

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
SESSION DE 1934-1935	N° 38		ZITTINGSJAAR 1934-1935
N° 211 (1933-1934) : PROJET DE LOI.	SÉANCE du 18 Décembre 1934	VERGADERING van 18 December 1934	WETSONTWERP : (1933-1934), N° 211.

PROJET DE LOI

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

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION DES CHEMINS
DE FER, POSTES, TELEGRAPHES ET NAVIGATION ⁽¹⁾,
PAR M. GEÛENS.

MADAME, MESSIEURS,

Le projet de loi soumis aux délibérations de la Chambre règle d'une façon systématique et rationnelle les rapports contractuels qui lient l'armateur ou patron propriétaire de bâtiments de navigation intérieure d'une part, et le personnel employé pour la navigation de ces bateaux d'autre part.

Le contrat d'engagement au service des navires est réglé; il importe qu'à son tour le contrat d'engagement de la navigation fluviale soit soumis à des règles fixes et précises.

Jusqu'ici l'usage et quelques dispositions législatives générales régissaient la matière. Cette imprécision donnait lieu à des conflits et il est compréhensible que les intéressés aient réclamé depuis longtemps une charte définissant leurs droits et leurs devoirs réciproques.

Le projet de loi déposé par le Gouvernement est le résultat d'un long travail préparatoire, auquel ont collaboré tant les représentants des armements fluviaux, des patrons bateliers que ceux des bateliers.

Vers la fin de l'année 1927, M. le Ministre Anseele institue auprès de l'Administration de la Marine une Commission.

Celle-ci estime que son premier travail doit tendre à régler le contrat d'engagement au service des bateaux.

Elle élabore un projet qui est soumis ensuite à l'examen d'une Commission du Conseil supérieur de la navigation intérieure, qui à son tour, en sa

(¹) La Commission des Chemins de fer, Postes, Télégraphes et Navigation, présidée par M. Hallet, est composée de MM. Adam, Coussens, Delacollette, Dewonck, GeÛens, Mayeur, Van Hecke, Vouloir. — Bouilly, Fromont, Gelders, Goffaux, Jamar, Petit, Renier, Samyn, Smets. — Briart, Marquet, Pierco. — Leuridan.

WETSONTWERP

op de arbeidsovereenkomst wegens dienst
op binnenschepen.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE SPOORWEGEN,
POSTERIJEN, TELEGRAFEN EN SCHEEPVAART ⁽¹⁾,
UITGEBRACHT DOOR DEN HEER GEÛENS.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Het wetsontwerp dat aan de Kamer wordt voorgelegd, voorziet een stelselmatige en aangepaste reglementeering ten aanzien van de contractuele betrekkingen tusschen de reeders of zelfvarende eigenaars van binnenschepen, enerzijds, en het in de binnenscheepvaart gebezigd personeel, anderzijds.

De arbeidsovereenkomst wegens dienst op zeeschepen is geregeld; de arbeidsovereenkomst voor den dienst op binnenschepen moet op hare beurt onderworpen worden aan vaste en bepaalde voorschriften.

Tot nog toe, werd deze stof geregeld door de gebruiken en enkele algemeene wetsbepalingen. Het vage hiervan gaf aanleiding tot conflicten en men kan begrijpen dat de betrokkenen sedert lang een keure eischten tot bepaling van hun wederzijdsche rechten en plichten.

Het wetsontwerp door de Regeering ingediend is het resultaat van lange voorbereidende werkzaamheden, waaraan deelnamen zoowel de vertegenwoordigers van de binnenvaartrederijen, van de eigenschippers als van de zetschippers.

Op het einde van het jaar 1927, wordt door den heer Minister Anseele bij het Beheer van het Zeeween een Commissie aangesteld.

Deze is van meening dat zij in de eerste plaats haar aandacht dient te wijden aan de reglementeering van de arbeidsovereenkomst voor den dienst op binnenschepen.

Zij maakt een wetsontwerp op, dat daarna onderzocht wordt door een Commissie van den Hoogen Raad voor de Binnenscheepvaart, die in voltallige

(¹) De Commissie voor de Spoorwegen, Posterijen, Telegrafien en Scheepvaart, voorgezeten door den Heer Max Hallet, bestaat uit de Heeren Adam, Coussens, Delacollette, Dewonck, GeÛens, Mayeur, Van Hecke, Vouloir. — Bouilly, Fromont, Gelders, Goffaux, Jamar, Petit, Renier, Samyn, Smets. — Briart, Marquet, Pierco. — Leuridan.

séance plénière du 3 février 1933 y marqua son entière approbation.

