

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1954-1955.

17 MAART 1955.

WETSVOORSTEL

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE ARBEID
EN DE SOCIALE VOORZORG (1).

UITGEBRACHT DOOR DE HEER DECONINCK.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN.

De leden van de Commissie waren algemeen van gevoelen dat de beoogde wijzigingen, niet van aard zijn om twistpunten of meningsverschillen uit te lokken; integendeel, dat het meer een noodzakelijke aanpassing betreft die nuttig geoordeeld wordt om de belangen van de arbeiders uit de binnenscheepvaart te behartigen.

Het gaat bijgevolg om een aanvulling en vervollediging van een bestaande wet, waarvan zekere tekortkomingen zijn kunnen vastgesteld worden in de toepassing er van.

Immers, heeft de ervaring, alsmede de bevinding, geleerd dat de betrokken reders (werkgevers) die verwaarloosden schriftelijk arbeidsovereenkomsten af te sluiten met hun werknemers der binnenschepen, zich naderhand op deze toestand hebben beroepen om de nietigheid van mondelinge overeenkomsten te bekomen of, te doen alsof er geen de minste overeenkomst werd afgesloten; zodanig dat in meerdere gevallen de werknemers in hun belangen werden geschaad en rechten zagen verloren gaan.

(1) Samenstelling van de Commissie : de heren Heyman, voorzitter; Bertrand, De Paepe, Mevr. De Riemaecker-Legot, de heren De Saeger, Duvivier, Kofferschlager, Peeters (Lode), Pêtre, Van den Daele, Vergels, Verhamme. — Bonjean, Deconinck, Dedoyard, Deruelles, Mevr. Fontaine-Borguet, de heren Hicquet, Magé, Major, Peeters (Justin), Rommée. — D'haeseleer, Van der Schueren.

Zie :

230 (1954-1955) :

— N° 1 : Wetsvoorstel.

(A)

Chambre des Représentants

SESSION 1954-1955.

17 MARS 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.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DU TRAVAIL
ET DE LA PREVOYANCE SOCIALE (1)

PAR M. DECONINCK.

MESDAMES, MESSIEURS,

Les membres de la Commission furent unanimement d'accord que les modifications proposées ne sont pas de nature à susciter des controverses ou des divergences de vues, mais qu'elles constituent, au contraire, une adaptation nécessaire et utile pour la sauvegarde des intérêts des travailleurs de la navigation intérieure.

Il s'agit par conséquent de compléter la loi existante, afin de remédier à certaines lacunes constatées au cours de son application.

L'expérience a démontré en effet que les armateurs en question (employeurs) qui ont négligé de conclure par écrit des contrats d'engagement avec les travailleurs de la navigation intérieure, invoquent par après cette situation afin d'obtenir la nullité des contrats d'engagement conclus verbalement, ou pour agir comme si aucun contrat n'était intervenu, à tel point que dans plusieurs cas les travailleurs ont été lésés et ont perdu leurs droits.

(1) Composition de la Commission : MM. Heyman, président; Bertrand, De Paepe, M^{me} De Riemaecker-Legot, MM. De Saeger, Duvivier, Kofferschlager, Peeters (Lode), Pêtre, Van den Daele, Vergels, Verhamme. — Bonjean, Deconinck, Dedoyard, Deruelles, M^{me} Fontaine-Borguet, MM. Hicquet, Magé, Major, Peeters (Justin), Rommée. — D'haeseleer, Van der Schueren.

Voir :

230 (1954-1955) :

— N° 1 : Proposition de loi.

Doordat dit geenszins de bedoeling kon zijn geweest van de Wetgever, toen hij de wet van 1 April 1936 heeft gemaakt en goedgestemd, komt het bijgevolg begrijpelijk voor dat iedereen er instemming mede betuigd dat de noodzakelijk geoordeelde wijzigingen aan deze wet zouden worden gebracht.

Het is dan ook hetgeen dat met dit wetsvoorstel nu beoogd wordt.

Van welke wijzigingen of aanvullingen is er nu eigenlijk sprake, luidt de vraag.

In de eerste plaats, van een tekstwijziging van de bepalingen van artikel 3 van de wet van 1 April 1936.

