

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
SESSION DE 1933-1934	N° 211		ZITTINGSJAAR 1933-1934
	SÉANCE du 22 Mai 1934	VERGADERING van 22 Mei 1934	

PROJET DE LOI

sur les contrats d'engagement pour le service des
bâtiments de navigation intérieure.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MADAME, MESSIEURS,

Les rapports contractuels qui se nouent entre les armateurs ou patrons propriétaires des bâtiments de navigation intérieure, d'une part, et le personnel employé pour la navigation de ces bâtiments, d'autre part, n'ont fait jusqu'à présent l'objet d'aucune réglementation particulière.

Ces rapports sont régis, dans la mesure très précaire où il est possible de les y adapter, par les dispositions législatives générales relatives au travail et, en outre, en ce qui concerne le contre-maître batelier, par certaines règles intéressant les capitaines de navire.

Il n'en est pas différemment dans la plupart des autres pays; en Allemagne seulement existent en cette matière des prescriptions précises fixées par les lois des 15 juin 1895 et 20 mai 1908, par quelques dispositions du Livre IV du Code de Commerce et par quelques arrêtés et ordonnances de police.

De même qu'il a été jugé nécessaire de procéder à une réglementation systématique et rationnelle des conditions de l'engagement au service des navires, l'opportunité s'est manifestée d'une initiative analogue dans le domaine de la navigation fluviale.

C'est dans cette pensée que M. le Ministre Anseele institua, vers la fin de l'année 1927, auprès de l'Administration de la Marine, une Commission composée, notamment, de représentants des armements fluviaux, des patrons-bateliers et des bateliers et qui reçut pour mission d'examiner l'ensemble des dispositions législatives existantes intéressant le personnel navigant des entreprises de transports par eaux intérieures et de faire toutes propositions utiles en vue de la revision éventuelle de ces dispositions.

Cette Commission reconnut que ses premiers efforts devaient tendre vers une réglementation systématique du contrat d'engagement au service des bateaux.

WETSONTWERP

op de arbeidsovereenkomst wegens dienst
op binnenschepen.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Tot regeling van de contractuele betrekkingen, welke ontstaan tusschen de reeders of zelfvarende eigenaars van binnenschepen, enerzijds, en het in de binnenscheepvaart gebezigd personeel, anderzijds, werden tot nog toe geen bijzondere voorschriften opgesteld.

Voor zoover zulkdanige aanpassing mogelijk is, gelden voor die betrekkingen de algemeene wetsbepalingen aangaande den arbeid, mitsgaders, waar het de zetschippers betreft, enkele regelen die toepasselijk zijn op de kapiteins van zeeschepen.

Niets anders is de toestand in de meeste andere landen; alleen in Duitschland bestaan er te dien aanzien nauwkeurige voorschriften, opgenomen in de wetten van 15 Juni 1895 en 20 Mei 1908, in enkele bepalingen van Boek IV van het Wetboek van Koophandel en in enkele politiebepalingen en verordeningen.

Evenals het noodig werd bevonden een stelselmatische en aangepaste reglementeering op te maken ten aanzien van de arbeidsovereenkomst wegens dienst op zeeschepen, is het nuttig gebleken naar een gelijkwaardige regeling te zoeken voor de binnenscheepvaart.

In dien gedachtengang werd door den heer Minister Anseele op het einde van het jaar 1927 bij het Beheer van het Zeewezen een Commissie aangesteld, waarvan, onder ander vertegenwoordigers van de binnenvaartrederijen, van de eigenschippers en van de zetschippers deel uitmaakten en die opdracht kreeg het geheel der bestaande wetsbepalingen betreffende het personeel der binnenscheepvaartondernemingen te onderzoeken en met het oog op een eventuele herziening van die bepalingen alle dienstige voorstellen te doen.

Die Commissie erkende dat zij in de eerste plaats haar aandacht diende te wijden aan een stelselmatische reglementeering van de arbeidsovereenkomst voor den dienst op binnenschepen.

Grâce à l'esprit de conciliation qui n'a cessé d'animer ses membres, elle aboutit à l'élaboration du projet de loi ci-joint, qui, d'une part, consacre par des formules simples et non équivoques les usages observés dans les rapports de préposés à employeurs de la navigation fluviale et, d'autre part, empruntant au droit commun les principes qui peuvent suppléer à l'insuffisance des usages, détermine avec précision les droits et les obligations des parties.

Le projet de loi ainsi élaboré fut examiné ensuite par une Commission du Conseil Supérieur de la Navigation Intérieure, qui, en séance plénière du 3 février 1933, y marqua à son tour son entière approbation.

La réglementation proposée étant exceptionnelle et destinée à une industrie particulière, il importe d'en délimiter strictement le champ d'application.

Cette délimitation est fixée par les articles premier et 2 du projet de loi.

L'article 2 précise qu'il ne s'agit de régir que les contrats d'engagement au service des bateaux belges. Il faut entendre par bateau suivant la définition inscrite sous l'article premier : « tout bâtiment de plus de trois tonnes métriques de jauge... affecté habituellement à des opérations lucratives de navigation dans les eaux intérieures... »; il est spécifié que sont, d'une part, soumis aux dispositions nouvelles les engagements au service notamment des remorqueurs, bateaux de passage, dragueurs et bâtiments de même espèce, des radeaux et bateaux frétés momentanément en séjour, mais que sont exclus de leur application les bateaux de pêche côtière et fluviale.

Ces bâtiments seront réputés belges lorsqu'ils appartiennent pour plus de la moitié de leur valeur à des personnes de nationalité belge ou à des sociétés remplissant toutes conditions prescrites pour être considérées comme belges. Ce critère de la nationalité des bateaux ne résulte, il est vrai, d'aucun texte législatif, mais un projet de loi actuellement à l'étude, et qui sera sous peu soumis aux Chambres, tend à mettre un terme à toute controverse à cet égard.

Les dispositions nouvelles seront observées, quel que soit le lieu de l'engagement ou la nationalité même des personnes engagées. Elles s'imposeront quelle que soit la qualification du personnel engagé : marins chargés de la direction du bateau, chauffeurs ou mécaniciens chargés de l'alimentation et de l'entretien des machines.

Les définitions inscrites sous l'article premier complètent, au reste, les précisions de l'article 2.

Il convient cependant d'ajouter que les équipages familiaux ne sont pas soumis à la loi nouvelle. Le pa-

Dank zij den geest van wederzijdsche tegemoetkoming van haar leden, hebben deze werkzaamheden geleid tot het opmaken van het hierbijgaand ontwerp van wet waarin, eenerzijds, in eenvoudige, ondubbelzinnige formules de in de binnenscheepvaart voor de betrekkingen tusschen werknemers en werkgevers bestaande gebruiken zijn opgenomen en, anderzijds, door toepassing van de beginselen van het gemeenrecht daar, waar de gebruiken onvoldoende vaststaan, de rechten en de verplichtingen van de partijen nauwkeurig worden omschreven.

Het aldus opgemaakte wetsontwerp werd daarna onderzocht door een Commissie van den Hoogen Raad voor de Binnenscheepvaart, die in voltallige zitting van 3 Februari 1933 op zijn beurt volle instemming betuigde.

Wijl de voorgestelde reglementering een buitengewoon karakter draagt en voor een gansch bijzonder bedrijf moet dienen, is het van belang hare draagwijdte duidelijk af te bakenen.

Dit is voorzien in artikelen één en 2 van het wetsontwerp.

In artikel 2 wordt nader bepaald dat de regeling enkel geldt voor de arbeidsovereenkomsten wegens dienst op Belgische binnenschepen. Volgens de omschrijving gegeven in artikel één dient onder binnenschip verstaan : « elk... vaartuig van meer dan drie metrieke ton inhoud, dat gewoonlijk voor scheepvaartverrichtingen op de binnenwateren wordt gebezigd... »; voorgeschreven wordt, anderzijds, dat de nieuwe bepalingen toepasselijk zijn op de dienstovereenkomsten, namelijk, voor spleepbooten, veerbooten, baggervartaalgen en dergelijke vaartuigen op vlotten, benevens op tijdelijk op liggen bevrachte binnenschepen, doch dat zij geen toepassing vinden ten aanzien van schepen bestemd voor de kust- en de riviervisscherij.

Binnenschepen worden als Belgische schepen beschouwd, wanneer zij voor meer dan de helft van hun waarde toebehooren aan personen van Belgische nationaliteit of aan vennootschappen die alle gestelde voorwaarden vervullen om als Belgische vennootschappen aanzien te worden. Het criterium der nationaliteit van binnenschepen vloeit, wel is waar, niet voort uit eenigen wetstekst, doch een thans ter studie liggend van ontwerp van wet, dat binnen kort bij de Kamers zal ingediend worden, heeft ten doel aan alle betwisting dienaangaande een einde te maken.

De nieuwe bepalingen dienen nagekomen, onverschillig waar de aanwerving geschiedt of van welke nationaliteit de aangeworven personen zijn. Zij zijn toepasselijk om het even welke benaming aan deze laatsten wordt gegeven : varensgezellen belast met het besturen van het binnenschip, stokers of machinisten aangesteld voor het bedienen en het onderhoud van de machines.

