

# BELGISCHE SENAAAT

---

ZITTING 2002-2003

---

6 NOVEMBER 2002

---

## Wetsvoorstel betreffende het sociaal statuut van de zeevisser

---

AMENDEMENTEN

---

Nr. 1 VAN DE HEREN RAMOUDT EN MAERTENS

Art. 3

### Dit artikel wijzigen als volgt :

«Art. 3. — De zeevisser wordt aangeworven door de reder zelf of zijn gemachtigde. In het laatste geval moet de gemachtigde in de arbeidsovereenkomst duidelijk melding maken van deze hoedanigheid. De zeevisser dient zelf de arbeidsovereenkomst te ondertekenen.»

Verantwoording

Dit artikel bepaalt dat de zeevisser wordt aangeworven door de reder zelf of door zijn gemachtigde. De reder kan immers zowel een natuurlijke als een rechtspersoon zijn die in het buitenland is gevestigd en hier dus een gevolmachtigde moet hebben om onder meer de aanwervingen te regelen. Ook de schipper kan als gemachtigde van de reder optreden als er in het buitenland een bemanningslid moet worden vervangen. De zeevisser moet zijn arbeidsovereenkomst zelf tekenen wat dus impliceert dat hij meerderjarig moet zijn en dus ook niet kan worden geplaatst door een interimkantoor. Thans kan elke persoon beweren de gevolmachtigde van de rederij te zijn. Voortaan zal hij/zij die hoedanigheid moeten bewijzen. De wijze waarop dit moet gebeuren zal in een collectieve arbeidsovereenkomst worden vastgelegd.

---

Zie:

Stukken van de Senaat:

2-821 - 2000/2001:

Nr. 1: Wetsvoorstel van de heren Ramoudt en Maertens.

# SÉNAT DE BELGIQUE

---

SESSION DE 2002-2003

---

6 NOVEMBRE 2002

---

## Proposition de loi relative au statut social des pêcheurs en mer

---

AMENDEMENTS

---

N° 1 DE MM. RAMOUDT ET MAERTENS

Art. 3

### Modifier cet article comme suit :

«Art. 3. — Le pêcheur en mer est engagé par l'armateur même ou par son préposé. Dans ce dernier cas, le préposé doit faire clairement état de cette qualité dans le contrat d'engagement. Le pêcheur en mer doit signer personnellement le contrat d'engagement.»

Justification

Cet article prévoit que le pêcheur en mer est engagé par l'armateur lui-même ou par son préposé. Il se peut en effet que l'armateur soit une personne physique ou une personne morale qui est établie à l'étranger et qui doit donc avoir un préposé pour s'occuper notamment des recrutements. Le patron de pêche peut, lui aussi, intervenir comme préposé de l'armateur lorsqu'un membre d'équipage doit être remplacé à l'étranger. Le pêcheur en mer doit signer personnellement son contrat de travail, ce qui implique qu'il doit être majeur et ne peut être placé par une agence d'intérim. À l'heure actuelle, quiconque peut prétendre être le préposé de l'armateur. Désormais, il faudra apporter la preuve de cette qualité. Une convention collective de travail fixera les modalités selon lesquelles il faut justifier de cette qualité.

---

Voir:

Documents du Sénat:

2-821 - 2000/2001:

N° 1: Proposition de loi de MM. Ramoudt et Maertens.

## Nr. 2 VAN DE HEREN RAMOUDT EN MAERTENS

## Art. 8

**Dit artikel wijzigen als volgt :**

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

## Verantwoording

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

De Koning zal de vorm en de inhoud van het zeemansboek bepalen. In elk geval dient het zeemansboek de volgende gegevens te bevatten :

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

Elke inschrijving in het zeemansboek dient door de zeevisser en de schipper ondertekend te worden. Het zeemansboek dient ook de voornaamste bepalingen van de wet te bevatten, zodat de zeevisser steeds kan nagaan wat zijn rechten en plichten zijn. Aan de hand van zijn zeemansboek zal de zeevisser het verloop van zijn carrière kunnen bewijzen en ook de tijd dat hij in een bepaalde functie heeft gevaren. Dit is van belang om hogere functies aan boord te kunnen bekleden. In principe zouden de aantekeningen in het zeemansboek moeten overeenstemmen met deze in het stamboek zodat de overheid de juistheid ervan kan nagaan. Ook bij eventueel verlies van het zeemansboek zal de loopbaan van de betrokken visser kunnen worden gereconstrueerd.