Om de draagwijdte van deze voorgestelde wijziging des te beter te begrijpen, zal het wellicht niet ongepast zijn de tekst van kwestieuze artikelen hierna te laten volgen. (Zie bijgevoegde tekst).

Ten einde het grote euvel teniet te doen, waarover men zich inzonder had te beklagen betreffende de betwistingen van de overeenkomsten die mondeling werden opgedrongen en afgesloten, hebben de ontwerpers van bedoeld wetsvoorstel het nodig geoordeeld een verandering voor te stellen :

Waarom dit werd gedaan ? Eenvoudig om te voorkomen en te vermijden dat de werknemers van de binnenscheepvaart, die niet in het bezit worden gesteld van een geschreven arbeidsovereenkomst door de reders (werkgevers), niet langer nog het nadelig gevolg zouden kunnen ondergaan van opzettelijke of moedwillige betwistingen te hunnen opzichte uitgelokt door de reders-(werkgevers).

In aanmerking nemende het feit, dat de reders (werkgevers) tot nog toe werkelijk betwistingen hebben uitgelokt ten opzichte van mondeling aangegane en afgesloten overeenkomsten, is het niet meer dan billijk dat zeer duidelijk worde vastgelegd dat de werknemers het slachtoffer niet kunnen noch mogen worden van dergelijke betwistingen.

Door te bepalen dat de mondeling afgesloten overeenkomsten niet meer kunnen teniet gedaan worden ten opzichte van de arbeiders, wordt hun toestand aldus gevrijwaard van de willekeur der werkgevers.

Ten slotte, werd van dit wetsvoorstel gebruik gemaakt om een misplaatste vertaling van de woorden « perte d'effets » voorkomende in de franse tekst in artikel 16, 6° van de oorspronkelijke tekst, in de nederlandse vertaling recht te zetten.

Immers, lezen wij in de nederlandse tekst « verlies van kledingstukken », dan wanneer het bedoeld was te zijn « verlies van goederen ».

Deze nederlandse tekstverbetering zal voorzeker door allen worden beaamd, zodat dit geen verder commentaar uitlokt.

Inlichtingen van het Departement.

Vooraleer zich echter bepaald over de inhoud van het wetsvoorstel uit te spreken, werd door de Commissie gevraagd het oordeel in te winnen van de Juridische Dienst van het Departement, ten einde zich er van te vergewissen in welke mate de voorgestelde wijzigingen, voorkomend in het wetsvoorstel, werkelijk beantwoorden aan de noodzakelijkheid om tot het beoogde resultaat te komen.

Een nota van de Juridische Dienst van het Departement heeft aangetoond dat er bepaalde wijzigingen aan het ingediende wetsvoorstel dienen te worden gebracht om in overeenstemming te zijn met het nagestreefde oogmerk.

Om dit eenieder duidelijk te maken, laten wij hiernavolgend de beschouwingen en de er uit voortvloeiende amendementen volgen :

Comme telle n'a pu être l'intention du Législateur, lors de l'élaboration et du vote de la loi du 1^{er} avril 1936, il s'explique que tous les membres furent d'accord que les modifications indispensables soient apportées à la loi en question.

C'est là l'objectif de cette proposition de loi.

Quelles sont alors les modifications ou adjonctions envisagées ?

En premier lieu, une modification de texte aux dispositions de l'article 3 de la loi du 1^{er} avril 1936.

En vue de mieux comprendre la portée de la modification proposée, il ne sera sans doute pas inutile de reproduire, ci-après, le texte des articles en question. (Voir texte annexé).

Afin de supprimer l'inconvénient, résultant spécialement des contestations relatives aux contrats d'engagement imposés et conclus verbalement, les auteurs de la présente proposition de loi ont estimé utile d'apporter un changement :

Pourquoi ? Simplement pour prévenir et éviter que les travailleurs de la navigation intérieure auxquels les armateurs (employeurs) ne remettent pas un contrat d'engagement écrit ne subissent plus les conséquences préjudiciables des contestations voulues ou malveillantes provoquées à leur égard par les armateurs (employeurs).

Etant donné que les armateurs (employeurs) ont déjà réellement provoqué des contestations au sujet de contrats conclus verbalement, il n'est que juste d'établir clairement que les travailleurs ne peuvent nullement devenir les victimes de semblables contestations.

