de wet te voorzien, vooral waar deze zoowel toepasselijk is op de koopvaardij als op de visscherij, en waar de Commissie voor de Zeevisscherij geen inmenging vraagt met haar bedrijf, kon de Hooge Raad van het Zeewezen de Regeering slechts aanbevelen zich onverwijd met dit vraagstuk bezig te houden.

Uwe Commissie, terecht begaan om den weerslag die de stemming van de wet zou kunnen hebben op de koopvaardij, vraagt U niettemin het ontwerp te stemmen. Zij verhoopt evenwel dat de Regeering den toestand van de koopvaardij zal onderzoeken en de noodige maatregelen nemen om haar in staat te stellen zich op peil te houden en haar diensten uit te breiden, zooals de Regeering herhaaldelijk het inzicht ervan heeft uitgedrukt.

Zooals wij het hooger zegden, handhaaft dit ontwerp in zijn artikel 3 het huidig stelsel van het Wetboek van Koophandel, dat overgenomen wordt

door de wet tot regeling van de arbeids-overeenkomst wegens scheepsdienst, die gij in een vorige zitting hebt gestemd, en stelt er het stelsel der wet van 1903 naast. De verwonde zeeman zal dus niet, zooals door de wet van 1903, vergoed worden *a rato* van 50 t. h. van de gages vanaf den dag van het ongeluk, doch zal vanaf dien dag tot den eindtermijn, bepaald door artikel 81 der wet op het arbeidscontract, zijn volle loon, te weten een vergoeding van 100 t. h., trekken.

Artikel 3 moet dus gelezen worden in verband met de artikelen 78 tot 84 van de wet op de arbeidsovereenkomst.

Op welke personen is zij toepasselijk?

Artikel 2 beantwoordt deze vraag. De Memorie van Toelichting doet terecht de redenen uitschijnen waarbij de schippers ter visscherij, die terzelfder tijd reeder van het schip zijn, eveneens onder toepassing van de wet vallen. Het komt uwe Commissie voor dat bij uitbreiding de reeders van koopvaardijschepen, die terzelfder tijd scheepskapitein zijn, op gelijken voet zouden moeten gesteld worden. Dit geval is tamelijk zeldzaam, doch het moet voorzien worden. Uwe Commissie stelt derhalve voor bij artikel 2, aan het slot van lid 2, de woorden toe te voegen: « met inbegrip van den schipper-reeder die zijn eigen schip in bedrijf neemt, hetzij alleen, hetzij met eene bemanning wier leden al dan niet deelhebbend zijn ».

Lid 3 van artikel 3 luidt: « Worden daarenboven beschouwd als zeelieden ter koopvaardij, de voor inschrijving op de monsterrol aangeworven personen, die in dienst van het schip slachtoffer worden van een ongeval vóór het afsluiten van de monsterrol. »

De stellers van het ontwerp hebben deze personen, die niet onder toepassing vallen van de wet van 1903 en toch in dienst van het schip zouden zijn, niet zonder bescherming willen laten, doch zij zouden het voordeel van deze wet niet genieten uit hoofde van het feit dat de monsterrol nog niet opgemaakt

noch afgesloten is of dat zij er niet opgebracht zijn.

De bepaling is echter niet volledig, want zij beperkt zich tot de personen aangeworven om op de monsterrol te worden gebracht. Zij zou moeten verklaard worden als toepasselijk op al de personen die verbonden zijn door een contract van dienstverhuring, een arbeidsovereenkomst of een dienstverband, om een dienst aan boord te verrichten, zij wezen al of niet aangeworven om later aan den zeetocht deel te nemen.

Derhalve stelt uwe Commissie voor lid 3 van artikel 2 te doen luiden : « Worden daarenboven voor de toepassing dezer wet beschouwd als zeelieden ter koopvaardij, de personen die rechtstreeks met den reeder of zijn aangestelde verbonden zijn door een contract van dienstverhuring, een arbeidsovereenkomst of een dienstverband, om een dienst aan boord te verrichten, zij wezen al of niet aangeworven om later aan den zeetocht deel te nemen. »

Welke zijn de gedekte risico's ?

Deze worden in het eerste artikel omschreven. Het zijn de ongevallen overkomen aan zeelieden in den loop of ten gevolge van de uitoefening van hun beroep. Worden als dusdanig aanzien, tot bewijs van het tegendeel, deze overkomen aan boord en zelfs die buiten boord, op voorwaarde dat het weze in den loop van een werk of karwei ondernomen of bevden voor den dienst van het schip of van den zeetocht.

De Toelichting geeft aan waarom de stellers van het ontwerp het woord « beroep » in de plaats hebben gesteld van « arbeidsovereenkomst », in de bepaling « in den loop en door de uitvoering der arbeidsovereenkomst », welke ten grondslag ligt aan de wet van 1903.