## Nr. 3 VAN DE HEREN RAMOUDT EN MAERTENS

## Art. 17

**Dit artikel wijzigen als volgt :**

«Art. 17. — Wanneer de zeevisser tijdens de duur van de arbeidsovereenkomst andere werkzaamheden moet verrichten dan deze waarvoor hij is aangenomen, en indien aan die werkzaamheden een hogere bezoldiging is verbonden dan de zijne, dan heeft hij recht op die bezoldiging voor de tijd dat hij die werkzaamheden heeft uitgeoefend.»

## N° 2 DE MM. RAMOUDT ET MAERTENS

## Art. 8

**Compléter cet article comme suit :**

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

## Justification

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

Le Roi déterminera la forme et le contenu du livret de marin. Celui-ci devra en tout cas comporter les informations suivantes :

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

Toute inscription dans le livret de marin doit être signée par le pêcheur en mer et le patron de pêche. Le livret de marin doit aussi reproduire les principales dispositions de la loi, de sorte que le pêcheur en mer puisse toujours vérifier quels sont ses droits et obligations. Le livret de marin permettra au pêcheur en mer de prouver le déroulement de sa carrière, de même que la période pendant laquelle il a navigué dans une fonction déterminée. Ce point est important dans la perspective de l'exercice de fonctions supérieures à bord. En principe, les annotations figurant dans le livret de marin devraient concorder avec celles du registre matricule, de manière à ce que les autorités publiques puissent en vérifier l'exactitude. La carrière du pêcheur concerné pourra dès lors aussi être reconstituée en cas de perte du livret de marin.

## N° 3 DE MM. RAMOUDT ET MAERTENS

## Art. 17

**Modifier cet article comme suit :**

«Art. 17. — Lorsque, pendant la durée du contrat d'engagement, le pêcheur en mer est appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il a été engagé et à laquelle est attachée une rémunération supérieure à la sienne, il a droit à cette rémunération pour la durée pendant laquelle il a exercé la fonction en question.»

## Verantwoording

Indien voor de aanvang van de reis wordt vastgesteld dat de zeevisser niet over de noodzakelijke theoretische kennis (brevet-ten, getuigschriften en dergelijke) beschikt of onvoldoende praktijkervaring heeft (vaartijd in een bepaalde functie), dan kan de arbeidsovereenkomst worden verbroken zonder recht op een vergoeding. Het volstaat immers niet om een voldoende aantal mensen aan boord te hebben, volgens de grootte van het schip, maar de bemanningsleden moeten ook de nodige capaciteiten hebben. Het eerste contact tussen de reder of zijn gemachtigde en de zeevisser is meestal mondeling. Daarna wordt de schriftelijke arbeidsovereenkomst gesloten waarbij de zeevisser meestal niet de nodige documenten bij zich heeft om zijn capaciteiten te staven. Wanneer dan achteraf blijkt dat de betrokken zeevisser niet beantwoordt aan het reglementair voorgeschreven profiel, dan moet de arbeidsovereenkomst onmiddellijk kunnen worden verbroken zonder vergoeding zodat een nieuwe kandidaat kan worden gezocht. Als de ongeschiktheid van de zeevisser pas blijkt als het schip reeds op zee is, dan kan de schipper de betrokkene een andere taak toewijzen, waarbij de vergoeding naar evenredigheid wordt verminderd. Tijdens een reis kan het gebeuren dat een bemanningslid in een hogere functie moet varen dan deze waarvoor hij werd aangeworven. Zo kan een matroos de functies van de stuurman overnemen omdat deze ziek of gewond is en aan land werd gebracht. In zijn arbeidsovereenkomst is de bezoldiging van de matroos vastgelegd, maar voor de periode dat hij hogere functies uitoefent zal hij ook recht hebben op een hogere vergoeding.

## Nr. 4 VAN DE HEREN RAMOUDT EN MAERTENS

## Art. 25

**Aan dit artikel een § 4 (nieuw) toevoegen, luidende:**

« § 4. De reder dient zich aan te sluiten bij een overkoepelende groepsverzekering ten voordele van de zeevissers. Hierdoor ontvangt een door de zeevisser zelf te bepalen begunstigde (familielid, levenspartner, enz.) een vergoeding berekend volgens het aantal vaartdagen tijdens zijn loopbaan na overlijden of zwaar arbeidsongeval. »

## Verantwoording

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

Er werd met de sociale partners overleg gepleegd om een stelsel uit te werken waarbij de zeevisser een vast loon zou hebben, zoals andere werknemers, uiteraard afhankelijk van de uitgeoefende functie en de grootte van het schip. Het is echter gebleken dat vooral aan de zijde van de werknemers men de voorkeur geeft aan het bestaande systeem van een variabel loon, gebaseerd op de opbrengst van de gerealiseerde vangst.