En stipulant que les contrats conclus verbalement ne peuvent plus être frappés de nullité à l'égard des travailleurs, la situation de ces derniers sera préservée contre l'arbitraire des employeurs.

Enfin on a profité de la présente proposition de loi pour rectifier dans la version néerlandaise une traduction erronée des mots « perte d'effets » figurant dans le texte français du texte primitif de l'article 16, 6°.

En effet, le texte néerlandais parle de « verlies van kledingstukken », alors qu'il s'agissait de : « verlies van goederen ».

Cette rectification du texte néerlandais sera sans aucun doute approuvée par tous les membres et n'exige dès lors pas d'autre commentaire.

Renseignements fournis par le Département.

Toutefois, avant de se prononcer définitivement sur la teneur de la proposition de loi, votre Commission a voulu connaître l'avis du Service juridique du département, afin de s'assurer dans quelle mesure les modifications prévues par la proposition de loi sont réellement indispensables pour atteindre le résultat envisagé.

D'une note du Service juridique du département il résulte que, pour aboutir au résultat voulu, la proposition de loi devrait subir certaines modifications.

Pour des raisons de clarté, nous reproduisons ci-après ces considérations et les amendements qui en résultent :

Over de nietigheid.

De volstreekte nietigheid is deze die gebaseerd is op een motief van openbare orde, op een overweging van algemeen belang.

De betrekkelijke nietigheid is deze die voor doel heeft private belangen te beschermen. Het is logisch aan de sanctie die verbonden is aan de inbreuk op deze regelen, geen uitwerking te verlenen die het doel der nietigheid voorbijstreeft en dus de betrekkelijke nietigheid te beperken tot de bescherming van het enig belang dat zij beoogt. De door de betrekkelijke nietigheid geschapen toestand kan derhalve aldus omschreven worden: de onregelmatige akte bestaat indien de betrokkene (beschermd) oordeelt dat hij er zich niet dient over te beklagen; zij bestaat ten voorlopigen titel, zij is niet nietig in zich, zij is slechts vernietigbaar op vraag van degene die er kan door benadeeld worden.

Daaruit volgt :

1) dat de nietigheid slechts kan gevraagd worden door de personen die door de regel beschermd worden; de vordering behoort niet aan alle belanghebbenden; soms bestaan andere belanghebbenden dan de beschermde persoon zelf, maar deze worden bijna altijd limitatief door de wet zelf bepaald.

2) dat de nietigheid kan bevestigd worden door de persoon die door de regel beschermd wordt; daar de wettelijke bescherming slechts in zijn voordeel bestaat, kan hij er van afzien. Nochtans moet de bevestiging geschieden met volle kennis van zaken en uitgaan van een bekwaam persoon.

3) dat de nietigheid kan verjaren: het is de wet zelf die in dit geval de bevestiging voorziet.

Gevolgen van de nietigheid.

Geen enkele nietigheid is automatisch in deze zin dat de tussenkoms van de rechter steeds vereist is om ze uit te spreken. Maar elke nietigheid, eens dat ze uitgesproken is door de rechter, werkt terug. De akte wordt geacht nooit bestaan te hebben: alles wat in uitvoering van de nietige akte werd gedaan verdwijnt met de akte zelf.

Op het principe dat in geval van vernietiging van een akte alles wat in uitvoering dezer akte werd gedaan eveneens verdwijnt, bestaan uitzonderingen en verzachtingen inzonderheid voor de minderjarigen die alles dienen terug te geven wat hun voordeel bracht; maar niet het geld of de voorwerpen die hun geen voordeel hebben verschaft.

Nietigheid en niet-tegenstelbaarheid.

Nietigheid en niet-tegenstelbaarheid mogen niet worden verward. Om de nietigheid van een akte te kunnen invoeren moet men, hetzij persoonlijk hetzij door zijn vertegenwoordigers, partij geweest zijn. Wanneer het een derde betreft en zo deze derde het recht heeft de akte af te wijzen die tegen hem wordt ingeroepen of hem tegengesteld wordt, gaat het niet om een nietigheid maar om een niet-tegenstelbaarheid.

* * *

Artikel 3 van de wet van 1 April 1936 voorziet dat de bepalingen der arbeidsovereenkomst die in strijd zijn met bepaalde artikelen der wet, van rechtswege nietig zijn. Welke zijn deze artikelen?

