

BELGISCHE SENAAT

VERGADERING VAN 28 JULI 1926

Wetsontwerp houdende regeling van de Arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Bij de wet op de arbeidsovereenkomst van 15 Maart 1900 werd ter vervanging van de onvoldoende bepalingen van het Burgerlijk Wetboek en van vaak onvaste plaatselijke gebruiken een duidelijk omschreven rechtsstelsel in het leven geroepen, dat de rechten en de verplichtingen van werkgevers en werklieden op stevige, rationeele rechtskundige grondslagen vestigt.

Deze hervorming, noodzakelijk gemaakt door de economische en maatschappelijke evolutie, zelf een uitvloeisel van de bestendige ontwikkeling der moderne nijverheid, heeft een nieuw tijdperk geopend, waarin onze arbeidswetgeving zich heeft uitgebreid.

Het nieuwe stelsel werd evenwel alleen toegepast op het in normale omstandigheden verrichte werk. Voor sommige bijzondere toestanden moet een afzonderlijke regeling worden gevonden; zoo werd, op 7 Augustus 1922, de wet aangenomen op de arbeidsovereenkomst voor bedienden.

De contractuele betrekkingen, die tusschen reeder en zeeman tot stand komen, konden evenmin aan de wet van 1900 onderworpen worden.

Uit de overleveringen der zee, welke tot verre tijden teruggaan en tot ons

zijn gekomen in beroemd gebleven wetgevingen en wetten, blijkt dat er in alle tijden een bijzondere regeling voor zeelieden heeft bestaan: om wille van de aan hun beroep verbonden gevaren werd hun vaak een betere toestand dan aan de arbeiders te land toebedeeld.

De bijzondere rechtstoestand, die de zeeman tot in het begin der XIX^e eeuw behield, vond zijnen oorsprong in den voor snellen vooruitgang bevorderlijken aan het gewoonterecht ontleenden internationalen aard van het zeerecht. Door de zeegebruiken in wetten vast te leggen, werden de internationale regelen door nationale wetgevingen vervangen, engeheid van teksten in de plaats gesteld van ruimheid in de gebruiken en de ontwikkelingsgang van het recht ten zeerste vertraagd.

Dit is oorzaak dat, ondanks de diep-ingrijpende veranderingen, door de vorderingen van de techniek der scheepvaart in de arbeidsvoorwaarden aan boord teweeggebracht, de bepalingen van onze zeevaartwetten over het huren van zeelieden heden ten dage nog zijn wat zij waren voor meer dan eene eeuw.

De wet van 21 Augustus 1879, waarin de bewoordingen van den *Code de commerce* van 1808 zijn overgenomen, wijdt slechts enkele korte artikelen aan de rechten van den zeeman; zij handelt niet

over zijne plichten. Deze worden geregeld door thans verouderde bepalingen van de wet van 21 Juni 1849, zijnde het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisscherij, door enkele decreten of reglementen uit vroegere stelsels en door de in onze havens nageleefde gebruiken.

Het is voor al de partijen van belang dat de voorschriften tot regeling van hunne onderlinge betrekkingen samengebracht en geordend aan de behoeften van onzen tijd aangepast worden.

De groote zeemogendheden: Engeland, Duitschland, de Vereenigde Staten en meer bijzonder de Scandinavische landen zijn ons voorgestaan op dezen weg.

In denzelfden gedachtengang heeft de Internationale Arbeidsconferentie, in 1920 te Genua bijeengekomen om zich met de arbeidsvoorwaarden voor zeelieden bezig te houden, de Staten verzocht elk voor zich de eigen wetten en reglementen betreffende de arbeidsvoorwaarden op schepen tot een wetboek te verwerken met het oog op de latere regeling en, zoo mogelijk, aanneming van een « Internationalen rechtstoestand van den zeeman ».

België kan die gedachte eener voor allen geldende regeling van den arbeid der zeelieden slechts genegen zijn: de verwezenlijking van dergelijk ontwerp is inderdaad van aard om het invoeren van zekere hervormingen in de eigen wetgeving van elk land te vergemakkelijken.

Met het oog op de scherpe mededinging, welke in het zeevervoerbedrijf blijft heerschen, is de internationale eenmaking van de sociale zeevaartwetten eene handelsnoodzakelijkheid.

Dit ontwerp van wet, dat aan een nationale behoefte beantwoordt, voldoet meteen aan de aanbeveling van de Conferentie van Genua en zal een eerste stap zijn naar de gewenschte eenmaking.

* *

Het opstellen van dit ontwerp werd allereerst voorbereid door de vergelij-

kende studie van de desbetreffende voorschriften in de bijzonderste zeevaartdrijvende landen.

Daarvoor zijn namelijk in aanmerking gekomen de Scandinavische wetten op den arbeid ter zee, waarin eenheid werd gebracht in 1892-1893 en welke onlangs gewijzigd werden, voor Zweden, bij de wet van 15 Juni 1922, voor Noorwegen, bij de wet van 16 Februari 1923, en voor Denemarken, bij de wet van 1 Mei 1923; zoo ook het ontwerp van wet dat voor korten tijd bij de Fransche Wetgevende Kamers werd ingediend, de Engelsche *Merchant Shipping Acts* van 1894-1906, de Deutsche wet *Seemannsordnung* van 2 Juni 1902 en de *Seaman's Act* van de Vereenigde Staten 1915.

Dit onderzoek heeft tot de vaststelling geleid dat die wetgevingen doorgaans onderling geen zeer diepgaande afwijkingen vertoonen en nog immer beheerscht worden door de algemeene beginselen der oude zeegebruiken.

Zoo werd het mogelijk in dit ontwerp formules op te nemen, aansluitend bij de bepalingen van de in andere landen bestaande verordeningen, welke blijkbaar te zamen den toekomstigen internationalen rechtstoestand van den zeeman zullen vestigen, en tevens rekening te houden met de contractueele betrekkingen, die reeds tusschen onze reeders en onze zeelieden bestaan.

Want in werkelijkheid hebben de partijen reeds in de practijk, bij ontstentenis van passende gebiedende teksten, den toestand met hunne huidige behoeften in overeenstemming gebracht.

* *

Het bleek nochtans voegzaam het advies van de belanghebbenden zelf in te winnen over de beginselen volgens welke het huren van den zeeman moet geschieden, over de rechten en de plichten, die er zoo voor den zeeman als voor den reeder uit voortvloeien. In den schoot van den Beroepsraad voor de Koopvaardij werden dienaangaande be-

sprekingen gehouden tusschen de afgevaardigden van beide partijen.

Na deze eerste bespreking werd de tekst van een voorontwerp van wet in technisch en rechtskundig opzicht onderzocht door eene Commissie van den Hooger Raad voor de Scheepvaart, waarna deze Raad zelf zijn definitieve goedkeuring verleende.

Die verschillende besprekingen en het nauwgezet onderzoek van de ingediende opmerkingen, benevens de voorbereidende studies laten toe voorliggend ontwerp van wet als een volledig duurzaam werk te beschouwen, dat aller belangen zal vrijwaren.

*
* *

Hoewel de algemeene beginselen, die het arbeidscontract voor de nijverheid te land beheerschen, voor zoover mogelijk dienen toegepast op de huurovereenkomst voor zeelieden, blijft deze uiteraard afhankelijk van de onafwendbare eischen der zeevaart.

Een van de meest dringende van die eischen is handhaving van de tucht aan boord. Tucht is eene der hoofdvoorwaarden voor het welgelukken van den ondernomen zeetocht en het vrijwaren van de menschenlevens en goederen, die aan de gevaren daarvan zijn blootgesteld. Zij is evenwel niet te verwezenlijken zonder afdoende sancties. Daarom is de bevelvoerende kapitein in het algemeen belang bevoegd om tuchtstraffen op te leggen, heeft hij politiemacht, beschikt hij over dwangmiddelen.

Inbreuk maken op de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst is niet alleen te kort schieten in de tegenoverden reeder aanvaarde verplichtingen, doch ook vaak een vergrijp tegen de tucht en eene overtreding van de wet der scheepsgemeenschap.

Om die reden komen in sommige gevallen bij de gewone sancties van het burgerlijk recht, de schadeloosstellingen, nog tucht- en zelfs strafbepalingen en moet de voor het scheepsvolk geldende wet der overeenkomst noodzakelijker-

wijze door een haar eigen beteugelingsstelsel worden verscherpt.

Alle, zelfs de jongste wetgevingen erkennen, ten opzichte van den zeeman, de noodzakelijkheid van dergelijk strenger rechtsstelsel in zake overeenkomsten; alle behelzen tegelijkertijd, benevens de omschrijving van de rechten en plichten van den zeeman, eene opsomming, met de er aan verbonden sancties, van de vergrijpen waaraan hij zich tijdens zijne verbintenis kan schuldig maken.

Het bleek nochtans wenschelijk beide onderwerpen, overeenkomst en strafregelen, niet in een zelfde ontwerp te behandelen, omdat zij, hoewel in zekere opzichten met elkander verband houdend, in den grond totaal verschillend van aard zijn.

Ook werd, samen met de studie van dit ontwerp betreffende den contractueelen rechtstoestand van den zeeman, de herziening aangevat van het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisscherij van 1849.

Reeds verouderd ten aanzien van de vorderingen der scheepvaart en van de hedendaagsche opvattingen in zake beteugeling, moest deze wet opnieuw worden aangepast aan ons huidig strafstelsel van het gemeen recht, aan ons Wetboek van 1867 en aan de uit de overeenkomst voortvloeiende verplichtingen, zooals die bepaald en omschreven zijn bij dit ontwerp van wet.

Deze scheiding van het de overeenkomsten beheerschend recht en van het strafrecht zal de zeelieden wellicht beter doen inzien dat de tucht- en strafbepalingen geenszins ten doel hebben aan de werkgevers nauwere waarborgen voor de goede uitvoering van de overeenkomst te verschaffen, doch beantwoorden aan een openbare noodzakelijkheid, de behoefte om tot bescherming van de onderneming van het schip en van de daarop aanwezige menschen en goederen, de tucht onder het scheepsvolk en het nauwgezet vervullen van de uit de overeenkomst ontstane plichten te verzekeren.

De rechtstoestand van de zeelieden is dus dubbel : eenerzijds hebben wij den rechtstoestand met betrekking tot de overeenkomst, welke in dit ontwerp van wet wordt behandeld, anderzijds, den rechtstoestand met betrekking tot de tucht- en strafmaatregelen, welke het onderwerp van een tweede wetsvoorstel zal uitmaken.

Slechts het aannemen van beide wetten zal den rechtstoestand van den zeeman volledig regelen. Zonder de tweede zou de eerste inderdaad haar noodzakelijke aanvulling, de voor het overtreden der wetsbepalingen voorziene sancties missen.

Uit het onderzoek van de artikelen zal blijken dat zooals hooger gezegd, dit ontwerp van wet feitelijk geen verandering brengt in eenig tot nog toe in zake verhuring voor scheepsdienst aangenomen gebruik.

* *

Bij het vaststellen van de uitzonderingsregelen, welke de arbeidsvoorwaarden van een beperkte groep personen beheerschen, dient duidelijk het terrein afgebakend, waarop die bijzondere voorschriften toepassing zullen vinden. De inleidende bepalingen van artikel één, de in artikel 15 vervatte omschrijving van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst zelf en de nadere gegevens van artikelen 16 en 17 laten hieromtrent niet den minsten twijfel bestaan.

Aan de nieuwe bepalingen worden onderworpen de verbintenissen van zeelieden voor den dienst van Belgische schepen, uitgerust voor winstgevende verrichtingen. Deze laatste woorden, genomen in den zin, daaraan gehecht bij artikel één van Boek II van het Wetboek van Koophandel, sluiten dus van de toepassing der wet de zeelieden uit van de plezierbooten, van de voor wetenschappelijke tochten gebezigde schepen, van de vaartuigen, die Staatseigendom zijn of gebruikt worden voor in het algemeen belang werkende diensten.

Onder Belgische schepen dienen verstaan de schepen, welke voorzien zijn van eenen zeebrief, afgeleverd door de Belgische overheid, met uitsluiting van de schepen afhankelijk van de koloniale overheid en thuis hoorend in eene haven van Congo.

Het woord « zeeman » moet hier in den ruimsten zin opgevat worden. Daaronder wordt begrepen elke persoon, die zich tegenover den reeder of zijnen vertegenwoordiger verbindt om op een Belgisch schip tijdens dezen zeetocht te dienen en door de overheid op de monsterrol is ingeschreven, dat is, elke persoon — met inbegrip van de officieren — die deel heeft in het voeren, het manoeuvreeren en het in bedrijf nemen van het schip, en zoo ook de scheepsdokter en zijne helpers, de radiotelegrafisten, de scheepscommissarissen, de hofmeesters en hunne helpers.

Onder « reeder » moet worden verstaan de tegenpartij van den zeeman, welke, volgens het geval, een natuurlijk persoon of een rechtspersoon zal zijn, eigenaar, reeder-beheerder, reeder-vervrachter of bevrachter van het schip, onverschillig met welke benaming door het gebruik ook aangeduid.

De wet zal van kracht zijn ten aanzien van het huren van alle Belgische of vreemde zeelieden voor den dienst van Belgische schepen, om het even of de verbintenis wordt aangegaan in eene haven van het Koninkrijk of in een vreemde haven, doch zij geldt niet voor de huurovereenkomst voor vreemde schepen, zelfs wanneer deze wordt gesloten door Belgische zeelieden of in eene haven van het Rijk.

* *

Titel I van het Ontwerp van wet bepaalt den administratieven rechtstoestand van den zeeman en de voor het afsluiten van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst te vervullen formaliteiten. Titel II handelt, van een anderen kant, over de tot het wezen

van die overeenkomst behorende voorwaarden.

Over het algemeen zijn de bepalingen van hoofdstuk I van titel I overgenomen uit de Koninklijke besluiten van 8 Maart 1843 en 20 Maart 1914. Zij bevestigen alleen een bestaanden staat van zaken, bevatten overigens slechts louter administratieve maatregelen en dienen dan ook eenvoudig als inleiding tot het hoofdoel van het ontwerp.

Het zal volstaan nader te omschrijven op welke wijze wij in de zeewetgeving van ons land vasten vorm hebben gegeven aan sommige internationale beginselen, waaraan België zijne goedkeuring heeft gehecht.

Evenals de Senaat heeft de Kamer de verschillende conventies bekrachtigd, welke in 1920 te Genua en in 1924 te Geneve werden opgemaakt door de Internationale Conferentie voor den Arbeid der zeelieden. Een van deze conventies heeft betrekking op het bezorgen van werk aan zeelieden. Zij heeft hoofdzakelijk ten doel in alle landen de misbruiken te doen ophouden van de zoogenaamde « zielverkoopers », voor wie de zeelieden een gemakkelijke prooi waren.

Bovendien geeft zij, overeenkomstig de in 1919 te Washington in zake werkverschaffing vastgestelde bepalingen, zekere hoofdregelen aan, naar dewelke het huren van zeelieden in de toekomst zal dienen te geschieden.

Deze regelen zijn :

Het plaatsen van zeelieden mag geen handelszaak zijn en geen daarmee verband houdende verrichting mag den zeeman tot betaling van eenige vergoeding verplichten ;

Kosteloze plaatsingskantoren voor zeelieden moeten worden opgericht, hetzij in samenwerking, door de beroepsverenigingen of groepeerings, hetzij door de zorg van de openbare besturen, wanneer de belanghebbenden zelf in de behoefte daaraan niet hebben voorzien ;

Ten slotte moeten instellingen waarin reeders en zeelieden vertegenwoordigd

zijn, in het leven geroepen en over de werking van die kantoren geraadpleegd worden.

Hoewel de misbruiken, waaraan de Conferentie van Genua een einde wilde maken, in feite, sedert vele jaren, in onze havens niet meer als bestaende werden opgemerkt, was het toch wenschelijk de verschillende, door deze vergadering vastgestelde beginselen in onze eigen wetgeving over te brengen. Hiertoe dienen artikelen 10, 11, 12 en 24.

Terzelfder tijd moest een zekere verwarring worden verdreven ten aanzien van de beteekenis der woorden : huren, aanwerven en aanmonsteren.

Artikelen 9, 10 en 13 van het ontwerp herstellen de eigenlijke beteekenis van die woorden en geven eene nadere omschrijving van de formaliteiten daardoor aangeduid.

Het huren van den zeeman vereischt twee afzonderlijke verrichtingen : de aanwerving en de aanmonstering.

De aanwerving bestaat in het aannemen van den zeeman door den reeder of meer algemeen door den kapitein of een daartoe gemachtigden officier. Bij de aanwerving moeten de partijen de voorwaarden bespreken en bepalen, waaronder zij zich tegenover elkander verbinden.

De aanmonstering is de officieele bekrachtiging, in den wettelijken vorm, van het sluiten der overeenkomst tusschen reeder en zeeman.

Wijl de huurovereenkomst der zeelieden in zekere mate een plechtige overeenkomst is, vereischt zij, voor hare geldigheid, de bekrachtiging van het accoord der partijen door tusschenkomst van eenen vertegenwoordiger van het openbaar gezag en het opmaken van een officieel bescheid, de monsterrol.

Deze tweede verrichting vindt plaats in de lokalen van de zeecommissariaten of van de consulaten. Bij uitzondering mag de aanmonstering nochtans aan boord geschieden, wanneer de omstandigheden, als het onder zeil gaan van het

schip of elk andere ernstige wettige reden, door den kapitein ingeroepen, zulks vorderen.

* * *

Titel II van het ontwerp bepaalt de algemeene voorwaarden voor de geldigheid van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, omschrijft nauwkeurig de rechten en verplichtingen van elke der partijen, regelt het vraagstuk der gages, geeft duidelijke voorschriften voor het geval van ziekte of verwonding, in zake terugzending naar de haven van inscheeping, waarborgen en voorrechten en bepaalt, ten slotte, op welke voorwaarden en op welke wijze de overeenkomst wordt verbroken.