Zij geeft als redenen op dat het slechts billijk is dat het ongeval overkomen aan den zeeman tusschen twee reizen in, belast met het onderhoud van het schip, vergoed worde door de schadevergoeding in het ontwerp voorzien.

Uwe Commissiën zijn het daarmee eens zooals wij het hooger hebben aangetoond en zelfs in die mate dat zij er op stond te wijzen op wat, in artikel 2 van het ontwerp, in de praktijk als een beperking van dit recht zou kunnen zijn.

Het lijkt hun evenwel dat, gelet op de rechtspraak die ontstaan is uit de toepassing der wet van 1903, het verkiezelijk ware er de terminologie zooveel mogelijk van te volgen, en geen nieuwe termen in te lasschen die tot betwisting kunnen leiden. De persoon die, tusschen twee inschepingen in, belast is met het onderhoud van het schip, is een zeeman volgens artikel 2 van het ontwerp, door Uwe Commissiën geamendeerd. Hij is klaarblijkend binnen den band van een arbeidsovereenkomst getreden. Het is dus niet om hem dat de terminologie der wet van 1903 moet gewijzigd worden. Daar het evenmin is voor de zeelieden die een arbeidsovereenkomst voor scheepsdienst hebben aangegaan, hetgeen slechts een bijzondere vorm is van het arbeidscontract, stellen wij voor het ontwerp te wijzigen met « uitoefening van hun beroep » te vervangen door « uitvoering van de arbeidsovereenkomst ».

Een ander gedekt risico is de schade ingevolge ongevallen te wijten aan feiten van overmacht, die binnen de natuurlijke risico's van de scheepvaart vallen.

Deze uitbreiding van gedekte risico's gaf in de Commissie tot geen enkele opwerping aanleiding, doch sommige leden wenschten de aandacht hunner collega's te trekken op dit punt, om te doen uitschijnen hoe weinig de bedrijfsvoorwaarden van een schip kunnen vergeleken worden bij een landindustrie.

De artikelen 4 en volgende herhalen slechts gelijkaardige bepalingen uit de wet van 1903.

Een lid van de Commissie heeft in herinnering gebracht dat, in den loop der studie, met het oog op de berekening der lasten voortvloeiende uit de wet, in den schoot van den Hooger Raad van de scheepvaart, de bekommring tot

uiting was gekomen, ten einde deze lasten te verminderen, het aantal recht-hebbenden in te krimpen. Op dit voorstel werd niet ingegaan, doch er werd aangedrongen op de noodzakelijkheid zich voor de toepassing der wet zorgvuldig er van te vergewissen dat het slachtoffer wel degelijk de steun der betrokken rechthebbenden is.

Uwe Commissiën deelen deze zienswijze doch zij doen opmerken, in strijd met de in de Memorie van Toelichting uitgedrukte meening, dat op zich zelf de volmacht voor de uitkeering van de gage niet het bewijs levert dat hij die het voordeel van de volmacht geniet wordt ondersteund door dengene die de volmacht geeft.

De Memorie van Toelichting licht de artikelen 7 tot 11 toe. Uwe Commissiën sluiten zich daarbij aan.

Bij artikel 7 stellen uwe Commissiën voor van 12,000 tot 24,000 frank op te voeren, het grondslagloon of de gemiddelde winst dat in aanmerking komt voor de vaststelling van de vergoedingen, zoodat de cijfers in deze wet zouden overeenstemmen met die uit het ontwerp op de vergoeding der arbeidsongevallen dat thans bij het Parlement aanhangig is.

Hoofdstuk II voorziet de oprichting eener Gemeenschappelijke Kas voor de koopvaardij.

De aansluiting der reeders van koopvaardij schepen bij die Kas is verplichtend.

Deze verplichting komt niet voor in de wet van 1903. De reeders zijn thans onderworpen aan eene soortgelijke verplichting wat betreft de Hulpkas, doch die verplichting wordt verzacht door het feit dat de verplichte tusschenkomst wordt beperkt tot 1.5 t. h. der betaalde gages.

Deze beperking in het aandeel van de werkgevers bleef niet behouden in het ontwerp dat u wordt voorgelegd. In den loop van zijn onderzoek, terecht bekommerd om den weerslag dien dergelijke wet op de toekomst van onze reederij kan hebben, nam de Hoogere Raad van

het Zeewezen de mogelijkheid in overweging de storting van de reeders tot 1 1/2 t. h. te beperken, mits het verschil ten laste van de Schatkist te doen vallen. Van dit stelsel werd afgezien ten voordeele van een ander dat erop zou neerkomen, samen met deze wet, een andere goed te keuren, die geldelijken steun vanwege de Regeering ten behoeve van de koopvaardij zou voorzien. Van hunnen kant zouden de reeders toestemmen in de verplichte Gemeenschappelijke Kas.

