

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1954-1955.

16 FEBRUARI 1955.

WETSVOORSTEL

tot wijziging van de wet van 1 April 1936
op de arbeidsovereenkomst wegens dienst op
binnenscheepen.

TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Reeds geruime tijd vóór de stemming van de wet van 1 April 1936 hadden de syndicale organisaties er voor geijverd dat een bescherming zou worden verleend aan de arbeiders uit de binnenscheepvaart.

Toen de wetgever in 1936 de wet op de arbeidsovereenkomst voor binnenschippers heeft gestemd, was het wel zijn bedoeling tegemoet te komen aan de desiderata van de beroepsverenigingen der arbeiders van de binnenscheepvaart.

De wetgever was van mening dat de arbeidsovereenkomst schriftelijk diende aangegaan te worden opdat aldus vele betwistingen zouden vermeden worden en opdat de partijen er aldus zouden voor zorgen dat hun rechten gevrijwaard bleven.

En om zijn bezorgdheid de kontrakterende partijen, en voornamelijk de arbeiders uit de binnenscheepvaart, rechtszekerheid te bezorgen, kracht bij te zetten, bepaalde de wetgever dat het aantal vermeldingen verplichtend, op straffe van nietigheid, in de overeenkomst d'enden opgenomen te worden. Hij bepaalde zelfs in artikel 6 van de wet dat de Koning type-arbeidsovereenkomsten zou mogen vaststellen, die alle nodige vermeldingen zouden bevatten opdat het kontrakt geldig zou zijn. Het Koninklijk besluit van 4 Juli 1936 heeft deze modellen vastgelegd.

Hoe groot de bezorgdheid van de wetgever van 1936 ook is geweest, toch blijkt het in de praktijk dat de bescherming die de wetgever in het voordeel van de partijen heeft ingevoerd, niet ten goede komt aan de arbeiders uit de binnenscheepvaart.

Artikel 3 van de wet van 1 April 1936 bepaalt : « De bepalingen der arbeidsovereenkomst, die in strijd zijn met het bepaalde bij de artikelen 5, 6, alinea's 1 en 2, en van 20 tot 37 van de wet, zijn nietig van rechtswege. »

Het artikel 5 schrijft voor dat elke arbeidsovereenkomst voor binnenschippers, op straffe van nietigheid, bij geschrift moet vastgesteld worden.

Chambre des Représentants

SESSION 1954-1955.

16 FÉVRIER 1955.

PROPOSITION DE LOI

modifiant la loi du 1^{er} avril 1936 sur les contrats
d'engagement pour le service des bâtiments de
navigation intérieure.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Longtemps déjà avant le vote de la loi du 1^{er} avril 1936, les organisations syndicales avaient réclamé des mesures de protection pour les travailleurs de la navigation intérieure.

Lorsqu'en 1936 le législateur a voté la loi sur les contrats d'engagement pour le service des bâtiments de navigation intérieure, il n'a visé qu'à faire droit aux desiderata des associations professionnelles des travailleurs de la navigation intérieure.

Le législateur estimait que le contrat d'engagement devait être conclu par écrit, pour éviter ainsi de nombreuses contestations et obliger les parties à sauvegarder leurs droits.

Et afin de marquer son souci de donner des garanties légales aux parties contractantes, principalement aux travailleurs de la navigation intérieure, le législateur rendit obligatoire, sous peine de nullité, la mention de certaines indications au contrat. Il stipula même à l'article 6 de la loi que le Roi pourrait fixer des contrats-type contenant toutes les mentions requises pour leur validité. L'arrêté royal du 4 juillet 1936 a fixé ces modèles.

Malgré la grande préoccupation du législateur de 1936, la pratique a fait apparaître que la protection instaurée par le législateur en faveur des parties ne profite pas aux travailleurs de la navigation intérieure.