Artikel 5, lid 1: noodzakelijkheid de arbeidsovereenkomst bij geschrifte vast te stellen.

Artikel 5, lid 2: aantal exemplaren, taal, datum, handtekeningen.

De la nullité.

La nullité absolue est celle qui se fonde sur un motif d'ordre public, sur une considération d'intérêt général.

La nullité relative est celle qui n'est édictée qu'en vue de protéger les intérêts privés; il est logique de ne pas reconnaître à la sanction attachée à la violation de ces règles, une portée qui dépasse le but qu'elle se propose et de limiter la nullité relative à la protection du seul intérêt en cause. La situation que crée la nullité relative peut être caractérisée comme suit: l'acte irrégulier subsiste si l'intéressé (la personne qui est l'objet de la protection) estime ne pas devoir s'en plaindre, il existe à titre provisoire, il n'est pas nul en soi, il n'est annulable qu'à la demande de celui qui peut en éprouver préjudice.

Les conséquences en sont :

1) que la nullité ne peut être demandée que par les personnes que la règle protège; l'action n'appartient pas à tout intéressé; parfois il existe des intéressés autres que la personne protégée elle-même; ceux-ci sont presque toujours déterminés limitativement par la loi;

2) que la nullité peut être couverte par celui que la règle protège; il peut renoncer à la protection légale parce qu'elle n'existe que dans son intérêt. Mais il faut que la confirmation soit faite en pleine connaissance de cause et émane d'une personne capable;

3) que la nullité peut se prescrire: dans ce cas, c'est la loi elle-même qui prévoit la confirmation.

Effet de la nullité.

Aucune nullité n'est immédiate en ce sens que l'intervention du juge est toujours nécessaire pour la prononcer. Mais toute nullité aussitôt reconnue par le juge opère rétroactivement. L'acte est censé n'avoir jamais existé: tout ce qui a été fait ensuite de l'acte nul tombe avec lui.

Au principe qu'en cas d'annulation d'un acte tout ce qui a été fait ensuite de l'acte nul doit être effacé, il existe plusieurs exceptions ou tempéraments notamment pour les mineurs qui doivent restituer ce qui a tourné à leur profit.

Nullité et inopposabilité.

Il ne faut pas confondre la nullité et l'inopposabilité. Pour qu'on puisse invoquer la nullité d'un acte il faut y avoir été partie, soit personnellement, soit par ses auteurs; lorsqu'il s'agit d'un tiers et lorsque ce tiers a le droit de repousser l'acte dont on se prévaut contre lui, en d'autres termes, qu'on lui oppose, il n'y a pas nullité à son égard mais bien inopposabilité.

* * *

L'article 3 de la loi du 1^{er} avril 1936 dispose que les clauses des engagements contraires aux dispositions des articles ci-dessous sont nuls de plein droit; quels sont ces articles?

Article 5, alinéa 1^{er}: nécessité d'un engagement écrit sous peine de nullité.

Article 5, alinéa 2: nombre d'exemplaires, langue, date, signature.

Artikel 6, lid 1 : identifikatie der partijen, van het schip, van de aard der diensten, het aantal reizen, de duur.

Artikel 6, lid 2 : bedrag en wijze van vaststelling van het loon, de plaats en de datum voor aanvang der diensten, de plaats en de datum waarop de verbintenis is aangegaan.

Artikel 20, lid 1 : betalingsperiodes .

Artikel 20, lid 2 en de artikelen 21 tot 37 : sommen de bepalingen op die niet mogen overschreden, alsook deze die voor niet-geschreven worden gehouden.

Inhoud van het voorstel.

Artikel 1 van het voorstel wijzigt artikel 3 van de wet van 1 April 1936 en voorziet de nietigheid van de overeenkomst; strijdig o.a. met artikel 5; dit is reeds voorzien in artikel 5, lid 1.

Artikel 2 van het voorstel voegt een lid toe aan artikel 5; er wordt niet gezegd wie de nietigheid kan tegenstellen aan de reder.

Artikel 3 van het voorstel voegt een artikel 6bis in dat de mogelijkheid laat het bestaan van de overeenkomst, die nietig is, te bewijzen.