Het stelsel van de vrijheid bleef en blijft de voorkeur behouden van de reeders en van tal van personen op de hoogte van de scheepvaart. De nauwe betrekkingen die bestaan tusschen onze reeders en de mutualiteiten van Britsche reeders, zouden hen hebben aangezet de voorkeur te geven aan eene wet in den aard van de Britsche, die hun zou hebben toegelaten zich met meer gemak te verzekeren.

De Verplichte Gemeenschappelijke Kas doet denken aan het in Duitschland gevolgde stelsel, doch het wijkt daarvan af in den geest die het beheer schijnt te bezielen.

In Duitschland inderdaad werkt een vergadering van al de verplichte toetreders, die haar beheerraad aanstelt welke de Kas beheert volgens de statuten die zij zelf heeft opgemaakt onder toezicht van den Staat.

Volgens het ontwerp zou men een officiële instelling tot stand brengen waarvan de beheerraad door de Regeering wordt aangesteld en waar de gelden, door de werkgevers alleen gestort, worden beheerd door een paritaire vertegenwoordiging waarvan men de noodzakelijkheid niet inzielt en waaraan een afgevaardigde van de Regeering wordt toegevoegd, die daar schijnt bij te zijn om desnoods de staking van stemmen tusschen werkgevers en werknemers op te heffen.

Dit stelsel is een oplossing waarbij de meerderheid uwer Commissiën zich niet kan aansluiten. Het geldt hier inderdaad

een gewone commissie voor het beheer van verzekeringsgelden en dus schijnt het logisch dat degenen die deze gelden verstrekken daar ook het beheer zouden van hebben, desnoods met toevoeging van een ambtenaar, daar de Regeering geroepen kan worden om sommige voor- schotten te doen.

Uwe Commissiën stellen dus voor de Verplichte Werkgeverskas te doen be- heeren door vier afgevaardigden van de reeders, een afgevaardigde van de Regeering, en een afgevaardigde van het varend personeel. In dien zin zou dus artikel 17 moeten worden gewijzigd.

Wat betreft de verzekering der vis- schers, voorziet het ontwerp hetzelfde stelsel van Verplichte Gemeenschappe- lijke Kas. Hier vloeit de verplichting voort, zooals de Memorie van Toelich- ting doet uitschijnen, uit een uitdrukke- lijken wensch van de Koninklijke Com- missie voor de Visscherij.

De Commissiën stellen u eveneens voor, in artikel 25, na de woorden « reeders » en « visschers » telkens de woorden « of hunne afgevaardigden » in te voegen.

De hoofdstukken IV en volgende zijn de herhaling van soortgelijke bepalingen uit de wet van 1903.

Hier valt evenwel op te merken dat de aansluiting bij de Kas verplicht is, zoodat deze Kas in de rechten van de bedrijfshoofden treedt. Uit artikel 34 moeten dus de woorden : « Indien de ondernemer zijn aansprakelijkheid niet aan een verzekeraar heeft overgedragen, dan mag de rechter den door hem zelf bepaalden borg eischen » wegvallen.

Mits deze amendementen en met de hoop dat de Regeering tijd en middelen zal vinden om het vraagstuk van de koopvaardij in zijn geheel op te lossen, zoodat zij kunne leven en de buiten- landsche koopvaardij de concurrentie aandoen, stellen uwe Commissies voor het ontwerp goed te keuren.

De Verslaggever,
LÉON DENS.

De Voorzitter,
A. HUBERT,

Amendements présentés par les Commissions réunies.

Article 1^{er}. — Remplacer à l'alinéa 1^{er} les mots :

« dans le cours et par le fait de l'exer- cice de leur profession » par les mots suivants : « dans le cours et par le fait de l'exécution du contrat de travail ».

Article 2, alinéa 2. — Ajouter les mots : mots :

« y compris le patron armateur ex- ploitant son propre bâtiment, soit seul,

Amendementen door de ver- eenigde Commissiën voorgesteld.

Eerste artikel. — In het eerste lid de woorden :

« in den loop en ten gevolge van de uitoefening van hun beroep » te ver- vangen door de woorden « in den loop en ten gevolge van de uitvoering van de arbeidsovereenkomst ».

Artikel 2. — Aan lid 2 de volgende woorden toe te voegen :

« met inbegrip van den reeder- schipper die zijn eigen schip in bedrijf

soit avec un équipage dont les membres sont associés ou non ».