L'article 3 de la loi du 1^{er} avril 1936 stipule : « Les clauses des engagements contraires aux dispositions des articles 5, 6, alinéas 1 et 2, et 20 à 37, de la présente loi sont nulles de plein droit ».

L'article 5 prescrit que tout engagement contracté pour le service de la navigation d'un bateau doit, sous peine de nullité, être constaté par un écrit.

De praktijk leert ons door de bij de Werkrechtscraden ahangig gemaakte vorderingen, dat talrijke reders de bepalingen betreffende de geschreven overeenkomst niet toepassen. De arbeider mag goed en wel de toepassing vragen van de wettelijke bepalingen op de geschreven overeenkomst, hij zal toch, gezien zijn positie, verplicht zijn indien hij werk wil hebben, toe te geven indien de werkgever geen kontrakt wil tekenen.

De arbeider, noch de reder, zal, tijdens de duur van de mondeling aangegane overeenkomst, moeilijkheden hebben: de arbeider doet zijn werk zoals dit door de reder werd bevolen, en deze laatste betaalt het loon aan zijn arbeider. Beiden staan onverschillig tegenover de nietigheid van het kontrakt. Het is echter wanneer de overeenkomst een einde heeft genomen, dat de moeilijkheden zich voordoen.

Het is op dat ogenblik dat de reder, wanneer de arbeider, hetzij achterstallig loon, hetzij een opzeggingsvergoeding of dergelijk meer eist, de nietigheid van de arbeidsovereenkomst inroept om te ontsnappen aan hetgeen hij verschuldigd is.

De rechter wordt in de meeste gevallen verzocht de nietigheid van de overeenkomst vast te stellen, hetgeen voor de arbeider erge gevolgen kan medebrengen.

In de meeste gevallen, hebben de Werkrechtscraden zich niet uitdrukkelijk over de grond van de kwestie uitgesproken, doch, meestal steunend op fctelijke omstandigheden, hebben zij getracht de arbeiders voldoening te schenken.

Inderdaad, de wetgever van 1936 heeft niet uitdrukkelijk bepaald welke de aard is van de nietigheid waarvan sprake in de artikelen 3 en 5 van de wet: is het een volstreekte of betrekkelijke nietigheid; door wie mag zij eventueel worden ingeroepen?

Zonder in te gaan op een volledige uiteenzetting, menen wij nochtans dat er hier geen sprake is van een volstreekte nietigheid, daar o. i. de bepalingen van de hogervermelde artikelen de openbare orde niet aanbelangen.

Wij zijn integendeel van mening dat het hier een nietigheid betreft, ingesteld ter bescherming van private belangen, die kan ingeroepen worden door hen voor wie de bescherming is ingesteld.

Men zou aldus kunnen opwerpen dat, gezien het karakter van de wet van 1 April 1936, de bescherming enkel ten voordele van de arbeider werd ingesteld. In dit geval zouden enkel de arbeiders de nietigheid van de arbeidsovereenkomst kunnen inroepen.

Nochtans, de parlementaire besprekingen van de wet hebben ons daarvoor geen voldoende argumenten verschaft, zodat er wel zou kunnen beweerd worden, steunend op de Memorie van Toelichting van die wet, dat de bescherming werd ingevoerd voor de beide kontrakterende partijen. In dit laatste geval, zal de reder eveneens de nietigheid van de arbeidsovereenkomst kunnen opwerpen.

Deze laatste procedure vindt meer en meer toepassing voor de Werkrechtscraden; de werkgevers roepen, nadat de overeenkomst een einde heeft genomen en de arbeider achterstallig loon, opzeggingsvergoeding e.a. vordert, de nietigheid in van de overeenkomst.

Hoe immoreel dergelijke stellingname ook moge zijn, toch is het een feit dat het gedaan wordt, nadat de arbeider en de reder gedurende maanden het mondeling aangegane kontrakt hebben uitgevoerd.

