

## LE STATUT SOCIAL DU MARIN-PECHEUR.

Par M. J. DEVESTELE,  
Avocat à Bruges.

20849

Il y a vingt-cinq ans, M. Charles Dezuttere mettait le point final à la vaste enquête qu'il avait faite avec la collaboration de feu M<sup>e</sup> Vermaut, à la requête du Ministère de l'Industrie et du Travail, sur la situation économique et sociale des marins pêcheurs belges, dans les termes que voici :

« Les conclusions de cette enquête sont la confirmation pure et simple de ce que l'opinion publique a admis depuis longtemps : La nécessité de reviser, de réorganiser et de mettre à la hauteur des besoins modernes la législation et les institutions relatives à la pêche maritime. Jusqu'à une époque récente, exception faite pour la question de l'enseignement professionnel, tout ce qui intéresse le *bien-être économique et social de nos populations côtières* est resté dans l'état où le laissèrent nos ancêtres de la période des primes à la pêche, c'est-à-dire d'avant 1865.

Et plus loin :

« Nos institutions de protection et notre législation intéressant les marins, témoignent d'une infériorité regrettable à l'égard de ce qui a été instauré dans les pays du Nord-Ouest de l'Europe. »

Ces doléances n'étaient que trop justifiées mais depuis lors les progrès ont été rapides et à l'heure actuelle la législation en cours, sauf certaines mises au point, protège le marin-pêcheur belge, presque aussi efficacement que l'ouvrier de l'industrie.

Si les pêcheurs étaient restés en marge de l'œuvre législative que le Parlement belge avait édifié dans l'intérêt des travailleurs industriels, la raison, sinon la justification de cette carence se trouvait dans l'incompatibilité de fait et de droit existant entre la loi sur le contrat de travail et la nature des rapports juridiques sous lesquels l'exercice de la profession de marin-pêcheur, était envisagé.

La législation protégeant le travailleur industriel gravitait autour de la loi du 10 mars 1900 sur le contrat de travail, et ne pouvait être appliquée aux travailleurs qui n'étaient pas régis par ses dispositions.

Or, la doctrine et la jurisprudence, les déclarations des parlementaires étaient unanimes : le marin-pêcheur, qui communément travaillait à la part, ne devait pas être considéré en tant qu'ouvrier mais en tant que participant de fait, travailleur indépendant, associé dont le travail était régi plutôt par les règles du contrat d'association, que par celles d'un louage de service.

Cette façon de voir était justifiée parce qu'en fait les marins-pêcheurs n'étaient rémunérés que sous forme d'une participation dans le produit net de la vente du poisson après déduction de tous les frais généraux, relatifs au voyage, à telle enseigne qu'ils subissaient réellement les aléas de l'exploitation.

Leur gain était vraiment une part dans les bénéfices. A défaut de bénéfice, il n'y avait pas de rémunération.

Depuis l'apparition de la pêcherie à vapeur et surtout la motorisation des bateaux de pêche, il n'en est plus de même et sauf de très rares exceptions, notamment dans l'exploitation des bateaux non pontés de Nieuport, et à un degré moindre encore, dans la pêche côtière de Zeebrugge et de Heyst, la rémunération du pêcheur consiste dans l'allocation d'un pourcentage sur le produit brut de la vente du poisson.

Dans la grande pêche, chalutiers à vapeur et grands moteurs d'Islande, la rémunération, sauf celle du capitaine, qui voyage au pourcentage absolu, est assurée par des gages fixes outre un pourcentage sur la vente du poisson.

Il en résulte que d'une façon générale, le pêcheur n'ayant pas à participer dans les frais généraux, ne peut revendiquer aucun droit de regard sur les comptes de l'exploitation, situation incompatible avec la notion d'association qui comporte nécessairement un droit de contrôle des affaires sociales et un droit de surveillance sur les faits du gérant, qui en dernière analyse n'est que le mandataire des associés.