Nous sommes donc en présence d'une œuvre élaborée par une Commission paritaire, qui tient compte des différents aspects de la question, des intérêts tant des patrons que des ouvriers; qui n'a pas la prétention d'être une œuvre parfaite, mais qui a réussi à trancher par la conciliation et la transaction des conflits qui mettaient aux prises des intérêts divergents.

Certes, le Parlement a le droit d'apporter aux dispositions qui lui sont soumises les modifications dont un examen attentif démontre la nécessité. Mais les membres de la commission ont estimé qu'il y avait lieu de se montrer très prudent dans l'élaboration ou le vote d'amendements pouvant modifier d'une façon dangereuse un règlement d'intérêts qui n'a pas été arrêté sans difficultés.

Le projet délimite strictement le champ d'application de la loi; il donne à certaines dispositions le caractère d'ordre public; il exige que le contrat d'engagement soit écrit; le commencement et la fin de la convention doivent être stipulés; les obligations réciproques de l'armateur et du batelier sont énoncés; le règlement des salaires est prévu; le terme de l'engagement est délimité; les congés sont à leur tour réglés; les frais de rapatriement à charge de l'armateur sont imposés dans quatre cas limitativement décrits; les conséquences qu'entraîne pour le préposé l'accident de travail ou la maladie ou la blessure échappant à la réparation des dommages résultant des accidents du travail sont énoncées; enfin les sanctions qui garantissent l'observation des dispositions de la loi sont prévues. En un mot le projet de loi délimite les différents aspects de ce contrat qui lie le patron et l'ouvrier dans les entreprises de navigation fluviale.

C'est à juste titre que l'Exposé des motifs conclut en affirmant que 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 travail de la Commission a consisté avant tout dans l'examen des amendements déposés par un de ses membres, qui ayant participé au travail préparatoire de l'élaboration de la loi a estimé qu'il y avait lieu de corriger ou de compléter l'œuvre de la Commission paritaire.

L'article premier, pour délimiter strictement le champ d'application de la loi, définit ce qu'il faut

zitting van 3 Februari 1933 op hare beurt volle instemming betuigde.

Wij staan hier dus voor een ontwerp, opgemaakt door een paritaire commissie, die rekening houdt met de verschillende kanten van het vraagstuk, met de belangen zoowel van werkgevers als van werknemers; dat niet beweert volmaakt te zijn, doch er in geslaagd is door tegemoetkoming en toegevingen, de conflicten op te lossen, die oprezen tusschen uiteenlopende belangen.

Het Parlement heeft, ongetwijfeld, het recht aan de bepalingen welke hem voorgelegd worden de wijzigingen toe te brengen, welke bij een aandachtig onderzoek noodzakelijk gebleken zijn. De leden van de Commissie zijn, evenwel, van oordeel dat men zeer voorzichtig moest te werk gaan bij het opstellen van of het stemmen over amendementen waardoor op gevaarlijke wijze een regeling van belangen zou kunnen gewijzigd worden, welke niet zonder moeilijkheden opgemaakt werd.

Het ontwerp bakt de toepassingsfeer van de wet nauwkeurig af; van sommige bepalingen maakt het bepalingen van openbare orde; het eischt dat de overeenkomst bij geschrifte vastgesteld worde; de datum waarop de overeenkomst ingaat en deze waarop zij afloopt moeten bepaald worden; de wederzijdsche verplichtingen van reeder en schipper worden nader omschreven; het voorziet de regeling van de loonen; de duur van de overeenkomst wordt afgebakend; de verlofdagen worden op hun beurt geregeld; de rapatrieringskosten ten laste van den reeder worden opgelegd in vier binnen zekere grenzen vastgestelde gevallen; de gevolgen welke voor den aangeworvene voortvloeien uit werkongeval, ziekte of kwetsuren welke niet voor schadeloosstelling wegens arbeidsongevallen in aanmerking komen, worden nader opgesomd; ten slotte voorziet het sancties welke de naleving van de bepalingen van de wet verzekeren. Kortom, het ontwerp bakt de verschillende zijden af van deze overeenkomst tusschen werkgever en werknemer in de binnenscheepvaart-ondernemingen.