Wij zullen er ons toe beperken enkele bepalingen betreffende deze punten naar voren te brengen ; de meeste er van zijn op zichzelf gerechtvaardigd.

Zooals reeds gezegd, bepaalt de in artikel 15 vervatte omschrijving van de zoo bijzondere arbeidsovereenkomst, waartoe scheepsdienst aanleiding geeft, geplaatst naast de inleidende bepalingen en artikel 17, heel duidelijk het bij de overeenkomst te behandelen onderwerp, dat aan de nieuwe regeling is onderworpen. Eene overeenkomst wegens dienstverhuring, tusschen eenen reeder en eenen zeeman gesloten, kan evenwel op een gegeven oogenblik een der kenmerken van het contract wegens scheepsdienst verliezen en tot een gewone arbeidsovereenkomst omgezet worden. In deze veronderstelling vervalt de reden tot naleving van de regelen, die de overeenkomsten in zake scheepsdienst beheerschen en wordt het gemeen recht opnieuw van toepassing : dit is voorzien bij artikel 16. Het oogenblik, waarop de overeenkomst onder de wetten van den arbeid te land komt te staan, is gemakkelijk te bepalen aan de hand, namelijk, van artikelen 28 en 51.

Deze overgang, zonder onderbreking van de huurovereenkomst wegens scheepsdienst naar eene overeenkomst omtrent arbeid aan land, komt slechts

bij uitzondering voor ; het was niettemin noodig de mogelijkheid er van in de wet te voorzien.

Voor de geldigheid van de huurovereenkomst wegens scheepsdienst, worden al de voorwaarden van bevoegdheid en toestemming vereischt, welke het Burgerlijk Wetboek stelt voor de geldigheid van de overeenkomsten over het algemeen. Artikel 18 geeft eene opsomming van de in dit opzicht toepasselijke bepalingen van het gemeen recht.

Aan die algemeene voorwaarden voegt het ontwerp er andere toe, welke bijzonder voor de huurovereenkomst wegens scheepsdienst gelden. Deze zijn opgenomen in artikelen 19 tot 23.

Artikel 19 stelt een minimumleeftijd voor het aangaan van verbintenissen wegens scheepsdienst : veertien jaar voor den dienst aan dek, achttien jaar voor den dienst der machines, hieronder begrepen het werk in stookplaatsen en koolbunkers. Deze bepalingen komen overeen met de Conventies van Genua (1920) en van Geneve (1921).

Hetzelfde artikel stelt op één en twintig jaar den jongsten leeftijd, waarop vrouwen zich voor dienst aan boord kunnen verbinden.

Van een anderen kant, wordt bij artikel 21, nogmaals ingevolge de besluiten van de Conferentie van Geneve, het geneeskundig onderzoek van den zeeman voor elke nieuwe inscheeping verplichtend gemaakt. In feite is dit onderzoek trouwens in de haven van Antwerpen een oud gebruik. Het beveiligt de reeders tegen de lasten, welke voor hen uit het in dit ontwerp overgenomen artikel 102 van Boek II van het Wetboek van koophandel voortvloeien en strookt verder evenzeer met het belang van den zeeman door bij te dragen tot de vrijwaring van den gezondheids-toestand der bemanning.

De ondervinding heeft geleerd, dat het oordeelkundig juist was voor de inscheeping van minderjarigen beneden achttien jaar de toelating van ouders of voogden te vergen ; het ontwerp ver-

heft dien eisch tot regel. Eveneens stelt het als voorwaarde voor de dienstverbintenis van de gehuwde vrouw de toelating van den echtgenoot of van den vrederechter, overeenkomstig de hierin geldende wettelijke bepalingen.

Bij artikel 22 van het ontwerp wordt bepaald, dat de huurovereenkomst voor zeelieden bij geschrifte moet vastgesteld worden. Dergelijke wensch lag reeds opgesloten in de « Aanbeveling » van de Conferentie van Genua om er voor te waken dat elke huurovereenkomst zou opgesteld wezen in klare bewoordingen, die alle belanghebbenden, onverschillig welke taal zij spreken, zouden verstaan. Deze aanbeveling werd in het ontwerp opgenomen onder artikel 25. Zij huldigt ten opzichte van den zeeman eenen beschermingsmaatregel van eenvoudige rechtvaardigheid.

Feitelijk geeft de monsterrol altijd de hoofdvoorwaarden van de dienstverbintenis: haren duur, de overeengekomen gage, den aard van het werk aan boord, waarvoor elke zeeman wordt aangemonsterd. Een meer uitvoerige opgave van de overeenkomst zal doorgaans bij de monsterrol gevoegd worden; deze opgave bepaalt namelijk den maatstaf voor de bezoldiging van het overwerk, de wijze van verhuren en de plaats waar de verbintenis wordt aangegaan, benevens de voorwaarden van terugzending naar de haven van inschepping.

Bij ongenoegzaamheid van bijzondere bedingen of nog bij gebreke daaraan, worden de partijen evenwel geacht verwezen te hebben naar de algemeene voorwaarden van de verbintenis, zooals deze bij de wet zijn omschreven. Sommige van die bepalingen, opgesomd in het eerste lid van artikel 23, zijn overigens van openbare orde, zoodat de partijen er door hare onderlinge overeenkomsten niet mogen van afwijken.

* *

Na bepaling van de algemeene regelen

voor het tot stand brengen en het vaststellen van de overeenkomst, omschrijft dit ontwerp de verplichtingen van den zeeman jegens den reeder alsmede de verplichtingen van den reeder ten opzichte van den zeeman.

Aldus zullen de overeenkomstsluitende partijen den omvang van hunne plichten terzelfder tijd als dien van hunne rechten kennen en zal elk van hen in de hem toekomende rechten de rechtvaardiging zien van de daar tegenoverstaande verplichtingen.

Artikelen 29 tot 39 van het ontwerp geven duidelijk op welke de rechten en verplichtingen van den zeeman zijn. De bepalingen er van vergen wel geen nadere toelichting.

In deze zoo bijzondere aangelegenheid moet de wet zich veeleischend toonen ten aanzien van de stiptheid, waarmee de zeeman zijnen dienst aan boord moet beginnen; het is niet aan te nemen, dat door de nalatigheid van de schepelingen, die niet tijdig op hunnen post zijn, de afvaart van het schip zou mogen vertraagd worden.

Afwezigheid van boord op het oogeblik, voor het vertrek van het schip bepaald, is een billijke oorzaak van verbreking der huurovereenkomst ten laste van den zeeman.

Op dezelfde wijze vergen het welslagen van de onderneming, de veiligheid van het schip en van de lading, de bescherming van het leven der opvarenden, dat de zeelieden te allen tijde buiten de voorgeschreven werkuren tot den arbeid kunnen opgeroepen worden, zelfs zonder dat voor dit werk bijkomende bezoldiging moet verschuldigd zijn. Artikel 32 is duidelijk dienaangaande.

In zake berging en bijstand op zee is de zeeman gebonden door internationale conventies, waarvan hij zelf het voordeel zal kunnen bekomen.

Wat de wekelijksche rust betreft, wordt bij artikel 33 de verzekering gegeven, dat daarmee, voor zoover de noodwendigheden van de zeevaart het toe-

laten, in de ruimste mate wordt rekening gehouden.

Geen der partijen mag eenzijdig den aard van de overeenkomst wijzigen. Behalve in buitengewone omstandigheden, waarover de kapitein oordeelt, mag de zeeman dus niet gedwongen worden tot het verrichten van eenen dienst, waarvoor hij zich niet heeft verhuurd. Wederkeerig mag de zeeman zich niet voor eenen dienst verbinden, waarvoor hij noch de geschiktheid, noch de bekwaamheid bezit.

In dit opzicht worden de rechten van zeeman en van reeder gevrijwaard bij artikelen 34, 35 en 60.

Artikelen 37 en 38 behelzen verder voor den zeeman een dubbel verbod : ten eerste, om zonder uitdrukkelijke machtiging van den reeder eenige koopwaar voor eigen rekening in het schip te laden, en ten tweede, om alcoholische dranken of zelfs sommige voorwerpen voor persoonlijk gebruik aan boord te brengen.

Het inschepen van waren of voorwerpen, waarop in sommige havens verbod van invoer bestaat, kan den kapitein en de reederij blootstellen aan ernstige moeilijkheden, aan zeer strenge fiscale maatregelen, ja zelfs aan verbeurdverklaring van het schip.

In sommige landen zijn de in dit opzicht aangenomen voorschriften bijzonder streng. De kapitein en de reeder dienen derhalve gevrijwaard te zijn voor de moeilijkheden waaraan de misbruiken of de onbewuste gedragingen van de zeelieden hen kunnen blootstellen.

Al de wanorde, welke uit het gebruik van sterke dranken kan ontstaan, wetigt nog te meer het verbod ze zonder verlof van den kapitein aan boord te brengen. Deze alleen oordeelt welke hoeveelheid hij zijne manschappen zal kunnen laten meenemen.

In artikelen 40 tot 44 worden de algemeene verplichtingen van den reeder tegenover zijn scheepsvolk opgenoemd. Zij zijn voldoende uit zichzelf gerechtvaardigd.

Artikel 41 voorziet de inrichting van het toezicht op de levensmiddelen, inscheept voor de behoeften van de bemanning. Deze maatregelen van toezicht werden vastgesteld in overleg met de vertegenwoordigers van de zeelieden en van de reeders. Laatstgenoemden waren van meening dat verhaal op den Staat moest openstaan, opdat zij vergoeding zouden kunnen bekomen voor het nadeel, dat hun zou kunnen berokkend worden door het ten onrechte door de bedienden van den dienst van toezicht gegeven bevel om scheepsprovisie te ontschepen, welke bij ontleding als gezond en van goede kwaliteit zou worden erkend. Besloten werd, dat er geen aanleiding bestond om in deze af te wijken van de gewone regelen in zake verantwoordelijkheid der openbare diensten en dat het aangevraagde verhaal niet kon opgenomen worden in eene bepaling van het ontwerp.

Artikel 43 betreffende het logies van de bemanning aan boord laat toe artikelen 137 en daaraanvolgende van het koninklijk besluit van 6 November 1921 op de veiligheid der schepen naar behooren bij te werken.

Artikel 45 geeft aan op welke wijze de zeeman zijne klachten tegen de reederij kan doen gelden. Deze bepaling wordt door de rechtvaardigheid geboden. Op zijn recht van beklag moet de zeeman zich evenwel slechts om goede redenen beroepen, want het is niet aan te nemen, dat hij, door er misbruik van te maken, door in werkelijkheid niet gegronde klachten, ongestraft, bijvoorbeeld, zou mogen oorzaak zijn van het uitstellen der afvaart van het schip met de daaraan verbonden hooge kosten.

* * *

Het ingewikkelde zelf van de huurovereenkomst voor scheepsdienst en de wisselvalligheden waaraan zij blootstaat ten gevolge van de veelvuldige mogelijkheden van de scheepvaart, maken van de kwestie der bezoldiging van zeelieden een kiesch vraagstuk. Dit wordt zorg-

vuldig geregeld in hoofdstuk IV van titel II van het ontwerp.

Onder het woord gage, zooals het hier wordt opgevat, moet worden verstaan al wat den zeeman bij de huurovereenkomst in geld wordt toegekend als bezoldiging voor zijnen arbeid.

De gage kan vastgesteld worden volgens vier verschillende loonstelsels, overeenkomstig de hierin overgeleverde gebruiken :

1^o Bij de reis, wanneer de zeeman zijne diensten voor een bepaalde reis verbindt tegen eene som, welke vooraf in een bedrag wordt vastgesteld voor heel den tocht, hoe lang die ook moge duren ;

2^o Bij de maand, wanneer de zeeman zijne diensten voor eene reis verhuurt tegen een loon dat per maand van de reis is bepaald. Onder dit stelsel geldt de verbintenis van den zeeman voor heel den duur van den tocht of van de monsterrol : de uitdrukking « verhuring bij de maand » slaat dus alleen op de wijze van berekening der gages.

Deze wijze van verhuren wordt het meest aangetroffen ;

3^o Op de winst, wanneer het huurgeld van den zeeman in een aandeel in de winst van den tocht bestaat. Dit loonstelsel komt wel meer voor bij de visscherij, waar het samengaat met bezoldiging bij de reis of bij de maand ;

4^o Op de vracht, wanneer de bezoldiging van den zeeman een aandeel is in de door het schip gewonnen vrachtpenningen.

Overeenkomstig artikel 100 van Boek II van het Wetboek van koop-handel, bepaalt artikel 47 van het ontwerp dat hier bedoeld wordt het winstsaldo van de vracht, na aftrek van de kosten, dit winstsaldo berekend zijnde zooals bij de overeenkomst der partijen of, zoo deze zwijgt, door de gebruiken van onze haven wordt bepaald.

Dit loonstelsel wordt bijna niet meer toegepast.

In het ontwerp wordt elk loonstelsel beschouwd ten aanzien van de wisselkansen van de huurovereenkomst voor scheepsdienst.

Vooraleer de artikelen 46 tot 61, die dit onderwerp behandelen, te onderzoeken, dient hier een hoofdbegrip : het begin van de reis, nader omschreven. De reis, zegt artikel 51 van het ontwerp, wordt geacht begonnen te zijn op het oogenblik dat het schip zijn laatste ligplaats verlaat om koers te zetten, en het voegt er onmiddellijk aan toe : « voor de berekening van de gages wordt de reis evenwel geacht begonnen te zijn op het oogenblik dat de zeeman zijnen dienst aan boord begint volgens de bepalingen van zijn contract ».

Wanneer er dus spraak is van uitstel van de afvaart van het schip of van verbreking der overeenkomst vóór of na het begin van de reis, kan er alleen spraak zijn van de algemeene bepaling van dit begrip, terwijl de gages worden berekend met inachtneming van het oogenblik waarop de zeeman werkelijk zijnen dienst aan boord begonnen heeft.

De wisselvallige omstandigheden, welke invloed kunnen hebben op de berekening van de gage, zijn : uitstel van de afvaart van het schip, verlenging of verkorting van de reis, de verschillende oorzaken van verbreking der overeenkomst hetzij vóór, hetzij na het begin van de reis.

Wanneer de zeeman zijne gage bij aandeel in de winst of in de vracht bindingt, heeft hij, volgens den aard en den vermoedelijken duur van de reis, de bezoldiging geschat, welke deze hem zal kunnen opbrengen. Uitstel van de afvaart of merkelijke verlenging of verkorting van de reis berokkenen hem schade : uitstel van de afvaart, door het niets opbrengende tijdverlies, verkorting van de reis, door de evenredige vermindering van zijn aandeel in een kleinere vracht ; verlenging van de reis, door het verlengen van den tijd, waarvoor hij zich heeft willen verbinden. In beide gevallen, zoo luidt het tweede lid

van artikel 47, zal de zeeman recht hebben op vergoeding, op voorwaarde evenwel, eenerzijds, dat hij schade heeft geleden, anderzijds, dat er schuld is vanwege den reeder; bij toeval en overmacht, heeft de zeeman samen met den reeder de gevolgen te dragen van de omstandigheden, waarvoor laatstgenoemde niet verantwoordelijk kan gesteld worden.

Evenzoo wordt, bij verhuring voor de reis, overeenkomstig artikel 49, door den zeeman aangenomen voor een vaste som een bepaalde reis te doen, waarvan hij den duur heeft kunnen ramen. Elk uitstel van de afvaart, elke verlenging van de reis is eene verzwaring van de verplichtingen van den zeeman, waarvoor hij recht heeft op schadeloosstelling, de gevallen van overmacht en louter toeval uitgezonderd. Er bestaat echter geen aanleiding tot vermindering van de voor het geheel bepaalde som, wanneer de reis, om het even om welke reden, wordt verkort.

Dergelijke bepalingen zijn niet toepasselijk op de bij de maand bedongen bezoldiging, waarvoor de gages naar evenredigheid van den werkelijken duur der diensten berekend worden. Artikel 48 is dienaangaande duidelijk genoeg.

Artikel 50 voorziet het geval, dat de bezoldiging bestaat deels uit aandeelen in de winst of in de vracht, deels uit gages bij de maand of bij de reis. Voor de berekening van het loon worden de voor elk van die loonstelsels opgegeven regelen gelijktijdig in acht genomen.

Op de afrekening van de gages kan nog van invloed zijn de verbreking van de overeenkomst. Deze kan veroorzaakt worden door overmacht of door de schuld van den reeder; zij kan ontstaan vóór het begin van de reis of na de afvaart.

In elk van die veronderstellingen worden de belangen van de partijen verschillend geregeld volgens den aard van de verbintenis van den zeeman.

Artikel 52 slaat op verbreking van de overeenkomst door overmacht of ten

gevolge van een toevallige omstandigheid.

Heeft de overeenkomst vóór de verbreking geen begin van uitvoering gekregen of werd zij verbroken na het begin van de reis, dan worden om het even welk loonstelsel werd gekozen, de dagen, in dienst van het schip doorgebracht, betaald naar het loon van den bij de maand aangenomen zeeman. Bovendien heeft de zeeman recht op eene vergoeding, welke niet meer dan drie dagen gage kan bedragen.

Verlies van het vaartuig door schipbreuk is een bijzonder geval van overmacht, waaruit verbreking van de overeenkomst ontstaat.

Krachtens de Conventie van Genua van 1920, is de reeder gehouden aan de bemanning van het verongelukte vaartuig voor den duur der wezenlijke werkloosheid eene vergoeding toe te kennen, welke evenwel een bedrag van twee maand gage niet moet overtreffen.

Deze bepaling wijzigt artikel 99 van Boek II van ons Wetboek van koophandel, dat den zeeman, bij schipbreuk, slechts recht gaf op zijne gage tot op den dag van de ramp.