De andere verklaringen in artikel één zijn trouwens een aanvulling van de voorschriften van artikel 2.

Nochtans dient hieraan toegevoegd dat familieondernemingen niet aan de nieuwe wet onderworpen

tron batelier qui exploite avec ses enfants ou proches parents son propre bateau ou un bateau loué par lui, ne doit pas être entravé dans la faculté d'user à son gré du concours de ceux dont il assure l'existence; vouloir assujettir dans ce cas à des conditions d'engagement et de résiliation de contrat, de paiement de gages, la coopération au travail, serait pénétrer inutilement dans un domaine improprie à la contrainte.

Il y a lieu encore d'observer que le patron batelier (eigenschipper) visé ci-dessus, propriétaire du bateau qu'il exploite et conduit lui-même, doit être compris, pour l'interprétation des dispositions du projet de loi sous les termes « armateur », par opposition au terme « contre-maître-batelier » (zetschipper) (art. 1, § 3); celui-ci n'est à bord qu'un préposé du propriétaire ou de l'armateur.

La loi proposée ne doit pas être considérée comme une énonciation de dispositions intangibles, anéantissant la liberté contractuelle des parties. Elle ne s'impose à celles-ci que pour suppléer à l'insuffisance de leurs contrats. Elle édicte des obligations minima et il demeure loisible aux intéressés d'arrêter entre eux des conventions plus avantageuses que les stipulations de la réglementation nouvelle.

Certaines dispositions cependant sont, par l'article 3 du projet, décrétées d'ordre public, dans l'intérêt même des parties, pour la sauvegarde de leurs droits et la régularité de leurs engagements.

De même la Commission dont émane le projet a estimé à l'unanimité que beaucoup de contestations seraient évitées si ces engagements étaient obligatoirement constatés par un écrit. L'article 5 en consacre l'obligation, en déterminant avec l'article 6 la forme du contrat et les mentions qu'il doit porter.

Plus précise, en effet, sera la convention des parties, plus rares seront les occasions de conflits. On peut escompter que l'usage s'introduira sans retard de contrats-type avec lesquels ce personnel se familiarisera, et dont il apprendra rapidement à connaître la portée et les clauses; l'uniformité de celles-ci constituera un gage de bonne compréhension par tous.

L'adoption de contrats-type se recommande encore à raison de la multiplicité des mentions que doit contenir le contrat écrit pour être efficace et atteindre vraiment son but.

Trois modes d'engagement sont pratiqués dans la navigation intérieure : l'engagement au voyage, l'engagement pour une durée fixée à l'avance et l'engagement à durée indéterminée.

Quelle que soit la modalité adoptée entre les parties, la convention doit obligatoirement stipuler

zijn. De eigenschipper, die met zijne kinderen of nabestaanden zijn eigen of een door hem gehuurd schip in bedrijf heeft, mag niet belemmerd worden in zijn vrijheid naar goetvinden gebruik te maken van de hulp van deze voor wier bestaan hij zorgt; door die medewerking, ondergeschikt te willen maken aan voorwaarden betreffende aanwerving, opzegging van de overeenkomst, betaling van loon, zou nutteloos worden binnengedrongen in een domein, waar geen dwang is toegelaten.

Nog dient opgemerkt dat de hiervoren bedoelde eigenschipper, eigenaar van het schip dat hij in bedrijf heeft en zelf bestuurt, volgens de bepalingen van het ontwerp van wet moet begrepen worden onder de benaming « reeder », in tegenstelling met den « zetschipper » (art. 1, § 3) die aan boord slechts de aangestelde is van den eigenaar of den reeder.

De bepalingen die voorkomen in voorgestelde wet moeten niet zonder meer beschouwd worden als onveranderlijk en in strijd met het principe der contractuele vrijheid van de partijen. Zij worden hun slechts opgelegd om aan te vullen wat in hun contracten ontbreekt. Zij voorzien minimum verplichtingen en het staat belanghebbenden steeds vrij onder elkander overeenkomsten te sluiten, die grooter voordeelen bieden dan de bepalingen van de nieuwe reglementeering.

Nochtans zijn bij artikel 3 van het ontwerp sommige bepalingen bestempeld als rakende de openbare orde, zulks in het belang zelf van de partijen, tot vrijwaring van hun rechten en voor de regelmatigheid van hun verbintenissen.

Zoo ook heeft de Commissie, van wie het ontwerp uitgaat, eenparig geoordeeld dat vele betwistingen zouden vermeden worden, indien de verbintenissen schriftelijk moesten vastgesteld worden. Artikel 5 voorziet die verplichting en bepaalt, samen met artikel 6, den vorm van het contract en de vermeldingen die er in moeten voorkomen.

Inderdaad, hoe duidelijker de overeenkomst der partijen is opgemaakt, hoe zeldzamer de gelegenheden van conflict zullen zijn. Verwacht mag worden dat het gebruik van model-overeenkomsten, waarmee het personeel vertrouwd zal geraken en waarvan het spoedig de draagwijdte en de bepalingen zal kennen, onverwijld ingang zal vinden; de eenvormigheid van de bepalingen dier overeenkomsten zal een waarborg er voor zijn dat zij door allen goed worden verstaan.

Het invoeren van model-overeenkomsten verdient nog aanbeveling met het oog op het groot aantal vermeldingen welke in de geschreven overeenkomst moeten voorkomen, wil deze werkelijk haar doel bereiken.

In de binnenscheepvaart bestaan er drie soorten van verbintenissen : de verbintenis voor eene reis, de verbintenis voor een vooraf bepaalden termijn en de verbintenis voor een onbepaalden termijn.

Welke ook de verbintenis zij, welke door de partijen werd aangegaan, steeds moet de overeenkomst

quand et comment commencent les services, quand et comment ils prennent fin.

S'il s'agit d'engagement au voyage, les parties doivent convenir de la date et du point de départ du voyage, ainsi que du lieu de destination finale.

Dans les contrats conclus à temps, elles stipuleront la date convenue pour le commencement des services, le laps de temps pendant lequel l'engagement courra ou la date à laquelle il prendra fin; le contrat sans limite de durée devra comporter le préavis qui y mettra fin et un délai à l'expiration duquel, après préavis, les parties seront déliées.

L'engagement à l'essai n'est pas exclu. Dans la limite de sa durée, qui ne peut être supérieure à trois mois, il doit être en tous points assimilé à un contrat conclu à temps.

Ces stipulations font l'objet des articles 6 à 11 du projet.

Les articles 12, 13 et 15 fixent les devoirs résultant pour l'engagé de son entrée au service du bateau et l'article 16 énonce les devoirs correspondants de l'armateur. Ces obligations réciproques dérivent inéluctablement de la conclusion de l'engagement; elles s'imposent, quelle que soit la nature de celui-ci, comme des règles absolues auxquelles les parties ne sauraient se soustraire.

Le règlement des salaires est en ce domaine, comme dans l'exécution de tout contrat de travail, la source la plus abondante de conflits; ceux-ci seront d'autant moins fréquents que les prescriptions relatives aux gages seront plus précises.

L'engagement au voyage est surtout de nature à susciter des contestations. Les gages dans ce genre de contrat constituent généralement un forfait. Les parties, en effet, supputent la durée approximative des services que nécessitera le parcours du bateau d'un point à un autre, en tenant compte des aléas qu'elles acceptent à l'avance, de la navigation.

Ainsi qu'il est prévu sous l'article 18 du projet, l'engagé court, avec son employeur, les risques de prolongation de ses services; celle-ci ne lui ouvrirait, au termes de l'article 19, un droit à un complément de salaire, que si elle a sa cause dans les convenances personnelles ou la faute de l'armateur; ce complément de salaire s'établira suivant le taux de rémunération des engagés de même catégorie payés au mois, à la quinzaine ou à la semaine.

De même l'article 20 stipule, comme le commande l'équité, que le forfait, une fois conclu, demeure acquis, à tout événement, à l'engagé, à condition toutefois que le contrat ait reçu un commencement d'exécution.

La rémunération des engagements à temps se présente différemment; les salaires, dans ce cas, s'éta-

noodzakelijk vermelden wanneer en hoe de dienstverrichtingen beginnen, en wanneer en hoe zij eindigen.

Bij een verbintenis voor eene reis, moeten de partijen overeenkomen omtrent den aanvangsdatum en het vertrekpunt van de reis, zoomede omtrent de eindbestemming.

In overeenkomsten voor een bepaalden tijd, vermelden zij den voor den aanvang van de diensten overeengekomen datum, benevens den tijd waarvoor de verbintenis wordt aangegaan of den datum waarop zij eindigt; de overeenkomst zonder bepaalden duur moet den termijn van opzegging bepalen, die aan de overeenkomst een einde stelt en een termijn na verstrijking waarvan de partijen, na opzegging, van hun verplichtingen worden ontheven.

De verbintenis op de proef is niet uitgesloten. Haar geldigheidsduur mag niet meer dan drie maanden bedragen; zij wordt gelijk gesteld met een voor een bepaalden tijd gesloten overeenkomst.

Die bedingen zijn voorzien in artikelen 6 tot 11 van het ontwerp.