Artikel 4 van het voorstel behelst een suppletieve clausule zo de overeenkomst de duur dezer niet aanduidt.

Artikel 5 brengt de Nederlandse met de Franse tekst in overeenstemming.

Normaal bestaat een vernietigbare overeenkomst zolang de beschermde persoon, *in casu* de werknemer, de vernietiging niet vordert. Welnu in onderhavig geval wordt de mondelinge overeenkomst voor nietig gehouden; de werknemer kan echter deze nietigheid tegenstellen aan de reder, zoals hij eveneens het bestaan en de inhoud der overeenkomst kan bewijzen.

Het lijkt wenselijk de nietigheid van de overeenkomst te schrappen en de werknemer de mogelijkheid te laten om, door alle middelen van recht, het bestaan en de inhoud der overeenkomst te bewijzen. Het door het voorstel beoogde doel zou aldus bereikt zijn. De reder zou er belang bij hebben de overeenkomst schriftelijk vast te stellen daar, bij gebreke van geschrift, hem het bewijs door alle middelen van recht zou tegengesteld worden. De werknemer zou eveneens voldoening bekomen daar de reder, bij gebreke van geschrift, zich niet zou kunnen beroepen op het bestaan der overeenkomst.

Besluit. — Voorgestelde tekst.

Eerste artikel. — Artikel 3 van de wet van 1 April 1936 op de arbeidsovereenkomst wegens dienst op binnenscheepen, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 3. — De bepalingen der arbeidsovereenkomsten strijdig met het bepaalde in artikelen 6, lid 1 en 2, 20 tot 37 van deze wet, zijn nietig van rechtswege. »

Opmerking. — Artikel 5 dient niet vermeld aangezien dat artikel uitdrukkelijk bepaalt dat, op straffe van nietigheid, de overeenkomst schriftelijk dient vastgesteld.

Art. 2. — De toevoeging aan artikel 5 is niet doorslaggevend. Zij is trouwens strijdig met artikel 5, lid 1, dat de nietigheid voorziet van de overeenkomsten die niet vastgesteld zijn bij geschrifte.

Volgende tekst wordt dan ook voorgesteld in vervanging van artikel 5, lid 1.

Article 6, alinéa 1^{er} : identification des parties, du bateau, de la nature des services, du nombre des voyages, de la durée.

Article 6, alinéa 2 : détermination du salaire, du début des services, date et lieu de la conclusion de l'engagement.

Article 20, alinéa 1^{er} : date du paiement de la rémunération.

Article 20, alinéa 2 et articles 21 à 37 : énumèrent des clauses qui ne peuvent être violées dans le contrat et qui sont réputées non écrites.

Contenu de la proposition.

L'article 1^{er} de la proposition ajoute à l'article 3 la nullité du contrat d'engagement : ce qui était déjà prévu par l'article 5, alinéa 1^{er}.

L'article 2 de la proposition ajoute un alinéa à l'article 5 mais ne dit pas que la nullité peut être opposée à l'armateur.

L'article 3 de la proposition insère un article 6bis qui prévoit la possibilité d'établir l'existence d'un contrat par ailleurs entaché de nullité.

L'article 4 de la proposition prévoit une disposition supplémentaire en cas d'absence de mention au contrat de la durée de celui-ci.

L'article 5 met en concordance le texte néerlandais et le texte français.

Normalement, un contrat annulable existe tant que la personne protégée, le travailleur, n'en demande pas l'annulation. Or, en l'espèce, le contrat fait verbalement est réputé nul; le travailleur peut toutefois opposer cette nullité à l'armateur, tout comme il pourrait prouver l'existence et la consistance des conditions de cette convention.

Il serait préférable de supprimer tout simplement la nullité du contrat et d'accorder aux travailleurs la possibilité d'apporter la preuve de l'existence et des conditions de la convention par toutes voies de droit. Le but poursuivi serait ainsi atteint. L'armateur aurait intérêt à passer un écrit puisque en l'absence d'écrit il se verrait opposé la preuve par toutes voies de droit. Le travailleur y trouverait son compte puisque l'armateur ne pourrait pas en l'absence d'écrit se prévaloir de l'existence d'un contrat.

Conclusion. — Texte proposé.