Er bestaat aldus een gevaar dat de Werkrechtscraden op grond van de bepalingen van de wet van 1 April 1936 zouden weigeren tegemoet te komen aan de eisen van de arbeiders uit de binnenscheepvaart, steunend op de nietigheid van de overeenkomst.

Weliswaar worden in een merkwaardige studie over de wet van 1 April 1936 van de hand van Meester Speyer, Paul, rechtskundige bijzitter in de Werkrechtscraad te

L'expérience nous apprend, par le nombre de procès dont les Conseils de Prud'hommes sont saisis, que de nombreux armateurs n'appliquent pas les dispositions relatives à l'engagement écrit. Le travailleur a beau demander l'application des dispositions légales relatives à l'engagement écrit, il se verra néanmoins obligé, étant donné sa position et s'il désire obtenir du travail, de céder lorsque l'employeur refusera de signer un contrat.

Ni le travailleur, ni l'armateur n'auront de difficultés au cours de la durée de l'engagement contracté verbalement: le travailleur accomplit son travail tel que le veut l'armateur et ce dernier paie le salaire à son ouvrier. Tous deux ne se soucient guère de la nullité du contrat. Mais c'est à l'expiration du contrat que surgissent les difficultés.

C'est à ce moment que l'armateur, alors que le travailleur exige des arriérés de salaire, une indemnité de licenciement ou une indemnité quelconque, invoque la nullité du contrat d'engagement afin d'échapper à ses obligations.

Le juge est généralement invité à constater la nullité de l'engagement, ce qui peut entraîner des conséquences graves pour le travailleur.

Dans la plupart des cas, les Conseils de Prud'hommes ne se sont pas prononcés explicitement sur le fond de la question, mais en s'appuyant sur des circonstances de fait, ils se sont efforcés de donner satisfaction aux travailleurs.

En effet, le législateur de 1936 n'a pas défini explicitement quelle était la nature de la nullité dont il était question aux articles 3 et 5 de la loi: s'agit-il d'une nullité absolue ou relative, et qui peut, éventuellement, l'invoquer?

Sans nous étendre davantage, nous croyons cependant qu'il ne peut être question ici d'une nullité absolue, car, à notre avis, les dispositions contenues dans les articles mentionnés ci-dessus n'intéressent nullement l'ordre public.

Nous estimons, au contraire, qu'il s'agit d'une nullité prévue en vue de la protection d'intérêts privés et qui peut être invoquée par ceux pour la protection desquels elle a été créée.

C'est ainsi que l'on pourrait objecter, vu le caractère de la loi du 1^{er} avril 1936, que la protection a été instaurée uniquement au profit du travailleur. Dans ce cas, seuls les travailleurs seraient habilités à invoquer la nullité du contrat d'engagement.

Cependant, les débats parlementaires ne fournissent pas d'arguments suffisants à cet égard, de sorte qu'en se basant sur l'Exposé des Motifs de ladite loi, on pourrait affirmer que la protection a été instaurée au profit des deux parties contractantes. Dans ce dernier cas, l'armateur pourra également objecter la nullité du contrat d'engagement.

Cette dernière procédure est appliquée de plus en plus devant les Conseils de Prud'hommes: lorsque le contrat d'engagement est expiré et que le travailleur réclame des arriérés de salaire, des indemnités de licenciement, etc., les employeurs invoquent la nullité du contrat.

Aussi immoral que puisse être semblable position, il est toutefois un fait que la chose se produit après que le travailleur et l'armateur ont observé, des mois durant, l'engagement contracté.

Il est, dès lors, à craindre que les Conseils de Prud'hommes se refusent, sur la base des dispositions de la loi du 1^{er} avril 1936, à donner satisfaction aux exigences des travailleurs de la navigation intérieure, en invoquant la nullité du contrat.