Terecht besluit de memorie van toelichting met de verklaring dat door de aanneming van dit ontwerp van wet de bij de binnenscheepvaart betrokken belangen zullen 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.

Het werk van de Commissie heeft, in de eerste plaats, bestaan in het onderzoek van de amendementen door een van haar leden voorgesteld, die aan het voorbereidend werk van de wet deelgenomen heeft en van oordeel was dat het werk van de paritaire Commissie moest verbeterd of aangevuld worden.

Ten einde de toepassingsfeer van de wet nauwkeurig af te bakenen, bepaalt artikel 1 wat men ver-

entendre par « bateau », par « armateur », par « contremaître batelier ». La Commission a voulu y ajouter la définition du « matelot ». C'est pourquoi elle propose de compléter l'article premier par un quatrième alinéa rédigé comme suit :

« 4° Par matelot : toute personne qui moyennant paiement d'un salaire s'engage à aider à conduire un bateau ».

L'article 4 stipule que les textes français et flamand de la présente loi seront tenus à bord de tout bateau à la disposition des membres de l'équipage.

Rien de plus légitime. Il faut que les intéressés puissent à tout moment se rendre compte de leurs droits et de leurs obligations, et consulter à cet égard les textes qui constituent leur charte.

Un membre avait proposé de remplacer les mots « seront tenus à bord » par « seront affichés d'une manière visible à bord ».

Certes les intentions de notre collègue étaient excellentes. Il voulait éviter que le but visé par le législateur ne soit éludé, soit que le texte de la loi soit déposé dans un endroit quasi inaccessible, soit que pour le consulter il faille demander à autrui la permission d'en prendre communication.

Mais l'affichage tel qu'il le prévoit est-il bien pratique et à son tour ne peut-il donner lieu à des difficultés?

La Commission y a renoncé et a estimé qu'il était préférable d'ajouter à l'article 4 tel qu'il est rédigé : « et déposé dans un endroit où à tout moment il sera possible d'en prendre connaissance, sans devoir solliciter la permission ou l'intervention d'autrui ».

A l'article 6 un membre propose de supprimer « ou des bateaux » et de ne laisser que « le nom du bateau ».

Que signifie cette suppression?

L'article 6 prévoyait notamment le cas d'un armateur, qui propriétaire d'une flottille désire pouvoir attacher indifféremment un matelot à l'un ou l'autre de ses bateaux d'après les besoins du service.

La Commission a estimé que cette faculté devait être interdite, parce que pour les différentes catégories de bateaux, le service exige des capacités spéciales et qu'il n'est dès lors que naturel que le matelot engagé sache exactement la portée des obligations qu'il assume.

La Commission décide d'ajouter à l'article 6 l'alinéa suivant :

« Il sera conclu un contrat particulier entre l'armateur et chaque matelot ».

Pourquoi cet amendement a-t-il été proposé?

Actuellement dans la majorité des cas l'armateur engage le contremaître batelier et celui-ci à son tour engage les matelots.

staan moet onder « binnenschip », onder « reeder », onder « zetschipper ». De Commissie heeft er de bepaling willen aan toevoegen van « matroos ». Om deze reden, stelt zij voor het eerste artikel aan te vullen met een vierde alinea in dezer voege :

« 4° Onder matroos : elke persoon die, mits betaling van een salaris, zich verbindt een boot te helpen varen. »

Artikel 4 bepaalt dat de Nederlandsche en de Fransche tekst van deze wet aan boord van elk binnenschip ter beschikking van de leden der bemanning moeten gehouden worden.

Niets is meer gewettigd. De belanghebbenden moeten zich op ieder oogenblik rekenschap kunnen geven van hun rechten en verplichtingen en met het oog hierop de teksten raadplegen welke hun keure zijn.

Een lid had voorgesteld de woorden « moeten aan boord gehouden worden » te vervangen door « zullen op zichtbare wijze aan boord aangeplakt worden ».

De bedoeling van onzen collega, is, ongetwijfeld, uitstekend. Hij wilde voorkomen dat het door den wetgever nagestreefde doel niet zou ontdoken worden, hetzij dat de tekst van de wet neergelegd werd in een bijna ontoegankelijke plaats, hetzij dat men om hem te raadplegen aan een ander de toelating zou moeten vragen.