## Justification

Si, avant le commencement du voyage, il est constaté que le pêcheur en mer n'a pas les connaissances théoriques (brevets et autres attestations) ou ne possède pas l'expérience suffisante (heures de navigation dans une fonction donnée), le contrat d'engagement peut être résilié sans droit à indemnité. Il ne suffit pas, en effet, de disposer à bord d'un équipage en nombre suffisant en fonction de la taille du navire, les membres d'équipage doivent également avoir les capacités requises. Généralement, le premier contact entre l'armateur ou son préposé et le pêcheur en mer est verbal. C'est ensuite qu'est conclu le contrat d'engagement écrit. Or, à ce moment le pêcheur en mer n'a souvent pas sur lui les documents nécessaires pour attester ses capacités. S'il s'avère par la suite que le pêcheur en mer concerné ne répond pas au profil réglementaire, le contrat d'engagement doit pouvoir être résilié immédiatement sans indemnité, de sorte qu'un nouveau candidat puisse être recherché. Si la constatation n'a lieu qu'en mer, le patron de pêche peut astreindre l'intéressé à un autre travail, sa rémunération subissant une réduction proportionnelle. Un membre d'équipage peut, en cours de voyage, être appelé à servir dans une fonction plus élevée que celle pour laquelle il a été engagé. C'est ainsi qu'un matelot peut reprendre les fonctions du timonier, tombé malade ou blessé et qui a été débarqué. La rémunération du matelot est fixée dans son contrat d'engagement, mais il a droit à une rémunération supérieure pour la durée pendant laquelle il exerce une fonction supérieure.

## N° 4 DE MM. RAMOUDT ET MAERTENS

## Art. 25

**Insérer dans cet article un § 4 (nouveau), rédigé comme suit:**

« § 4. L'armateur doit souscrire à une assurance de groupe globale au profit des pêcheurs en mer qu'il emploie. En cas de décès ou d'accident de travail grave, le bénéficiaire désigné par le pêcheur lui-même (membre de la famille, partenaire, etc.) perçoit une indemnité calculée sur la base du nombre de journées de voyage en mer que le pêcheur en mer a totalisé au cours de sa carrière. »

## Justification

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

Les partenaires sociaux se sont concertés afin d'élaborer un régime permettant au pêcheur en mer de bénéficier, à l'instar de tous les autres travailleurs, d'un salaire fixe, qui dépendrait bien entendu de la fonction exercée et de la taille du navire. Il s'est cependant avéré que ce sont essentiellement les travailleurs qui préféreraient maintenir le régime existant, prévoyant un salaire variable, basé sur le produit de la pêche réalisée.

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

Daarom is het noodzakelijk te bepalen wat onder een «dag van een zeereis» wordt begrepen. Onder dagen van een zeereis worden de vaartdagen begrepen tussen het vertrek van het schip uit een haven en deze van het aanlopen van een volgende haven. Een verblijf op zee van minstens vier uur in de loop van een zelfde kalenderdag wordt ook als een vaartdag beschouwd. Dit betekent dat een zeevisser die met zijn schip op een bepaalde dag om 22 uur vertrekt voor die dag niet zal vergoed worden terwijl zijn collega die om 20 uur is vertrokken wel een zeedag kan aanrekenen.

Dit is de reden waarom de meeste vissersschepen pas na 22 uur vertrekken, omdat dan een vaartdag wordt «uitgespaard». Een zeevisser die om 1 uur met het schip vertrekt en om gelijk welke reden na 5 uur dezelfde dag terug in een haven is, heeft echter wel recht op een vaartdag, omdat hij minstens vier uur op zee is geweest. Anderzijds wordt het uitvaren van een schip voor een duur die 24 uur niet overschrijdt slechts aanzien als één vaartdag.

Dit is van belang voor de kustvisserij waarbij de schepen in de late namiddag vertrekken en de volgende morgen terug binnenlopen. De aanwezigheid op zee bedraagt dan ongeveer een 14-16-tal uur, gespreid over twee kalenderdagen, maar wordt slechts als één vaartdag aanzien. Dit lijkt nogal ingewikkeld maar is noodzakelijk gelet op de verschillende vormen van visserij (kust- en verre visserij).