Artikelen 12, 13 en 15 omschrijven de plichten die voor den aangeworvene uit zijn dienstovereenkomst voortvloeien, terwijl artikel 16 de daartegenoverstaande plichten van den reeder opgeeft. Die wederzijdsche verplichtingen zijn een onafwendbaar gevolg van het aangaan der verbintenissen; zij moeten ongeacht den aard dezer laatste, als absolute regelen beschouwd worden waaraan de partijen zich niet zouden kunnen onttrekken.

Evenals bij de uitvoering van elke arbeidsovereenkomst geeft ook hier de loonregeling het meest aanleiding tot conflicten; deze dus te minder talrijk zijn naarmate de voorschriften betreffende de loonen aan duidelijkheid zullen winnen.

Voor al de verbintenis voor eene reis is van aard om betwistingen te doen ontstaan. Bij dergelijke overeenkomst wordt over het algemeen als loon een forfaitair bedrag bedongen. Partijen berekenen inderdaad bij benadering den duur der diensten, welke de reis van het schip van het vertrekpunt tot het eindpunt zal vergen, rekening gehouden met de wisselvalligheden der scheepvaart, die zij bij voorbaat aanvaarden.

Zooals voorzien is bij artikel 18 van het ontwerp, loopt de aangeworvene evenals de werkgever, het risico van de verlenging van zijn diensten; die verlenging zal hem, luidens artikel 19, slechts recht geven op een toeslag van loon, wanneer zij geschiedt in het persoonlijk belang of door de schuld van den reeder; die toeslag wordt berekend op den voet van de bezoldiging toegekend per maand, per veertien dagen of per week aan personeel van dezelfde categorie.

Zoo ook bepaaldt artikel 20, naar billijkheid, dat het voor de geheele reis overeengekomen loon in alle omstandigheden ten goede komt van den aangeworvene, op voorwaarde dat er nog een begin van uitvoering van de overeenkomst is geweest.

Bij verbintenissen voor een tijd heeft het vraagstuk der bezoldiging een ander uitzicht; in dit geval wordt

blissent ainsi qu'il est prévu sous l'article 21, à concurrence des services effectifs. Il suffit que les parties conviennent du mode de paiement : à la journée, à la semaine, à la quinzaine ou au mois.

Les principes généraux qui régissent le paiement des salaires sont confirmés en faveur du personnel de la batellerie par les articles 22, 23, 24, 25 et 27 du projet de loi; il est prévu, en outre, sous l'article 20, que tout paiement doit se faire contre remise d'une quittance.

La suspension du salaire pour la durée d'une absence irrégulière du bord a été prévue sous l'article 26 dans la pensée que cette mesure s'imposait dans l'intérêt de la discipline, nécessaire aussi bien parmi les équipages de bateaux que parmi les équipages de navires.

Tout contrat d'engagement doit stipuler, notamment, le moment et le lieu de son expiration, mais des circonstances imprévues peuvent surgir, empêchant l'exécution de la convention jusqu'au terme convenu.

Ces circonstances sont énoncées sous l'article 29 et les articles 32 et suivants en déterminent les effets au point de vue des droits de l'engagé.

Un délai de préavis plus long est prescrit en faveur des préposés mariés et logés à bord du bateau avec leur famille, à raison des difficultés qu'ils rencontrent dans leur réengagement ou dans la réinstallation de leur ménage à terre.

En ce qui concerne le terme de l'engagement au voyage, qui prend normalement fin à l'arrivée du bateau à sa destination convenue, il y a lieu de se référer aux hypothèses prévues par les articles 18, 19 et 20, qui ont envisagé les cas d'abréviation et de prolongation du voyage. Si le point extrême du voyage est accidentellement éloigné après la conclusion du contrat, il est évident que l'engagé devra poursuivre le voyage jusqu'à ce point extrême; il en est de même lorsque le voyage est prolongé pour les convenances ou par la faute de l'armateur, mais dans ce cas un complément de rémunération s'impose.

Cependant, cette prolongation ne pourrait être telle qu'elle constitue un nouveau voyage auquel l'engagé serait astreint à l'encontre de sa convention d'engagement.

En cas de raccourcissement du voyage, indépendamment de la volonté de l'employeur, l'engagement prendra fin à l'endroit où le voyage est interrompu, bien que le bateau n'ait pas atteint sa destination primitivement convenue.

Les contrats à durée limitée prennent naturellement fin à la date convenue pour leur expiration.

Les engagements à durée indéterminée laissent à l'une et à l'autre partie la faculté d'y mettre fin à son gré et à tout moment, mais sous la double réserve d'une dénonciation préalable et de l'observation d'un délai.

het loon — zie artikel 21 — bepaald op grond van de werkelijke bewezen diensten. Het volstaat dat de partijen overeenkomen omtrent de wijze van uitbetaling : per dag, per week, per veertien dagen of per maand.

De algemeene beginselen, welke voor de uitbetaling van de loonen gelden, worden ten aanzien van het personeel der schipperij overgenomen in artikelen 22, 23, 24, 25 en 27 van het wetsontwerp; bovendien wordt bij artikel 20 voorzien dat alle betaling tegen kwijtschrift moet geschieden.

Schorsing van het loon voor den duur eener onregelmatige afwezigheid van boord werd bij artikel 26 voorzien. Dergelijke maatregel werd getroffen in het belang van de handhaving der tucht, welke zoowel op binnenschepen als op zeeschepen een noodzakelijke vereischte is.

Iedere dienstovereenkomst moet, onder meer, het oogenblik en de plaats bepalen waar zij eindigt; onvoorziene omstandigheden kunnen echter beletten dat de overeenkomst tot den overeengekomen dag wordt uitgevoerd.

Die omstandigheden worden opgesomd in artikel 29, terwijl artikelen 32 en volgende bepalen welke uitwerking zij hebben ten aanzien van de rechten van den aangeworvene.

Een langere termijn van opzegging is voorgeschreven ten bate van gehuwde en met hun gezin aan boord verblijvende aangestelden, dit op grond van de moeilijkheden welke zij ondervinden bij het zoeken naar een nieuwe verbintenis of bij het onder dak brengen van hun gezin aan wal.

Ten opzichte van het einde van de dienstovereenkomst voor eene reis, die normaal afloopt bij de aankomst van het schip ter overeengekomen bestemming, komen in aanmerking de bepalingen van artikelen 18, 19 en 20, die de gevallen van verkorting of verlenging van de reis voorzien. Wanneer het eindpunt van de reis, na het sluiten van de overeenkomst, bij toeval verder gelegen is als aangeduid, dan ligt het voor de hand dat de aangeworvene de reis tot het nieuwe eindpunt moet meemaken; dit geldt eveneens wanneer de reis in het belang of door de schuld van den reeder verlengd wordt; in dit geval is echter een toeslag verschuldigd.

Nochtans mag die verlenging niet van zulken aard zijn dat zij een nieuwe reis uitmaakt, tot welke de aangeworvene zou gedwongen worden in strijd met zijn dienstovereenkomst.

Bij verkorting van de reis buiten den wil van den werkgever, eindigt de overeenkomst ter plaatse waar de reis afgebroken wordt, al heeft het schip zijn aanvankelijk overeengekomen bestemming niet bereikt.

De overeenkomsten voor een bepaalden tijd eindigen natuurlijk op den overeengekomen datum.

De overeenkomsten voor onbepaalden tijd laten aan beide partijen de vrijheid ze naar goedvinden en op elk oogenblik te beëindigen onder het dubbel voorbehoud den dienst vooraf op te zeggen en den afgesproken termijn in acht te nemen.

L'exercice de ce droit de résiliation donnerait lieu à des difficultés, s'il n'était partiquement réglé par l'accord des contractants ou par la réglementation. L'obligation du préavis et sa durée sont imposées à un titre égal aux parties; c'est là un principe consacré par la législation générale. Le respect du préavis ne souffre d'exception que lorsque de part ou d'autre un manquement grave justifie la cessation immédiate des rapports contractuels. Mais, d'autre part, toute rupture intempestive des engagements réciproques appelle l'indemnisation de la partie lésée, ainsi que le prescrit l'article 32.

Il est stipulé sous l'article 30, en faveur du contre-maître-batelier ou de tout autre engagé logeant à bord avec sa famille, un délai de congé sensiblement plus long que celui qui est prévu pour les préposés célibataires ou dont la famille demeure à terre. Cette différence de traitement se justifie aisément.

Les articles 34, 35 et 36 de la loi déterminent les cas dans lesquels l'engagé au service d'un bateau obtiendra de son armateur le remboursement de ses frais de retour du lieu de son débarquement jusqu'au lieu de son engagement. C'est là évidemment un droit particulier reconnu aux préposés de la batellerie, à raison des contingences de leur profession itinérante. Ils peuvent à cet égard être légitimement assimilés aux équipages des navires pour qui le rapatriement est un droit universellement reconnu.

L'article 34 énonce limitativement quatre cas dans lesquels l'engagé pourra prétendre faire supporter par son armateur les frais de son rapatriement. Ceux-ci comporteront les dépenses du retour non seulement du préposé, mais même éventuellement de sa femme et de ses enfants, ainsi que du mobilier qu'il possédait à bord.