Er is evenwel een geval, waarin die bepaling den zeeman, uit hoofde van de schipbreuk, voordeel had kunnen bezorgen, namelijk wanneer de schipbreuk, bij verhuring voor de reis, minder dan twee maand voor het veronderstelde tijdstip van het einde der reis plaats vindt. Artikel 53 voorziet dat, in dergelijk geval, de zeeman de voor het geheel bedongen som bekomt zooals bij een gelukkigen afloop van den tocht.

Verder wordt den zeeman bij artikel 53 nog de bezoldiging toegekend voor de dagen, door hem besteed aan het bergen van het schip en van de verongelukte goederen of lading.

Zijn recht om, bij schipbreuk van het vaartuig, teruggevoerd te worden naar de haven van inscheping, wordt geregeld bij hoofdstuk VI van het ontwerp handelend over de algemeene voorwaarden, aan die terugreis verbonden.

Andere gevallen van verbreking der overeenkomst door overmacht, het nemen of het opbrengen en het buiten schuld van den reeder onzeewaardig verklaren van het schip, brengen den zeeman eveneens in een hachelijken toestand.

In elk dezer gevallen wordt den kapitein of den reeder, bij het tweede lid van artikel 54, het recht toegekend de huur-overeenkomst te verbreken met ingang van den dag dat het schip werd genomen of opgebracht of heeft opgehouden te varen, op voorwaarde, evenwel, dat het mogelijk zij de bemanning naar de vertrekhaven terug te zenden.

In het tegenovergesteld geval blijven de uit de overeenkomst voortvloeiende verplichtingen bestaan voor den tijd, bij de verhuring bedongen of verondersteld; doch de gages voor allen op het loon per maand berekend, worden tot de helft verminderd. De volle bezoldiging blijft nochtans verschuldigd, zoo de schepelingen aan boord wezenlijk ander werk verrichten dan voor het gewoon onderhoud of den gewonen wachtdienst wordt geveerd.

Artikelen 55 en 56 voorzien verbreking van de overeenkomst door de schuld van den reeder of den kapitein. Het spreekt van zelf dat de zeeman, in dit geval, nadeel lijdt, waarvoor schadeloosstelling verschuldigd is.

Is hij bij de maand of bij de reis gehuurd, dan zal de vergoeding gelijk zijn aan vijftien dagen loon, bij verbreking van de overeenkomst voor den aanvang van de reis. Bij verbreking na de afvaart, wordt bij het ontwerp den bij de maand betaalden zeeman, buiten zijne gage voor den tijd, verlopen tusschen zijne inscheping en de verbreking, eene vergoeding van eene maand gage toegekend, en den bij de reis gehuurden zeeman, het volle bedrag van de voor het geheel bepaalde som gewaarborgd.

Is hij op aandeel in de winst of in de vracht gehuurd, dan is eene regeling van zijne rechten moeilijker te treffen. Artikel 56 bepaalt dat, in dergelijk

geval, de toe te kennen vergoeding door den rechter zal worden vastgesteld, zoo de overeenkomst der partijen daarin niet voorziet.

Hetzelfde artikel erkent bovendien het recht van verhaal op de inladers, zoo deze voor de verbreking der overeenkomst verantwoordelijk zijn.

Ten slotte bleef ten opzichte van de regeling der gages nog de behandeling over van twee bijzondere, kenschetsende gevallen.

Artikel 57 voorziet het sterfgeval tijdens de reis. De gage van den afgestorvene wordt aan zijne rechtverkrigende uitbetaald tot den dag van het overlijden. Toepassing van dit beginsel zal plaats vinden ongeacht het gekozen loonstelsel, zoodat de bij de reis of op aandeel bedongen gage, in voorkomend geval, verminderd zal worden naar verhouding van het door den overleden zeeman afgelegde gedeelte van de reis.

In het tweede lid neemt artikel 57 de bepaling over van het eind-lid van artikel 105 van Boek II van het Wetboek van koophandel, volgens hetwelk de rechthebbenden van den zeeman, die gedood werd terwijl hij eene daad van toewijding voor het behoud van het schip verrichtte of dit verdedigde, het volle loon voor den ganschen tocht bekomen op voorwaarde dat het schip in behouden haven binnenloopt.

Hier dient opgemerkt, dat bedoeld artikel 57 slechts het geval beschouwt van het overlijden van den zeeman, waarvan de oorzaak geen verband houdt met de beroepsgevaren; dergelijke oorzaak heeft de toepassing ten gevolge van de bepalingen betreffende de vergoeding voor arbeidsongevallen, welke bepalingen tot de zeelieden werden uitgebreid, zooals zal worden uiteengezet bij de gehandeling van artikel 78 van het ontwerp.

Ingeval het overlijden aan den zeeman te wijten is, legt artikel 57 nog de begrafeniskosten tijdens de reis ten laste van het schip.

Het bij gebrek aan tijdingen verondersteld verloren gaan van het schip is een laatste kenschetsende bron van moeilijkheden bij het regelen van de gages.

Artikel 58 bepaalt welk loon aan den met zijn schip verdwenen zeeman verschuldigd is, door aan zijne rechthebbenden het volle bedrag toe te kennen van de tot het tijdstip der laatste berichten vervallen gage, deze berekend met inachtneming van de wijze van verhuring. Het erkent bovendien hun recht op een globale vergoeding, vastgesteld voor den veronderstelden duur van den tocht naar den aard van de scheepvaart.

Tot aanvulling van dit hoofdstuk over de bezoldiging van den zeeman, bevestigt artikel 59 de rechten, krachtens de Conventie van Brussel van 23 September 1910 en de artikelen 257 en 261 van Boek II van het Wetboek van koophandel verworven door de schepelingen die in geval van bijstand of berging op zee hunne medewerking verleenen.

De bepalingen van artikelen 62 tot 77 vergen geen toelichting.

Het spreekt vanzelf, dat de reeder of de kapitein niet gehouden kan zijn aan den zeeman, die zich zonder verlof van boord verwijdert, het gedeelte van de gage voor den duur van de afwezigheid te betalen.

Het bedrag van vijftien dagen gage, dat, bij verbreking van de overeenkomst wegens onregelmatige afwezigheid van den zeeman, krachtens artikel 63 mag ingehouden worden, komt den reeder in het geheel niet rechtstreeks toe, doch dient alleen tot zekerheid voor de betaling van de schadeloosstelling, welke hem, in voorkomend geval, als vergoeding voor geleden nadeel, mocht toegekend worden.

Artikel 65 behelst enkele voorschriften, welke den zeeman volle betaling van zijne gage waarborgen en de daaraanvolgende artikelen regelen de vereffening hiervan onder voorwaarden, welke hem voor alle uitbuiting vrijwaren.

De wet van 16 Augustus 1887, welke, overeenkomstig het bepaalde bij haar

artikel 12, niet van toepassing is op de werklieden, die bij den werkgever kost en inwoon genieten, verbiedt het uitbetalen van de loonen in drankgelegenheden. Dit verbod diende eveneens te bestaan ten bate van de zeelieden, die, in feite, aan boord kost en logies ontvangen. Het is in hun belang in het ontwerp opgenomen.

Het gebeurt, dat de loonen van de zeelieden in het buitenland moeten vereffend of afgerekend en uitbetaald worden : bij artikel 65 wordt bepaald welke wisselkoers daarbij in acht te nemen is.

De aard zelf van het beroep vergt dat de afrekening tusschen reeder en zeelieden zoo spoedig mogelijk zou plaats vinden. Bij artikel 66 wordt voorgeschreven de gages te vereffenen en uit te betalen bij het vervallen van de monsterrol of bij het einde van elke reis, wanneer het schip in een Belgische haven terugkomt. Deze bepaling is evenwel niet van openbare orde ; afwijkingen zijn dus toegelaten, doch onder dit dubbel voorbehoud, dat de vereffening, dat is de afrekening, in België, bij het vervallen van de monsterrol moet plaats hebben en dat tusschen twee vereffeningen niet meer dan drie maand mag verlopen, zoo het schip bij kortere tusschenpoozen in een Belgische haven terugkeert.

Zelfs wanneer de monsterrol van kracht blijft, moet de afrekening geschieden, zoodra de zeeman, hetzij in België, hetzij in het buitenland, op regelmatige wijze, ingevolge het vervallen van de overeenkomst of op regelmatig ontslag, wordt ontscheept. Bij ontschepping in het buitenland, volstaat vereffening niet, ook betaling moet plaats hebben, tenzij de zeeman naar de vertrekhaven moet teruggezonden worden, omdat de betaling, in dit geval, slechts in België mag geschieden.

Door het uitstellen van de betaling, ingeval van ontschepping met terugreis, wil de wet voorkomen, dat de zeeman zich tot nuttelooze uitgaven zou laten

verleiden. Vermits hij naar de vertrekhaven wordt teruggezonden, moet men hem er toe aanzetten deze zoo spoedig mogelijk te bereiken. Nochtans kan hij kleederen te koop hebben of in andere dringende behoeften moeten voorzien : met het oog hierop laat artikel 67 toe hem voorschotten te verstrekken.

In België moet de betaling binnen acht en veertig uur na de afrekening geschieden en moeten afrekening en betaling, ter vermindering van alle latere betwisting, op de monsterrol ingeschreven en op het boekje van den zeeman aange teekend worden.

Ingeval betwisting is ontstaan, worden de gages, waarover het geschil loopt, ter bewaring gestort in handen van den zecommissaris, die er overeenkomstig de gerechtelijke beslissing zal over beschikken.

Op het oogenblik van het vertrek, evenals tijdens de reis, kan de zeeman geld noodig hebben voor zijne uitrusting : artikel 71 geeft den kapitein het recht om hem voorschotten toe te staan.

In ditzelfde verband, bevestigt artikel 72 het gebruik van de volmacht, waarbij de zeeman de reederij machtigt om tijdens zijne afwezigheid een gedeelte van zijne gage aan de zijnen uit te keeren.

Dit dubbel recht wordt in zijne uitoefening strikt beperkt bij artikelen 71 en 72, opdat er geen onrechtstreeksch middel zou worden in gevonden tot het bekomen van gages, welke daarna niet worden verdiend.

Artikel 74 van het ontwerp voorziet het geval dat de rekening van den zeeman, ten gevolge van voorschotten en op volmacht uitgekeerde sommen, op het oogenblik van de verbreking der overeenkomst, een debetsaldo zou vertoonen : in beginsel is terugbetaling slechts geboden, wanneer de verbreking te wijten is aan den zeeman.

* * *

De bepalingen van de wet van 18 Augustus 1887 betreffende de onafstaan-

baarheid en de onaantastbaarheid van de loonen der werklieden worden overgenomen onder artikelen 75, 76 en 77, zoo voor de officieren en den kapitein als voor de mindere zeelieden.

* * *

Het hoofdstuk van het ontwerp betreffende de ziekten en verwondingen van zeelieden veronderstelt dat van kracht is geworden de wet op de vergoeding voor arbeidsongevallen aan zeelieden overkomen, waarvan het ontwerp U van een anderen kant wordt voorgelegd.

Dit laatste ontwerp schenkt de zeelieden het voordeel van het stelsel, dat, krachtens de wet van 24 December 1903, in zake beroepsgevaar ten bate van de werklieden der bedrijven te land wordt toegepast.

Zoo deze nieuwe wetgeving een merkelijke beperking brengt van de gevallen waarin van toepassing zijn de artikelen 102, 103, 104 en 105 van Boek II van het Wetboek van koophandel houdende regeling van de rechten van den zeeman, die aan boord van zijn schip wordt gekwetst, ziek valt of wordt gedood, toch heeft zij niet voorgevolg die vroegere bepalingen volkomen op te heffen.

Er kunnen zich inderdaad gevallen voordoen, dat de dood, de ziekte of de verwonding een gevolg zijn van toeval of van omstandigheden, buiten het beroepsgevaar gelegen, en in deze veronderstelling dienden den zeeman de voordeelen behouden, die hem reeds bij het Wetboek van koophandel zijn toegekend.

Bovendien zou het stelsel van de forfaitaire vergoeding voor arbeidsongevallen, op den zeeman toegepast, hem den waarborg ontnemen voor de betaling zijner gage tot het einde van de reis waarvoor hij is aangemonsterd, indien niet uitdrukkelijk was voorzien, dat de vergoedingen voor arbeidsongevallen slechts verschuldigd zijn te rekenen van het oogenblik dat de gages het krachtens artikel 102, niet meer zijn.

Het ontwerp geeft vervolgens een nadere omschrijving van de bepalingen onzer vroegere zeewetten betreffende ziekte en verwonding.

Deze bepalingen worden beheerscht door het beginsel, dat de tijdens zijne verbintenis ziek gevallen of gekwetste zeeman op kosten van het schip moet verzorgd en naar de vertrekhaven teruggezonden worden en dat hem de gage voor de geheele door hem ondernomen reis dient uitbetaald.

Het begrip van de reis is hier van gansch bijzonder belang; daarom werd het noodig geacht er de beteekenis nader van te bepalen.

In de gevallen als hierbedoeld, wordt de reis geacht begonnen te zijn bij de inscheeping van den zeeman en te eindigen, hetzij bij den terugkeer van het schip in België zelfs wanneer de geldigheidsduur van de monsterrol niet geheel is verstreken, hetzij, bij den terugkeer van het schip in de haven van aanmonstering, zelfs wanneer de reis, waarvoor de zeeman zich heeft verhuurd, niet is geëindigd, hetzij nog bij den terugkeer van den zeeman in België, ingeval hij is teruggebracht vooraleer het schip in onze havens wederkeert.

De zorgen zijn verschuldigd tot het einde van de reis, gedurende welke de zeeman gekwetst wordt of ziek valt. Zelfs wanneer de zeeman zich voor verscheiden reizen verhuurd heeft en reeds tijdens de eerste ziek valt, wordt hij alleen voor den duur van den eersten tocht op kosten van het schip verzorgd. Bovendien is de kapitein gerechtigd om elken zieken of gekwetsten zeeman, die voor zijnen dienst vervangen moet worden, te ontschepen; door deze ontschepping vervallen de verplichtingen van den reeder, onder voorbehoud van die betreffende de gages en de terugreis naar de vertrekhaven. De aldus ontscheepte zeeman kan de terugreis hebben volbracht voor het schip de aangevangen reis heeft geëindigd. In dit geval is verzorging niet meer verschuldigd, zoodra de zeeman in eene haven van het Ko-

ninkrijk of in de haven van inscheeping is teruggekeerd.

Nog andere gevallen moeten worden voorzien: de zieke kan genezen, de ziekte kan als ongeneeslijk worden erkend, de kwetsuur kan geheeld zijn vóór het einde van de reis; de verplichtingen van den reeder vervallen door het feit van de genezing, van de ongeneeslijkheid, of van de heeling der kwetsuur.

Tot den terugkeer van het schip in eene haven van het land ontvangt de zieke of gekwetste zeeman aan boord de hem verschuldigde zorgen. Ernstige gevallen kunnen nochtans zijne ontschepping, zelfs in het buitenland, vereischen, doch hiertoe mag slechts worden overgegaan na ingewonnen advies van den scheepsdokter of eenen door den consul aangewezen geneesheer; over het algemeen wordt ontschepping alsdan slechts toegelaten met het oog op onmiddellijke opneming in een ziekenhuis.

De gage van den zeeman, die tijdens de reis gekwetst wordt of ziek valt, volgt het lot van de behandelingskosten: zij loopt, overeenkomstig artikel 83, zoolang de zeeman recht heeft op verzorging, dat is, tot de genezing, de ongeneeslijkheid of de heeling, of wel tot den terugkeer van den zeeman in het land of in de haven waar hij is ingescheept, of tot het einde van de reis, volgens het geval dat zich voordoet. Nochtans heeft de in het buitenland ontscheepte zeeman, die genezen of als ongeneeslijk of met geheelde wonden naar de haven van inscheeping wordt teruggevoerd, recht op zijn loon tot op den dag van zijne aankomst in België.

Het dient wel verstaan, dat de voordeelen, voortvloeiende uit de toepassing van artikelen 81, 82 en 83 van het Ontwerp, zich uitstrekken tot den zeeman die, tijdens de reis door een venerische ziekte aangetast, uit dien hoofde moet verzorgd worden. Dergelijke uitlegging stemt overeen met de maatregelen, in andere landen, Groot-Britannië name-lijk, genomen. Door het verplichtend

geneeskundig onderzoek zullen de voor de reederij hierdoor veroorzaakte lasten in groote mate worden verminderd.

Van een anderen kant is het niet aan te nemen dat de zeeman door zijne schuld de verplichtingen van den reeder zou mogen verzwaren. Reeds was hem dit bij artikel 104 van Boek II van het Wetboek van koophandel verboden op straffe van berooving van verzorging ten laste van het schip en van zijne gage. Artikel 84 van het ontwerp bepaalt nader dat de schuld zwaar moet zijn.

Uit menschlievendheid wordt nochtans voorzien, dat de door eigen schuld ziek gevallen of gekwetsten zeeman tijdens zijne aanwezigheid aan boord niet van zorgen verstoken mag blijven. Tot den dag van zijne ontschepping ontvangt hij verzorging, voedsel en logies, doch de kosten hiervan kunnen op hem worden verhaald, terwijl zijne gage niet meer loopt van het oogenblik af, dat dat hij niet meer heeft gediend.

* * *

Terugzending naar de haven van inschepping is een ander recht, dat den zeeman door de oudste zeewetgevingen is toegekend. De rechtvaardigheid en het belang zelf van den reeder vergen dat de zeeman ver van zijn huis en de zijnen niet aan zijn lot wordt overgelaten. Artikelen 103 en 104 van het Wetboek van koophandel voorzien de hierbedoelde verplichting ten bate van den in dienst van zijn schip ziek gevallen of gekwetsten zeeman. Een decreet van 5 Germinal, jaar XII, regelt verder, doch op zeer beknopte wijze, de terugreis van de zeelieden naar de vertrekhaven.