S'il s'en suit cependant que l'ancienne notion du pêcheur exploitant en qualité d'associé, ne peut plus se justifier, sauf à de rares exceptions près, il n'en reste pas moins vrai que la difficulté reste entière pour qui cherche à déterminer quelle est la nature du rapport juridique établi entre le marin-

pêcheur et l'armateur pour apprécier de l'applicabilité de certaines lois sociales, quand celles-ci ne contiennent aucune disposition visant spécialement les marins-pêcheurs et s'en tiennent à une terminologie générale désignant les assujettis, conformément aux dispositions traditionnelles déduites de la loi du 10 mars 1900 sur le contrat de travail.

On peut en effet ergoter sans fin sur le point de savoir si le contrat d'engagement maritime qui lie le marin-pêcheur et qui le subordonne à l'autorité du capitaine du bateau, pour ce qui concerne le voyage, entraîne la naissance entre le marin d'une part et l'armateur d'autre part, d'un véritable louage de travail.

La Doctrine, en effet, n'établit qu'un seul critère vraiment sûr permettant de reconnaître le louage de travail de tous autres louages de service notamment le louage d'industrie et ce critère est le lien de subordination.

Le Professeur De Page s'exprime à ce sujet dans les termes suivants : « En réalité, il n'y a, en droit civil tout au moins, qu'un seul critère vraiment sûr et qui tend de plus en plus à être consacré par la jurisprudence : le lien de subordination. Ce critère est sûr, parce qu'il est en rapport direct avec l'objet du contrat. Dans le contrat de louage du travail, c'est le travail comme tel, comme source d'activité, la force de travail qui est prestée, indépendamment de toute affectation déterminée. Il en résulte nécessairement que le travail sera exécuté sous l'autorité et la direction de celui qui en bénéficie, celui-ci pouvant affecter son co-contractant à tel ou tel travail qu'il jugera utile et lui enjoindre de l'exécuter conformément à ses directives. C'est précisément ce qui explique que dans le louage de travail, celui qui preste son travail, se trouve pour l'exécution du travail, sous la subordination de l'employeur. Rien de pareil, au contraire, dans le louage d'industrie, parce que dans cette forme, du louage d'ouvrage, l'objet du contrat est, non pas le travail comme tel, mais un travail déterminé. Sans doute dans l'exécution du travail, le locataire d'ouvrage devra-t-il se conformer aux directives générales du maître, mais en ce sens seulement qu'il doit exécuter le travail qui lui est commandé et pas un autre. »

Ce commentaire ne permet pas de déterminer clairement et avec précision quelle est la nature du contrat liant le marin-pêcheur. Le lien de subordination entre celui-ci et l'armateur ne semble pas établi. Le marin est subordonné au capitaine

qui, bien entendu, est mandataire de l'armateur, mais qui exerce quant à la conduite du navire et le travail de pêche une autorité qui lui appartient en propre, à tel point que l'armateur n'exerce aucune autorité sur le marin et n'intervient à aucun titre dans la direction de son travail.

L'incertitude quant à la nature des rapports juridiques existant entre le marin-pêcheur et l'armateur, entraîne quant à l'application de certaines lois sociales, des difficultés d'application qui, jusqu'à ce jour, se sont avérées insurmontables et ont paralysé, dans une large mesure, l'effet de celles-ci.

Sous réserve de ces considérations préliminaires, le statut social du marin-pêcheur forme un ensemble imposant. Il concerne l'assurance contre les suites des accidents de travail, l'assurance en vue de la vieillesse et de l'invalidité prématurée, le salaire familial, l'assurance contre le chômage, le bénéfice de congés payés, la protection du salaire et l'hygiène du travail.

#### **1° Assurance contre les accidents de travail.**

La loi du 30 décembre 1929 a instauré l'assurance des marins-pêcheurs contre les risques d'accident à survenir dans le cours et par le fait de l'exécution de son travail.