Article premier. — L'article 3 de la loi du 1^{er} avril 1936 est remplacé par le texte suivant :

« Art. 3. — Les clauses des engagements contraires aux dispositions des articles 6, alinéas 1 et 2, 20 à 37 de la présente loi sont nuls de plein droit. »

Remarque. — L'article 5 ne doit pas être visé : il prévoit lui-même que le contrat est nul s'il n'est pas constaté par écrit.

Art. 2. — L'adjonction proposée à l'article 5 est sans pertinence. Elle est d'ailleurs contraire à l'article 5, alinéa premier, qui déclare que le contrat doit être constaté, sous peine de nullité, par écrit.

Le texte suivant est dès lors proposé en remplacement de l'article 5, alinéa premier :

« Art. 5. — Elke arbeidsovereenkomst wegens dienst op een binnenschip dient schriftelijk vastgesteld. »

Art. 3. — De hieronder voorgestelde tekst voorziet enerzijds een sanktie voor de werkgever die het kontrakt niet schriftelijk vaststelde, anderzijds een zekerheid voor de arbeider :

« Art. 6bis. — Bij gebreke van geschrift mag de arbeider alleen, door alle middelen van recht, vermoedens en getuigen inbegrepen, het bestaan en de voorwaarden der arbeidsovereenkomst, bewijzen. »

Het voorstel voorziet eveneens : « Bij gebreke van bewijs, wordt de arbeidsovereenkomst geregeld door de wetten en algemene en plaatselijke gebruiken. »

Dat is onnodig. Inderdaad, alles wat niet bedongen werd door de partijen, of alles wat niet bewezen is, wordt geregeld overeenkomstig de wettelijke bepalingen en het gebruik.

Art. 4. — Overbodig artikel. Inderdaad zo de overeenkomst niet schriftelijk werd vastgesteld kan alleen de arbeider het bewijs van haar bestaan en inhoud bewijzen. Indien de arbeider niet kan of niet wil bewijzen dat de overeenkomst werd aangegaan voor een bepaalde duur, zal ze geacht worden te zijn aangegaan voor een onbepaalde duur.

Art. 5. — Geen opmerkingen.

Tekstwijzigingen aan wetsvoorstel.

Eerste artikel. — Artikel 3 van de wet van 1 April 1936 op de arbeidsovereenkomst wegens dienst op binnenscheepen, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« De bepalingen der arbeidsovereenkomsten strijdig met het bepaalde in de artikelen 6, lid 1 en 2, 20 tot 37 van deze wet, zijn nietig van rechtswege. »

Art. 2. — Artikel 5, lid 1. — « Elke arbeidsovereenkomst wegens dienst op een binnenschip dient schriftelijk vastgesteld. »

Art. 3. — Artikel 6bis. — « Bij gebreke van geschrift mag de arbeider alleen, door alle middelen van recht, vermoedens en getuigen inbegrepen, het bestaan en de voorwaarden der arbeidsovereenkomst bewijzen. »

Art. 4. — In artikel 16-6°, van dezelfde wet wordt het woord « kledingstukken » vervangen door « goederen ».

* * *

Uw Commissie heeft zich alsdan eenparig bij deze voorgestelde wijzigingen aangesloten, ten einde de rechten van de werknemers der binnenscheepvaart ten opzichte van de reders (werkgevers) des te beter te vrijwaren.

De Verslaggever,

J. DECONINCK.

De Voorzitter,

H. HEYMAN.

« Art. 5. — Tout engagement contracté pour le service de la navigation intérieure doit être constaté par écrit. »

Art. 3. — Par le texte proposé ci-après, il est prévu, d'une part, une sanction pour l'employeur qui n'a pas fait constater le contrat par écrit, et, d'autre part, une garantie pour le travailleur :

« Art. 6bis. — En l'absence d'écrit, le travailleur seul peut par toutes voies de droit, présomptions et témoins compris, établir la preuve de l'existence et des conditions du contrat d'engagement. »

La proposition ajoute : « A défaut de preuve, le contrat d'engagement est régi par les lois ainsi que par les coutumes générales et locales. »

Cette adjonction est inutile. En effet, tout ce qui n'est pas convenu par les parties — ou tout ce qui n'est pas prouvé — est régi par les dispositions légales ainsi que par l'usage.