In hoofdstuk VI van het ontwerp worden die bepalingen samengeordend en aangevuld.

Elke in den vreemde ontschepte zeeman moet op de kosten van de reederij tot in de haven van inschepping teruggevoerd worden. Op dezen regel zijn twee uitzonderingen te maken : bij ontschepping van den zeeman wegens

tuchteloosheid of nog ten gevolge van ziekte of verwonding door eigen schuld. In die gevallen zorgt de reeder voor de terugreis, doch kan de kosten daarvan van den zeeman terugvorderen, zoodra deze in België is teruggekeerd. Artikel 63 geeft hem het recht te dien opzichte waarborgen te nemen.

De terugzending naar de vertrekhaven is eene plicht, door menschlievendheid geboden ; zij mag, evenwel, geen nuttelooze lasten opleggen. Dit wordt voorzien bij artikel 86.

* * *

De bepalingen van hoofdstuk VII van het ontwerp geven den zeeman een waarborg en een voorrecht. Artikel 88 is slechts eene verwijzing naar artikel 23 van Boek II van het Wetboek van koophandel, waarbij dit voorrecht in het leven wordt geroepen. Overeenkomstig de beslissing, in 1907 door het Internationaal Scheepvaartcomité op de Conferentie te Venetië genomen, dekt het voorrecht de laatste zes maand gage.

Een eenvormige rechtspraak heeft dit voorrecht uitgebreid tot alle schuldvorderingen van den kapitein en van de schepelingen op de reederij en namelijk tot de kosten van de terugreis en die wegens ziekte. Artikel 88 bevestigt deze uitlegging.

* * *

Een der eigenaardige begrippen van het zeerecht ligt in de beperking, in bepaalde omstandigheden, van de aansprakelijkheid der scheepseigenaars tot hun bezit ter zee. De verplichtingen ten opzichte van het scheepsvolk verbinden evenwel de reeders persoonlijk. Zij kunnen er zich door afstand niet aan onttrekken. Artikel 87 bekrachtigt deze leer.

* * *

Hoofdstuk VIII handelt over het einde van de huurovereenkomst. Het geeft

eene opsomming van de oorzaken van verbreking en bepaalt onder welke voorwaarden en op welke wijze die verbreking in sommige gevallen geschiedt. Deze bepalingen bevestigen slechts de in deze aangenomen gebruiken en steunen op de algemeene beginselen van het recht.

*
* *

Hoofdstuk IX behelst bijzondere bepalingen ten aanzien van den kapitein, de minderjarigen, de gehuwde vrouwen alsmede van de inboorlingen van Congo, die voor sommige van onze schepen monstereen.

Artikel 97 bevestigt het bestaande onderscheid tusschen de bevoegdheden van den kapitein als hoofd van den zeetocht en zijne handelsbevoegdheden krachtens de lastgeving van den reeder. Alleen eerstgenoemde vallen onder deze wet.

De betrekkingen tusschen reeder en kapitein leiden tot eene overeenkomst met gansch eigen aard, welke de zegebruiken door de eeuwen heen hebben opgebouwd. Deze eigen rechtstoestand wordt erkend bij artikelen 97 tot 101.

Het tot nog toe aan den reeder toegekende absolute recht om den kapitein naar goedvinden en zelfs zonder opzeggingstermijn te ontslaan, blijkt onthans overdreven. Artikel 99 van het ontwerp behoudt ten gunste van de reederij de bevoegdheid om het kontrakt zonder uitstel te verbreken, doch geeft den kapitein recht van verhaal tot schadeloosstelling, zoo het ontslag niet voldoende gerechtvaardigd is.

Artikel 106 bepaalt dat de inboorlingen van Congo zich slechts mogen verhuren voor eene reis, welke ten einde loopt in eene haven van de kolonie. Deze maatregel wordt tot bescherming van die inboorlingen zelf genomen. Hij doet de overheid het middel aan de hand om hen in voorkomend geval, van ambtswege naar hun land terug te brengen, wanneer zij, door het Europeesche leven aangelokt, hunne verbintenis verbreken

tijdens het oponthoud van hun schip in eene haven van het moederland.

De overeenkomsten mogen nog met zulke groote nauwgezetheid zijn opgesteld, de rechtsregelen, waardoor zij worden beheerscht, nog zoo zuiver zijn omlijnd, toch is het niet te verwachten dat alle aanleiding tot betwisting tusschen partijen volkomen zou zijn geweerd.

Dit ontwerp diende derhalve aan te duiden welke rechtsmacht bevoegd is tot beslechting van de geschillen, die bij de uitvoering van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst ontstaan; zulks te meer, wijl de laatst getroffen tegenstrijdige beslissingen omtrent dit rechtspunt de gedachte zouden doen ingang vinden, dat die bevoegdheid door geen enkelen wettekst bepaald is toegewezen. Een arrest van 1 April 1923 van het Hof van beroep te Brussel, erkende de bevoegdheid van de handelsrechtbanken en de handelsrechtbank van Antwerpen, bij een vonnis van 22 Mei daaraanvolgend, verzocht de partijen zich voor de werkrechtters te voorzien.

De herziening van de wet van 15 Mei 1910 tot inrichting van de werkrechttersraden schijnt een geschikte gelegenheid te zijn om die rechtsmacht voorgoed te bepalen.

Onlangs nog heeft de Senaat de zeelieden ingedeeld bij hen, die aan de rechtsspraak van de werkrechtters zijn onderworpen.

Het wil nochtans voorkomen, dat het zeemansberoep, door zijn bijzonderen aard, niet gelijk te stellen is met een beroep aan land en het bijgevolg niet mogelijk is werkrechttersraden voor zeelieden behoorlijk op te richten bij eenvoudige toepassing van de — zelfs gewijzigde — wet van 1910.

Een eerste moeilijkheid ligt reeds in de deelneming van de zeelieden aan de verkiezingen voor de werkrechttersraden. Zijn slechts kiezer de werklieden, die binnen het gebied (van den op te richten raad) in dienst waren op den datum, dat

met het opmaken of het herzien van de kiezerslijsten begonnen werd.

Door zijn beroep zelf verplaatst de zeeman zich echter voortdurend en kan dus niet in dienst zijn binnen het gebied van den raad. Voor hem zou nochtans het feit op den voorgeschreven datum « aan boord van een Belgisch schip gediend te hebben » gelijk kunnen staan met het op dien datum in dienst zijn « binnen het gebied ».

Doch zoo hij, in den tusschentijd, van een schip, dat in een bepaalde haven thuis hoort, overgaat op een schip van een andere haven van het Koninkrijk, rijst de vraag voor welken raad de zeeman zal moeten stemmen.

Zal de zeeman bovendien, met het oog op den datum der verkiezingen, tot op dien datum wachten om zich te verhuren of is het aan te nemen dat hij zijne overeenkomst zou mogen verbreken om aan de verkiezing te kunnen deelnemen? Zulke wegen opgaan zou voor gevolg hebben al de schepen, op een gegeven oogenblik, van hunne bemanning te berooven. Of wel, zullen de belanghebbenden, om werkloosheid te voorkomen, zich niet om de verkiezing bekommeren.

Van een anderen kant zal geen enkele moeilijkheid de reeders in den weg staan om aan de verkiezing deel te nemen en bevinden de zeelieden zich hierdoor in een minder gunstigen toestand dan de werkgevers.

Er zijn nochtans ook havens, waar geen reeder woont en waar dus geen reeders-kiezers zijn, die voldoen aan de voorwaarde gevestigd te zijn « binnen het gebied » op den dag dat men begon de kiezerslijsten op te maken of te herzien.

Een tweede moeilijkheid heeft betrekking op de verkiesbaarheid voor het ambt van werkrechter.

De oorzaken van onvereinigbaarheid, opgegeven voor de zeelieden als kiezers, bestaan eveneens ten opzichte van hunne verkiesbaarheid.

Verondersteld zelfs, dat deze moeilijkheden uit den weg zijn geruimd, dan nog zullen de zeelieden, voor het vervullen van hun mandaat, vaarwel moeten zeggen aan hun beroep. Gewoonlijk bevinden zij zich immers gedurende de tien twaalfden van het jaar buiten het land en verblijven zij er, tusschen twee reizen in, maar enkele dagen.

De bepaling der wet, dat ten hoogste de helft van de leden-werkgevers en leden-werknemers van de werkrechtseraden mag bestaan uit gewezen werkgevers en gewezen werklieden, brengt natuurlijk de oplossing van het vraagstuk niet.

Een derde moeilijkheid om op de zeelieden de wetgeving betreffende de werkrechtseraden zonder meer toe te passen, houdt verband met de rechtspleging tot verzoening.

De wet van 1910 en het ontwerp tot herziening van deze wet maken voorafgaande verzoening ten overstaan van de werkrechtseraden zelf verplichtend.

Onze zeewetten hebben evenwel te allen tijde, volgens een eenvoudige, vlugge rechtspleging, aan de zeecommissarissen en aan de consuls opgedragen verzoening te bewerken ingeval van geschil tusschen de zeelieden en de kapiteins of de reeders.

De geschillen ontstaan tijdens de reis of in vreemde havens. Zelfs voor verzoening aan de rechtsspraak van de gewone werkrechtseraden onderworpen, zou de zeeman moeten wachten tot zijn schip in het land terugkeert om het geschil voor zijne rechtseraden te brengen en verzoening te bekomen. Deze nieuwe toestand, een gevolg van zijne gelijkstelling met den gewonen arbeider, zou duidelijk nadeelig zijn voor zijne belangen, onder andere, wanneer de beslechting van het geschil van eene bewijsoverlevering door getuigen afhangt. Hoe zou hij, op den dag dat de zaak voor de werkrechtseraden wordt geroepen, het getuigenis kunnen bekomen van de personen, die bij de betwiste feiten aanwezig waren, doch sedertdien wellicht in verre havens zijn aan land gegaan?

Ten slotte is heel het belang van deze rechtsspraak gelegen in het feit, dat zij, die er aan onderworpen zijn, in hunne betwistingen uitspraak bekomen van hunne gelijken. In de practijk zou dit doel niet bereikt worden door de algemeene wetsbepalingen in deze eenvoudig tot de zeelieden uit te breiden. Ten hoogste zou men er toe geraken die geschillen te doen beslechten door werkrechtters, ongetwijfeld, doch deze zouden over het algemeen onkundig zijn van het leven en het werk aan boord.

Met het oog op hetgeen voorafgaat, zijn wij van meening dat naast de gewone werkrechttersraden een gelijkaardige rechtsmacht in het leven diende geroepen die, bijzonder voor de zeelieden samengesteld en ingericht, van het stelsel der wet van 15 Mei 1910 slechts zou afwijken om door passende vormen de onvereenigbaarheid te ondervangen, welke voor de zeelieden in die wet ligt opgesloten.

Verplichte verzoening voor den zee-commissaris of den consul werd behouden in het belang zelf van den zeeman, hetwelk vergt dat de geschillen, waarin hij betrokken is, zouden kunnen beslecht worden zoodra zij ontstaan.

De zee-commissaris en de consul, beiden op de hoogte, ook door de practijk, van de gebruiken en reglementen betreffende de arbeidsvereenkomsten wegens scheepsdienst, zijn voor den zeeman scheidsrechtters, wier tusschenkomst hij met vertrouwen inroept, niet het minst omdat hij van hen op staanden voet eene beslissing mag verwachten.

In voorkomend geval hebben de zee-commissaris of de consul daarenboven altijd de getuigen bij de hand, welke gehoord dienen te worden om licht te brengen in het geschil, waarvoor minnelijke schikking wordt gevraagd, en wier verklaringen zullen kunnen opgenomen worden zonder dat zij zelf vertraging of tijdverlies door lijden.

Ingeval geen minnelijke schikking tot stand komt, zullen de betwistingen voor de werkrechttersraden worden op-

geroepen, doch alleen voor vonnis en in hoogsten aanleg.

Deze raden bestaan uit een gelijk getal vertegenwoordigers van reeders en van zeelieden, gewone schepelingen of officieren, elke werkrechttersraad voor zeelieden onderverdeeld zijnde in twee kamers, de eene voor officieren, de andere voor zeelieden van minderen rang.

Deze onderverdeling in kamers komt overeen met die voor bedienden en voor werklieden van de gewone werkrechttersraden; bijzonder verdient zij aanbeveling hier om wille van de noodzakelijkheid geen betwistingen aangaande officieren door mindere zeelieden te doen beslechten: de scheepstucht verplicht tot het aannemen van dergelijk stelsel.

Daar het feitelijk onmogelijk is de werkrechtters-zeelieden door verkiezing te doen aanwijzen, wordt daarvoor een andere regeling voorgesteld, welke, wat hare uitwerking betreft, met de eerste gelijkstaat. De Minister van het Zee-wezen benoemt de raadsleden uit de kandidaten die zijn voorgedragen op lijsten, ondertekend door een bepaald getal belanghebbenden — 100 handteekeningen voor de candidaat — werkrechtters-zeelieden, 25 handteekeningen voor de candidaat-werkrechtters-officieren en 10 handteekeningen voor de candidaat-werkrechtters-reeders. Op die wijze zullen de « verkozen » werkrechtters de rechtstreeksche vertegenwoordigers zijn van hen, die aan de rechtsmacht zijn onderworpen.

Ten opzichte van de voorzitters der werkrechttersraden voor zeelieden zijn van toepassing de bepalingen betreffende de gewone werkrechttersraden.

Eveneens zal aan elk van beide kamers een rechtskundig bijzitter worden toegevoegd, met de opdracht de besluiten van den raad op te stellen en, in voorkomend geval, de staking der stemmen op te heffen.

De rechtspleging voor deze werkrechttersraden voor zeelieden is die voorzien bij de herziene wet van 15 Mei 1910.

Toepassing van dit stelsel verschaft aan de belanghebbenden het voordeel eener rechtsmacht van werkrechters, bijzonder te hunnen behoeve ingesteld.

Aldus wordt werkelijk in hunne geschillen uitspraak gedaan door hunne gelijken, zegge, door zeelieden of gewezen zeelieden. De uitsluitende bevoegdheid in scheepsdienst-aangelegenheden van deze rechtsmacht zal haar toelaten vlug recht te spreken en terzelfder tijd een eenvormige rechtsspraak te vestigen in zake arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst.

Ten slotte dient opgemerkt, dat niets gewijzigd is in de bevoegdheid betreffende de zeelieden-visschers en de scheepskapiteins.

Voor de eersten werd de oprichting van werkrechtersraden bij de vroegere wetgeving voorzien, omdat te hunnen opzichte de redenen niet bestaan waarom op dit gebied voor de zeelieden der koopvaardij van de gewone regelen dient afgeweken.

De tweeden blijven onderworpen aan het gemeen recht ; de geschillen tusschen reeders en kapiteins zijn te belangrijk, hebben betrekking op te groote en te kiesche handelsbelangen om onttrokken te worden aan de bevoegdheid van de rechtsbanken en de regelen van de gewone rechtspleging.

Enkele bepalingen, in overleg met het Departement van Koloniën in het ontwerp ingelascht, zullen voor onze schepen en hunne bemanning de gelegenheid openstellen om in de havens van Congo dezelfde hulp te vinden als bij onze

consuls in de vreemde havens. De zee-commissarissen van de havens der Kolonie zullen dezelfde ambtsbevoegdheid hebben als voor de toepassing der wet aan onze consuls is opgedragen en zich namelijk beijveren om de geschillen tusschen kapiteins en zeelieden in der minne te regelen.

* * *

Als besluit van deze memorie weze het ons toegelaten te herhalen, dat voorliggend ontwerp van wet kan beschouwd worden als een wetboek waarin stelselmatig sinds lang tusschen reeders en schepelingen nageleefde gebruiken zijn verzameld, als een practisch *modus vivendi*, dat ten bate van alle belanghebbenden is tot stand gebracht.

Wij verzoeken U, Mevrouw, Mijne Heeren, den tekst er van in zijn geheel aan te nemen in het belang zelf van onze arbeiders op zee en van ons zeevervoerbedrijf.

*De Minister van Spoorwegen, Zeewezen,
Posterijen, Telegrafien, Telefonen en
Luchtvaart,
ANSEELE.*

*De Minister van Buitenlandsche Zaken,
VANDERVELDE.*

*De Minister van Koloniën,
Baron HOUTART.*

(6)

ANNEXE AU N° 236.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1925-1926

Projet de Loi portant réglementation du
Contrat d'engagement maritime.

Albert,

ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT !

Sur la proposition de Notre Ministre des Chemins de Fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique, de Notre Ministre des Affaires Etrangères et de Notre Ministre des Colonies :

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Chemins de Fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique est autorisé en Notre nom de présenter, aux Chambres législatives, le Projet de Loi dont la teneur suit :

Dispositions préliminaires. — Définitions.

ARTICLE PREMIER.

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

1° Par armateur : toute personne physique ou morale armant sous pavillon belge, et en vue d'une expédition maritime à but lucratif, un navire quelque soit le titre juridique qu'elle possède sur celui-ci ;

2° Par marin : toute personne engagée

BIJLAGE VAN N° 236.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1925-1926

Wetsontwerp houdende regeling van de
Arbeidsovereenkomst wegens scheeps-
dienst.

Albert,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomenden, HEIL !

Op voorstel van Onzen Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart, van Onzen Minister van Buitenlandsche Zaken en van Onzen Minister van Koloniën :

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ
BESLUITEN :

Onze Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart wordt er toe gemachtigd, in Onzen naam, het Wetsontwerp, waarvan de inhoud volgt, bij de Wetgevende Kamers in te dienen :

Inleidende bepalingen. — Begripsomschrijvingen.