Maar is aanplakking zooals hij voorziet wel praktisch en zou zij, op haar beurt, geen aanleiding geven tot moeilijkheden?

De Commissie heeft er van afgezien en was van oordeel dat het verkieslijker was aan artikel 4, zooals het opgesteld is, toe te voegen : « en neergelegd in een plaats waar, op elk oogenblik er kan kennis van worden genomen, zonder een anders toelating of tuschenkomst te moeten vragen ».

Bij artikel 6, stelt een lid voor de woorden « of van de binnenschepen » te schrappen en slechts « den naam van het binnenschip » te schrijven.

Welke beteekenis heeft die schrapping?

In artikel 6, wordt inzonderheid het geval voorzien van een reeder die, eigenaar zijnde van een kleine vloot, een matroos, dan op het eene, dan op het andere zijner schepen zou willen plaatsen, naar gelang de diensnoodwendigheden.

De Commissie is van oordeel geweest, dat verbod diende gesteld op dergelijke regeling daar, voor elke soort van hooten, de dienst bijzondere geschiktheden vergt en dat het, bijgevolg, slechts logisch is dat de aangeworven matroos nauwkeurig wete hoe verre de door hem na te komen verplichtingen strekken.

De Commissie beslist, aan artikel 6 volgende alinea toe te voegen :

« Tusschen den reeder en ieder matroos, wordt een arbeidsovereenkomst aangegaan. »

Waarom werd dit amendement voorgesteld?

Thans wordt in de meeste gevallen door den reeder een onderzetschipper aangeworven die, op zijne beurt, de matrozen aanwerft.

Mais dans de nombreux cas le contremaître batelier abuse de sa situation. Il impose aux matelots qu'il prend à son service un salaire dérisoire. La Commission a voulu mettre fin à cette exploitation; elle a fait bon accueil au cahier des griefs des matelots victimes de manœuvres pareilles. C'est l'explication de l'amendement qu'elle a accueilli.

Pour l'article 11 du projet, la Commission a adopté la rédaction que voici :

« Si le contrat expire au cours du voyage, sauf le cas où l'engagé aurait conclu pour cette date un autre contrat, et à condition qu'il ait averti l'armateur un mois au moins avant l'expiration du contrat, les obligations réciproques seront réputées prorogées jusqu'à l'arrivée du bateau au port de destination ou jusqu'à son retour à son port d'attache ».

L'amendement tient compte d'une double préoccupation : ne pas priver le matelot du bénéfice d'un nouvel engagement qu'il a conclu pour une date à laquelle il croyait être libre; et d'autre part permettre à l'armateur de prendre à temps les mesures nécessaires pour la conduite du bateau en dictant à l'engagé l'obligation d'avertir son patron au moins un mois à l'avance.

A l'article 15, un membre avait proposé de remplacer l'alinéa 1 par un nouveau texte :

« De quitter le bord sans avoir mis son bateau sous surveillance efficace. Cependant les matelots doivent avoir l'autorisation de l'armateur ou de son représentant, pour quitter le bord ».

Pratiquement cette disposition en revient à permettre au contremaître batelier de quitter le bateau quand bon lui semble, du moment qu'il estime avoir assuré la garde du bateau.

Disposition incontestablement dangereuse. Lorsque l'armateur confie la direction de son bateau à un contremaître batelier, c'est parce qu'il le connaît, parce qu'il a confiance en lui. Or, permettre à ce dernier de quitter peut-être pour un caprice son bateau, c'est enlever au propriétaire cette garantie primordiale qu'à tout moment il y aura à bord du bateau l'homme qui, par ses qualités, a mérité sa confiance et a pris sur lui la responsabilité de conduire et de garder l'embarcation. Mais, d'autre part, on a fait observer que cet amendement ne faisait que préciser un usage constant, et qu'il n'était, d'autre part, guère admissible d'enchaîner le contremaître batelier à son bateau.

L'usage en cette matière n'a fait que confirmer une règle de bon sens; et il a dès lors paru opportun de

Doch, in vele gevallen, maakt de onderzetschipper misbruik van dien toestand. Aan de matrozen die hij in zijnen dienst neemt, verleent hij slechts een uiterst gering loon. Aan dit misbruik heeft de Commissie een einde willen maken; zij heeft hare welwillende aandacht gewijd aan de grievenlijst van de matrozen die de slachtoffers waren van dergelijke handelingen. Dit is het doel van het door haar aangevraagde amendement.