Il va sans dire que l'armateur n'aurait pas à supporter cette charge, si l'engagé demeurait au lieu de son débarquement ou se dirigeait de là vers un autre lieu que celui de son engagement.

Les droits du personnel navigant de la batellerie en cas de maladie contractée ou de blessures encourues au cours et par le fait du contrat d'engagement, sont régis par la législation générale sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail. Les équipages des bateaux jouissent donc de tous les avantages de cette législation.

Mais le batelier peut tomber malade ou être blessé pendant la durée de son engagement dans des conditions telles que son employeur ne soit pas tenu d'assurer la réparation conformément aux prescriptions générales. Même dans cette hypothèse, l'armateur ne pourrait se désintéresser complètement de son préposé malade ou blessé et devrait lui fournir, pendant son

De uitoefening van dat recht van opzegging zou tot moeilijkheden aanleiding geven, indien het niet practisch geregeld was door de overeenkomst van de contractanten of door bestaande voorschriften. De verplichting van het opzeggen en van het in acht nemen van een termijn van opzegging geldt in gelijke mate voor beide partijen volgens een door de algemeene wetgeving gehuldigd beginsel. Er is slechts een uitzondering, wanneer een ernstige tekortkoming van de eene of de andere partij onmiddellijk een einde stelt aan de contractuele betrekkingen. Daartegenover staat, zooals bij artikel 32 is voorgescreven, dat alle ontijdige verbreking van de wederzijdse verbintenissen aanleiding geeft tot schade-loosstelling van de benadeelde partij.

Ten bate van den zetschipper of van elk anderen met zijn gezin aan boord verblijvenden bediende wordt bij artikel 30 een langere termijn van opzegging voorzien dan zulks het geval is voor ongehuwden of voor hen wier gezin aan wal verblijft. Dit verschil van behandeling is licht te verklaren.

Artikelen 34, 35 en 36 van de wet voorzien de gevallen waarin de voor den dienst van een binnenschip aangeworven persoon van den reeder de terugbetaling bekomt van de kosten der terugreis van de plaats van ontschepping tot de plaats van aanwerving. Dit is natuurlijk een bijzonder recht, dat aan de aangestelden der schipperij wordt toegekend op grond van de met hun reizend beroep verbonden bijzondere toestanden. In dit opzicht kunnen zij rechtmatig gelijkgesteld worden met de manschappen van de zeeschepen, voor wie het recht van repatriëring algemeen wordt erkend.

Artikel 34 geeft in een beperkende opsomming vier gevallen aan waarin de aangeworvene aanspraak kan maken op kosten van repatriëring ten laste van den reeder. Die kosten omvatten de uitgaven voor de terugreis niet alleen van den belanghebbende, doch ook, in voorkomend geval, van zijn vrouw en kinderen, zoodmede van het mobilair dat hij aan boord bezat.

Het spreekt van zelf dat die kosten niet ten laste van den reeder komen, wanneer de aangeworvene ter plaats van zijn ontschepping woont of zich van daar naar een andere plaats dan deze van zijn aanwerving begeeft.

De rechten van het varend personeel in geval van ziekte of van verwonding opgelopen tijdens den duur en ten gevolge van de dienstovereenkomst, worden geregeld door de algemeene wetten op de vergoeding van de schade voortvloeiende uit arbeidsongevallen. De bemanningen van de binnenschepen genieten dus al de voordeelen van die wetten.

De schipper kan echter tijdens den duur van zijn verbintenis ziek vallen of gekwetst worden in zulke voorwaarden dat zijn werkgever niet meer tot schade-loosstelling overeenkomstig de algemeene voorschriften gehouden is. Zelfs in die onderstelling moet de reeder aan zijn zieken of gekwetsten werknemer, gedurende zijn verblijf aan boord, de noodige genees-

séjour à bord, les soins médicaux nécessaires et, éventuellement, le faire hospitaliser; mais cette mesure prise, l'employeur doit être considéré comme libéré personnellement à l'égard du préposé, sans préjudice toutefois de l'obligation de le rapatrier, s'il y a lieu, ainsi que le prescrit l'article 34, et de lui payer ses gages pour le temps qu'il a servi.

Le projet de loi met sur un pied d'égalité, au point de vue des avantages qu'il présente, le contre-maître-batelier et les subalternes.

Il comporte cependant pour le contre-maître-batelier une innovation importante.

La loi du 10 février 1908 avait étendu au conducteur de bateau les dispositions de l'article 54 du Livre II du Code de Commerce, aux termes duquel un capitaine de navire peut à tout moment être congédié sans préavis ni indemnité. L'article 98 de la loi du 5 juin 1928 sur le contrat d'engagement maritime a tempéré la rigueur de cette prescription ancienne en ouvrant au capitaine un recours en dommages-intérêts en cas de congédiement non justifié.

L'article 41 du projet de loi crée, en faveur des contre-maîtres-bateliers, un régime meilleur encore, en stipulant qu'ils ne pourront être congédiés que moyennant le préavis d'un mois visé à l'article 31, et qu'ils auront droit à l'indemnité que prévoit l'article 32 en cas de congé non fondé. Les nécessités actuelles de la navigation intérieure ne justifient plus, en effet, sous ce rapport l'assimilation du contre-maître-batelier au capitaine de navire.

L'article 40 du projet rappelle opportunément au contre-maître-batelier l'importance de ses obligations spéciales, en tant que mandataire de l'armateur ou du propriétaire du bateau.

L'article 42 énonce les sanctions qui garantissent l'observation des prescriptions de la réglementation nouvelle.

*
**

Le vote de ce projet de loi servira heureusement les intérêts engagés dans les entreprises de navigation fluviale en consacrant définitivement les usages qui y sont observés, en prévenant ou tout au moins en rendant moins fréquents les conflits professionnels qui ne naissent généralement que de l'imprécision des droits des parties et de leurs conventions.

Le Ministre des Travaux publics,

G. SAP.

kundige verzorging laten verstrekken en hem, in voorkomend geval, in een ziekenhuis doen opnemen; doch is eens hieraan voldaan, dan moet de werkgever beschouwd worden als persoonlijk van verdere verplichting ten opzichte van den werknemer ontslagen, onverminderd evenwel zijn verplichting dezen zoo noodig, als voorgeschreven bij artikel 34, te repatriëren en hem voor den duur van zijn diensten zijn loon uit te betalen.

Het ontwerp van wet behandelt den zetschipper en de ondergeschikten op gelijken voet ten aanzien van de voordeelen die het biedt.

Het voert nochtans voor den zetschipper een belangrijke nieuwigheid in.

De wet van 10 Februari 1908 had ook op den zetschipper de bepalingen toepasselijk gemaakt van artikel 54 van Boek II van het Wetboek van Koophandel, luidens welk een scheepskapitein te allen tijde zonder termijn van opzegging of zonder schadeloosstelling ontslagen kan worden. Artikel 98 van de wet van 5 Juni 1928 op de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst heeft de strengheid van dit vroeger voorschrift verzacht door den kapitein, in geval van niet gerechtvaardigde doorzending, toe te laten een vordering tot schadeloosstelling in te stellen.

Artikel 41 van het ontwerp van wet huldigt voor de zetschippers een nog gunstiger regime, waar het bepaalt dat zij slechts kunnen doorgezonden worden na den bij artikel 31 bedoelden termijn van opzegging van een maand en dat zij bij niet gewettigde doorzending recht hebben op de bij artikel 32 voorziene vergoeding. De huidige verhoudingen in de binnenscheepvaart vergen inderdaad niet dat de zetschipper in dit opzicht met den scheepskapitein worde gelijkgesteld.

Artikel 40 van het ontwerp herinnert den zetschipper aan de belangrijkheid van de hem eigen verplichtingen als lasthebber van den reeder of van den eigenaar van het binnenschip.

Artikel 42 somt de sancties op die het naleven van de voorschriften der nieuwe regeling moeten verzekeren.

*
**

Door de aanneming van dit ontwerp van wet zullen de bij de binnenscheepvaart betrokken belangen gediend worden, omdat daardoor de bestaande gebruiken definitief zullen worden vastgelegd en de conflicten, die over het algemeen ontstaan uit de onnauwkeurige omschrijving van de rechten en de overeenkomsten der partijen, zullen worden voorkomen of althans minder talrijk zullen oprijzen.

De Minister van Openbare Werken,

G. SAP.

PROJET DE LOI

LÉOPOLD III, ROI DES BELGES,
A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Nos Ministres des Transports
et des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Travaux Publics est chargé de
présenter, en Notre Nom, aux Chambres Législatives,
le projet de loi dont la teneur suit :

Article premier.

Pour l'application de la présente loi, on entend :

1° *Par bateau* : tout bâtiment de plus de 3 tonnes
métriques de jauge, quel que soit son mode de pro-
pulsion, affecté habituellement à des opérations lucra-
tives de navigation dans les eaux intérieures, y com-
pris les remorqueurs, bateaux de passage, radeaux,
dragueurs, élévateurs et grues flottantes ou tous bâti-
ments analogues et les bateaux momentanément fré-
tés en séjour, mais à l'exclusion des bateaux de pêche
côtière et fluviale;

2° *Par armateur* : toute personne physique ou
morale qui exploite un bateau, quel que soit le titre
juridique qu'elle possède sur celui-ci;

3° *Par contre-maitre-hatelier* : toute personne qui
assume la conduite d'un bateau pour compte d'autrui.