La loi du 30 décembre 1929 n'est qu'une adaptation de la loi de 1903 aux particularités des risques professionnels du marin et c'est ainsi qu'en son article 1, la loi étend le principe de la réparation forfaitaire à tous accidents survenus aux gens de mer dans le cours et par le fait de l'exécution du du contrat de travail, y compris les accidents survenus soit à bord soit même en dehors du bord au cours d'un travail ou d'une corvée entrepris ou commandé pour le service du navire ou de l'expédition, qui jusqu'à preuve du contraire sont réputés accidents de travail donnant lieu à réparation.

De plus, sont assimilés aux dommages donnant lieu à réparation, les dommages résultant des accidents constituant les risques naturels de la navigation ainsi que ceux qui sont produits par les maladies trouvant leur cause directe dans un accident dont la réparation est régie par la loi.

L'article 2 en son alinéa 3 étend les dispositions de la loi à tous pêcheurs quel que soit le mode et le montant de leur rémunération formant l'équipage des bâtiments de pêche belges, à voiles ou à propulsion mécanique, y compris le

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

Les indemnités sont calculées suivant un salaire de base qui n'est pas le salaire réel, trop variable, souvent indéterminable, mais suivant un salaire de base légal qui est déterminé par arrêté royal pour chaque catégorie de pêcheurs, suivant la force motrice des bateaux de pêche et qui est révisé tous les cinq ans.

Lorsque le salaire type ou le profit moyen dépasse 20.000 francs, il n'est pris en considération pour la fixation des indemnités qu'à concurrence de cette somme.

Le salaire annuel moyen correspond au produit par onze du salaire légal, et le salaire quotidien moyen en divisant par 365 le chiffre du salaire légal annuel.

Le paiement des allocations est assuré par la Caisse commune de la pêche maritime établie à Ostende et instituée par l'article 18 de la loi entre tous les armateurs à la pêche et les patrons-armateurs.

Cette Caisse est gérée par un Conseil d'administration et de direction dont le statut organique a été réglé par les arrêtés royaux des 20 mai et 20 juin 1930, modifiés par ceux du 12 décembre 1934 et 26 février 1935.

Les moyens financiers dont la Caisse doit pouvoir disposer pour assurer le paiement des indemnités et rentes viagères fixées par la loi lui sont assurés par les cotisations obligatoires que doivent verser les pêcheurs et patrons armateurs, cotisations dont le montant est déterminé par arrêté royal et sujettes à révision au moins tous les cinq ans, par arrêté royal, sur avis du conseil d'administration de la Caisse commune.

Après les difficultés du début provenant principalement du fait des petits patrons armateurs qui négligeaient de payer leur cotisation, la Caisse Commune de la pêche maritime et l'assurance contre les risques d'accident de travail sont entrées dans les habitudes de la population de pêcheurs, ont acquis droit de cité et constituent un élément de premier ordre pour l'amélioration de la condition économique et sociale de nos familles de pêcheurs.

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1930, date du début de ses opérations, la Caisse commune a agréé jusque fin décembre 1938, 3.687 déclarations d'accidents dont 55 cas mortels. La moyenne annuelle est respectivement de 433 et 5,3 par an.

Les blessures par piqûres et les contusions prédominent et représentent environ les 2/3 de l'ensemble des accidents.

Les charges qui incombent à la Caisse commune pour la pêche maritime sont extrêmement lourdes et les cotisations indispensables s'élèvent à fr. 3,12 pour 100 fr. de salaire augmentés d'un coefficient de sécurité de 5 %, soit une prime d'assurance moyenne de fr. 3,28 par 100 francs de salaire.

Au cas où le service des allocations et pensions dues par la Caisse, ainsi que ses dépenses dépasseraient les recettes, l'Etat doit aux termes de l'article 21 de la loi combler les déficits au moyen d'avances récupérables dans un délai maximum de dix années.