Article 2, alinéa 3. — Remplacer par la disposition suivante :

« Sont en outre réputées marins pour l'application de la présente loi, les personnes entrant directement avec l'armateur ou ses préposés dans les liens d'un contrat de louage de services, de travail, ou d'emploi, en vue d'effectuer un service à bord, qu'elles aient été ou non recrutées pour participer ultérieurement à l'expédition maritime. »

Article 7, alinéa 4. — Remplacer le chiffre « 12,000 » par « 24,000 »

Article 17. — Modifier l'alinéa 1^{er} comme suit :

« La Caisse commune de la marine marchande est administrée sous la surveillance du Ministre de la Marine, par un conseil composé de quatre délégués des armateurs, d'un délégué du personnel navigant, d'un délégué de l'Administration de la Marine; il lui est adjoint un greffier désigné par le Ministre. »

Article 25, alinéa 1^{er}. — Ajouter après les mots : « trois armateurs » et « trois pêcheurs », les mots : « ou leurs délégués ».

Article 34, alinéa in fine. — Supprimer les mots : « Si le chef d'entreprise n'a point subrogé un assureur à ses obligations, le juge a la faculté d'exiger la caution déterminée par lui ».

Article 42, alinéa 2. — Après les mots : « organisations médicales et pharmaceutiques », ajouter le mot : « hospitalières ».

neemt, hetzij alleen, hetzij met bemanning wier leden al dan niet deelhebbend zijn. »

Artikel 2. — *Lid 3* door den volgende tekst te vervangen :

« Worden daarenboven voor de toepassing dezer wet beschouwd als zee-lieden ter koopvaardij, de personen die rechtstreeks met den reeder of zijne aangestelden verbonden zijn door een contract van dienstverhuring, een arbeidsovereenkomst of een dienstverband, om een dienst aan boord te verrichten, zij wezen al of niet aangeworven om later aan den zeetocht deel te nemen. »

Artikel 7, lid 4. — Het cijfer « 12,000 » te vervangen door « 24,000 ».

Artikel 17. — Het eerste *lid* te wijzigen als volgt

« De Gemeenschappelijke Kas voor de Koopvaardij wordt, onder het toezicht van den Minister van Zeewezen, beheerd door een raad bestaande uit vier afgevaardigden van de reeders, een afgevaardigde van het varend personeel, een afgevaardigde van het Beheer van Zeewezen, een door den Minister aangestelde griffier wordt aan den raad toegevoegd. »

Artikel 25. — In het eerste *lid*, na de woorden : « drie reeders » en « drie visschers » telkens de woorden « of hunne afgevaardigden » in te voegen.

Artikel 34, eerste lid. — De woorden : « Indien de ondernemer zijn aansprakelijkheid niet aan een verzekeraar heeft overgedragen, dan mag de rechter den door hem zelf bepaalden borg eischen » te doen wegvallen.

Artikel 42. — In *lid 2*, na de woorden « geneeskundige, pharmaceutische » de woorden « en verplegings- » in te voegen.

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 23 AVRIL 1929

Rapport des Commissions réunies des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique et de l'Industrie, du Travail et de la Prévoyance sociale, chargées de l'examen du Projet de Loi sur la réparation des accidents du travail survenus aux gens de mer.

(Voir le n° 63 du Sénat.)

Présents : MM. HUBERT, président; BOSSUYT, FRAITURE, MOLET, MERTENS, QUINCHON, SEGERS et DENS, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Le fait que le Gouvernement vient de nous soumettre ce projet de loi, tandis que, depuis 1903, nos travailleurs des industries terrestres sont régis par une loi leur assurant la réparation des accidents du travail, pourrait faire croire que les gens de mer ont manqué, jusqu'ici, de toute protection en matière d'accidents.

Il n'en est heureusement rien.

L'histoire nous enseigne que le droit maritime a été, au cours des siècles, un des plus vivants et des plus progressifs et qu'il s'est, de bonne heure, préoccupé de la situation du marin.

Mais, sans remonter si loin, il suffira de rappeler que, dans la matière plus spéciale qui nous intéresse ici, notre législation était déjà intervenue bien avant qu'il ne fut question de la réparation des accidents du travail.

Notre Code de commerce, par ses articles 102 et suivants du Livre II, et la loi de 1844, instituant la Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins navigant sous pavillon belge, en se complétant l'un l'autre, avaient

assuré au marin la protection nécessaire.

Il recevait tous les soins médicaux nécessaires, ses gages jusqu'à la fin du voyage, des secours temporaires ou des pensions en cas d'incapacité permanente. En cas de décès, les ayants-droit touchaient les gages promérités et recevaient des pensions.

Les statuts de la Caisse de secours avaient été, il est bien vrai, l'objet de nombreuses critiques, mais celles-ci s'adressaient tout autant aux taux des secours et pensions, qu'aux fins de non-recevoir, aux déchéances et aux conditions trop difficiles à remplir pour avoir droit aux avantages de la Caisse.

Il convient de signaler que ces critiques, sauf celles relatives aux taux des secours et pensions, n'intéressaient pas tant la branche accidents du travail, que les branches maladie, vieillesse et décès prématuré, également couvertes par la Caisse.