Art. 4. — Cet article de la proposition est superflu. En effet, si le contrat n'est pas constaté par écrit, seul le travailleur peut prouver son existence et son contenu. Or, si le travailleur ne sait ou ne désire prouver que le contrat a été conclu pour une durée déterminée, il devra être considéré comme étant conclu pour une durée indéterminée.

Art. 5. — Pas d'observations.

Modifications apportées au texte de la proposition de loi.

Article premier. — L'article 3 de la loi du 1^{er} avril 1936 sur les contrats d'engagement pour le service des bâtiments de navigation intérieure est remplacé par la disposition suivante :

« Les clauses des engagements contraires aux dispositions de l'article 6, alinéa 1^{er} et 2, ainsi que des articles 20 à 37 de la présente loi sont nulles de plein droit. »

Art. 2. — Article 5, alinéa 1^{er} : « Tout contrat d'engagement pour le service d'un bâtiment de navigation intérieure doit être arrêté par écrit. »

Art. 3. — Article 6bis : « A défaut d'écrit, le travailleur sera seul admis à faire la preuve de l'existence et des conditions du contrat par toutes voies de droit, présomptions et témoins inclus. »

Art. 4. — Dans le texte néerlandais, à l'article 16-6°, de cette même loi, le mot « kledingstukken » est remplacé par le mot « goederen ».

* * *

Votre commission s'est ralliée à l'unanimité aux modifications proposées en vue de sauvegarder davantage les droits des travailleurs de la navigation intérieure vis-à-vis des armateurs (employeurs) qui les emploient.

Le Rapporteur,

J. DECONINCK.

Le Président,

H. HEYMAN.

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE.

Eerste artikel.

Artikel 3 van de wet van 1 April 1936 op de arbeidsovereenkomst wegens dienst op binnenschepen wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 3. — De bepalingen der arbeidsovereenkomsten strijdig met het bepaalde in de artikelen 6, lid 1, 20 tot 37 van deze wet, zijn nietig van rechtswege. »

Art. 2.

De tekst van het eerste lid van artikel 5 van dezelfde wet wordt vervangen door wat volgt :

« Elke arbeidsovereenkomst wegens dienst op een binnenschip dient schriftelijk vastgesteld. »

Art. 3.

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

Artikel 6bis. — « Bij gebreke van geschrift mag de arbeider alleen, door alle middelen van recht, vermoedens en getuigen inbegrepen, het bestaan en de voorwaarden der arbeidsovereenkomst bewijzen. »

Art. 4.

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

TEXTE ADOPTE PAR LA COMMISSION.

Article premier.

L'article 3 de la loi du 1^{er} avril 1936 sur les contrats d'engagement pour le service des bâtiments de navigation intérieure est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 3. — Les clauses des engagements contraires aux dispositions de l'article 6, alinéa 1^{er} et 2, ainsi que des articles 20 à 37 de la présente loi sont nulles de plein droit. »

Art. 2.

Le texte du premier alinéa de l'article 5 de la même loi est remplacé par ce qui suit :

« Tout contrat d'engagement pour le service d'un bâtiment de navigation intérieure doit être arrêté par écrit. »

Art. 3.

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

Article 6bis : « A défaut d'écrit, le travailleur sera seul admis à faire la preuve de l'existence et des conditions du contrat par toutes voies de droit, présomptions et témoins inclus. »

Art. 4.

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

BIJLAGE.

Tekst van de artikelen voorkomend in de wet van 1 April 1936, waarvan sprake in het wetsvoorstel.

**Wet op de Arbeidsovereenkomst
wegens dienst op binnenschepen.**

ZITTING 1935-1936.

Wet van 1 April 1936.

Art. 5.

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

De overeenkomst moet in dubbel worden opgemaakt in het Nederlands of in het Frans, naar verkiezen van de aangeworvene; zij moet gedagtekend zijn en door partijen ondertekend of, tot betuiging van hun instemming, voorzien van een teken, dat door twee getuigen wordt gewaarmerkt.

Art. 6.

De arbeidsovereenkomst moet vermelden: de naam, de voornamen en de woonplaats van partijen, de naam van het binnenschip en de aard van de diensten waarvoor de verbintenis wordt aangegaan, zomede of de overeenkomst gesloten is voor een of meer reizen, voor een bepaalde of voor een onbepaalde tijd.