Il n'est guère possible de faire l'analyse complète de la loi du 30 décembre 1929, ni de l'arrêté organique régissant la Caisse commune de la pêche maritime. Il reste à retenir que sauf certaines mises au point et modifications, que l'expérience imposera peut-être, l'assurance contre les accidents survenant aux marins-pêcheurs, supplée à la satisfaction générale à la lacune laissée par la loi générale sur les accidents de travail du 24 décembre 1903, dont ne bénéficiaient pas les pêcheurs.

## **2° L'assurance en vue de la vieillesse et du décès prématuré.**

Des lois antérieures refondues dans celle du 15 décembre 1937 ont institué l'assurance obligatoire des salariés occupés notamment en Belgique et qui sont au service d'un employeur ou attachés à un siège d'exploitation.

Les marins-pêcheurs ne sont ni expressément indiqués ni exclus par les dispositions de cette loi.

Certains armements l'appliquent en faveur de leur personnel; d'autres et notamment les pêcheurs de Heyst et Zeebrugge estiment ne pas devoir l'appliquer.

Ils justifient leur système par la considération que les pêcheurs de Heyst et Zeebrugge voyagent tous moyennant participation dans le produit de la pêche, qu'en conséquence ils ne sont pas dans un rapport de louage de travail vis-à-vis de l'armateur et que partant la loi n'est pas obligatoire en ce qui les concerne.

Le Tribunal correctionnel de Bruges statuant en degré d'appel a partagé cette façon de voir par son jugement du 7 décembre 1938 en décidant qu'au regard de la doctrine et de la jurisprudence les pêcheurs participants devaient être

considérés en tant qu'associés et non pas en tant que salariés.

Il en résulte qu'une notable partie de la population des pêcheurs ne bénéficient pas des avantages de la loi du 15 décembre 1937 en ce sens notamment qu'ils ne sont pas obligatoirement assujettis avec la conséquence que l'armateur est tenu au versement d'une cotisation dont une partie à sa charge et une autre partie à charge du pêcheur et à retenir sur le montant de sa rémunération.

Cette situation fait l'objet de multiples échanges de vue au sein du Conseil professionnel de la pêche maritime, commission paritaire instituée par arrêté royal du 27 décembre 1937, mais semble devoir rester sans solution à défaut d'intervention législative, l'incertitude restant entière quant à l'appréciation du rapport juridique né ensuite du contrat d'engagement maritime entre le marin-pêcheur participant et l'armateur.

### 3° Salaire familial.

La loi du 4 août 1930 portant généralisation des allocations familiales, a institué le salaire familial obligatoire grâce à une cotisation obligée à charge du patron qui doit être versée dans une caisse de compensation.

L'article premier de la loi assujettit quiconque occupe au travail une ou plusieurs personnes, soit dans l'exploitation d'une entreprise industrielle, commerciale ou autre, soit dans l'exercice d'une profession, soit à tout autre titre, et dans son article 2, la loi du 4 août 1930 disposait que pour l'application de la loi il y a lieu de considérer comme étant dans tous les cas occupés au travail en vertu d'un louage de service, notamment sous le numéro 3 : les pêcheurs qui ne sont ni propriétaires ni armateurs de leur bateau.

Étaient donc exclus du bénéfice de la loi, les patrons armateurs.

L'arrêté royal organique du 4 février 1939, pris en exécution de la loi du 10 juin 1937, étendant le salaire familial aux employeurs et travailleurs non salariés, a modifié cette disposition et en son article 27 range dans la catégorie des travailleurs indépendants et des employeurs tous les patrons pêcheurs et pêcheurs qui travaillent à la part sur un bateau dont le patron-pêcheur est propriétaire ou armateur, ainsi que quand le bateau appartient à la veuve d'un patron-pêcheur et dispose de plus qu'en tous cas seront considérés

comme formant une association de fait, les patrons pêcheurs et pêcheurs qui sous le régime du travail à la part, se livrent à la pêche à la crevette, même lorsque le patron pêcheur n'est pas propriétaire ou armateur du bateau.