EERSTE ARTIKEL.

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan :

1° Onder reeder : elke natuurlijke persoon of elke rechtspersoon, die, met het oog op eenen zeetocht als winstgevende verrichting, een schip uitrust onder Belgische vlag, onverschilligwelken rechtstitel hij op dit schip bezit ;

2° Onder zeeman : elke persoon, die

pour le service d'un navire et inscrite au rôle d'équipage ;

3^o Par capitaine : toute personne à qui est confié le commandement du navire ou qui l'exerce en fait ;

4^o Par les expressions « à l'étranger » ou « port étranger » : tout endroit situé en dehors du royaume ;

5^o Par les expressions « royaume » et « ports du royaume » : la métropole à l'exclusion de la Colonie et des ports du Congo.

Les fonctions dévolues par la présente loi aux consuls de Belgique seront remplies dans la Colonie par les commissaires maritimes des ports du Congo.

TITRE PREMIER.

Dispositions générales.

CHAPITRE PREMIER.

De l'immatriculation et du livret du marin.

ART. 2.

Il est tenu dans chacun des commissariats maritimes du royaume, un registre matricule des marins.

En outre, une matricule générale est tenue au commissariat maritime d'Anvers pour les marins naviguant au commerce.

Pour les marins naviguant à la pêche, une matricule générale est tenue au commissariat maritime d'Ostende.

ART. 3.

Tout marin naviguant sous pavillon belge doit être immatriculé lors de son premier engagement au commissariat maritime du port d'embarquement.

Les marins engagés pour la première fois à bord d'un navire belge, dans un

aangenen is voor den dienst van een schip en op de monsterrol is ingeschreven ;

3^o Onder kapitein : elke persoon aan wien het bevel op het schip is toevertrouwd of die dit bevel feitelijk voert ;

4^o Onder de uitdrukkingen « in het buitenland » of « vreemde haven » : elke plaats buiten het Rijk gelegen ;

5^o Onder de woorden « Rijk » en « havens van het Rijk » : het moederland met uitsluiting van de Kolonie, en de havens van het moederland, met uitsluiting van de havens van Congo.

De bij deze wet aan de consuls van België opgedragen bevoegdheid berust in de Kolonie bij de zeecommissarissen van de havens van Congo.

EERSTE TITEL.

Algemeene bepalingen.

EERSTE HOOFDSTUK.

Van de inschrijving in het stamboek en van het zeemansboekje.

ART. 2.

Op elk van de zeecommissariaten van het Rijk wordt een stamboek van de zeelieden gehouden.

Bovendien wordt op het zeecommissariaat te Antwerpen een algemeen stamboek gehouden voor de zeelieden, varende ter koopvaardij.

Voor de zeelieden, varende ter visscherij, wordt een algemeen stamboek gehouden op het zeecommissariaat te Oostende.

ART. 3.

Elke zeeman, varende onder Belgische vlag, moet, bij zijn eerste verbintenis, op het zeecommissariaat van de haven van inscheping in het stamboek ingeschreven worden.

De zeelieden, in een vreemde haven voor de eerste maal op een Belgisch

port étranger, sont inscrits, sur les indications des consuls et des capitaines, à la matricule générale.

ART. 4.

Tout marin naviguant sous pavillon belge doit être porteur d'un livret qui lui est délivré par le commissaire maritime du port de son premier engagement. Toutefois, les capitaines autres que les patrons pêcheurs sont dispensés de cette obligation. Une déclaration d'identité pourra remplacer le livret pour les marins étrangers embarqués à bord d'un navire belge.

Les consuls délivreront aux marins qui contractent dans un port étranger leur premier engagement à bord d'un navire belge, une déclaration d'identité qui tiendra lieu de livret en attendant que celui-ci soit dressé s'il y a lieu par les autorités maritimes du royaume, lors du premier engagement du marin à bord d'un navire belge, dans un port belge.

ART. 5.

Le livret reproduit le numéro du registre matricule du port d'immatriculation et éventuellement celui du registre de la matricule générale.

Le livret porte le signalement du titulaire, l'indication de ses noms et prénoms, la date et le lieu de sa naissance, le lieu de son domicile, la qualité en laquelle il est engagé, ainsi que sa signature. Il mentionne la date et le lieu de tout engagement, le nom, le tonnage brut des navires, le nom des capitaines ainsi que les voyages projetés ; la date et le lieu de tout licenciement, ainsi qu'éventuellement le paiement des frais de rapatriement, avec indication du port de rapatriement, le tout attesté par la signature du capitaine et du commissaire maritime ou du consul.

schip aangenomen, worden op het algemeen stamboek ingeschreven volgens de aanwijzingen van de consuls en de kapiteins.

ART. 4.

Elke zeeman, varend onder Belgische vlag, moet in het bezit zijn van een boekje, dat hem wordt afgeleverd door den zeecommissaris van de haven zijner eerste verbintenis. De kapitein buiten de schippers ter visscherij, zijn evenwel van deze verplichting ontslagen. Voor de vreemde zeelieden, die op een Belgisch schip zijn ingescheept, kan een eenzelvigheidsbewijs het boekje vervangen.

Aan de zeelieden, die in een vreemde haven voor de eerste maal dienst nemen op een Belgisch schip, leveren de consuls een eenzelvigheidsbewijs af, dat het boekje zal vervangen, tot dat dit laatste, zoo er aanleiding toe bestaat, door de zeevaartoverheid van het Rijk wordt opgemaakt bij de eerste verbintenis, door den zeeman voor een Belgisch schip in een Belgische haven aangedaan.

ART. 5.

Het boekje draagt het nummer van het stamboek der haven van inschrijving en, in voorkomend geval, dat van het algemeen stamboek.

Het geeft de persoonsbeschrijving op van den titularis, zijnen naam en zijne voornamen, den datum en de plaats van zijne geboorte, zijne woonplaats, de hoedanigheid waarin hij is aangenomen, en is bovendien van zijne naamteekening voorzien. Het vermeldt den datum van elke verbintenis en de plaats waar zij werd aangegaan, den naam, de bruto-tonnemaat van de schepen, den naam van de kapiteins alsmede de voorgenomen reizen ; den datum en de plaats van elke afmontering, alsmede, in voorkomend geval, de betaling van de kosten der terugreis naar de haven van inschepping, met opgave van deze haven dit alles bevestigd door de handteekening van den kapitein en van den zeecommissaris of den consul.

Le livret contient en outre en français et en flamand, les dispositions principales de la présente loi.

Un arrêté royal déterminera la forme et le modèle du livret du marin ainsi que la teneur et la forme de la déclaration d'identité prévue aux alinéas 1 et 2 de l'article 4.

ART. 6.

Les livrets des marins engagés ou la déclaration d'identité en tenant lieu, sont remis, avant le départ du navire, aux capitaines qui en restent dépositaires jusqu'au moment du débarquement régulier du marin.

ART. 7.

Sauf le cas de force majeure, tout marin qui perd son livret ou sa déclaration d'identité, n'en obtient un duplicata qu'à son licenciement subséquent d'un navire belge.

ART. 8.

Les livrets ou déclarations d'identité des marins décédés, disparus ou qui auront rompu contrairement aux dispositions de la présente loi leur contrat d'engagement, sont remis sans délai par le capitaine, au commissaire maritime ou au consul belge du premier port où le navire aborde.

Les livrets ou déclarations d'identité des marins décédés sont annulés. Ils peuvent être remis ensuite aux héritiers du titulaire.

Les livrets ou déclarations d'identité des marins coupables de rupture du contrat d'engagement, dans le cas de l'article 30, alinéa 3, ne seront restitués que moyennant autorisation du Ministre de la Marine.

Het boekje bevat bovendien, in het Vlaamsch en in het Fransch, de bijzonderste bepalingen van deze wet.

Vorm en model van het zeemansboekje, alsmede inhoud en vorm van het eenzelvigheidsbewijs, voorzien bij alinéas 1 en 2 van artikel 4, worden vastgesteld bij Koninlijk besluit.

ART. 6.

De boekjes van de aangenomen zeelieden of het ter vervanging dienend eenzelvigheidsbewijs worden, vóór de afvaart van het schip, overhandigd aan de kapiteins, die ze onder hunne bewaring houden tot op het oogenblik dat de zeeman regelmatig wordt ontscheept.

ART. 7.

Behoudens het geval van overmacht bekomt de zeeman, die zijn boekje of zijn eenzelvigheidsbewijs verliest, er slechts een dubbel van bij zijn volgende afmonstering van een Belgisch schip.

ART. 8.

De boekjes of de eenzelvigheidsbewijzen van de zeelieden, die overleden of verdwenen zijn of hunne dienstovereenkomst, in strijd met de bepalingen van deze wet, verbroken hebben, worden onverwijld door den kapitein afgedragen aan den zeecommissaris of den Belgischen consul van de eerste haven, waar het schip aanlegt.

De boekjes of de eenzelvigheidsbewijzen van de overleden zeelieden worden ongeldig gemaakt. Zij mogen vervolgens aan de erfgenamen van den titularis overhandigd worden.

De boekjes of de eenzelvigheidsbewijzen van de zeelieden, schuldig aan verbreking van de dienstovereenkomst, in het geval voorzien bij artikel 30, 3^e lid, worden slechts teruggegeven na bekomen machtiging van den Minister van het Zeewezen.

CHAPITRE II.

Du recrutement des marins.

ART. 9.

L'engagement du marin comprend les opérations du recrutement et les opérations de l'enrôlement.

ART. 10.

Le recrutement du marin est fait par le capitaine ou son délégué agissant comme représentant de l'armateur.

Il a lieu, soit par embauchage direct, soit à l'intervention d'un bureau de placement maritime.

ART. 11.

Sont seuls autorisés à procéder en Belgique au placement des marins ou à leur procurer des engagements :

1° Les bureaux de placement sans but lucratif organisés soit par les armateurs, soit par les groupements professionnels de marins, soit par la coopération des uns et des autres.

Une commission composée d'un nombre égal de représentants des armateurs et des marins exercera un contrôle sur le fonctionnement de ces bureaux. Un arrêté royal organisera ce contrôle.

2° Les bureaux officiels de placement qui, à défaut de ceux prévus ci-dessus, seraient institués par arrêté royal.

ART. 12.

Aucune opération de recrutement du marin ne peut donner lieu, à charge de celui-ci, au paiement d'une rémunération quelconque directe ou indirecte.

HOOFDSTUK II.

Van de aanwerving der zeelieden.

ART. 9.

Het huren van zeelieden omvat de verrichtingen der aanwerving en de verrichtingen der aanmonstering.

ART. 10.

De zeeman wordt aangeworven door den kapitein of zijnen gemachtigde, handelende als vertegenwoordiger van den reeder.

De aanwerving geschiedt, hetzij door rechtstreeksche overeenkomst, hetzij door tusschenkomst van een plaatsingskantoor voor zeelieden.

ART. 11.

Zijn alleen gemachtigd om in België zeelieden te plaatsen of hun verbintenissen te bezorgen :

1° De plaatsingskantoren zonder winstgevend doel, ingericht hetzij door de reeders, hetzij door de beroepsgroeperingen van zeelieden, hetzij door beider samenwerking.

Eene commissie, samengesteld uit een gelijk getal vertegenwoordigers van de reeders en van de zeelieden houdt toezicht op de werking van die kantoren. Dit toezicht wordt ingericht bij Koninklijk besluit.

2° De officieele plaatsingskantoren, die, bij gebrek aan de hierboven bedoelde, bij Koninklijk besluit mochten opgericht worden.

ART. 12.

Geenerlei verrichting betreffende de aanwerving van den zeeman mag voor dezen aanleiding geven tot het betalen van eenige rechtstreeksche of onrechtstreeksche bezoldiging.

CHAPITRE III.

De l'enrôlement des marins.

ART. 13.

L'enrôlement est la formalité consistant dans l'inscription du marin par le commissaire maritime ou le consul au rôle d'équipage du navire.

Il y est procédé dans les bureaux du commissariat maritime ou du consulat ou exceptionnellement à bord sur présentation par le capitaine de la liste des marins engagés pour le service de son navire ainsi que du contrat d'engagement en double expédition.

La liste porte les noms, prénoms, lieu et date de naissance, numéro matricule, qualité et domicile de chaque marin.

Sauf en cas de premier embarquement et dans le cas de l'article 7, chaque marin doit être muni de son livret ou de sa déclaration d'identité et, dans le cas où ils sont obligatoires, du certificat médical ou de la dispense médicale du commissaire maritime prévus à l'article 21.

Une expédition du contrat d'engagement, visée par le commissaire maritime est annexée à l'expédition du rôle d'équipage délivrée au capitaine.

ART. 14.

Si, après la clôture du rôle, des marins enrôlés faisaient défaut, le capitaine pourra, exceptionnellement et s'il y a urgence, pourvoir à leur remplacement, jusqu'à concurrence d'un quart de l'équipage, sans l'intervention du commissaire maritime ou du consul, en observant les prescriptions des règlements en vigueur.

HOOFDSTUK III.

Van de aanmonstering der zeelieden.

ART. 13.

De aanmonstering is de formaliteit bestaande in de inschrijving van den zeeman, door den zeecommissaris of den consul, op de monsterrol van het schip.

Zij geschiedt in de kantoren van het zeecommissariaat of van het consulaat of wel, bij uitzondering, aan boord, op vertoon, door den kapitein van de lijst der voor den dienst van zijn schip aangenomen zeelieden, alsmede van de in dubbel opgemaakte arbeidsovereenkomst.

De lijst vermeldt den naam, de voornamen, de plaats en den datum van geboorte, het stamboeknummer, de hoedanigheid en de woonplaats van elken zeeman.

Behalve bij een eerste inscheping en in het bij artikel 7 bedoelde geval moet elke zeeman voorzien zijn van zijn boekje of van zijn eenzelveigheidsbewijs, alsmede, wanneer verplichtend gesteld, van het geneeskundig getuigschrift of de door den zeecommissaris verleende vrijstelling van geneeskundig onderzoek, voorzien bij artikel 21.

Een exemplaar van de arbeidsovereenkomst, door den zeecommissaris gevisceerd, wordt gevoegd bij het exemplaar van de monsterrol, dat aan den kapitein wordt overhandigd.

ART. 14.

Indien er aangemonsterde zeelieden na het afsluiten van de rol ontbreken, mag de kapitein, bij uitzondering, in dringende gevallen, zonder de tusschenkomst van den zeecommissaris of den consul, voor ten hoogste een vierde van de bemanning in hunne vervanging voorzien, zulks met inachtneming van de voorschriften der van kracht zijnde reglementen.

TITRE II.

Du contrat d'engagement maritime.

CHAPITRE PREMIER.

Conditions générales.

ART. 15.

Toute convention en vertu de laquelle le marin s'engage envers l'armateur ou son représentant en vue de servir à bord d'un navire, au cours de son expédition maritime, est un contrat d'engagement maritime, régi par les dispositions du présent titre.

ART. 16.

Tout contrat de louage de services conclu entre l'armateur ou son représentant et un marin et qui ne répond pas aux conditions spécifiées à l'article précédent, demeure régi par les lois ordinaires sur le contrat de louage de services, de travail ou d'emploi.

ART. 17.

Les dispositions de la présente loi ne s'étendent pas au contrat d'engagement maritime conclu même en Belgique par un marin belge pour le service d'un navire étranger.

Elles s'étendent au contrat d'engagement conclu même à l'étranger pour le service d'un navire belge.

ART. 18.

Les articles 1109, 1110, alinéa 2, 1111, 1112, 1113, 1115, 1116 et 1123 du Code civil, soit applicables aux engagements maritimes, sans préjudice de l'application des articles 19 à 23 ci-après.

TITEL II.

Van de arbeidsovereenkomst wegens scheepdienst.

EERSTE HOOFDSTUK.

Algemeene voorwaarden.

ART. 15.

Elke overeenkomst, krachtens welke de zeeman zich tegenover den reeder of dezes vertegenwoordiger verbindt om aan boord van een schip te dienen tijdens den zeetocht van dit schip is eene arbeidsovereenkomst wegens scheepdienst, welke door de bepalingen van dezen titel wordt geregeld.

ART. 16.

Elke tusschen den reeder of zijnen vertegenwoordiger en eenen zeeman gesloten overeenkomst wegens dienstverhuring, welke niet beantwoordt aan de bij het vorig artikel bepaalde voorwaarden, blijft geregeld door de gewone wetten op de overeenkomst wegens dienstverhuring, de arbeidsovereenkomst voor handenarbeiders of voor bedienden.

ART. 17.

De bepalingen van deze wet zijn niet van toepassing op de arbeidsovereenkomst wegens scheepdienst, door een Belgischen zeeman, zelfs in België, gesloten voor een dienst van een vreemd schip.

Zij zijn toepasselijk op de arbeidsovereenkomst wegens scheepdienst welke, zelfs in het buitenland, is aangegaan voor den dienst van een Belgisch schip.

ART. 18.

Artikels 1109, 1110, 2^e lid, 1111, 1112, 1113, 1115, 1116 en 1123 van het Burgerlijk Wetboek zijn toepasselijk op de overeenkomsten wegens scheepdienst, onverminderd de toepassing van achterstaande artikelen 19 en 23.

ART. 19.

Nul n'est admis à l'enrôlement et ne peut contracter un engagement maritime s'il n'a atteint :

L'âge de quatorze ans accomplis, s'il s'agit du service de pont ;

L'âge de dix-huit ans accomplis, s'il s'agit du service de la machine.

Aucune femme ne peut contracter un engagement maritime si elle n'a atteint l'âge de vingt et un ans accomplis.

Nul n'est admis à l'enrôlement s'il ne fait preuve d'une compréhension suffisante de l'une des langues nationales ou de l'anglais. Le capitaine vérifie sous sa responsabilité si les marins qu'il engage satisfont à cette condition.