Dans une étude remarquable relative à la loi du 1^{er} avril 1936, parue dans le « Rechtskundig Weekblad », 1948, col. 1313, M. Speyer, Paul, assesseur juridique au Conseil de

Antwerpen, verschenen in het Rechtskundig Weekblad, 1948, kol. 1313, juridische argumenten naar voren gebracht die het mogelijk maken de door de werkgevers opgeworpen excepties teniet te doen, doch het ware gewent in de wetsbepalingen de nodige wijzigingen aan te brengen opdat de arbeiders uit de binnenscheepvaart in de toekomst de nodige bescherming zouden vinden in de wet zelve. Het is dan ook daarom dat wij de eer hebben dit wetsvoorstel neer te leggen.

Bij de stemming van de wet van 1 April 1936, is het ontensprekelijk de bedoeling geweest door het inlassen van beschikkingen waarvan de partijen niet mochten afwijken, de positie van de arbeiders te verstevigen om hen de nodige rechtszekerheid te verschaffen.

De praktijk wijst echter uit dat het doel dat werd nagestreefd niet werd bereikt; er wordt slechts uitzonderlijk een schriftelijke overeenkomst opgemaakt, en de arbeiders, wier bescherming door de wet van 1 April 1936 werd beoogd, bevinden zich door deze toestand, in vele gevallen, in een netelige positie, wanneer zij hun werkgever verlaten of doorgezonden worden.

Het doel dat wij met de indiening van dit voorstel nastreven is de werkgever, die de economisch sterkere is, aan te zetten een schriftelijke arbeidsovereenkomst te doen ondertekenen; indien hij zulks niet doet, dan kan hij zich achteraf niet meer op de nietigheid van de mondeling afgesloten overeenkomst beroepen, doordat wij voorzien dat hij deze niet kan opwerpen tegenover de arbeider (art. 2). Wij blijven dus in principe voorstander van de geschreven overeenkomst, die steeds aan beide partijen een grotere rechtszekerheid biedt, doch het is de werkgever, die in de eerste plaats, gezien zijn positie, er voor moet zorgen dat een geschrift wordt opgesteld. Doet hij zulks niet, dan is de overeenkomst geacht mondeling te zijn aangegaan en kan hij er achteraf de nietigheid niet van inroepen tegenover de arbeider. Deze laatste kan dan door alle middelen van recht de voorwaarden van de overeenkomst bewijzen (art. 3).

Indien de werkgever de nietigheid niet kan inroepen, dan toch blijft dit recht aan de arbeiders voorbehouden.

Wij gaan uit van het principe dat de bescherming ingevoerd door de wet ten gunste strekt van de arbeiders, en dat zij de betrekkelijke nietigheid van de mondelinge overeenkomst tegenover de reder kunnen inroepen.

Wij hebben gemeend dit uitdrukkelijk in de wet zelve te moeten vermelden gezien de onduidelijke bewoordingen van de wet van 1 April 1936, enerzijds, en om de reders aan te zetten de overeenkomst schriftelijk vast te leggen, anderzijds.

In artikel 4 van dit voorstel hebben wij aangeduid dat de mondeling afgesloten overeenkomst geacht wordt voor onbepaalde duur te zijn afgesloten. In onderhavig geval, zal de reder niet het bewijs mogen leveren dat deze hetzij voor bepaalde duur, hetzij voor één of meer reizen werd aangegaan; hij zal dus, om er een einde aan te stellen, de opzegging moeten geven die wettelijk is bepaald en eventueel de wettelijk bepaalde schadevergoeding moeten betalen, wanneer de opzegging niet werd gegeven, of een einde aan de overeenkomst werd gesteld vóór het verstrijken van de opzeggingstermijn.

In een laatste artikel, hebben wij nog een kleine wijziging gebracht aan artikel 16, 6°, van de wet van 1 April 1936, met het doel een betere tekst te hebben die geen aanleiding meer kan worden tot controverses.

De Nederlandse tekst van artikel 16, 6°, spreekt over schadeloosstelling voor alle verlies van « kledingstukken », terwijl de Franse tekst daarentegen de woorden « d'effets » vermeldt.