Il en résulte que la cotisation imposée par la loi du 4 février 1939, instituant le salaire familial généralisé, tombera à charge, non pas de l'armateur, mais de chaque participant tel qu'il est indiqué par la dernière loi.

#### **4° Congés payés.**

La loi du 20 août 1938 portant révision de la loi du 8 juillet 1936, concernant les congés payés, régit également la pêche maritime et toutes exploitations accessoires.

En fait, elle est appliquée par les armements importants et en général par les armements ostendais quels qu'ils soient, les versements étant assurés par les écoreurs après la vente du poisson, à la Caisse Nationale auxiliaire des congés payés.

Elle n'est pas appliquée à Zeebrugge-Heyst et la même difficulté qui a fait l'objet des considérations ci-dessus, paralyse la généralisation de son application.

#### **5° Secours de chômage.**

Jusqu'à ce jour, l'assurance obligatoire contre les risques du chômage n'est pas organisée; les pêcheurs ont pu bénéficier des secours légaux en s'assurant aux conditions fixées par le Fonds National de Crise.

En général, ils se sont mis dans la possibilité de pouvoir profiter du secours de chômage.

#### **6° Travail et hygiène à bord.**

La loi du 25 août 1920 dispose qu'un arrêté royal déterminera les conditions auxquelles les logements à bord de tout bateau devront répondre en vue de leur habitabilité, de l'hygiène et de la salubrité.

L'arrêté royal du 25 août 1920 se borne à imposer l'existence à bord des bateaux de pêche, d'une caisse de secours permettant de pourvoir aux nécessités des accidents de travail et d'assurer le premier traitement des maladies.

Un arrêté ministériel a prescrit certaines dispositions nouvelles.

Quant à l'habitabilité, l'hygiène et la salubrité des logis à bord des bateaux de pêche, aucune disposition n'a été prise

jusqu'à ce jour. En fait, les constructeurs de navires se réfèrent aux indications du Bureau Véritas qui se conforme aux prescriptions du Board of Trade et de grands progrès sont réalisés sans intervention législative ou réglementaire.

### 7° Protection du salaire.

La loi sur le contrat d'engagement maritime contient de multiples dispositions assurant aux marins le paiement de leurs gages, privilège, insaisissabilité, inaccessibilité, etc.

Le marin-pêcheur bénéficie, d'autre part, en ce qui concerne les contestations avec les armateurs, de la juridiction spéciale des Conseils des Prud'hommes.

### CONCLUSIONS.

Ce très incomplet aperçu permet de se rendre compte que le retard subi dans l'organisation de la protection sociale du marin-pêcheur a été comblé et que des progrès immenses ont été réalisés depuis l'époque où le Ministère de l'Industrie et du Travail a fait procéder à une enquête sur la condition des travailleurs de la mer.

Des lacunes d'importance subsistent et résultent de la répugnance qu'éprouvent petits armateurs, patrons armateurs et pêcheurs à se soumettre bénévolement aux dispositions législatives que commandent le progrès social.

Ils trouvent un appui solide dans la constance avec laquelle la jurisprudence maintient son appréciation traditionnelle relative à la nature du rapport juridique né entre pêcheurs et armateurs.

D'autre part, certaines lois sociales, telles la loi sur l'assurance en vue de la vieillesse et du décès prématuré, la loi sur les congés payés, n'assujettissent pas les travailleurs qui s'occupent sous la direction du chef de famille.

Il importera sans doute que le législateur intervienne et notamment qu'il décrète de façon expresse l'applicabilité des lois sociales aux pêcheurs quel que soit le mode de leur rémunération et les conditions ou circonstances dans lesquelles ils se livrent à leurs occupations.

---