ART. 20.

Nul ne peut contracter valablement un engagement maritime s'il n'est libre de tout autre engagement maritime, ou de ses obligations militaires ou s'il est prévenu de quelque délit ou crime.

Le commissaire maritime ou le consul vérifie ces conditions avant de procéder à l'enrôlement.

ART. 21.

L'inscription du marin au rôle d'équipage est subordonnée à une visite médicale faite par le médecin de l'armateur aux frais de celui-ci ou à défaut par un médecin désigné par l'autorité maritime, et établissant que l'embarquement du marin ne présente aucun danger pour sa propre santé ou pour celle de l'équipage.

Un certificat médical est délivré au marin par le médecin qui a procédé à la visite.

En cas d'urgence, le commissaire maritime ou le consul peut dispenser de la visite médicale.

ART. 19.

Niemand wordt tot de aanmonstering toegelaten of kan eene verbintenis wegens scheepsdienst aangaan, zoo hij :

Voor den dienst aan dek, niet ten volle veertien jaar, en

Voor den dienst der machine, niet ten volle achttien jaar oud is.

Geen vrouw kan eene verbintenis wegens scheepsdienst aangaan, indien zij niet ten volle één en twintig jaar oud is.

Niemand wordt tot de aanmonstering toegelaten, zoo hij niet bewijst eene der landstalen of het Engelsch voldoende te verstaan. De kapitein onderzoekt op zijn verantwoordelijkheid of de zeelieden welke hij aanneemt, aan deze voorwaarde voldoen.

ART. 20.

Niemand kan geldig eene verbintenis wegens scheepsdienst aangaan, zoo hij niet vrij is van elke andere verbintenis wegens scheepsdienst of van zijne militaire verplichtingen, of zoo hij beticht is van eenig wanbedrijf of eenig misdad.

De zee-commissaris of de consul vergewist zich hieromtrent vóór de aanmonstering.

ART. 21.

Om op de monsterrol te kunnen ingeschreven worden, moet de zeeman vooraf onderzocht zijn door den geneesheer van den reeder, op dezes kosten, of zoo die geneesheer ontbreekt, door eenen geneesheer welken de zeevaart-overheid aanwijst, en moet bij dit geneeskundig onderzoek zijn vastgesteld, dat de inscheping van den zeeman geen gevaar oplevert voor zijn eigen gezondheid of voor die van de bemanning.

Een geneeskundig getuigschrift wordt aan den zeeman afgeleverd door den geneesheer, die het onderzoek heeft gedaan.

In dringende gevallen kan de zee-commissaris of de consul van het geneeskundig onderzoek ontslaan.

ART. 22.

Les conditions de l'engagement doivent être constatées par écrit, soit qu'elles résultent des stipulations du rôle d'équipage, soit qu'elles aient été annexées à celui-ci après avoir été visées par le commissaire maritime ou le consul.

En cas d'insuffisance, ou lorsque par suite de force majeure, l'écrit fait défaut, les parties seront présumées s'être référées aux dispositions de la présente loi. Ne sera pas recevable l'offre de prouver qu'elles ont voulu y déroger.

ART. 23.

Seront nulles de plein droit les clauses des conventions particulières contraires aux articles 27, 42, 43 et 45, ainsi qu'aux dispositions des chapitres IV, V, VI, VII, IX et X du présent titre.

Les articles 32, alinéas 1, 2 et 4, 33, 34 et 65, alinéas 1 et 3 de la présente loi ne sont pas applicables aux marins engagés à la pêche.

ART. 24.

Le contrat d'engagement maritime ne peut être conclu que par le marin lui-même. Il n'est pas valable s'il est conclu avec l'armateur ou son représentant par une personne interposée.

Toutefois, les conditions du contrat peuvent être débattues à l'intermédiaire des bureaux de placement prévus à l'article 11 ci-dessus.

En toute hypothèse, l'autorité maritime reste étrangère à ces opérations, mais elle vise le contrat après s'être assurée que le marin a connaissance des stipulations du contrat.

L'autorité maritime doit refuser son visa lorsque le contrat contient des stipulations contraires aux dispositions de la présente loi indiquées à l'article précédent.

ART. 22.

De voorwaarden van de verbintenissen moeten bij geschrifte worden vastgesteld; zij kunnen voortvloeien uit de bepalingen van de monsterrol of wel bij de rol worden gevoegd na door den zeecommissaris of den consul geïndiceerd te zijn.

In geval van ongenoegzaamheid of zoo het geschrift, ten gevolge van overmacht, ontbreekt, worden de partijen geacht naar de bepalingen van deze wet verwezen te hebben. Het aanbod tot het leveren van het bewijs, dat zij er hebben willen van afwijken, is niet ontvankelijk.

ART. 23.

Zijn nietig van rechtswege de bepalingen van de bijzondere overeenkomsten, die strijdig zijn met de artikelen 27, 42, 43 en 45, alsmede met de bepalingen van de hoofdstukken IV, V, VI, VII, IX en X van dezen titel.

De artikelen 32, 1^e, 2^e en 4^e lid, 33, 34 en 65, 1^e en 3^e lid, van deze wet zijn niet toepasselijk op de ter visscherij aangenomen zeelieden.

ART. 24.

De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst kan alleen door den zeeman zelf gesloten worden. Zij is niet geldig, wanneer zij door eenen tusschenpersoon met den reeder of dezes vertegenwoordiger wordt aangegaan.

De voorwaarden van de overeenkomst mogen evenwel besproken worden door bemiddeling van de bij vorenstaand artikel 11 bedoelde plaatsingskantoren.

In elk geval blijft de zeevaartoverheid vreemd aan deze verrichtingen, doch zij viseert de overeenkomst na zich vergewist te hebben, dat de zeeman de voorwaarden er van kent.

De zeevaartoverheid moet haar visa weigeren, wanneer in de overeenkomst voorwaarden zijn bedongen, welke strijdig zijn met de bij het vorig artikel vermelde bepalingen van deze wet.

Sauf dans le cas de l'alinéa précédent et de l'alinéa 1^{er} de l'article 20, elle procède ensuite à l'enrôlement, ainsi qu'il est dit à l'article 13 ci-dessus.

ART. 25.

Le contrat d'engagement maritime doit être rédigé en termes clairs dans une des langues visées à l'alinéa final de l'article 19 ci-dessus.

Une expédition, certifiée exacte par le sceau du commissariat maritime ou du consulat sera placée à bord à la portée de l'équipage, ou, en cas d'impossibilité, sera tenue par le capitaine à sa disposition.

ART. 26.

Le contrat d'engagement maritime doit énoncer le nom du navire, l'effectif de son équipage, le service pour lequel le marin s'engage, la fonction qu'il doit exercer, le montant du salaire et de ses accessoires ou les bases de détermination des profits, le lieu, la date et l'heure de l'embarquement.

Il déterminera le taux de rémunération du travail extraréglementaire.

Le contrat d'engagement doit indiquer en outre la durée de l'engagement ou le ou les voyages pour lequel il est contracté.

S'il est conclu pour une durée déterminée, il doit énoncer la date à laquelle l'engagement prend fin. S'il est conclu pour une durée indéterminée, il doit indiquer le délai de préavis à observer par la partie qui le résiliera.

Ce délai doit être le même pour les deux parties.

Si l'engagement est conclu pour un voyage, le contrat doit désigner le port où le voyage prendra fin et indiquer à quel moment des opérations commer-

Behoudens het geval bedoeld bij het vorig lid en bij het eerste lid van artikel 20, doet zij vervolgens de aanmonstering overeenkomstig artikel 13 hierboven.

ART. 25.

De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst moet in klare bewoordingen opgesteld zijn in eene der talen, bedoeld in het eindlid van vorenstaand artikel 19.

Een afschrift er van, gewaarmerkt met het zegel van het zeecommissariaat of het consulaat, wordt aan boord geplaatst binnen het bereik van de bemanning of wordt, zoo dit niet mogelijk is, door den kapitein ter beschikking van de bemanning gehouden.

ART. 26.

De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst moet vermelden : den naam van het schip, de getalsterkte van zijne bemanning, den dienst waarvoor de zeeman zich verhuurt, de betrekking welke hij moet waarnemen, het bedrag van het loon en van de bijverdiensten of de grondslagen voor het bepalen van de winsten, de plaats, den datum en het uur van de inscheping.

Zij bepaalt den maatstaf voor het bezoldigen van het overwerk.

De arbeidsovereenkomst moet daarenboven den duur opgeven van de verbintenis of de reis of reizen waarvoor zij is aangegaan.

Is de overeenkomst gesloten voor een bepaalden tijd, dan moet zij den datum vermelden, waarop de verbintenis ten einde loopt. Is zij gesloten voor een onbepaalden tijd dan moet zij den termijn van opzegging bepalen die door de partij, welke ze verbreekt, moet in acht genomen worden.

Deze termijn moet dezelfde zijn voor beide partijen.

Is de verbintenis aangegaan voor eene reis, dan moet de overeenkomst de haven aanwijzen, waar de reis zal eindigen, en opgeven op welk oogenblik van de

ciales et maritimes effectuées dans ce port, le voyage sera réputé terminé.

Si la durée du voyage ne peut être déterminée, le contrat devra fixer un terme maximum après lequel le marin pourra demander son embarquement au premier port d'escale, même si le voyage pour lequel il a contracté n'est pas achevé.

ART. 27.

Le marin ne peut engager ses services qu'à temps ou pour un ou plusieurs voyages déterminés.

ART. 28.

Le contrat d'engagement maritime acquiert force de loi par la clôture du rôle d'équipage par le commissaire maritime ou le consul.

Sauf les cas de résiliation prévus par la présente loi, les obligations réciproques des parties cessent par l'échéance du terme ou par la fin du voyage.

CHAPITRE II.

Droits et obligations du marin.

ART. 29.

Le marin est tenu de se rendre à bord du navire pour le service duquel il s'est engagé au jour fixé par le contrat et à l'heure qui lui sera indiquée par écrit par l'armateur ou son représentant.

ART. 30.

Tout retard non justifié apporté par le marin, dans la prise de son service à bord, au jour et à l'heure fixés, pourra être considéré par l'armateur comme une juste cause de résiliation du contrat.

handels- en scheepsverrichtingen in die haven, de reis als geëindigd zal worden beschouwd.

Kan de duur van de reis niet bepaald worden, dan moet bij de overeenkomst een uiterste termijn worden vastgesteld, waarna de zeeman mag vragen in de eerste aanleghaven ontscheept te worden, zelfs indien de reis, waarvoor hij zich verbonden heeft, niet is geëindigd.

ART. 27.

De zeeman kan zijne diensten slechts voor een gegeven tijd of voor een of meer bepaalde reizen verhuren.

ART. 28.

De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst krijgt kracht van wet door het afsluiten van de monsterrol door den zecommissaris of den consul.

Behoudens de bij deze wet voorziene gevallen van verbreking, houden de wederzijdsche verplichtingen van de partijen op door het vervallen van den termijn of het einde van de reis.

HOOFDSTUK II.

Van de rechten en verplichtingen van den zeeman.

ART. 29.

De zeeman is gehouden zich aan boord te begeven van het schip, voor welks dienst hij zich verhuurd heeft, op den dag, bij de overeenkomst bepaald, en op het uur, dat hem door den reeder of dezes vertegenwoordiger bij geschrifte zal opgegeven worden.

ART. 30.

Wanneer de zeeman zijnen dienst aan boord niet begint op den dag en het uur daartoe gesteld, kan elke niet gerechtvaardigde vertraging in deze door den reeder of zijnen vertegenwoordiger beschouwd worden als een rechtmatige oorzaak van verbreking der overeenkomst.

Lorsque le marin est absent du bord par suite de force majeure ou d'un cas fortuit, trois heures avant l'appareillage du navire, il pourra être remplacé sans avoir le droit à aucune indemnité.

En cours de voyage, l'absence du bord sans autorisation du capitaine, constitue une juste cause de résiliation, même à l'étranger, si le marin n'est pas à bord au moment de l'appareillage du navire.

ART. 31.

Le marin est tenu d'accomplir son service dans les conditions déterminées par le contrat, par la présente loi, ou par les règlements et usages en vigueur.

Il est tenu en tout temps d'obtempérer aux ordres de ses supérieurs hiérarchiques.

ART. 32.

La durée du travail journalier des marins est fixée par l'accord des parties.

Tout travail fourni en dehors de cette durée est considéré comme extra-réglementaire et rémunéré comme tel suivant le taux fixé par le contrat.

Le capitaine est juge des cas urgents où il est nécessaire d'appeler les marins au travail en dehors des heures normales de leur service.

Les exercices ou travaux de sécurité, ainsi que les travaux personnels au marin tels que : soins de propreté corporelle, entretien des effets et des logis, peuvent être ordonnés en dehors des mêmes heures normales de service et ne sont pas considérés comme travail pour le service du navire. Toutefois, au port, l'entretien des logis se fera pendant les heures normales de service.

Le marin est tenu de coopérer en tout temps au sauvetage, soit de son propre navire, soit d'un autre navire, soit des débris, effets et cargaisons

Wanneer de zeeman zich, ten gevolge van overmacht of toeval, drie uur vóór de afvaart niet aan boord bevindt, kan hij vervangen worden zonder recht te hebben op eenige vergoeding.

Tijdens de reis is elke afwezigheid van boord zonder verlof van den kapitein een rechtmatige oorzaak van verbreking, zelfs in het buitenland, zoo de zeeman niet aan boord is op het oogenblik van de afvaart van het schip.

ART. 31.

De zeeman is gehouden zijnen dienst te verrichten in de voorwaarden bepaald bij de overeenkomst, deze wet of de van kracht zijnde reglementen en gebruiken.

Hij is ten allen tijde gehouden tot gehoorzaamheid aan de bevelen van zijne hiërarchieke meerderen.

ART. 32.

De duur van de dagtaak der zeelieden wordt door partijen bij overeenkomst bepaald.

Alle arbeid, daarbuiten geleverd, wordt als overwerk beschouwd en als dusdanig bezoldigd volgens den bij de overeenkomst vastgestelden maatstaf.

De kapitein oordeelt over de dringende gevallen, waarin het noodig is de zeelieden voor den arbeid op te roepen buiten de normale uren van hunnen dienst.

De oefeningen of werken in het belang der veiligheid, zoomede de werken die den zeeman persoonlijk betreffen, als : de zorgen voor eigen zindelijkheid, het onderhoud van kleederen en logies, kunnen buiten dezelfde normale diensturen bevolen worden en worden niet beschouwd als arbeid voor den dienst van het schip. In de haven geschiedt het onderhouden van het logies evenwel tijdens de normale diensturen.

De zeeman is gehouden te allen tijde mede te werken tot het bergen hetzij van zijn eigen schip, hetzij van een ander schip, hetzij van de verongelukte over-

naufragés, ainsi qu'à l'assistance de tout bâtiment en danger.

ART. 33.

Hormis le cas fortuit ou de force majeure, il ne doit être imposé au marin, les dimanches et jours fériés légaux, aucun travail autre que ce qui est nécessaire à l'hygiène, à la sécurité, à la conduite du navire, au service des personnes embarquées ou aux soins de la cargaison, sans préjudice des dispositions de l'alinéa 3 de l'article précédent.

Lorsque le dimanche n'a pu être consacré au repos hebdomadaire, celui-ci sera accordé, si possible, un autre jour de la semaine, ou compensé suivant les stipulations venues entre parties.

ART. 34.

Le marin n'est pas tenu d'accomplir un autre service que celui pour lequel il s'est engagé, hormis les cas exceptionnels dont le capitaine est juge.

ART. 35.

Le défaut constaté avant le commencement du voyage des connaissances requises du marin pour l'accomplissement du service pour lequel il s'est engagé, constitue une juste cause de résiliation du contrat d'engagement maritime.

Si ce défaut est constaté en mer ou à l'étranger, le marin pourra être astreint à tout autre travail que le capitaine jugera pouvoir lui confier et ses gages subiront, s'il y a lieu, une réduction proportionnelle.

ART. 36.

Le capitaine ou l'officier qui le remplace détermine les conditions dans lesquelles le marin peut descendre à terre.

blijfsels, goederen en ladingen, alsmede tot het verleenen van bijstand aan elk in gevaar verkeerend vaartuig.

ART. 33.

Behoudens louter toeval of overmacht, mag aan den zeeman op zon- en werkende feestdagen slechts zoodanig werk opgelegd worden als noodig is voor de gezondheid, de veiligheid, het voeren van het schip, den dienst van de opvarenden of de zorg voor de lading, zulks onverminderd het bepaalde bij het derde lid van het vorig artikel.

Wanneer de zondag niet is kunnen besteed worden aan de wekelijksche rust, wordt deze, zoo mogelijk, op een anderen dag van de week toegekend of naar de voorwaarden, tusschen partijen overeengekomen, vergoed.

ART. 34.

De zeeman is niet gehouden een anderen dienst te verrichten dan dien waarvoor hij zich heeft verhuurd, buiten de uitzonderingsgevallen, waarover de kapitein oordeelt.

ART. 35.

Wordt voor den aanvang van de reis vastgesteld, dat het den zeeman ontbreekt aan de kennis vereischt voor het verrichten van den dienst waarvoor hij zich heeft verhuurd, dan is dit een rechtmatige oorzaak van verbreking der arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst.

Geschiedt die vaststelling op zee of in het buitenland, dan kan de zeeman verplicht worden tot elk ander werk, dat de kapitein gevoegzaam zal oordeelen hem toe te vertrouwen, en wordt zijne gage, indien er aanleiding toe bestaat, naar evenredigheid verminderd.

ART. 36.

De kapitein of de officier, die hem vangt, bepaalt onder welke voorwaarden de zeeman zich aan wal mag begeven.

ART. 37.

Il est interdit au marin de charger sur le navire aucune marchandise pour son propre compte, sauf autorisation expresse de l'armateur.