Art. 2.

Les dispositions de la présente loi s'étendent à tout
contrat d'engagement pour le service de la navigation
d'un bateau belge, quels que soient le lieu de l'enga-
gement et la nationalité de l'engagé.

Elles ne s'étendent pas au contrat d'engagement
pour le service d'un bateau étranger, même si ce con-
trat est conclu dans le Royaume par une personne de
nationalité belge.

Art. 3.

Les clauses des engagements contraires aux dispo-
sitions des articles 5, 6, alinéas 1 et 2, et 21 à 38 de
la présente loi sont nulles de plein droit.

Art. 4.

Les textes français et flamand de la présente loi
seront tenus à bord de tout bateau à la disposition des
membres de l'équipage.

WETSONTWERP

LEOPOLD III, KONING DER BELGEN,
Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op voorstel van onze Ministers van Verkeerswezen
en van Openbare Werken,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUTEN :

Onze Minister van Openbare Werken zal, in Onzen
Naam, bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van
wet indienen, dat luidt als volgt :

Artikel één.

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan :

1° *Onder binnenschip* : elk onverschillig op welke
wijze voortbewogen vaartuig van meer dan 3 me-
trieke ton inhoud, dat gewoonlijk voor winstgevende
scheepvaartverrichtingen op de binnenwateren wordt
gebezigd, daarin begrepen de sleepboten, voerbo-
ten, vlotten, baggervartaalgen, elevators en kraan-
schepen en alle dergelijke vaartuigen, zoomede de
tijdelijk op liggen bevrachte binnenschepen, doch
niet de schepen bestemd voor de kust- en de rivier-
visserij;

2° *Onder reeder* : elk natuurlijke of rechtspersoon
die een binnenschip exploiteert, onverschillig welke
rechtstitel hij op dat schip bezit;

3° *Onder zelschipper* : elke persoon die voor reke-
ning van een ander met een binnenschip vaart.

Art. 2.

De bepalingen van deze wet zijn toepasselijk op
elke arbeidsovereenkomst wegens dienst op een Bel-
gisch binnenschip, onverschillig waar de overeen-
komst wordt gesloten en van welke nationaliteit de
aangeworvene is.

Zij zijn niet toepasselijk op arbeidsovereenkomst
en wegens dienst op een vreemd binnenschip, zelfs
indien de overeenkomst binnen het Rijk door een
persoon van Belgische nationaliteit gesloten wordt.

Art. 3.

De bepalingen der arbeidsovereenkomsten, die in
strijd zijn met het bepaalde bij artikelen 5, 6, alinea's
1 en 2, en 21 tot 38 van deze wet, zijn nietig van
rechtswege.

Art. 4.

De Nederlandsche en de Fransche tekst van deze
wet moeten aan boord van elk binnenschip ter
beschikking van de leden der bemanning gehouden
worden.

Art. 5.

Tout engagement contracté pour le service de la navigation d'un bateau doit, sous peine de nullité, être constaté par un écrit.

Le contrat doit être établi en double exemplaire et, au gré de l'engagé, en français ou en flamand; il doit être daté et porter la signature des parties ou un signe marquant leur accord, certifié par deux témoins.

Art. 6.

Le contrat d'engagement doit énoncer les nom et prénoms et domicile des parties, le nom du ou des bateaux et la nature des services pour lesquels l'engagement est contracté. Il doit stipuler si l'engagement est conclu pour un ou plusieurs voyages, pour une durée déterminée ou pour une durée indéterminée.

Il énonce, en outre, le montant du salaire convenu et le mode de paiement de celui-ci, ainsi que, le cas échéant, la rémunération afférente aux prestations fournies en dehors de la durée normale du travail; le lieu et la date du commencement des services, le lieu et la date de la conclusion de l'engagement.

Un arrêté royal fixera un modèle de contrat-type d'engagement au service d'un bateau.

Art. 7.

Le contrat d'engagement conclu pour un ou plusieurs voyages doit stipuler le lieu et la date du commencement du voyage ou du premier voyage, le lieu où le voyage ou le dernier voyage prendra fin, ainsi que la durée présumée de l'engagement.

Art. 8.

Le contrat d'engagement conclu pour une durée déterminée doit stipuler de manière expresse la date à laquelle l'engagement commence et celle à laquelle il prend fin.

Lorsque le contrat ne fixe pas la date à laquelle il prend fin, il est réputé conclu pour une durée indéterminée.

Art. 9.

Le contrat d'engagement à l'essai est assimilé au contrat conclu pour une durée déterminée. Il ne peut avoir une durée supérieure à trois mois.

Art. 10.

Le contrat d'engagement conclu pour une durée indéterminée doit stipuler le délai de préavis moyennant lequel les parties pourront y mettre fin.

Art. 5.

Elke arbeidsovereenkomst wegens dienst op een binnenschip moet, op straf van nietigheid, bij geschrifte vastgesteld worden.

De overeenkomst moet in dubbel worden opgemaakt in het Nederlandsch of in het Fransch, naar verkiezen van den aangeworvene; zij moet gedagteekend zijn en door partijen onderteekend of, tot betuiging van hun instemming, voorzien van een teken, dat door twee geluigen wordt gewaarmerkt.

Art. 6.

De arbeidsovereenkomst moet vermelden: den naam, de voornamen en de woonplaats van partijen, den naam van het of van de binnenschepen en den aard van de diensten waarvoor de verbintenis wordt aangegaan, zoomede of de overeenkomst gesloten is voor een of meer reizen, voor een bepaalden of voor een onbepaalden tijd.

Zij vermeldt, bovendien, het bedrag van het overceengekomen loon en de wijze van betaling van dit loon, zoomede, in voorkomend geval, de bezoldiging voor den arbeid geleverd buiten den normalen arbeidsduur, de plaats waar en den datum waarop de dienst aanvangt, de plaats waar en den datum waarop de verbintenis is aangegaan.

Een model van type-arbeidsovereenkomst wegens dienst op een binnenschip wordt vastgesteld bij Koninklijk besluit.

Art. 7.

De voor een of meer reizen gesloten arbeidsovereenkomst moet bepalen: de plaats en den datum van aanvang van de reis of van de eerste reis, de plaats waar de reis of de laatste reis zal eindigen, zoomede den vermoedelijken duur van de verbintenis.

Art. 8.

In de voor een bepaalden tijd gesloten arbeidsovereenkomst moeten uitdrukkelijk zijn aangewezen de datum waarop de verbintenis een aanvang neemt en de datum waarop zij ten einde loopt.

Bepaalt de overeenkomst niet den datum waarop zij ten einde loopt, dan wordt zij geacht voor een onbepaalden tijd te zijn aangegaan.

Art. 9.

De arbeidsovereenkomst op de proef wordt gelijkgesteld met de voor een bepaalden tijd gesloten arbeidsovereenkomst. Zij mag voor niet meer dan drie maanden aangegaan worden.

Art. 10.

De voor een onbepaalden tijd gesloten arbeidsovereenkomst moet den termijn van opzegging bepalen welke door partijen in acht moet worden genomen om ze te verbreken.

Ce délai doit être égal pour chacune des parties. S'il était stipulé des délais d'inégale longueur, le délai le plus long ferait loi à l'égard de chacune des parties.

Art. 11.

Si le contrat expire en cours du voyage et si l'armateur le requiert, les obligations réciproques des parties seront réputées prorogées jusqu'à l'arrivée du bateau au port de destination ou jusqu'à son retour à son port d'attache, suivant le cas.

Art. 12.

La personne engagée pour le service de la navigation d'un bateau est tenue de se mettre à la disposition de l'armateur ou de son représentant aux jour, heure et lieu convenus pour le commencement des services.

Sauf le cas de force majeure, tout retard apporté par l'engagé dans la prise de son service pourra être considéré par l'armateur ou son représentant comme une juste cause de résiliation du contrat.

En aucun cas il ne doit être sursis au départ du bateau du fait du retard apporté par l'engagé dans la prise de son service.

Art. 13.

L'engagé est tenu d'accomplir son service avec soin et diligence, conformément aux conditions déterminées par le contrat, ou, à défaut de stipulations particulières, conformément aux prescriptions de la présente loi et aux règlements ou usages en vigueur.

Il est tenu notamment :

1° D'obtempérer en tout temps aux ordres de l'armateur ou de son représentant;

2° D'assurer l'entretien du bateau et des logements, la conservation des engins de bord et de l'inventaire; de restituer celui-ci intégralement, ainsi que les matières restées sans emploi;

3° De donner tous ses soins à la bonne conservation du chargement;

4° D'assurer la manœuvre des treuils nécessaires pour le chargement ou le déchargement aux lieux où le travail ne pourrait être effectué au moyen de grues ou par un personnel spécialisé dans le chargement ou le déchargement;

5° De participer à tout travail rendu nécessaire par suite de la baisse des eaux ou de tout cas fortuit ou de force majeure, afin d'assurer l'expédition du bateau ou de la cargaison.