Voor artikel 11 van het ontwerp, heeft de Commissie volgenden tekst aangenomen :

« Indien de overeenkomst tijdens de reis afloopt, behoudens het geval waarin de aangeworvene, voor dien datum, een andere overeenkomst zou hebben aangegaan en, onder voorwaarde van den reeder ten minste een maand vóór het afloopen der overeenkomst gewaarschuwd te hebben, worden de wederzijdsche verplichtingen geacht verlengd te worden tot de aankomst van het schip in de haven van bestemming of tot den terugkeer er van in zijn thuishaven. »

Het amendement beantwoordt aan eene dubbele beweegreden : den matroos niet te berooven van de nieuwe werkovereenkomst die hij gesloten heeft voor een datum waarop hij meende vrij te zijn; anderzijds, aan den reeder toe te laten, tijdig de noodige maatregelen te treffen voor het varen van het schip, door aan den aangeworvene de verplichting op te leggen zijn patroon minstens één maand op voorhand te verwittigen.

Bij artikel 15, had een lid voorgesteld, de eerste alinea door volgenden nieuwen tekst te vervangen :

« Van boord te gaan zonder zijn boot onder doelmatige bewaking te hebben gesteld. De matrozen dienen nochtans de toelating te bekomen van den reeder of van dezen vertegenwoordiger, om van boord te gaan. »

In werkelijkheid, komt deze bepaling er op neer, aan den onderzetschipper de mogelijkheid te verleenen het schip te verlaten wanneer hij dit verkiest, van 't oogenblik af dat hij meent de bewaking van het schip verzekerd te hebben.

Dit is ongetwijfeld eene gevaarlijke bepaling. Een reeder vertrouwt het bestuur van zijn schip toe aan een onderzetschipper, omdat hij hem kent en volle vertrouwen in hem heeft. Door aan dezen laatste toe te staan, misschien uit willekeur, zijn schip te verlaten, berooft men den eigenaar van den bijzonderen waarborg die bestaat in het feit dat hij steeds aan boord van het schip den man heeft die, door zijne hoedanigheden, zijn vertrouwen heeft verworven en op zich de verantwoordelijkheid heeft genomen om de boot te varen en te bewaken. Doch, anderzijds, deed men opmerken dat door dit amendement slechts eene bestaande gewoonte nader werd omschreven, en dat het, anderzijds, niet redelijk zou zijn, den onderzetschipper aan zijn schip vast te kluisteren.

De ter zake geldende gewoonte heeft slechts eene op het gezond verstand steunende regeling bevestigd;

supprimer le premier alinéa de l'article 15, ce qui implique la permanence d'un usage incontesté.

A l'article 16 qui décrit les obligations de l'armateur, le paragraphe 2 énonce d'une façon générale que celui-ci a l'obligation d'engager un personnel suffisant pour la manœuvre du bateau et de pourvoir celui-ci du matériel nécessaire. Un membre de la Commission ne s'est pas contenté de cette prescription générale. Il a voulu la préciser et fixer pour chaque catégorie de bateaux, en tenant compte du tonnage et des chevaux-vapeur, les personnes qui doivent être engagées.

La Commission estime que ce serait là, à l'heure actuelle, une innovation dangereuse.

Pourquoi dans un projet qui vise les stipulations du contrat d'engagement vouloir préciser les conditions qui visent avant tout la sécurité du bateau?

Il y a là matière d'un nouveau projet de loi, dont les dispositions ne pourraient être arrêtées qu'après un examen contradictoire entre armateurs et préposés.

Faute d'examen suffisant, on risquerait d'arrêter des stipulations qui pourraient nuire à l'œuvre poursuivie et provoquer de nouveaux conflits.

La Commission a cependant estimé que le texte du projet de loi concernant la sécurité était trop vague, qu'il y avait lieu de le compléter, mais que c'était la tâche du Gouvernement, après avoir recueilli les renseignements nécessaires, d'arrêter le code de la sécurité. Elle a dès lors décidé d'ajouter à l'article 16, paragraphe 2, la stipulation que voici :

« Un arrêté royal déterminera au plus tard un an après la publication de la loi au *Moniteur*, le personnel qui doit être engagé pour chaque type de bateaux ».

Au paragraphe 4 de l'article 16, à la suite d'une proposition d'un membre, la Commission décide de remplacer les mots « d'accorder les jours de congé usuel » par « d'accorder au moins douze jours de congé par an à son choix ».