Le marin qui contrevient à cette disposition est responsable de tous dommages, amendes ou peines fiscales subis de ce chef par le navire, sans préjudice du droit du capitaine de faire jeter ces marchandises à la mer.

ART. 38.

Il est interdit au marin d'embarquer des boissons alcooliques sans l'autorisation du capitaine.

Il en est de même de toutes les denrées ou objets destinés à l'usage personnel du marin, soumis à des dispositions restrictives de la part des autorités du pays où le navire fait escale.

Le marin est tenu de déclarer en tout temps au capitaine les quantités exactes des objets de consommation personnelle qui sont en sa possession. Il est responsable de toutes les conséquences dérivant de fausses déclarations à ce sujet.

ART. 39.

Le marin doit prendre soin des objets mis à sa disposition par l'armateur.

En cas de destruction ou de détérioration volontaire, il est tenu de dommages-intérêts vis-à-vis de l'armateur.

CHAPITRE III.

Des obligations de l'armateur.

ART. 40.

L'armateur est tenu d'engager un nombre suffisant de marins pour l'exploitation normale du navire.

ART. 37.

Behoudens uitdrukkelijke machtiging van den reeder, is het den zeeman verboden eenige koopwaar voor eigen rekening in het schip te laden.

De zeeman, die deze bepaling overtreedt is aansprakelijk voor alle schaden, fiskale geldboeten of straffen, door het schip uit dien hoofde opgelopen, zulks onverminderd het recht van den kapitein om bedoelde koopwaren over boord te doen werpen.

ART. 38.

Het is den zeeman verboden, zonder machtiging van den kapitein alcoholische dranken aan boord te brengen.

Dit geldt eveneens ten opzichte van alle voor het persoonlijk gebruik van den zeeman bestemde waren of voorwerpen, welke vallen onder beperkende bepalingen vanwege de overheden van het land waar het schip aanlegt.

De zeeman is gehouden te allen tijde aan den kapitein aangifte te doen van de juiste hoeveelheid artikelen voor eigen verbruik die in zijn bezit zijn. Hij is aansprakelijk voor al de gevolgen, welke uit valsche verklaringen dien-aangaande voortvloeien.

ART. 39.

De zeeman moet zorg dragen voor de voorwerpen, door den reeder te zijner beschikking gesteld.

In geval van vrijwillige vernieling of beschadiging, is hij tegenover den reeder tot schadeloosstelling gehouden.

HOOFDSTUK III.

Van de verplichtingen van den reeder.

ART. 40.

De reeder is gehouden een voldoende getal zeelieden voor de normale exploitatie van het schip in dienst te nemen.

ART. 41.

Un arrêté royal organisera un contrôle des vivres.

Lorsque l'armateur est tenu de pourvoir à la nourriture des marins au service de son navire, les vivres non consommés restent sa propriété.

La nourriture doit être saine, variée, suffisante et de bonne qualité.

ART. 42.

Toute réduction de la ration journalière devra être mentionnée au livre de bord.

Toute réduction non justifiée de la ration journalière donne lieu au profit du marin, à une indemnité équivalente à la valeur des vivres non distribués.

Le commissaire maritime ou le consul fixe le montant de cette indemnité, sauf au marin à se pourvoir en justice ainsi qu'il est dit aux articles 108 et suivants ci-après.

ART. 43.

L'armateur doit fournir au marin à bord du navire un logis bien installé, proportionné au nombre des occupants et exclusivement réservé à leur usage.

La fourniture des objets de couchage n'incombe pas à l'armateur, sauf stipulation contraire.

ART. 44.

La perte ou la destruction des effets des marins par suite de naufrage, incendie à bord ou autre cas fortuit ou de force majeure est à charge de l'armateur.

Si un marin débarque en laissant des effets à bord, un inventaire doit être dressé par le capitaine assisté de deux marins.

ART. 41.

Bij Koninklijk besluit zal een toezicht op de levensmiddelen ingericht worden.

Wanneer de reeder gehouden is te voorzien in de voeding van de zeelieden, die in dienst staan van zijn schip, blijven de niet verbruikte levensmiddelen zijn eigendom.

Het voedsel moet gezond zijn, afgewisseld, voldoende en van goede hoedanigheid.

ART. 42.

Elke vermindering van het dagelijksch rantsoen moet op het scheepsjournal vermeld worden.

Elke niet gerechtvaardigde vermindering van het dagelijksch rantsoen geeft den zeeman aanspraak op eene vergoeding gelijk aan de waarde van de niet uitgereikte levensmiddelen.

De zeecommissaris of de consul bepaalt het bedrag van deze vergoeding, met dien verstande dat de zeeman zich in rechte kan voorzien overeenkomstig verderstaande artikelen 108 en daaraanvolgende.

ART. 43.

De reeder moet de zeeman aan boord van het schip een goed ingericht logies bezorgen, dat ruimte biedt naar evenredigheid van het getal er in onder te brengen zeelieden en uitsluitend tot hun gebruik is bestemd.

De levering van het beddegoed komt niet ten laste van den reeder, tenzij anders is overeengekomen.

ART. 44.

Het verlies of de vernieling van de goederen der zeelieden ten gevolge van schipbreuk, brand aan boord of andere onvoorziene voorvallen of overmacht, komt ten laste van den reeder.

Wanneer een ontscheepte zeeman aan boord goederen achterlaat, moet daarvan door den kapitein, bijgestaan door twee zeelieden, een inventaris worden opgemaakt.

ART. 45.

Le marin qui, dans un port du royaume ou à l'étranger, désirera formuler une plainte à raison de l'inobservation des prescriptions du présent titre, en informera le capitaine, qui sera tenu, à moins d'impossibilité majeure, de lui donner les facilités nécessaires pour se rendre devant le commissaire maritime ou le consul. Ceux-ci agiront ainsi qu'il est prévu aux articles 112 et suivants ci-après.

En cours de voyage, toute plainte d'un ou de plusieurs marins est formulée par écrit et remise au capitaine, lequel est tenu de la faire parvenir sans délai au commissaire maritime ou au consul du premier port où le navire abordera.

Le commissaire maritime ou le consul saisi d'une plainte formulée dans les conditions des deux alinéas précédents, ouvrira une enquête immédiate en se faisant éventuellement assister d'experts techniques. Il peut prescrire telles mesures urgentes qu'il jugera opportunes.

Tout marin auteur d'une plainte reconnue non fondée est passible de peines disciplinaires et éventuellement de dommages-intérêts.

CHAPITRE IV.

Des gages.

SECTION PREMIÈRE.

Du mode de supputation des gages.

ART. 46.

Le marin est rémunéré de ses services soit à gages fixes, soit à profits éventuels ou au fret, soit par une combinaison de ces deux modes de rémunération.

Les parts de profits et de fret et les

ART. 45.

De zeeman, die in eene haven van het Rijk of in het buitenland eene klacht wenscht in te dienen wegens het niet naleven van de voorschriften van dezen titel, geeft daarvan kennis aan den kapitein, die, behoudens hoogere onmogelijkheid, gehouden is hem gelegenheid te verschaffen om zich naar den zee-commissaris of den consul te begeven. Laatstgenoemden handelen zooals voorzien is bij verderstaande artikelen 112 en daaraanvolgende.

Tijdens de reis, wordt elke klacht vanwege een of meer zeelieden schriftelijk opgemaakt en aan den kapitein overhandigd, die gehouden is ze zonder verwijl te doen geworden aan den zee-commissaris of den consul van de eerste haven waar het schip binnen loopt.

De zee-commissaris of de consul, bij wien eene klacht wordt ingediend in de voorwaarden voorzien bij de twee vorenstaande alinea's, stelt aanstonds een onderzoek in, waarbij hij zich, zoo noodig, door deskundigen doet bijstaan. Hij kan alle dringende maatregelen voorschrijven, die hij gevoegzaam zal oordeelen.

Elke zeeman, die een als niet gegrond erkende klacht heeft ingediend kan gestraft worden met tuchtstraffen en, gebeurlijk, tot betaling van schadeloosstelling.

HOOFDSTUK IV.

Van de gages.

AFDEELING ÉÉN.

Van de wijze van berekening der gages.

ART. 46.

De zeeman wordt voor zijne diensten bezoldigd, hetzij op vaste gages, hetzij op gebeurlijke winsten of op de vracht, hetzij door samenvoeging van die twee wijzen van bezoldiging.

De aandeelen in de winst en in de

primes et allocations de toute nature stipulées au contrat sont, pour l'application de la présente loi, considérées comme gages.

ART. 47.

Lorsque le contrat d'engagement maritime stipule la rémunération du marin en tout ou en partie par parts de profits ou de fret, cette part n'est due que sur le profit ou le fret réellement acquis au navire. Elle est calculée conformément à la convention des parties ou aux usages belges dont la preuve peut être faite par toutes voies de droit.

Le marin rémunéré au profit ou au fret a droit en sus de sa part à une indemnité en cas de retardement dans le départ, de prolongation ou d'abréviation du voyage provenant du fait de l'armateur ou du capitaine, lorsqu'il en a subi un dommage.

Si ces événements sont le fait du chargeur ou d'un tiers, le marin participe aux indemnités qui seraient adjugées au navire dans la proportion où il a droit au profit ou au fret.

ART. 48.

Le marin payé au mois est rémunéré en proportion de la durée effective de ses services.

Toute journée commencée est due en entier.

ART. 49.

Le marin rémunéré au voyage a droit à une augmentation proportionnelle de ses gages en cas de prolongation de voyage et à une indemnité en cas de retardement du départ, à moins que cette prolongation ou ce retardement ne soient dus à un cas de force majeure.

Il ne subit aucune réduction de gages en cas d'abréviation du voyage quelle qu'en soit la cause.

vracht en de premiën en toekenningen van allen aard, welke in de overeenkomst zijn bedongen, worden, voor de toepassing van deze wet, als gage beschouwd.

ART. 47.

Wanneer de bezoldiging van den zeeman bij de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst geheel of gedeeltelijk op aandeel in de winst of in de vracht is bedongen, is dit aandeel slechts verschuldigd op de werkelijk door het schip verkregen winst of vracht. Het wordt berekend volgens de overeenkomst der partijen of volgens de Belgische gebruiken, welke door alle rechtsmiddelen mogen bewezen worden.

De op de winst of op de vracht bezoldigde zeeman heeft, boven zijn aandeel, recht op eene vergoeding, in geval van uitstel van de afvaart of van verlenging of verkorting van de reis door toedoen van den reeder of den kapitein, indien hij uit dien hoofde schade geleden heeft.

Ontstaan die voorvallen door toedoen van den inlader of eene derde, dan heeft de zeeman deel in de gebeurlijk aan het schip toegewezen vergoedingen naar de verhouding volgens welke hij recht heeft op de winst of op de vracht.

ART. 48.

De bij de maand betaalde zeeman wordt bezoldigd naar evenredigheid van den werkelijken duur zijner diensten.

Voor elken begonnen dag is de geheele bezoldiging verschuldigd.

ART. 49.

De bij de reis bezoldigde zeeman heeft recht op een evenredige verhooging van zijne gage, in geval de reis wordt verlengd, en op eene vergoeding, in geval de afvaart wordt uitgesteld, tenzij die verlenging of dat uitstel te wijten zijn aan overmacht.

Zijne gage wordt niet verminderd, ingeval de reis, om het even om welke oorzaak, wordt verkort.

ART. 50.

Lorsque le marin est rémunéré partie par gages au mois, ou partie par gages au voyage, et partie par parts de profit ou de fret, le calcul de chacune des espèces de rémunération se fait en cas de retardement, de prolongation ou d'abréviation de voyages conformément aux règles fixées aux articles 47, 48 et 49 ci-dessus.

ART. 51.

Le voyage est réputé commencé dès l'instant où le navire quitte son dernier emplacement en vue de faire route.

Toutefois, pour la supputation des gages, le voyage est réputé commencé dès l'instant où le marin prend son service à bord, conformément aux termes de son contrat.

ART. 52.

Lorsque le voyage n'a pu être commencé ou continué par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, le marin est payé de ses gages au prorata des journées passées au service du navire et a droit en outre à une indemnité équivalente à la moitié des gages qui seraient dus pour la durée présumée du voyage, sans que cette indemnité puisse dépasser trois jours de gages.

ART. 53.

En cas de perte par naufrage du navire le marin est payé de ses gages jusqu'au jour du sinistre et a droit à compter de ce jour, pour la période effective de chômage qu'il a subi, à une indemnité calculée, quel que soit le mode de rémunération stipulé au contrat au taux du salaire moyen des marins d'une catégorie correspondante rémunérés au mois. Cette indemnité ne peut en aucun cas dépasser la valeur de deux mois de gages.

ART. 50.

Wordt de zeeman gedeeltelijk op gages per maand of gedeeltelijk op gages per reis, en gedeeltelijk op aandeel in de winst of in de vracht bezoldigd, dan wordt, in geval van uitstel, verlenging of verkorting van de reis, elk van de verschillende bezoldigingen berekend overeenkomstig de regelen vastgesteld bij artikelen 47, 48 en 49 hiervoren.

ART. 51.

De reis wordt geacht begonnen te zijn op het oogenblik waarop het schip zijn laatste ligplaats verlaat om koers te zetten.

Voor de berekening van de gages wordt de reis evenwel geacht begonnen te zijn op het oogenblik waarop de zeeman zijnen dienst aan boord begint volgens de bepalingen van zijn contract.

ART. 52.

Wanneer de reis ten gevolge van overmacht of louter toeval niet is kunnen begonnen of voortgezet worden, wordt den zeeman zijne gage betaald naar verhouding van de dagen, gedurende welke hij in dienst van het schip is geweest, en heeft hij bovendien recht op eene vergoeding gelijk aan de helft van de gage, welke voor den veronderstelden duur van de reis zou verschuldigd zijn, zonder dat die vergoeding meer dan drie dagen gage kan bedragen.

ART. 53.

Ingeval het vaartuig door schipbreuk verloren gaat, wordt den zeeman zijne gage betaald tot op den dag van de ramp en heeft hij, te rekenen van dien dag, voor den wezenlijken duur van zijne werkloosheid, recht op eene schadevergoeding, die, onverschillig welke wijze van bezoldiging bij de overeenkomst is bedongen, berekend wordt naar het bedrag van het gemiddeld loon van de bij de maand bezoldigde zeelieden van een overeenkomende categorie. Deze schadevergoeding kan in geen geval meer bedragen dan de waarde van twee maand gage.

Dans le cas de rémunération au voyage si la durée présumée de celui-ci devait échoir endéans les deux mois de la date du sinistre, le marin sera payé des gages convenus sans indemnité supplémentaire.

Le marin est payé en outre, d'après les bases fixées à l'alinéa 1^{er} ci-dessus, pour le calcul de l'indemnité de chômage, des journées employées par lui à sauver les débris du navire, les effets naufragés ou la cargaison.

ART. 54.

En cas de prise ou de capture, ainsi qu'en cas de saisie-arrêt ou de déclaration d'innavigabilité non imputable au fait ou à la faute de l'armateur, le marin payé au mois ou au voyage a droit à ses gages à concurrence de la durée de ses services ; le marin payé au profit ou au fret reçoit, conformément aux termes de son contrat, sa part sur le profit ou le fret acquis au navire.

En cas de prise ou de capture, l'armateur ou le capitaine pourra déclarer le contrat d'engagement maritime résilié à partir du moment où le navire aura cessé de naviguer, à moins qu'il n'y ait impossibilité due à ces événements, de rapatrier le marin au port d'embarquement.

Si le marin demeure à bord pendant le temps de l'immobilisation du navire, il a droit, à titre d'indemnité et quel que soit le mode de sa rémunération, à cinquante pour cent des gages sur la base des salaires payés au mois, pendant la période de sa présence à bord.

Toutefois si, demeurant à bord pendant le temps de l'internement du navire, le marin y est astreint à un travail par l'armateur ou le capitaine, il a droit à l'intégralité des gages payés au mois, à concurrence de ses journées de travail.

Indien, de bezoldiging bedongen, zijnde bij de reis, deze vermoedelijk had moeten eindigen binnen twee maand na den datum van de ramp, wordt den zeeman de overeengekomen gage zonder bijkomende vergoeding betaald.

Bovendien wordt de zeeman, volgens de grondslagen, bij het eerste lid hierboven vastgesteld voor de berekening van de vergoeding wegens werkloosheid, betaald voor de dagen, door hem besteed aan het bergen van de overblijfsels van het schip, de verongelukte goederen of de lading.

ART. 54.

Ingeval het schip wordt genomen of opgebracht, alsmede in geval van beslag onder derden of zoo het onzeewaardig wordt verklaard, zonder dat de onzeewaardigheid te wijten is aan het toedoen of de schuld van den reeder, heeft de bij de maand of bij de reis betaalde zeeman recht op zijne gage voor den duur van zijne diensten ; de op de winst of de vracht betaalde zeeman ontvangt, volgens de voorwaarden van zijne overeenkomst, zijn aandeel in de door het schip verkregen winst of vracht.

Ingeval het schip wordt genomen of opgebracht, kan de reeder of de kapitein de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst verbroken verklaren te rekenen van het oogenblik, dat het schip zal opgehouden hebben te varen, tenzij het ten gevolge van die voorvallen onmogelijk zou wezen, den zeeman naar de haven van inscheping terug te zenden.

Indien de zeeman aan boord blijft, gedurende den tijd, dat het schip wordt opgehouden, heeft hij, voor den duur van zijne aanwezigheid aan boord onverschillig op welke wijze hij wordt bezoldigd, als vergoeding recht op vijftig ten honderd van de gages op den voet van de bij de maand betaalde loonen.