Celle-ci était alimentée, en ordre principal, par :

1° Une retenue de 4 p. c. sur les gages des capitaines, seconds capitaines et premiers mécaniciens ;

2^o Une retenue de 3 p. c. sur les gages de tous autres marins ;

3^o Un versement, à faire par l'armateur de tout navire belge, et égal à 1 1/2 p. c. de la totalité des gages des marins embarqués sur ce navire.

Ces ressources devaient servir à assurer aux marins l'ensemble des avantages énumérés plus haut. Il est plus que douteux qu'elles eussent permis de donner satisfaction aux désirs exprimés par les intéressés. Mais, d'un autre côté, beaucoup de critiques seraient tombées si, au lieu des bases empiriques des statuts de la Caisse, l'on avait adopté une répartition des ressources parmi les différents risques et appliqué à chacun de ces risques les données de la science actuelle.

Il convient de dire ici, qu'après plus de trois quarts de siècle d'expérience du fonctionnement de la Caisse de secours, le matériel statistique qui aurait pu permettre ce travail de modernisation est, pour ainsi dire, inexistant.

C'est dans ces conditions qu'en 1919 un arrêté ministériel chargea une Commission administrative, à laquelle avaient été joints un actuaire ainsi que des représentants des armateurs et du personnel navigant, de la revision des statuts de la Caisse de secours.

Cette Commission, dès le début de ses travaux, fut amenée à envisager séparément le problème des accidents du travail et celui de la prévoyance. A la suite des demandes du personnel navigant, elle prit comme base de ses travaux, pour l'étude du premier point, la loi de 1903 sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail, en vue de l'adapter aux conditions particulières de l'industrie maritime.

Cette étude, qui aboutit à un premier avant-projet, fut complétée par le Conseil supérieur de la marine. Celui-ci présenta au Gouvernement une étude dont nous retrouvons le texte dans le projet qui nous est soumis.

Quiconque connaît la complexité du problème, ne s'étonnera pas de la longueur de ces études, ni des aspects divergents que la question a pris au cours de leurs stades successifs.

C'est qu'il ne s'agissait pas comme dans la loi de 1903 d'innover librement. Le marin est protégé actuellement par le Code de commerce et la Caisse de secours, l'armateur supporte cette protection par des frais de traitement et les salaires pendant le cours de la maladie jusque fin du voyage, par son intervention de 1 1/2 p. c. des gages dans la Caisse de secours.

D'un côté, le personnel marin, tout en demandant l'application de la loi de 1903, désirait garder tous les avantages que lui reconnaît actuellement le Code de commerce; d'un autre côté, les armateurs de navires marchands, aux prises avec les résultats insuffisants de l'exploitation, suite de la crise des frêts et de la politique protectionniste de certains pays, ne voyaient pas sans appréhension les charges nouvelles et importantes que dans ces conditions leur industrie devrait supporter.

L'unanimité s'était cependant faite au Conseil supérieur de la Marine sur deux alternatives : ou bien ne pas augmenter les charges de l'armement, cette augmentation pouvant mettre celui-ci en péril et enlever ainsi le gagne-pain à ceux que l'on désirait protéger; ou bien ne pas mettre la loi en vigueur aussi longtemps que les pouvoirs publics ne seraient pas intervenus d'une façon effective en faveur de la marine marchande.

La réalisation de la première alternative aurait nécessité l'introduction dans la loi d'une clause limitant la charge des armateurs à 1 1/2 p. c. des salaires. Elle eut présenté de nombreuses difficultés d'application, car il eut fallu prévoir comment on aurait évité le déficit devant fatalement résulter du maintien dans toutes leurs modalités des dispositions de la loi de 1903 (qualité des

ayants-droit, taux des allocations, etc.), ou bien comment ce déficit aurait été comblé.

Il ne restait donc que la seconde alternative. En présence de la difficulté d'insérer une disposition adéquate dans la loi, surtout que celle-ci s'applique tant à la marine marchande qu'à la pêche, et que la Commission de la pêche ne demande pas d'intervention en faveur de son industrie, le Conseil supérieur de la Marine n'a pu que recommander au Gouvernement de se préoccuper sans tarder de ce problème.

Vos Commissions, préoccupées à juste titre des répercussions que le vote de la loi qui nous est soumise pourrait avoir sur notre marine marchande, vous demandent néanmoins de donner votre vote affirmatif au projet de loi. Elles comptent toutefois que le Gouvernement examinera la situation de la marine marchande et prendra les mesures nécessaires pour mettre celle-ci à même de maintenir et de développer ses services, ainsi que le Gouvernement lui-même en a, à différentes reprises, exprimé la volonté.