De praktijk heeft ons aangetoond dat in sommige gevallen, één der partijen, bij geschil, steunt op de letterlijke betekenis van het woord « kledingstukken » om an-

Prud'hommes d'Anvers, a présenté des arguments juridiques permettant de rendre nulles les exceptions invoquées par les employeurs, mais il serait souhaitable d'apporter aux dispositions légales les modifications nécessaires afin que les travailleurs de la navigation intérieure puissent trouver la protection nécessaire dans la loi même. C'est pourquoi, nous avons l'honneur de déposer la présente proposition de loi.

Lors du vote de la loi du 1^{er} avril 1936, l'objectif que l'on se proposait incontestablement en insérant des dispositions auxquelles les parties ne pouvaient déroger, était de renforcer la position des travailleurs en leur procurant les garanties légales nécessaires.

La pratique démontre cependant que l'objectif poursuivi n'a pas été atteint: ce n'est qu'exceptionnellement que les contrats se font par écrit et les travailleurs que la loi du 1^{er} avril 1936 a voulu protéger, se trouvent, de ce fait, dans une situation difficile lorsqu'ils quittent leur employeur ou en cas de renvoi.

Le but que nous poursuivons par le dépôt de la présente proposition de loi est d'amener l'employeur, qui, du point de vue économique, est le plus fort, à signer un contrat d'engagement écrit; dans le cas contraire, il ne pourra par la suite invoquer la nullité de l'engagement contracté verbalement, parce que nous prévoyons qu'il ne pourra pas l'opposer au travailleur (art. 2). Nous restons donc en principe partisan de l'engagement écrit qui assure toujours aux deux parties des garanties légales plus grandes, mais c'est en premier lieu l'employeur qui, du fait de sa position, devra veiller à ce que ce document soit établi. S'il ne le fait pas, le contrat sera réputé avoir été conclu verbalement et il ne pourra en invoquer la nullité par après contre le travailleur. Ce dernier sera admis à faire la preuve des conditions du contrat par toutes voies de droit (art. 3).

Si l'employeur n'est pas admis à invoquer la nullité, les travailleurs cependant se voient réserver ce droit.

Nous partons du principe que la protection instaurée par la loi joue en faveur des travailleurs et que ceux-ci peuvent opposer à l'armateur la nullité relative du contrat verbal.

Nous avons estimé devoir le mentionner explicitement dans la loi même, vu le manque de précision des termes de la loi du 1^{er} avril 1936, d'une part, et afin d'amener, d'autre part, les armateurs à établir le contrat par écrit.

A l'article 4 de la présente proposition, nous avons indiqué que l'engagement contracté verbalement est réputé conclu pour une durée indéterminée. Dans ce cas, l'armateur ne sera pas admis à prouver que ledit contrat a été conclu pour une durée déterminée, soit pour un ou plusieurs voyages; par conséquent, il sera tenu, en vue de la résiliation, de payer l'indemnité de licenciement prévue par la loi et de payer éventuellement tous dommages-intérêts prévus par celle-ci, soit à défaut de préavis, soit lorsqu'il a été mis fin au contrat avant l'expiration du délai du préavis.

Au dernier article, nous avons encore apporté une légère modification à l'article 16, 6°, de la loi du 1^{er} avril 1936, afin d'obtenir un texte meilleur qui ne donnerait plus lieu à des contestations.

Le texte néerlandais de l'article 16, 6°, traite de l'indemnisation de toute perte de « kledingstukken », alors que le texte français mentionne au contraire les mots « d'effets ».

La pratique nous a démontré que dans certains cas, l'une des parties invoque, en cas de contestation, la signification littérale du mot « kledingstukken » afin de ne pas

dere zaken of voorwerpen, toebehorend aan de arbeider, en die verloren zijn gegaan, niet te moeten vergoeden. Het Franse woord « effets » is echter ruimer dan « kledingstukken » en wordt gebruikt voor « meubles — vêtements », « biens » (Larousse).