Art. 14.

Lorsque l'engagement est conclu pour le service d'un bateau déterminé, l'engagé ne peut être tenu,

Deze termijn van opzegging moet dezelfde zijn voor elke der partijen. Mochten termijnen van verschillenden duur bepaald zijn, dan is de langste termijn bindend voor elke der partijen.

Art. 11.

Indien de overeenkomst tijdens de reis afloopt en indien de reeder het vraagt, worden de wederzijdse verplichtingen der partijen geacht verlengd te worden tot de aankomst van het schip in de haven van bestemming of tot den terugkeer er van in de thuishaven, al naar het geval.

Art. 12.

De voor den dienst op een binnenschip aangeworven persoon is gehouden zich ter beschikking van den reeder of dezes vertegenwoordiger te stellen op dag, uur en plaats overeengekomen voor het beginnen van zijn dienst.

Behoudens gevallen van overmacht, kan elke vertraging vanwege den aangeworvene in het beginnen van zijn dienst door den reeder of dezes vertegenwoordiger als een rechtmatige oorzaak van verbreking van de overeenkomst worden beschouwd.

Het vertrek van het schip moet in geen geval worden uitgesteld wegens het feit dat de aangeworvene zijn dienst niet op den gestelden tijd begint.

Art. 13.

De aangeworvene is gehouden zijn dienst met ijver en vlijt te verrichten overeenkomstig de voorwaarden bepaald bij de overeenkomst of, zoo daaromtrent niets is overeengekomen, volgens de voorschriften van deze wet en de van kracht zijnde reglementen of gebruiken.

Hij is onder meer gehouden :

1° Te allen tijde te gehoorzamen aan de bevelen van den reeder of dezes vertegenwoordiger;

2° Het schip en het logies te onderhouden; voor het behoud van het scheepstuig en van den inboedel te zorgen; den inboedel gaaf terug te geven, alsmede de ongebruikt gebleven stoffen;

3° Zijn beste zorgen te besteden aan het in goeden staat bewaren van de lading;

4° De lieren te bedienen voor het laden of het lossen op de plaatsen waar dat werk niet zou kunnen verricht worden met behulp van kranen of door geschoolde laders of lossers;

5° Te helpen bij elk werk, dat ten gevolge van het vallen van het water of door heikracht of overmacht noodzakelijk is tot bevordering van het schip of van de lading.

Art. 14.

Is de verbintenis voor den dienst op een bepaald binnenschip aangegaan, dan kan aangeworvene,

sauf convention contraire, d'exécuter ou de poursuivre l'exécution de son contrat au service d'un autre bateau.

Art. 15.

Il est interdit à l'engagé :

1° De quitter le bord sans autorisation de l'armateur ou de son représentant;

2° D'embarquer des marchandises pour son compte personnel, sauf autorisation expresse de l'armateur ou de son représentant.

L'engagé est tenu de faire connaître, en vue des déclarations en douane, à l'armateur ou à son représentant, la nature et la quantité exactes des objets de consommation personnelle qui sont en sa possession.

L'engagé qui contrevient aux dispositions du 2° ci-dessus est responsable de toutes amendes et peines fiscales subies de ce chef par le bateau, sans préjudice du droit de l'armateur ou de son représentant de détruire les objets ou marchandises qui auraient fait l'objet d'une tentative de fraude.

Art. 16.

L'armateur a l'obligation :

1° De veiller à la parfaite navigabilité du bateau et de prendre toute mesure à cette fin;

2° D'engager un personnel suffisant pour la manœuvre du bateau et de pourvoir celui-ci du matériel nécessaire;

3° De fournir à l'engagé un logement salubre et, si le contrat met à sa charge la nourriture de son préposé, des aliments de bonne qualité en quantité suffisante;

4° De payer les salaires et acomptes aux termes convenus ou fixés par les usages et d'accorder les jours de congé usuels;

5° D'assurer, conformément aux prescriptions légales en vigueur, les risques d'accidents du travail de ses préposés et d'opérer le versement des cotisations qui lui sont imposées par les lois relatives aux assurances sociales;

6° En cas de naufrage, incendie à bord ou autre cas de force majeure, d'indemniser l'engagé pour toute perte d'effets, sauf si cette perte est la conséquence d'une faute ou négligence de l'engagé;

7° De donner à l'engagé, dans les ports ou lieux où le bateau stationne, le temps nécessaire pour remplir les devoirs de son culte, les dimanches et autres jours fériés, ainsi que les obligations civiques résultant de la loi.

behoudens andersluidend beding, niet verplicht worden de overeenkomst op een ander binnenschip uit te voeren of te verlengen.

Art. 15.

Het is den aangeworvene verboden :

1° Van boord te gaan, zonder verlof van den reeder of dezes vertegenwoordiger;

2° Voor eigen rekening goederen in te laten, zonder uitdrukkelijke machtiging van den reeder of dezes vertegenwoordiger.

De aangeworvene is, met het oog op het in- en uitklaren bij de tolburcelen, gehouden aan den reeder of dezes vertegenwoordiger kennis te geven van den juiste aard en de juiste hoeveelheid van de artikelen voor eigen verbruik die in zijn bezit zijn.

De aangeworvene die de bepalingen onder 2° hiervoren overtreedt, is aansprakelijk voor alle fiskale geldboeten of straffen, door het binnenschip uit dien hoofde opgelopen, zulks onverminderd het recht van den reeder of dezes vertegenwoordiger om de voorwerpen of koopwaren te vernietigen, welke hij poogt te smokkelen.

Art. 16.

De reeder is verplicht :

1° Voor de deugdelijkheid van het binnenschip te waken en te dien einde alle noodige maatregelen te nemen;

2° Een voldoende personeel aan te werven voor het besturen van het binnenschip en dit laatste van het noodig materieel te voorzien;

3° Den aangeworvene een gezond logies, en indien de voeding van zijn bediende bij de overeenkomst te zijnen laste gelegd is, voldoende voedsel van goede hoedanigheid te verschaffen;

4° De loonen en voorschotten op de overeengekomen of door het gebruik bepaalde tijdstippen te betalen en de gebruikelijke dagen verlof te verleenen;

5° Zijn bedienden tegen het risico van arbeidsongevallen te verzekeren overeenkomstig de van kracht zijnde wetsbepalingen en de bijdragen te storten die hem door de wetten op de maatschappelijke verzekeringen zijn opgelegd;

6° In geval van schipbreuk, brand aan boord of in elk ander geval van overmacht, den aangeworvene schadeloos te stellen voor alle verlies van kleedingstukken, behalve indien dat verlies voortvloeit uit een fout of uit de nalatigheid van den aangeworvene;

7° In de havens of de plaatsen waar het binnenschip verblijft, den aangeworvene over den noodigen tijd te laten beschikken voor het vervullen van zijn godsdienstplichten op Zondagen en andere feestdagen, alsmede voor het vervullen van zijn wettelijke burgerplichten.

Art. 17.

L'engagement au voyage peut être rémunéré moyennant une somme forfaitaire; celle-ci doit être liquidée au terme de chaque voyage convenu, sous déduction des avances qui peuvent être consenties en cours de voyage.

Art. 18.

Il n'y a pas lieu à augmentation de la rémunération forfaitaire en cas de prolongation du voyage ou de sa durée, si cette prolongation est due à un cas de force majeure ou à un fait indépendant de la volonté de l'armateur ou de son représentant.

Art. 19.

Si la durée présumée du voyage est prolongée pour la convenance de l'armateur, l'engagé a droit, en sus de sa rémunération forfaitaire, à une indemnité proportionnelle complée au taux des salaires payés à la journée, à la semaine, à la quinzaine ou au mois à bord des bateaux de même catégorie et trafic.

Art. 20.

Il ne peut être opéré aucune réduction de la rémunération forfaitaire convenue en cas d'abréviation du voyage, pour quelque cause que ce soit.

Art. 21.

Lorsque l'engagement est conclu pour une durée déterminée ou indéterminée, le contrat d'engagement doit stipuler si la rémunération est convenue à la journée, à la semaine, à la quinzaine ou au mois.

L'engagé doit être rémunéré à concurrence de ses journées de service.

Toute journée commencée est due en entier.

Art. 22.

Tout paiement de salaire ne peut être fait que contre quittance.

Les salaires doivent être payés en monnaie ayant cours légal en Belgique.

Si le paiement est effectué à l'étranger, il peut être fait, à la demande de l'engagé, dans la monnaie du pays où il est opéré au taux du change du jour du paiement.

Art. 23.

Les paiements de salaires ne peuvent être faits dans les cabarets, débits de boissons, magasins, boutiques ou dans les locaux y attenants.

Art. 24.

Toutes stipulations des conventions d'engagement de nature à priver l'engagé de la libre jouissance de son salaire sont nulles de plein droit.

Art. 17.

De verbintenis bij de reis kan tegen een forfaitaire bezoldiging aangegaan worden; deze forfaitaire som moet betaald worden op het einde van de overeengekomen reis, onder aftrek van de voorschotten, die tijdens de reis kunnen verleend worden.