La Commission a estimé que les fatigues du travail fourni par le personnel des bateaux, et les conditions misérables dans lesquelles ils exercent leur métier, sont de telle nature que le droit qui leur est alloué de jouir de douze jours de congé par an n'est qu'une faible compensation des fatigues auxquelles ils ont à faire face.

La Commission décide, au paragraphe 5 du même article de remplacer le mot « préposés » par celui de « personnel ».

L'article 18 est supprimé par la Commission. Celle-ci estime qu'il est inutile de rappeler les conséquences d'un principe qui domine l'ensemble des conventions : la force majeure.

en, dienvolgens, leek het wenschelijk de eerste alinea van artikel 15 te schrappen, die slechts de bevestiging vormt van eene onbetwiste gewoonte.

Bij artikel 16 dat de verplichtingen opsomt van den reeder, voorziet de tweede paragraaf in 't algemeen dat deze verplicht is een voldoende personeel aan te werven voor het besturen van het binnenschip en dit laatste van het noodig materieel te voorzien. Een lid der Commissie had geen vrede met dit algemeen voorschrift. Hij heeft het willen nauwkeurig bepalen en voor elk soort binnenschepen rekening houdend met de tonnemaat en de paardekracht, de personen opsommen die moeten aangeworven worden.

De Commissie is van oordeel dat dit, althans, een gevaarlijke nieuwigheid zou zijn.

Waarom in een ontwerp, dat de bepalingen beoogt van de arbeidsovereenkomst, voorschriften willen opleggen, die vooral de veiligheid van het binnenschip beoogen?

Dit is stof voor een nieuw wetsontwerp, waarvan de bepalingen slechts zouden mogen vastgesteld worden na een onderzoek op tegenspraak door reeders en aangestelden.

Moest dit onderzoek onvoldoende zijn, zou men gevaar lopen bepalingen voor te schrijven die beoogde doel tegenwerken en nieuwe conflicten doen ontstaan.

De Commissie was nochtans van meening dat de tekst van het wetsontwerp betreffende de veiligheid te vaag was, dat hij diende aangevuld te worden, doch dat het de taak was der Regeering, na de nodige inlichtingen te hebben ingewonnen, de veiligheidscode op te stellen. Zij heeft dan ook beslist aan artikel 16, paragraaf 2, volgende bepaling toe te voegen :

« Een Koninklijk besluit zal niterlijk een jaar na de bekendmaking der wet in den *Moniteur*, het voor elk type van vaartuig aan te werven personeel bepalen. »

Bij paragraaf 4 van artikel 16, op voorstel van een lid, beslist de Commissie de woorden « de gebruikelijke dagen verlof te verleenen » te vervangen door « ten minste twaalf dagen verlof, naar zijn keuze, per jaar te verleenen ».

De Commissie was van gevoelen, dat de vermoeienissen van den dienst van het scheepspersoneel, en de ongunstige omstandigheden waarin zij hun ambacht uitoefenen, van zulken aard zijn dat het hun verleende recht op een jaarlijksch verlof van 12 dagen slechts een kleine vergelding vormt voor de moeilijkheden waarmede zij te kampen hebben.

De Commissie besluit, in paragraaf 5 van hetzelfde artikel, het woord « bedienden » te vervangen door « personeel ».

Artikel 18 wordt door de Commissie geschrapt. Zij is van oordeel, dat het onnoodig is te wijzen op de gevolgen van een beginsel dat alle overeenkomsten beheerscht, te weten : de overmacht.

A l'article 19 la Commission décide de remplacer « l'engagé » par « les engagés ». L'article d'ailleurs ne vise pas un individu isolé.

Au paragraphe 3 de l'article 22 la Commission décide que la faculté de payer l'engagé dans la monnaie du pays où il est opéré, doit prendre le caractère d'une obligation. Le mot « doit » remplacera donc celui de « peut ».

La Commission décide de supprimer le premier alinéa de l'article 26 parce qu'il ne fait que sanctionner un usage que la nature même du contrat a imposé depuis longtemps aux parties contractantes.

A l'article 30 la Commission décide, qu'exception faite du contremaître batelier ou de tout autre engagé marié logeant à bord avec sa famille, le préavis signifiant la résiliation du contrat d'engagement doit être non de huit jours, mais de quinze jours.