## Nr. 5 VAN DE HEREN RAMOUDT EN MAERTENS

### Art. 42

#### Dit artikel vervangen als volgt :

«Art. 42. — De bepalingen van dit hoofdstuk doen op geen enkele wijze afbreuk aan de rechten die voortspruiten uit de wet betreffende de arbeidsongevallen, de wetten betreffende de schadeloosstelling voor beroepsziekten, de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorgingen en uitkeringen, gecoördineerd op 14 juli 1994 of enige andere Belgische of buitenlandse wetgeving op grond waarvan aanspraak kan worden gemaakt op gehele of gedeeltelijke vergoeding wegens dezelfde schade. De zeevisser zal dan ook zijn rechten op grond van deze wetgeving dienen uit te putten alvorens de reder op grond van dit hoofdstuk te kunnen aanspreken. De reder die op basis van dit hoofdstuk bijdraagt in de kosten van geneeskundige verzorging, verplaatsing of loonwaarborg, treedt ten belope van deze van rechtswege in de rechten van de zeevisser ten aanzien van de instellingen, gelast met de uitvoering van de bovengenoemde wetten of personen, ongeacht de rechtsgrond

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

C'est pourquoi il s'impose de définir ce que l'on entend par «journée de voyage en mer». Par journées de voyage en mer, il faut entendre les journées de navigation entre le moment du départ du navire du port jusqu'au moment où il touche au port suivant. Une présence en mer d'une durée minimale de quatre heures au cours d'un jour civil est aussi considérée comme une journée de navigation. Un pêcheur en mer dont le navire quitte le port à 22 heures ne sera donc pas payé pour cette journée, tandis que son collègue qui est parti à 20 heures pourra compter une journée de navigation.

C'est la raison pour laquelle la plupart des navires de pêche ne quittent le port qu'après 22 heures, «économisant» ainsi une journée de navigation. Un pêcheur en mer dont le navire a appareillé à 1 heure et, pour une raison quelconque, rentre au port le même jour après 5 heures a toutefois droit à une journée de navigation, car il est resté au moins 4 heures en mer. D'autre part, la sortie en mer d'un navire pendant une durée n'excédant pas 24 heures est considérée comme formant une seule journée de navigation.

Cette définition a toute son importance pour la pêche côtière: les navires partent en fin d'après-midi et reviennent le lendemain matin. Leur présence en mer est d'environ 14-16 heures, étalées sur deux journées, mais est considérée comme formant une seule journée de navigation. Toute cette réglementation peut paraître complexe, mais elle se justifie eu égard aux différentes formes de pêche (pêche côtière, pêche en haute mer).

## N° 5 DE MM. RAMOUDT ET MAERTENS

### Art. 42

#### Remplacer cet article comme suit :

«Art. 42. — Les dispositions du présent chapitre ne portent en aucune manière préjudice aux droits découlant de la loi sur les accidents du travail, des lois relatives à la réparation des dommages résultant des maladies professionnelles, de la loi instituant et organisant un régime d'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, coordonnée le 14 juillet 1994, ou de toute autre législation belge ou étrangère susceptible d'être invoquée pour réclamer une réparation totale ou partielle du même préjudice. Le pêcheur en mer devra dès lors épuiser les droits qu'il tient de cette législation, avant de pouvoir en appeler à l'armateur en application des dispositions du présent chapitre. L'armateur qui, en application du présent chapitre, intervient dans les frais médicaux, les frais de déplacement ou les frais de garantie salariale est subrogé de plein droit, à hauteur du montant de cette intervention, aux droits du pêcheur en mer vis-à-vis des organismes chargés de l'exécution des lois susvi-

*waarop zij dezelfde schade geheel of gedeeltelijk moeten vergoeden. »*

#### Verantwoording

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

#### Nr. 6 VAN DE HEREN RAMOUDT EN MAERTENS

##### Art. 43

#### Dit artikel vervangen als volgt :

*«Art. 43. — De zeevisser heeft ten laste van de reder recht op de geneeskundige, psychologische, heelkundige, farmaceutische en verplegingskosten die nodig zijn omwille van ziekte of ongeval, overkomen tijdens de reis. Hij heeft ten laste van de reder ook recht op de vergoeding van de kosten voor verplaatsing die voortvloeien uit ziekte of ongeval, overkomen tijdens de reis. De verplichtingen van de reder eindigen in elk geval bij het einde van de reis of op het ogenblik waarop de zeevisser, ten laste van de reder, voortijdig naar zijn hoofd- of tweede verblijf of een verplegings- of verzorgingsinstelling aldaar werd teruggebracht. De reder draagt tevens de kosten voor het overbrengen van de tijdens de reis overleden zeevisser naar de plaats waar de familie haar overledene wenst te laten begraven.*

*De reder dient zich via zijn beroepsorganisatie of individueel aan te sluiten bij een door de overheid erkende organisatie voor slachtofferhulp. Bij zwaar ongeval of overlijden van de zeevisser moet deze organisatie instaan voor de opvang van familieleden tot in de 2e graad, levenspartner en mede-opvarenden. »*