Art. 18.

Er bestaat geen verplichting tot verhooging van de forfaitaire bezoldiging in geval van verlenging van de reis of van haar duur, indien die verlenging te wijten is aan overmacht of aan een feit dat onafhankelijk is van den wil van den reeder of dezes verlegenwoordiger.

Art. 19.

Wordt de vermoedelijke duur van de reis verlengd door tusschenkomst van den reeder, dan heeft de aangeworvene, buiten en behalve zijn forfaitaire bezoldiging, recht op een evenredige vergoeding, berekend op den voet van de loonen die per dag, per week, per veertien dagen of per maand betaald worden op voor hetzelfde verkeer gebezigde binnenschepen van dezelfde categorie.

Art. 20.

De overeengekomen forfaitaire bezoldiging mag in geen en deele verminderd worden in geval de reis, om welke reden ook, wordt verkort.

Art. 21.

Wordt de verbintenis voor een bepaalden of een onbepaalden tijd aangegaan, dan moet de arbeids-overeenkomst bepalen of het loon per dag, per week, per veertien dagen of per maand is bedongen.

De aangeworvene moet bezoldigd worden voor al de dagen gedurende welke hij in dienst is geweest.

Elke begonnen dag is geheel verschuldigd.

Art. 22.

Betaling van loonen mag enkel geschieden tegen kwijtschrift.

De loonen moeten betaald worden in België gangbare munt.

Heeft de betaling plaats in het buitenland, dan kan zij, op aanvraag van den aangeworvene, gedaan worden in de munt van het land waar zij geschiedt, tegen den wisselkoers van den dag der betaling.

Art. 23.

De uitbetaling van de loonen mag niet geschieden in herbergen, dranksluiterijen, magazijnen, winkels of in aanpalende lokalen.

Art. 24.

Alle bepalingen der arbeidsovereenkomsten die van aard zijn om den aangeworvene de vrije beschikking over zijn loon te onttrekken, zijn nietig van rechtswege.

Art. 25.

Sauf ce qui est prévu à l'article ci-après, il ne peut être fait sur le salaire de l'engagé aucune retenue, si ce n'est à raison de perte ou détérioration d'objets d'inventaire, par suite de faute ou négligence grave, de perte non justifiée ou de consommation abusive de matières. Les retenues opérées conformément à la présente disposition ne peuvent être supérieures à un tiers des sommes restant à payer.

Art. 26.

L'engagé qui, pendant la durée de son engagement, s'absente sans autorisation, perd le droit à son salaire pour la durée de son absence.

L'absence de moins de 6 heures pourra être décomptée comme une demi-journée; celle de plus de 6 heures comme une absence d'une journée entière.

Art. 27.

En cas de décès ou de disparition de l'engagé pendant la durée de son contrat, ses gages sont dus à ses ayants-droit jusqu'au jour du décès ou jusqu'au jour où la disparition a été constatée.

Art. 28.

Les dispositions en vigueur relatives à l'incessibilité et à l'insaisissabilité des salaires des ouvriers sont applicables aux salaires du contre-maître-batelier de bateau et de tout engagé.

Les effets et objets quelconques appartenant à l'engagé sont insaisissables, pour quelque cause que ce soit.

Art. 29.

Le contrat d'engagement au service d'un bateau prend fin :

- 1° Par la mort de l'engagé;
- 2° Par la perte ou l'innavigabilité fortuite du bateau;
- 3° Par la mise en détention de l'engagé comme auteur ou complice d'une infraction;
- 4° Par la résolution prononcée par jugement en vertu des dispositions de l'article 1184 du Code civil ou toute autre voie judiciaire;
- 5° Par le débarquement de l'engagé pour cause de maladie ou de blessure;
- 6° Par l'application des dispositions de l'article 12 ci-dessus;
- 7° Par l'échéance du terme;
- 8° Par le consentement mutuel des parties;
- 9° Par l'expiration du délai de préavis, régulièrement donné par une partie à l'autre.

Art. 25.

Behoudens het bepaalde bij het volgende artikel, mogen op het loon van den aangeworvene geen afhoudingen worden gedaan tenzij wegens verlies of beschadiging van inventarisvoorwerpen, ingevolge zware schuld of nalatigheid, ongerechtvaardigd verlies of wederrechtelijk verbruik van stoffen. De afhoudingen overeenkomstig deze bepaling, mogen niet meer bedragen dan een derde van de nog te betalen sommen.

Art. 26.

De aangeworvene die zich tijdens den duur zijner verbintenis zonder verlof van boord verwijderd, verliest het recht op zijn loon voor den duur van zijn afwezigheid.

Voor een afwezigheid van minder dan 6 uren kan een halve dag en voor een afwezigheid van meer dan 6 uren, een heele dag worden afgetrokken.

Art. 27.

Komt de aangeworvene tijdens den loop van zijn overeenkomst te overlijden of te verdwijnen, dan is zijn loon aan zijn rechthebbers verschuldigd tot op den dag van het overlijden of tot op den dag dat de verdwijning werd vastgesteld.

Art. 28.

De van kracht zijnde bepalingen betreffende de onvatbaarheid voor beslag en overdracht van de loonen der werklieden zijn toepasselijk ten aanzien van het loon van den zetschipper en van elk anderen aangeworvene.

De kleederen en voorwerpen van allen aard, die het eigendom zijn van den aangeworvene, kunnen, om welke reden ook, niet in beslag genomen worden.

Art. 29.

De arbeidsovereenkomst wegens dienst op een binnenschip loopt ten einde :

- 1° Door den dood van den aangeworvene;
- 2° Door het verlies of de toevallige onbevaarbaarheid van het binnenschip;
- 3° Door het in hechtenis nemen van den aangeworvene als dader van of medepligtige aan een misdrijf;
- 4° Door de verbreking, uitgesproken bij vonnis krachtens de bepalingen van artikel 1184 van het Burgerlijk Wetboek of langs elken anderen gerechtelijken weg;
- 5° Door het ontschepen van den aangeworvene wegens ziekte of verwonding;
- 6° Bij toepassing van de bepalingen van vorenstaand artikel 12;
- 7° Door het verstrijken van den tijd waarvoor de verbintenis is aangegaan;
- 8° Bij wederzijdsche toestemming van partijen;
- 9° Door het verstrijken van den termijn der regelmatig door een der partijen aan de andere beteekeende opzegging.

Art. 30.

Le contrat d'engagement conclu pour une durée indéterminée peut être résilié à tout moment par l'une ou l'autre partie moyennant un préavis dont la durée ne peut être inférieure à un mois pour le contre-maître-batelier ou tout autre engagé marié logeant à bord avec sa famille et à huit jours pour tout autre engagé.

Art. 31.

Toutefois, chacune des parties a le droit de mettre fin au contrat, quelle qu'en soit la nature, avant l'expiration du terme ou sans préavis, en cas de faute grave de l'autre partie ou de manquement grave à ses obligations.

Art. 32.

La partie qui rompt le contrat sans motif légitime, en omettant de donner le préavis de congé ou sans attendre l'expiration du délai de préavis, est tenue de payer à l'autre partie une indemnité égale à la moitié du salaire correspondant soit à la durée du délai de préavis, soit à la partie de ce délai restant à courir.

Art. 33.

Toute indemnité et tous dommages-intérêts dus par l'engagé du chef de rupture de l'engagement sont imputables sur ses salaires.

Art. 34.

L'engagé a droit aux frais de retour au lieu de l'engagement :

1° Lorsque le contrat est résilié par l'armateur ou son représentant ou par le contre-maître-batelier, sauf si la résiliation est justifiée par une faute ou un manquement grave de l'engagé à ses obligations;

2° Lorsque le contrat est résilié par l'engagé par suite de faute ou de manquement grave à ses obligations de l'armateur ou son représentant;

3° Lorsque l'engagé est débarqué par suite de maladie ou de blessure non attribuable à sa faute;

4° Lorsque le terme du contrat échoit en un autre lieu que celui de l'engagement ou que le lieu convenu pour le débarquement.

Art. 35.

Les frais de retour comprennent les frais de transport de l'engagé, de sa femme, de ses enfants et du mobilier embarqué depuis le lieu du débarquement jusqu'au lieu de l'engagement.

Art. 30.

De voor een onbepaalden tijd gesloten arbeidsovereenkomst kan te allen tijde door de eene of de andere partij verbroken worden door opzegging, met inachtneming van een termijn van ten minste een maand voor den zetschipper of elk anderen gehuwden aangeworvene, die met zijn gezin logies aan boord geniet, en van ten minste acht dagen voor elk anderen aangeworvene.

Art. 31.

Elke partij heeft nochtans het recht de overeenkomst, van welken aard zij ook weze, te doen eindigen, vóór het verstrijken van den tijd waarvoor zij is aangegaan of zonder opzegging, wanneer de andere partij zich schuldig maakt aan een zware fout of op ernstige wijze tekort komt aan zijn verplichtingen.

Art. 32.

De partij die buiten het bestaan van een wettige reden de overeenkomst verbreekt zonder ze op te zeggen of vóór de opzeggingstermijn verstreken is, is gehouden aan de andere partij schadevergoeding te betalen ten bedrage van de helft van het loon loopende hetzij over den opzeggingstermijn, hetzij over het nog resterend gedeelte van dien termijn.