Ainsi que nous le disions plus haut, ce projet de loi maintient par son article 3 le système actuel du Code de commerce, qui se trouve repris par la loi portant réglementation du contrat d'engagement maritime, que vous avez votée dans une session antérieure, et lui juxtapose le système de la loi de 1903. Le marin blessé ne sera donc pas, comme dans la loi de 1903, indemnisé sur la base de 50 p. c. du salaire dès le jour de l'accident, mais jouira à partir de ce jour jusqu'au terme fixé par l'article 81 de la loi sur le contrat d'engagement de la totalité de ses gages, soit une indemnité de 100 p. c.

L'article 3 doit donc être lu en combinaison avec les articles 78 à 84 de la loi sur le contrat d'engagement.

A quelles personnes la loi s'applique-t-elle ?

L'article 2 répond à cette question. L'Exposé des motifs a fait valoir les raisons judicieuses qui ont fait inclure dans

l'application de la loi, les patrons à la pêche qui sont en même temps armateur du navire. Il a semblé à vos Commissions que par extension il faudrait mettre sur le même pied les armateurs de navires de commerce qui sont en même temps capitaine du navire. Ce cas est assez rare mais il convient de le prévoir. Vos Commissions proposent donc d'introduire à l'article 2, à la fin du deuxième paragraphe, les mots : « y compris le patron armateur exploitant son propre bâtiment, soit seul, soit avec un équipage dont les membres sont associés ou non ».

Sont en outre réputés marins, les personnes recrutées pour être portées au rôle d'équipage qui, étant au service du navire, sont victimes d'un accident avant la clôture du rôle.

Les auteurs du projet de loi ont voulu ne pas laisser sans protection ces personnes qui, ne tombant pas sous l'application de la loi de 1903, seraient néanmoins au service du navire, mais ne pourraient jouir de la présente loi en raison du fait que le rôle d'équipage n'a pas encore été formé ni clôturé ou qu'elles ne s'y trouvent pas portées.

La disposition n'est cependant pas complète, car elle la restreint aux personnes recrutées pour être portées au rôle d'équipage. Elle devrait s'interpréter comme s'appliquant à toutes les personnes entrant dans les liens d'un contrat de louage de services de travail ou d'emploi avec l'armateur, en vue d'effectuer un service à bord, qu'elles aient été recrutées pour participer ultérieurement à l'expédition maritime ou pas.

A cet effet, vos Commissions proposent de libeller l'alinéa 3 de l'article 2, comme suit :

« Sont en outre réputés marins, pour l'application de la présente loi, les personnes entrant directement avec l'armateur ou ses préposés dans les liens d'un contrat de louage de services, de travail ou d'emploi, en vue d'effectuer un service à bord, qu'elles aient été ou

non recrutées pour participer ultérieurement à l'expédition maritime. »

Quels sont les risques couverts ?

Ceux-ci sont définis à l'article 1^{er}. Ce sont les accidents du travail survenus aux gens de mer, dans le cours et par le fait de l'exercice de leur profession. Sont réputés tels, jusqu'à preuve contraire, ceux survenus à bord et même ceux survenus en dehors du bord, à condition que ce soit au cours d'un travail ou d'une corvée entrepris ou commandé pour le service du navire ou de l'expédition.

L'Exposé des motifs indique pourquoi les auteurs du projet ont substitué le mot « profession » à « contrat de travail », dans la définition « dans le cours et par le fait de l'exécution du contrat de travail », qui est à la base de la loi de 1903.

Il donne comme motifs, qu'il n'est que juste que l'accident survenu au marin qui, entre deux voyages, est chargé de l'entretien du navire, trouve sa réparation dans les indemnités prévues par le projet.

Vos Commissions sont d'accord sur ce point, comme nous l'avons indiqué plus haut, et elles le sont tellement qu'elles ont tenu à relever ce qui, dans l'article 2 du projet, pourrait, en pratique, être une limitation de ce droit.

Il leur a semblé cependant qu'en vue de la jurisprudence qui s'est formée à la suite de l'application des dispositions de la loi de 1903, il serait préférable de suivre sa terminologie le plus possible et de ne pas introduire des termes nouveaux qui pourraient prêter à discussion. La personne qui, entre deux embarquements, est chargée de l'entretien du navire, est réputée marin au terme de l'article 2 du projet, amendé par vos Commissions. Elle est manifestement entrée dans les liens d'un contrat de travail. Ce n'est donc pas pour elle qu'il faut modifier la terminologie de la loi de 1903. Comme ce n'est également pas pour les marins qui ont souscrit un con-

trat d'engagement maritime, qui n'est qu'une forme particulière du contrat de travail, nous vous proposons d'amender le projet en remplaçant « l'exercice de leur profession » par « l'exécution du contrat de travail ».

Un autre risque couvert est le dommage résultant d'accidents dus à des cas de force majeure, rentrant dans les risques naturels de la navigation.

Cette extension de risques couverts n'a soulevé aucune objection au sein de vos Commissions, mais certains membres ont désiré attirer l'attention de leurs collègues sur ce point, afin de faire remarquer combien les conditions d'exploitation du navire et d'une industrie terrestre sont peu comparables.