#### Verantwoording

Zoals de werknemers of arbeiders aan land heeft de zeevisser recht op een vergoeding voor de geneeskundige, heelkundige, psychologische, farmaceutische en verplegingskosten voortvloeiende uit de ziekte of het ongeval hem overkomen tijdens de reis. De reder dient ook de kosten te betalen verbonden aan de overbrenging van de zieke of gekwetste zeevisser naar zijn gewone verblijfplaats. Die verplichtingen van de reder eindigen in elk geval bij het einde van de betrokken reis of op het ogenblik dat de zeevisser voortijdig naar zijn verblijfplaats of een ziekenhuis in de onmiddellijke omgeving ervan werd gebracht.

*sées ou vis-à-vis des personnes, quel que soit le fondement juridique sur la base duquel elles sont tenues de réparer tout ou partie du même préjudice. »*

#### Justification

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

#### N° 6 DE MM. RAMOUDT ET MAERTENS

##### Art. 43

#### Remplacer cet article comme suit :

*«Art. 43. — Le pêcheur en mer a droit au paiement, par l'armateur, des frais médicaux, psychologiques, chirurgicaux, pharmaceutiques et infirmiers exposés en cas de maladie ou d'accident survenu en cours de voyage. Il a également droit au remboursement par l'armateur des frais de déplacement résultant de l'accident ou de la maladie survenus en cours de voyage. Les obligations de l'armateur prennent fin en tout cas à la fin du voyage ou lorsque le pêcheur en mer est rapatrié prématurément, aux frais de l'armateur, vers sa résidence principale ou sa résidence secondaire, ou vers un établissement hospitalier ou de soins. L'armateur prend également à sa charge les frais de rapatriement du pêcheur en mer décédé au cours du voyage vers le lieu où la famille souhaite le faire enterrer.*

*L'armateur est tenu de s'affilier, individuellement ou par l'intermédiaire de son association professionnelle, à une organisation d'aide aux victimes agréée par les pouvoirs publics. En cas d'accident grave ou de décès du pêcheur en mer, cette organisation devra assurer la prise en charge des parents jusqu'au 2<sup>e</sup> degré, du partenaire et des co-navigants. »*

#### Justification

Tout comme les travailleurs salariés ou les ouvriers occupés sur terre, le pêcheur en mer a droit à une intervention dans les frais médicaux, chirurgicaux, psychologiques, pharmaceutiques et infirmiers qu'il a exposés en cas de maladie ou d'accident survenu en cours de voyage. L'armateur doit également payer les frais liés au transfert du pêcheur malade ou blessé vers son domicile habituel. Ces obligations de l'armateur prennent fin en tout cas à la fin du voyage ou au moment où le pêcheur en mer a été rapatrié prématurément vers sa résidence ou vers un hôpital situé à proximité immédiate.

Indien de zeevisser bijvoorbeeld in een buitenlands ziekenhuis dient te worden opgenomen dan zullen de kosten voor zijn — latere — terugkeer naar België ook ten laste van de reder vallen. Indien de betrokkene op kosten van de reder naar zijn verblijfplaats, bijvoorbeeld te Zeebrugge, werd gebracht, en hij later op consultatie moet gaan in het ziekenhuis te Brugge, dan zijn die verplaatsingskosten niet meer ten laste van de reder. Indien de zeevisser tijdens de reis komt te overlijden, dan zijn de kosten voor het overbrengen van het stoffelijk overschot ten laste van de reder. Daaronder dient niet enkel de kost van het eigenlijk transport begrepen te worden maar ook deze verbonden aan de administratieve formaliteiten op de plaats van het overlijden en de kosten van de eigenlijke lijkbezorging ter plaatse, daaronder begrepen de kosten van de eigenlijke kisting van de overledene.

Didier RAMOUDT.  
Michiel MAERTENS.

Si le pêcheur en mer doit par exemple être admis dans un hôpital à l'étranger, les frais de son retour — ultérieur — en Belgique seront également à charge de l'armateur. Si l'intéressé a été ramené à son domicile, par exemple à Zeebrugge, aux frais de l'armateur, et qu'il doit ultérieurement se rendre à une consultation à l'hôpital de Bruges, ces frais de déplacement ne seront plus à charge de l'armateur. Si le pêcheur en mer décède pendant le voyage, les frais de rapatriement de sa dépouille sont à charge de l'armateur. Ces frais comprennent non seulement les frais afférents au transport lui-même, mais également ceux afférents aux formalités administratives effectuées sur les lieux du décès et les frais exposés sur place pour les prestations des pompes funèbres, dont ceux afférents à la mise en bière elle-même.