Wij stellen dan ook ter vervanging van het woord « kledingstukken » het woord « goederen » voor.

devoir payer d'indemnité pour d'autres choses ou objets perdus appartenant au travailleur. Le mot français « effets » a, en effet, une signification plus large que le mot « kledingstukken » et est usité pour « meubles — vêtements », « biens » (Larousse).

Nous proposons par conséquent de remplacer le mot « kledingstukken » par le mot « goederen ».

Louis MAJOR.

WETSVOORSTEL

Eerste artikel.

De bepalingen van artikel 3 van de wet van 1 April 1936 op de arbeidsovereenkomst voor binnenschippers, worden door volgende tekst vervangen :

« De arbeidsovereenkomsten, of de bepalingen ervan, die in strijd zijn met hetgeen bepaald wordt in de artikelen 5, 6, leden 1 en 2, en 20 tot 37 van deze wet, zijn nietig van rechtswege, behoudens hetgeen verder zal gezegd worden over het recht van de arbeiders uit de binnenscheepvaart bij het afsluiten van een mondelinge arbeidsovereenkomst. »

Art. 2.

Aan artikel 5 van dezelfde wet wordt het volgende lid *in fine* toegevoegd :

« Werd de arbeidsovereenkomst mondeling afgesloten, dan kan de nietigheid ervan slechts tegenover de reder opgeworpen worden. »

Art. 3.

Aan dezelfde wet wordt een artikel *6bis* toegevoegd, dat als volgt luidt :

Art. 6bis. — « Indien de arbeidsovereenkomst mondeling werd afgesloten, kan de arbeider uit de binnenscheepvaart, door alle middelen, vermoedens en getuigen inbegrepen, de voorwaarden van de arbeidsovereenkomst bewijzen. Bij gebreke van bewijs, wordt de arbeidsovereenkomst geregeld door de wetten en algemene en plaatselijke gebruiken. »

Art. 4.

In artikel 8, lid 2, van dezelfde wet worden na de woorden « waarop zij ten einde loopt », de volgende woorden ingelast « of is zij mondeling aangegaan ».

Art. 5.

In artikel 16, 6°, van dezelfde wet wordt het woord « kledingstukken » vervangen door « goederen ».

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

Les dispositions de l'article 3 de la loi du 1^{er} avril 1936 sur les contrats d'engagement pour le service des bâtiments de navigation intérieure sont remplacées par le texte suivant :

« Les contrats d'engagement ou leurs clauses contraires aux dispositions des articles 5, 6, alinéas 1 et 2, et 20 à 37 de la présente loi sont nulles de plein droit, sauf ce qui est dit plus loin des droits des travailleurs de la navigation intérieure lors de la conclusion d'un contrat d'engagement verbal. »

Art. 2.

A l'article 5 de la même loi est ajouté *in fine* l'alinéa suivant :

« Si le contrat d'engagement a été conclu verbalement, sa nullité ne peut être opposée qu'à l'armateur. »

Art. 3.

A la même loi, il est ajouté un article *6bis*, libellé comme suit :

Art. 6bis. — « Si le contrat d'engagement a été conclu verbalement, le travailleur de la navigation intérieure peut, par toutes voies de droit, présomptions et témoins inclus, établir la preuve des conditions du contrat d'engagement. A défaut de preuve, le contrat d'engagement est régi par les lois ainsi que par les coutumes générales et locales. »

Art. 4.

A l'article 8, 2^e alinéa, de la même loi, sont insérés, après les mots « à laquelle il prend fin », les mots suivants « ou lorsqu'il fut conclu verbalement ».

Art. 5.

Dans le texte néerlandais, à l'article 16-6°, de cette même loi, le mot « kledingstukken » est remplacé par le mot « goederen ».

L. MAJOR,
R. HICQUET,
J. DECONINCK,
J. VAN CLEEMPUT,
A. FONTAINE-BORQUET.