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

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

Elke arbeidsovereenkomst wegens dienst op binnenschepen afgesloten door de zetschipper, wordt geacht door de reder te zijn afgesloten.

Art. 20.

Wordt de verbintenis voor een bepaalde of een onbepaalde tijd aangegaan, dan moet de arbeidsovereenkomst 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. 21.

Betaling van lonen mag enkel geschieden tegen kwijtschrift.

De lonen moeten betaald worden in in België gangbare munt.

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

Art. 22.

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

ANNEXE.

Texte des articles figurant dans la loi du 1^{er} avril 1936 dont il est question dans la proposition de loi.

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

SESSION DE 1935-1936

Loi du 1^{er} avril 1936.

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.

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

Tout contrat d'engagement pour le service de navigation d'un bateau, conclu par le contremaître batelier, est réputé conclu par l'armateur.

Art. 20.

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. 21.

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

Les salaires doivent être payés en monnaies 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. 22.

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

Art. 23.

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

Art. 24.

Behoudens het bepaalde bij het volgende artikel, mogen op het loon van de 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 méér bedragen dan één derde van de nog te betalen sommen.

Art. 25.

De matroos kan : voor een afwezigheid van minder dan zes uren, een halve dag en, voor een afwezigheid van meer dan zes uren, een hele dag worden afgetrokken.

Art. 26.

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

Art. 27.

De van kracht zijnde bepalingen betreffende de onvatbaarheid voor beslag en overdracht van de lonen der werklieden, zijn toepasselijk ten aanzien van het loon van de zetschipper en van elke andere aangeworvene.

De klederen en voorwerpen van alle aard, die het eigendom zijn van de aangeworvene, kunnen, om welke reden ook, niet in beslag genomen worden.

Art. 28.

De arbeidsovereenkomst wegens dienst op een binnenschip loopt ten einde :

- 1° Door de dood van de aangeworvene;
- 2° Door het verlies of de toevallige niet-zeewaardigheid van het binnenschip;
- 3° Door het in hechtenis nemen van de aangeworvene als dader van- of medeplichtige aan een misdrijf;
- 4° Door de verbreking uitgesproken bij vonnis krachtens de bepalingen van artikel 1184 van het Burgerlijk Wetboek of door alle rechtsmiddelen;
- 5° Door het ontschepen van de aangeworvene wegens ziekte of verwonding;
- 6° Bij toepassing van de bepalingen van vorenstaand artikel 12;
- 7° Door het verstrijken van de tijd waarvoor de verbintenis is aangegaan;
- 8° Bij wederzijdse toestemming van partijen;
- 9° Door het verstrijken van de termijn der regelmatig door een der partijen aan de andere betekende opzegging.

Art. 29.

De voor een onbepaalde tijd gesloten arbeidsovereenkomst kan te allen tijde door de ene of de andere partij verbroken worden, door opzegging, met inachtneming van een termijn van ten minste een maand voor de zetschipper of elke andere gehuwde aangeworvene die met zijn gezin logies aan boord geniet, en van ten minste vijftien dagen voor elk andere aangeworvene.

Art. 23.

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. 24.

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. 25.

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

Art. 26.

En cas de décès ou de disparition de l'engagé pendant la journée 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. 27.

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. 28.

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. 29.

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. 30.

Elke partij heeft nochtans het recht de overeenkomst, van welke aard zij ook weze, te doen eindigen, vóór het verstrijken van de 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. 31.

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

Art. 32.

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

Art. 33.

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

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

2° Wanneer de overeenkomst door de aangeworvene verbroken wordt, ten gevolge van een zware fout van de reder of diens 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. 34.

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

Art. 35.

De kosten voor de terugreis zijn niet verschuldigd, indien hij ter plaats van de ontscheeping een andere verbintenis heeft aangegaan.

Art. 36.

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

Art. 37.

De gezagvoerder is gehouden de zieke of gewonde aangeworvene, tijdens de reis, de door zijn toestand vereiste 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 de reder, in de voorwaarden bepaald in de in het vorige artikel vermelde wet.

Art. 30.

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. 31.

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 à la durée du délai de préavis, soit à la partie de ce délai restant à courir.

Art. 32.

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

Art. 33.

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. 34.

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. 35.

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. 36.

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. 37.

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.