Les articles 4 et suivants ne font que reprendre les dispositions analogues de la loi de 1903.

Un des membres des Commissions a rappelé, qu'au cours de l'étude pour chiffrer les charges que la loi entraînerait, à laquelle s'était livré le Conseil supérieur de la Marine, la préoccupation s'était faite jour, pour réduire ces charges, de diminuer le nombre d'ayants-droit. Cette idée ne fut pas retenue, mais il fut insisté sur la nécessité de s'assurer minutieusement, dans l'application de la loi, que la victime était bien effectivement le soutien des ayants-droit en cause.

Vos Commissions abondent dans le même sens en faisant remarquer toutefois, contrairement à l'opinion émise dans l'Exposé des motifs, qu'en elle-même la délégation des gages n'est pas une preuve que le bénéficiaire de la délégation est soutenu par celui qui la donne.

L'Exposé des motifs commente les articles 7 à 11. Vos Commissions se rallient à ces commentaires.

Cependant à l'article 7 vos Commissions proposent de porter de 12,000 à 24,000 francs le salaire type ou le profit moyen pris en considération pour la fixation des indemnités, de façon à mettre les chiffres de la présente loi en

concordance avec ceux du projet de loi sur les accidents terrestres actuellement soumis au Parlement.

Le chapitre II prévoit l'établissement d'une Caisse commune de la marine marchande.

L'affiliation des armateurs de navires de commerce y est obligatoire.

Cette obligation n'existe pas dans la loi de 1903. Les armateurs sont soumis actuellement à une obligation identique en ce qui concerne la Caisse de secours, mais elle est tempérée par le fait que l'intervention obligatoire est limitée à 1 1/2 p. c. des gages payés. Cette limitation dans la contribution des employeurs n'a pas été maintenue dans le projet de loi qui vous est soumis. Au cours de ses études, le Conseil supérieur de la Marine, justement préoccupé des répercussions que la mise en vigueur d'une loi semblable pourrait avoir sur l'avenir de notre armement, avait été amené à envisager la possibilité de limiter le versement des armateurs à 1 1/2 p. c., le Trésor supportant la différence de charges. Ce système fut abandonné en faveur d'un autre qui comporterait le vote simultané de la présente loi et d'une loi prévoyant une intervention pécuniaire du Gouvernement en soutien de la marine marchande, les armateurs acceptant de leur côté la Caisse commune obligatoire.

Le régime de la liberté avait et continue à avoir la préférence des armateurs et de nombreuses personnalités versées dans les affaires maritimes. Les rapports étroits qui existent entre nos armateurs et les mutuelles d'armateurs en Grande-Bretagne, les auraient incités à préférer une loi sur les bases de la législation britannique qui leur aurait permis de s'assurer avec plus de facilité.

La Caisse commune obligatoire rappelle le système suivi en Allemagne, quoiqu'il s'en écarte dans l'esprit qui semble devoir présider à son administration.

En effet, en Allemagne fonctionne une assemblée de tous les adhérents

obligatoires qui nomme son conseil d'administration qui gère la Caisse suivant les statuts qu'elle s'est donnés sous la simple surveillance de l'Etat.

D'après le projet, on créerait une institution officielle dont le conseil d'administration est nommé par le Gouvernement et où les fonds versés par les employeurs seuls sont gérés par une représentation paritaire dont la nécessité ne s'explique pas et auxquels on adjoint un délégué du Gouvernement qui semble avoir été introduit pour départager éventuellement employeurs et employés.

Ce système constitue une solution à laquelle la majorité de vos Commissions n'a pu se rallier. En effet, il s'agit ici d'une simple commission de gestion de fonds d'assurances et par conséquent il semble logique que ce soient ceux qui constituent les fonds qui soient appelés à les gérer avec, éventuellement, l'adjonction d'un fonctionnaire, le Gouvernement pouvant être appelé à faire certaines avances.

Vos Commissions vous proposent donc de faire gérer la Caisse patronale obligatoire par quatre délégués des armateurs, un délégué du Gouvernement et un délégué du personnel navigant. L'article 17 devrait donc être modifié en conséquence.

En ce qui concerne l'assurance des pêcheurs, le projet prévoit le même système de Caisse commune obligatoire. Ici l'obligation résulte, ainsi que le rappelle l'Exposé des motifs, d'un vœu exprimé expressément par la Commission royale de la pêche.

Les Commissions vous proposent également de mettre après les mots « armateurs et pêcheurs », les mots « ou leurs délégués », à l'article 25.

Les chapitres IV et suivants ne font que reprendre les dispositions similaires de la loi de 1903.

Toutefois, il y a lieu de remarquer que l'affiliation à la Caisse étant obligatoire pour tous les armateurs, cette Caisse se trouve en fait subrogée aux chefs d'entreprise. Il y a donc lieu de

supprimer à l'article 34, les mots : « si le chef d'entreprise n'a point subrogé un assureur à ses obligations, le juge a la faculté d'exiger la caution déterminée par lui ».