Huit jours lui ont paru insuffisant. C'est le motif pour lequel elle a imposé un préavis de quinze jours.

A l'article 32 la Commission décide que la pénalité doit être non de la moitié du salaire, mais du salaire entier correspondant soit à la durée du délai de préavis, soit à la partie de ce délai restant à couvrir.

La Commission a adopté le projet avec les amendements et les modifications décrits ci-dessus à l'unanimité.

Le Rapporteur,
GEUENS

Le Président,
M. HALLET

TEXTE AMENDÉ PAR LA COMMISSION

(Les amendements sont imprimés en italique. — Les suppressions sont indiquées soit en note, soit à l'article même).

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 propulsion, affecté habituellement à des opérations lucratives de navigation dans les eaux intérieures, y compris les remorqueurs, bateaux de passage, radeaux, dragueurs, élévateurs et grues flottantes ou tous bâtiments analogues et les bateaux momentanément frétés 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;

In artikel 19, besluit de Commissie « de aangeworvene » te vervangen door « de aangeworvenen ». Dit artikel beoogt, trouwens, geen afzonderlijk persoon.

Bij paragraaf 3 van artikel 22, beslist de Commissie dat het vermogen : den aangeworvene te betalen in de munt van het land waar zij geschiedt, als eene verplichting dient opgevat te worden. Het woord « moet » zal dus in de plaats komen van « kan ».

De Commissie besluit het eerste alinea van artikel 26 te schrappen, daar het slechts eene gewoonte bevestigt welke, door den aard der overeenkomst, sedert lang aan de overeenkomende partijen wordt opgelegd.

Bij artikel 30, besluit de Commissie dat, uitgezonderd voor den zetschipper of elk ander gehuwd aangeworvene die aan boord met zijn gezin een onderkomen vindt, voor de verbreking van een arbeidsovereenkomst, een termijn van vijftien dagen, in stede van acht dagen, dient in acht genomen.

Acht dagen leken haar te weinig. Daarom heeft zij vijftien dagen voorzien.

Bij artikel 32, is de Commissie van oordeel, dat de schadevergoeding niet de helft moet bedragen van het loon, maar het volle loon overeenstemmend met den duur van den opzeggingstermijn, of met het overblijvende gedeelte van dien termijn.

De Commissie heeft het ontwerp geamendeerd en gewijzigd zooals hooger aangeduid, eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
GEUENS

De Voorzitter,
M. HALLET

TEKST GEAMENDEERD DOOR DE COMMISSIE

(De amendementen zijn cursief gedrukt. — De wijzigingen zijn ofwel in nota, ofwel in het artikel zelf aangeduid).

Eerste artikel.

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan :

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

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

3° *Par contremaître-batelier* : toute personne qui assume la conduite d'un bateau pour compte d'autrui;

4° *Par matelot* : toute personne qui moyennant paiement d'un salaire s'engage à aider à conduire un bateau.

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'engagement 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 contrat est conclu dans le Royaume par une personne de nationalité belge.

Art. 3.

Les clauses des engagements contraires aux dispositions 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 et déposés dans un endroit où à tout moment il sera possible d'en prendre connaissance, sans devoir solliciter la permission ou l'intervention d'autrui.

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 bateau 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.

3° *Onder zetschipper* : elke persoon die voor rekening van een ander met een binnenschip vaart;

4° *Onder matroos* : elke persoon die, mits betaling van een salaris, zich verbindt een boot te helpen varen.

Art. 2.

De bepalingen van deze wet zijn toepasselijk op elke arbeidsovereenkomst wegens dienst op een Belgisch binnenschip, onverschillig waar de overeenkomst wordt gesloten en van welke nationaliteit de aangeworvene is.

Zij zijn niet toepasselijk op arbeidsovereenkomst 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 en neergelegd in een plaats waar, op elk oogenblik er kan kennis van worden genomen, zonder een anders toelating of tusschenkomst te moeten vragen.

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 ondertekend of, tot betuiging van hun instemming, voorzien van een teeken, dat door twee getuigen wordt gewaarmerkt.

Art. 6.

De arbeidsovereenkomst moet vermelden : den naam, de voornamen en de woonplaats van partijen, den naam van het binnenschip 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.

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

Il sera conclu un contrat d'engagement particulier entre l'armateur et chaque matelot.

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.