Art. 33.

Alle vergoedingen en schadeloosstelling, door den aangeworvene verschuldigd uit hoofde van het verbreeken van de overeenkomst, worden van zijn loon afgehouden.

Art. 34.

De aangeworvene heeft recht op de kosten van de terugreis naar de plaats van aanwerving :

1° Wanneer de overeenkomst verbroken wordt door den reeder of dezes vertegenwoordiger of door den zetschipper, behalve indien de verbreking gewettigd is door een zware fout van den aangeworvene of door een ernstige tekortkoming in zijn verplichtingen;

2° Wanneer de overeenkomst door den aangeworvene verbroken wordt ten gevolge van een zware fout van den reeder of dezes vertegenwoordiger;

3° Wanneer de aangeworvene ontscheept wordt ten gevolge van ziekte of verwonding waaraan hij geen schuld heeft;

4° Wanneer de overeenkomst ten einde loopt in een andere plaats dan de plaats der aanwerving of de voor de ontscheeping overeengekomen plaats.

Art. 35.

In de kosten voor de terugreis zijn begrepen de kosten van het vervoer van de plaats van ontscheeping tot de plaats van aanwerving, van den aangeworvene, zoomede van zijn aan boord gevestigde vrouw en kinderen en van zijn mobilair.

Art. 36.

Les frais de retour ne sont pas dus si l'engagé valide ne retourne pas au lieu de l'engagement ou s'il s'est procuré un autre engagement au lieu de débarquement.

Art. 37.

Les droits de l'engagé blessé ou tombé malade au cours de son engagement dans les conditions prévues par la législation sur la réparation des accidents du travail sont réglés conformément aux dispositions de cette loi.

Art. 38.

En cours de voyage, le conducteur du bateau est tenu de fournir à l'engagé malade ou blessé les soins que nécessite son état. Il le débarquera au besoin et dans ce cas il est tenu d'assurer son transfert dans un établissement d'hospitalisation.

Toutefois, les frais de cette hospitalisation ne sont à charge de l'armateur que dans les conditions établies par la loi visée à l'article précédent.

Art. 39.

Toutes les dispositions de la présente loi, sauf celles qui sont propres aux autres catégories d'engagés ou à l'armateur, sont applicables au contre-maître-batelier.

Les dispositions qui suivent lui sont particulières.

Art. 40.

En cas d'accident survenant au bateau, à la cargaison ou au personnel du bord, le contre-maître-batelier est tenu de constater l'événement au moyen d'un rapport dressé sur-le-champ et affirmé par deux témoins au moins.

Ce rapport doit indiquer le nom des personnes qui se trouvaient à bord et des témoins de l'accident, le moment précis où il est survenu, ses causes, les moyens mis en œuvre pour en atténuer les conséquences ou pour procéder au sauvetage et, d'une manière générale, toutes indications de nature à éclairer les parties intéressées. Copie doit en être expédiée immédiatement à l'armateur.

Art. 41.

Les dispositions de l'article 54 du Livre II du Code de Commerce cesseront d'être applicables au contre-maître-batelier à dater de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 42.

Les contraventions aux prescriptions des articles 22 à 25 de la présente loi sont punis d'une amende de 50 francs à 2.000 francs.

Art. 36.

De kosten voor de terugreis zijn niet verschuldigd indien de valide aangeworvene niet naar de plaats van aanwerving terugkeert of indien hij ter plaats van de ontschepping een andere verbintenis heeft aangegaan.

Art. 37.

De rechten van den aangeworvene, die in den loop van zijn verbintenis gewond wordt of ziek valt onder de voorwaarden voorzien bij de wetten op de vergoeding van schade voortspruitende uit arbeidsongevallen, worden geregeld overeenkomstig de bepalingen van die wet.

Art. 38.

De gezagvoerder is gehouden den zieken of gewonden aangeworvene tijdens de reis de door zijn toestand vereischte zorgen te verschaffen. Desnoods ontscheept hij hem; in dit geval is hij gehouden voor het vervoer naar een verplegingsinrichting te zorgen.

De kosten van de verpleging aldaar komen echter enkel ten laste van den reeder in de voorwaarden voorzien bij de in het vorige artikel vermelde wet.

Art. 39.

Al de bepalingen van deze wet, behalve die welke bijzonder voor de andere categoriën van aangeworvenen of voor den reeder gelden, zijn toepasselijk op den zetschipper.

De volgende bepalingen gelden enkel ten aanzien van dezen laatste.

Art. 40.

Overkomt een ongeval aan het binnenschip, de lading of de bemanning, dan is de zetschipper gehouden dadelijk van het voorval een verslag op te maken, dat door ten minste twee getuigen wordt bevestigd.

Dit verslag moet opgeven : den naam van de personen die zich aan boord bevonden en van de getuigen van het ongeval, het juiste oogenblik waarop het gebeurd is, de oorzaken van het ongeval, de middelen in het werk gesteld om de gevolgen er van te vermindern of de redding te bewerken en, in het algemeen, alle aanwijzingen van aard om de betrokken partijen voor te lichten. Een afschrift van het verslag dient onmiddellijk aan den reeder gezonden.

Art. 41.

De bepalingen van artikel 54 van Boek II van het Wetboek van Koophandel zijn op den zetschipper niet meer toepasselijk te rekenen van den datum waarop deze wet van kracht wordt.

Art. 42.

Overtreding van de bepalingen van artikel 22 tot 25 van deze wet worden gestraft met geldboete van 50 tot 2.000 frank.

Toutefois, les préposés qui, sans y avoir un intérêt personnel, se seront rendus coupables de ces contraventions, d'après les instructions de l'armateur ou du représentant de celui-ci, ayant autorité sur eux, ne sont passibles que d'une amende de 26 à 100 francs.

Le Livre I^{er} du Code pénal, sans exception du chapitre VII et de l'article 85, est applicable aux infractions ci-dessus visées.

Toute action du chef de ces infractions sera prescrite par six mois à dater du jour où l'infraction aura été commise.

Donné à Bruxelles, le 9 avril 1934.

Echter zijn de bedienden die, zonder er persoonlijk belang bij te hebben, zich aan die overtredingen hebben schuldig gemaakt ingevolge onderrichtingen van den reeder of dezes vertegenwoordiger, die over hen gezag heeft, slechts strafbaar met geldboete van 26 tot 100 frank.

Boek I van het Wetboek van Strafrecht, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, vindt toepassing ten aanzien van vorenbedoelde overtredingen.

Elke rechtsvordering uit hoofde van die overtredingen verjaart door verloop van zes maand, te rekenen van den dag waarop de overtreding begaan werd.

Gedaan te Brussel, 9 April 1934.

LÉOPOLD

PAR LE ROI :

Le Ministre des Travaux publics,

VAN 'S KONINGS WEGE :

De Minister van Openbare Werken,

G. SAP

Chambre des Représentants || Kamer der Volksvertegenwoordigers

SESSION DE 1935-1936.	I		ZITTINGSJAAR 1935-1936.
Projet, N° 211 (1933-1934). Rapport, N° 38 (1934-1935). Am. N° 87 (1934-1935).	Séance du 19 novembre 1935.	Vergadering van 19 November 1935.	Ontwerp, Nr 211 (1933-1934). Verslag, Nr 38 (1934-1935). Am. Nr 87 (1934-1935).

WETSONTWERP op de arbeidsovereenkomst
wegens dienst op binnenschepen.

AMENDEMENTEN voorgesteld door den H. SAMYN
aan het ontwerp der Commissie.

EERSTE ARTIKEL.

Alinea 4. - ACHTER DE WOORDEN : een boot
DE WOORDEN : of schip INLASSCHEN.

ART. 10.

AAN HET EINDE VAN DEN TEKST, TOEVOEGEN :
..met in achtneming van art. 30 der huidige wet.

ART. 13.

IN ALINEA 2°, HET WOORD : inboedel
VERVANGEN DOOR : Inventaris.

ART. 16.

IN ALINEA 5°, HET WOORD : bedienden
VERVANGEN DOOR : personeel.

ART. 26.

DOEN VOORAFGAAN DOOR DE WOORDEN :
den matroos kan....

PROJET DE LOI sur les contrats d'engagement
pour le service des bâtiments
de navigation intérieure.

AMENDEMENTS proposés par M. SAMYN au texte
de la Commission.

ARTICLE PREMIER.

Alinéa 4. - AJOUTER, A L'ALINEA 4, APRES LES
MOTS : un bateau - LES MOTS : ou un navire.

ART. 10.

AJOUTER, IN FINE, LES MOTS : ..tout en tenant
compte de l'article 30 de la présente loi.

ART. 13.

LE TEXTE FRANÇAIS RESTE INCHANGE.

ART. 16.

LE TEXTE FRANÇAIS RESTE INCHANGE.

ART. 26.

REDIGER CET ARTICLE COMME SUIT :

Au matelot pourra être décompté : pour une
absence de moins de six heures, une demi-jour-
née; pour une absence de plus de six heures,
une journée entière.

J. SAMYN.