Le texte qui nous a été soumis contient quelques erreurs d'impression :

Page 7, article 5 (c), 5^e ligne en comptant du bas de l'alinéa; il s'agit de l'enfant naturel *non* reconnu. Le texte flamand est exact.

Sous réserve des amendements suggérés et avec l'espoir que le Gouvernement

trouvera le temps et les moyens de s'occuper de la question de la marine marchande en son ensemble, de façon à donner à cette question urgente une solution adéquate qui lui permette de vivre et de soutenir la concurrence avec la marine étrangère, vos Commissions vous prient de donner votre vote approbatif au projet de loi qui vous est soumis.

Le Rapporteur,
LÉON DENS.

Le Président,
ARM. HUBERT.

Amendements présentés par les Commissions réunies.

Article 1^{er}. — Remplacer à l'alinéa 1^{er} les mots :

« dans le cours et par le fait de l'exercice de leur profession » par les mots suivants : « dans le cours et par le fait de l'exécution du contrat de travail ».

Article 2, alinéa 2. — Ajouter les mots :

« y compris le patron armateur exploitant son propre bâtiment, soit seul, soit avec un équipage dont les membres sont associés ou non ».

Article 2, alinéa 3. — Remplacer cet alinéa par la disposition suivante :

« Sont en outre réputées marins pour l'application de la présente loi, les personnes entrant directement avec l'armateur ou ses préposés dans les liens d'un contrat de louage de services, de travail, ou d'emploi, en vue d'effectuer un service à bord, qu'elles aient été ou non recrutées pour participer ultérieurement à l'expédition maritime. »

Amendementen door de vereenigde Commissiën voorgesteld.

Eerste artikel. — In het eerste lid de woorden :

« in den loop en ten gevolge van de uitoefening van hun beroep » te vervangen door de woorden « in den loop en ten gevolge van de uitvoering van de arbeidsovereenkomst ».

Artikel 2. — Aan lid 2 de volgende woorden toe te voegen :

« met inbegrip van den reeder-schipper die zijn eigen schip in bedrijf neemt, hetzij alleen, hetzij met een bemanning wier leden al dan niet deelhebbend zijn. »

Artikel 2. — *Lid 3* door den volgende tekst te vervangen :

« Worden daarenboven voor de toepassing dezer wet beschouwd als zee-lieden ter koopvaardij, de personen die rechtstreeks met den reeder of zijne aangestelden verbonden zijn door een contract van dienstverhuring, een arbeidsovereenkomst of een dientsverband, om een dienst aan boord te verrichten, zij wezen al of niet aangeworven om later aan den zeetocht deel te nemen. »

Article 7, alinéa 4. — Remplacer le chiffre « 12,000 » par « 24,000 ».

Article 17, 1^{er} alinéa. — Modifier comme suit :

« La Caisse commune de la marine marchande est administrée sous la surveillance du Ministre de la Marine, par un conseil composé de quatre délégués des armateurs, d'un délégué du personnel navigant, d'un délégué de l'Administration de la Marine; il lui est adjoint un greffier désigné par le Ministre. »

Article 25, 1^{er} alinéa. — Ajouter après les mots : « trois armateurs » et « trois pêcheurs », les mots : « ou leurs délégués ».

Article 34, 1^{er} alinéa, in fine. — Supprimer les mots : « Si le chef d'entreprise n'a point subrogé un assureur à ses obligations, le juge a la faculté d'exiger la caution déterminée par lui ».

Article 42, alinéa 2. — Après les mots : « organisations médicales et pharmaceutiques », ajouter le mot : « hospitalières ».

Artikel 7, lid 4, het cijfer « 12,000 » te vervangen door « 24,000 ».

Artikel 17. — Het eerste lid te wijzigen als volgt :

« De Gemeenschappelijke Kas voor de Koopvaardij wordt, onder het toezicht van den Minister van Zeewezen, beheerd door een Raad bestaande uit vier afgevaardigden van de reeders, een afgevaardigde van het varend personeel, een afgevaardigde van het Beheer van Zeewezen, een door den Minister aangestelde griffier wordt aan den Raad toegevoegd. »

Artikel 25. — In het eerste lid, na de woorden : « drie reeders » en « drie visschers » telkens de woorden « of hunne afgevaardigden » in te voegen.

Artikel 34, eerste lid. — De woorden : « Indien de ondernemer zijn aansprakelijkheid niet aan een verzekeraar heeft overgedragen, dan mag de rechter den door hem zelf bepaalde borg eischen » te doen wegvallen.

Artikel 42. — In lid 2, na de woorden « geneeskundige, pharmaceutische » de woorden « en verplegings » in te voegen.