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 au cours du voyage, *sauf le cas où l'engagé aurait conclu pour cette date un autre contrat, et à condition qu'il ait averti l'armateur un mois au moins avant l'expiration du contrat*, les obligations réciproques seront réputées prorogées jusqu'à l'arrivée du bateau au port de destination ou jusqu'à son retour à son port d'attache.

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.

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

Tusschen den reeder en ieder matroos, wordt een arbeidsovereenkomst aangegaan.

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, zoome de 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.

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, *behoudens het geval waarin de aangeworvene, voor dien datum, een andere overeenkomst zou hebben aangegaan en, onder voorwaarde van den reeder ten minste een maand vóór het afloopen der overeenkomst gewaarschuwd te hebben*, worden de wederzijdsche verplichtingen geacht verlengd te worden tot de aankomst van het schip in de haven van bestemming of tot den terugkeer er van in zijn thuishaven.

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.

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, 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⁾ 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.

⁽¹⁾ Suppression de la phrase suivante :

« 1° de quitter le bord sans autorisation de l'armateur ou de son représentant ».

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, 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⁾ voor eigen rekening goederen in te laden, zonder uitdrukkelijke machtiging van den reeder of dezes vertegenwoordiger.

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

⁽¹⁾ Den volgende volzin weglaten :

« 1° van boord te gaan, zonder verlof van den reeder of dezes vertegenwoordiger ».

L'engagé qui contrevient aux dispositions du premier alinéa 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 : « un arrêté royal déterminera au plus tard un an après la publication de la loi au Moniteur, le personnel qui doit être engagé pour chaque type de bateaux »;

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 au moins douze jours de congé par an à son choix;

5° D'assurer, conformément aux prescriptions légales en vigueur, les risques d'accidents du travail de son personnel 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 civiles résultant de la loi.

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.

(Suppression de l'art. 18) ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ L'article 18 était libellé comme il suit :

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.

De aangeworvene die het bepaalde onder de eerste alinea 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 : « een Koninklijk besluit zal, uiterlijk één jaar na de bekendmaking der wet in den Moniteur, het voor elk type van voertuig aan te werven personeel bepalen »;

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 ten minste twaalf dagen verlof, naar zijn keuze, per jaar te verleen;

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 kledingstukken, 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.

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.

(Art. 18 weglaten) ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Artikel 18 luidde als volgt :

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 vertegenwoordiger.

Art. 19.

Si la durée présumée du voyage est prolongée pour la convenance de l'armateur, *les engagés ont droit, en sus de leur 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 doit 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. 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. 19.

Wordt de vermoedelijke duur van de reis verlengd voor de gepastheid van den reeder, dan hebben de *aangeworvenen*, buiten en behalve hun forfaitaire bezoldiging, recht op een evenredige vergoeding, berekend op den voet van de loonen die per dag, per week, per vijftien dagen of per maand betaald worden op voor hetzelfde verkeer gebezigde binnenscheppen 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 vijftien 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 in België gangbare munt.

Heeft de betaling plaats in het buitenland, dan moet 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 de 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.

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.

(Suppression de l'alinéa 1^{er} de l'art. 26) ⁽¹⁾.

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

Art. 27.

En cas de décès ou de disparition de l'engagé pendant la journée de son contrat, ses gages sont dus à ses ayant-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 contremaître-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.

⁽¹⁾ Cet alinéa était conçu comme il suit :

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.

Art. 26.

(Alinea 1 van art. 26 weglaten) ⁽¹⁾.

Voor een afwezigheid van minder dan zes uren, kan een halve dag en, voor een afwezigheid van meer dan zes uren, een heelen 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 rechthebbenden 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 niet-zeewaardigheid 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 door alle andere rechtsmiddelen;
- 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 beteekende opzegging.

⁽¹⁾ Dat alinea luidde als volgt :

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.

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 contremaître-batelier ou tout autre engagé marié logeant à bord avec sa famille et à quinze 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 au *salaire entier* 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 contremaître-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. 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 vijftien 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 haar verplichtingen.

Art. 32.

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

Art. 33.

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

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.

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. 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 contremaître-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 contremaître-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. 35.

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

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 voortvloeiende 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 categorieën 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.

Les dispositions de l'article 54 du Livre II du Code de Commerce cesseront d'être applicables au contre-maitre-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.

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.

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 een geldboete van 50 tot 2,000 frank.

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 een geldboete van 26 tot 100 frank.

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

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