Indien de zeeman, die aan boord blijft gedurende den tijd dat het schip wordt vastgehouden, er door den reeder of den kapitein tot eenig werk wordt verplicht, heeft hij evenwel recht op het volle bedrag van de bij de maand betaalde gage voor de dagen gedurende welke hij werkzaam is geweest.

ART. 55.

En cas de rupture du contrat par le fait ou la faute de l'armateur ou de son représentant avant le commencement du voyage, le marin a droit aux gages dus pour les journées par lui passées au service du navire et, en outre, à une indemnité représentant quinze jours de gages s'il est engagé au mois, ou à une indemnité représentant quinze jours de gages, telle qu'elle peut être évaluée suivant la durée présumée du voyage, s'il est engagé au voyage.

Au cas où la rupture du voyage par le fait ou la faute de l'armateur surviendrait après le commencement du voyage, le marin est payé, si le contrat prévoit le paiement de ses gages, au mois, à concurrence de la durée de ses services, et reçoit, en outre, un mois de gages à titre d'indemnité.

Si le contrat prévoit le paiement des gages au voyage, le marin a droit à l'intégralité des gages stipulés au contrat.

ART. 56.

Si la convention est conclue au profit et au fret, en tout ou en partie, le marin a droit, en cas de rupture de contrat par le fait ou la faute de l'armateur ou de son représentant, à une indemnité dont le montant est fixé de commun accord ou par le juge.

En cas de rupture par le fait ou la faute des chargeurs, le marin participe aux indemnités adjugées au navire dans la proportion où il aurait participé au profit ou au fret.

ART. 57.

En cas de mort du marin pendant la durée du contrat, ses gages sont dus à ses ayants droit jusqu'au jour du décès.

ART. 55.

Ingeval de overeenkomst door toedoen of door de schuld van den reeder of van zijnen vertegenwoordiger verbroken wordt vóór de reis is begonnen, heeft de zeeman recht op de gage verschuldigd voor de dagen, gedurende welke hij in dienst van het schip is geweest en, bovendien, zoo hij bij de maand is aangenomen, op eene vergoeding gelijk aan vijftien dagen gage of, zoo hij voor de reis is aangenomen, op eene vergoeding gelijk aan vijftien dagen gage, zooals die kan geraamd worden volgens den veronderstelden duur van de reis.

Wordt de reis, nadat zij begonnen is, door toedoen of door de schuld van den reeder verbroken, dan wordt de zeeman, zoo bij de overeenkomst de betaling van zijne gage bij de maand is voorzien, voor den duur van zijne diensten betaald en ontvangt hij, bovendien, eene maand gage als schadevergoeding.

Voorziet de overeenkomst de betaling van de gages bij de reis, dan heeft de zeeman recht op het volle bedrag van de bij overeenkomst bedongen gage.

ART. 56.

Indien de overeenkomst geheel of gedeeltelijk gesloten is op aandeel in de winst of in de vracht, heeft de zeeman, in geval van verbreking der overeenkomst door toedoen of door de schuld van den reeder of van zijnen vertegenwoordiger, recht op eene schadevergoeding waarvan het bedrag in gemeen overleg of door den rechter wordt bepaald.

In geval van verbreking door toedoen of door de schuld van de inladers, heeft de zeeman deel in de aan het schip toegewezen schadevergoedingen naar de verhouding volgens welke hij deel zou gehad hebben in de winst of in de vracht.

ART. 57.

Komt de zeeman tijdens den loop der overeenkomst te overlijden, dan zijn zijne gages aan zijne rechtverkrijgenden verschuldigd tot op den dag van het overlijden.

Les gages, profits ou parts du marin tué en accomplissant un acte de dévouement pour le salut du navire ou en le défendant, sont dus en totalité pour tout le voyage si le navire arrive à bon port.

Sauf dans le cas où le décès du marin est dû à sa propre faute, les frais funéraires exposés sont à la charge du navire.

ART. 58.

En cas de perte par défaut de nouvelles du navire, il est dû aux ayants droit du marin, outre les gages échus jusqu'aux dernières nouvelles :

Si le marin est engagé au mois :

Pour les vapeurs et les voiliers côtiers, un mois de gages ;

Pour les voiliers pratiquant le long cours, trois mois de gages.

Si le marin est engagé au voyage :

La moitié de la rémunération qui lui serait due pour la partie de la traversée qui n'aurait pas été accomplie.

ART. 59.

Les marins d'un navire, à l'exception de ceux engagés au service d'une entreprise de sauvetage, qui ont sauvé un autre navire, participé à son sauvetage ou qui lui ont prêté assistance, ont droit à une part de la rémunération allouée à leur navire, dans les conditions fixées par la loi du 12 août 1911, formant le titre VIII du Livre II du Code de commerce.

ART. 60.

Le marin qui est appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il est engagé et comportant une rému-

De gages, winsten of aandeelen van den zeeman, die gedood werd terwijl hij een daad van toewijding verrichtte voor het behoud van het schip of terwijl hij dit verdedigde, zijn ten volle verschuldigd voor de geheele reis, zoo het schip in behouden haven aankomt.

Buiten het geval, dat het overlijden van den zeeman aan eigen schuld te wijten is, komen de gemaakte begrafenis-kosten ten laste van het schip.

ART. 58.

In geval het schip, wegens het uitblijven van tijdingen, als verloren dient beschouwd, is aan de rechtverkrijgenden van den zeeman, benevens de gage tot op het oogenblik van de laatste berichten, verschuldigd :

Zoo de zeeman bij de maand is aangenomen :

Eene maand gage, voor de stoomschepen en de kustzeilschepen ;

Drie maand gage, voor de zeilschepen ter groote omvaart.

Zoo de zeeman bij de reis is aangenomen :

De helft van de bezoldiging, welke hem verschuldigd zou zijn voor het gedeelte van den overtocht, dat niet zou zijn volbracht.

ART. 59.

Met uitzondering van de zeelieden in dienst van eene bergingsonderneming, hebben de manschappen van een vaartuig die een ander schip hebben gered tot zijne berging hebben meegewerkt of het bijstand hebben verleend, recht op een aandeel in het aan hun schip toegekende loon, onder de voorwaarden bepaald bij de wet van 12 Augustus 1911, welke titel VIII van Boek II van het Wetboek van koophandel uitmaakt.

ART. 60.

De zeeman, wien opgedragen wordt andere werkzaamheden te verrichten dan die waarvoor hij is aangenomen,

nération supérieure à la sienne, a droit aux gages afférents à ces nouvelles fonctions pendant la durée de celles-ci.

ART. 61.

Pour l'application de la présente loi et notamment pour le calcul des gages, le mot mois s'entend du mois légal ou de trente jours.

SECTION II.

De la suspension et de la rétention des gages.

ART. 62.

Le marin absent sans autorisation au moment où il doit prendre son service ou qui s'absente pendant le cours de son contrat sans autorisation, perd le droit à ses gages pendant la durée de son absence, sans préjudice des dommages-intérêts qui pourraient être réclamés par l'armateur.

Les dispositions du présent article ne préjudicient en rien celles de l'article 30.

ART. 63.

En cas de congédiement du marin pour absence irrégulière, le capitaine pourra retenir sur les salaires restant dus, quinze jours de gages.

Le capitaine consignera les sommes ainsi retenues entre les mains du commissaire pour sûreté des dommages-intérêts que le marin pourrait être condamné à payer à l'armateur du chef du préjudice subi.

Les sommes consignées sont restituées au marin, si dans le délai d'un mois, à compter de la fin du voyage, aucune action en dommages-intérêts n'a été introduite en justice par l'armateur.

wanneer aan die werkzaamheden een hoogere bezoldiging dan de zijne is toegekend, heeft recht op de aan die nieuwe werkzaamheden verbonden gage voor den tijd dat hij ze waarneemt.

ART. 61.

Voor de toepassing van deze wet, inzonderheid voor de berekening der gages, wordt onder het woord maand verstaan de wettelijke maand van dertig dagen.

AFDEELING II.

Van de schorsing en de inhouding der gages.

ART. 62.

De zeeman die, op het oogenblik, dat hij zijnen dienst moet beginnen zonder verlof afwezig is of die zich, tijdens den loop der overeenkomst, zonder verlof van boord verwijdert, verliest het recht op zijne gage voor den duur van zijne afwezigheid, onverminderd de schadeloosstelling welke door den reeder zou kunnen gevorderd worden.

De bepalingen van dit artikel zijn van toepassing onverminderd die van artikel 30.

ART. 63.

Bij afdanking van den zeeman wegens onregelmatige afwezigheid, kan de kapitein op het nog verschuldigd loon vijftien dagen gage inhouden.

De aldus ingehouden sommen worden door den kapitein in handen van den zeecommissaris gestort als waarborg voor de schadeloosstelling, tot betaling waarvan de zeeman ten bate van den reeder zou kunnen veroordeeld worden uit hoofde van de door dezen geleden schade.

De in bewaring gegeven sommen worden aan den zeeman terugbetaald, indien de reeder binnen eene maand, te rekenen van het einde der reis, geen rechtsvordering tot vergoeding van schade heeft ingesteld.

ART. 64.

Il est interdit à l'armateur d'opérer sur les gages du marin aucune retenue ou suspension du chef d'inexécution de ses obligations autres que celles prévues aux articles 62 et 63 ci-dessus, celles établies pour la pêche, par les usages en vigueur et prévues au contrat d'engagement à la part ou au profit ou celles imposées par le capitaine, à titre de mesure disciplinaire.

SECTION III.

De la liquidation et du paiement des gages.

ART. 65.

Quel que soit le mode de rémunération, les gages du marin doivent être payés en monnaie ayant cours légal.

Si le paiement est effectué à l'étranger, il peut être fait en monnaie du pays, au taux du change du jour sous le contrôle du consul.

Il est interdit d'insérer dans le contrat d'engagement maritime des clauses permettant à l'armateur d'imposer aux marins des conditions de nature à lui enlever la faculté de disposer librement de son salaire.

Le paiement des salaires ne peut être fait dans des cabarets, débits de boissons, magasins, boutiques ou dans des locaux y attenants.

ART. 66.

Les gages des marins sont liquidés et payés à l'expiration du rôle d'équipage ou à la fin de chaque voyage, au retour du navire, dans un port du Royaume.

Les conventions des parties peuvent déroger à cette règle, pourvu qu'elles ne fassent pas obstacle à la liquidation

ART. 64.

Het is den reeder verboden op de gage van den zeeman wegens het niet nakomen door dezen van zijne verplichtingen, eenige andere afhouding of schorsing toe te passen dan die welke voorzien zijn bij artikelen 62 en 63 hierboven, die welke voor de visscherij, door de van kracht zijnde gebruiken vastgesteld en bij de dienstovereenkomsten op aandeel of op de winst zijn voorzien of die welke door den kapitein als tuchtmaatregel worden opgelegd.

AFDEELING III.

Van de vereffening en de betaling der gages.

ART. 65.

De gage van den zeeman op welke wijze deze ook wordt bezoldigd moet betaald worden in wettig gangbare munt.

Heeft de betaling plaats in het buitenland, dan mag zij onder het toezicht van den consul tegen den wisselkoers van den dag in munt van het land geschieden.

Het is verboden in de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst bepalingen op te nemen welke den reeder toelaten aan den zeeman voorwaarden op te leggen, waardoor dezen het recht wordt onttrokken om vrij over zijn loon te beschikken.

De uitbetaling van de loonen mag niet geschieden in herbergen, drank-slijterijen, magazijnen, winkels of in daaraan palende lokalen.

ART. 66.

De gages van de zeelieden worden vereffend en betaald bij het vervallen van de monsterrol of bij het einde van elke reis bij den terugkeer van het schip in eene haven van het Rijk.

Van dezen regel mag afgeweken worden bij de overeenkomsten der partijen, op voorwaarden dat de vereffening van

des gages en Belgique au moment de l'expiration du rôle d'équipage, et qu'elles ne prolongent pas au delà de trois mois la période comprise entre deux liquidations si le navire revient dans un port belge à des intervalles plus rapprochés.

Les gages du marin débarqué régulièrement en Belgique ou à l'étranger avant l'expiration du rôle d'équipage sont liquidés au moment du débarquement.

ART. 67.

Si la liquidation des gages a lieu dans un port belge, le paiement est effectué au plus tard, dans les quarante-huit heures entre les mains du marin ou dans le cas des articles 57 et 58 entre les mains de ses ayants droit. Il se fera sous le contrôle du commissaire maritime, si l'intervention de celui-ci est requise par une des parties.

Si, dans le cas du dernier alinéa de l'article précédent, la liquidation a lieu à l'étranger, le paiement s'effectue au débarquement et sous le contrôle du consul, si l'intervention de celui-ci est requise par l'une des parties. Toutefois, en cas de rapatriement du marin, le paiement ne peut être fait qu'au retour du marin en Belgique, entre ses mains ou à ses ayants droit, auquel cas il pourra être accordé une avance acompte au moment du débarquement.

Le paiement des gages est mentionné au rôle d'équipage et sur le livret du marin.

ART. 68.

Les parts de profits et de fret sont payées conformément aux conventions des parties ou aux usages.

ART. 69.

Les gages et parts du marin absent ou disparu sont, s'il y a lieu, consignés

de gages in België op het oogenblik dat de monsterrol vervalt er niet wordt verhinderd en het tijdsverloop tusschen twee vereffeningen niet boven de drie maand wordt verlengd, zoo het schip bij kortere tusschenpoozen in een Belgische haven wederkeert.

De gage van den zeeman, die voor de monsterrol vervalt, in België of in het buitenland regelmatig wordt ontscheept, wordt op het oogenblik van de ontscheeping vereffend.

ART. 67.

Worden de gages in een Belgische haven vereffend, dan geschiedt de betaling uiterlijk binnen acht en veertig uur, in handen van den zeeman of, in het geval bedoeld bij artikelen 57 en 58 in handen van zijne rechtverkrijgende. Zij heeft plaats onder het toezicht van den zeecommissaris, zoo eene der partijen dezès tusschenkomst vordert.

Wanneer de vereffening in het geval bedoeld bij het laatste lid van het vorig artikel, in het buitenland geschiedt, heeft de betaling bij de ontscheeping plaats, onder het toezicht van den consul, zoo eene der partijen dezès tusschenkomst vordert. Wordt de zeeman naar de haven van inscheeping teruggezonden, dan mag de betaling evenwel slechts bij zijnen terugkeer in België in zijne handen of in handen van zijne rechtverkrijgenden geschieden, in welk geval op het oogenblik der ontscheeping, een voorschot op afrekening kan worden toegestaan.

De uitbetaling der gage wordt op de monsterrol en op het boekje van den zeeman vermeld.

ART. 68.

De aandeelen in de winst of in de vracht worden betaald volgens de overeenkomsten der partijen of volgens de gebruiken.

ART. 69.

De gages en aandeelen van den afwezigen of verdwenen zeeman worden,

entre les mains du commissaire maritime pour compte des ayants droit.

ART. 70.

En cas de contestation sur le décompte de tout ou partie des gages et parts, la partie contestée est consignée entre les mains du commissaire maritime en attendant qu'il soit statué par le juge compétent à la requête de la partie la plus diligente.

SECTION IV.

Des avances et délégations.

ART. 71.

A la demande du marin, il lui sera consenti des avances à valoir sur ses gages soit au moment de l'enrôlement, soit au cours du voyage.

Quel que soit le mode de rémunération prévu au contrat, les avances versées au moment de l'enrôlement ne pourront dépasser un mois de gages pour les marins naviguant au long cours ou un cinquième du total des gages qui seront dus par voyage, si celui-ci ne doit pas dépasser la durée d'un mois.

Les paiements d'avances versées en cours de voyage sont mentionnés au rôle d'équipage sous la signature du marin ou à défaut de deux officiers de l'équipage.

Les avances versées en cours de voyage ne peuvent dépasser d'un tiers des sommes restant dues au marin au moment où l'avance est demandée.

ART. 72.

Le marin peut, au moment de son enrôlement, déléguer ses gages et parts sans que cette délégation puisse toute-

zoo er aanleiding toe bestaat, voor rekening van de rechtverkrijgenden, ter bewaring in handen van den zeecommissaris gestort.

ART. 70.

In geval van betwisting nopens de afrekening van het gansche bedrag of een gedeelte der gages en aandeelen, wordt het gedeelte waarover de betwisting is ontstaan, ter bewaring in handen van den zeecommissaris gestort, in afwachting dat, op verzoek van de meest gereede partijen, door den bevoegden rechter uitspraak wordt gedaan.

AFDEELING IV.

Van de voorschotten en volmachten.

ART. 71.

Op verzoek van den zeeman worden hem, hetzij bij de aanmonstering, hetzij tijdens de reis, voorschotten op afrekening van zijne gage toegestaan.

Onverschillig welk loonstelsel bij de overeenkomst is voorzien, mogen de bij de aanmonstering gestorte voorschotten niet meer bedragen dan eene maand gage voor de zeelieden ter lange omvaart of een vijfde van het gezamenlijk bedrag der gage, verschuldigd voor de reis, zoo deze niet meer dan eene maand moet duren.

De betaling van tijdens de reis gestorte voorschotten wordt op de monsterrol vermeld en bevestigd door de handteekening van den zeeman, of bij gebrek daaraan van twee officieren der bemanning.

De tijdens de reis gestorte voorschotten mogen niet meer bedragen dan een derde van de sommen welke aan den zeeman nog verschuldigd zijn op het oogenblik dat om het voorschot wordt gevraagd.

ART. 72.

De zeeman kan, op het oogenblik van de aanmonstering, zijne gage en zijn aandeel bij volmacht overdragen, zonder

fois dépasser les deux tiers du montant total de ses gages et parts.

Les délégations sont payées aux délégués suivant la convention des parties.

Le mode de paiement des délégations, leurs montants périodiques et les noms et adresses des bénéficiaires sont mentionnés au rôle d'équipage.

Si le marin n'a pas usé de la faculté de délégués au moment de l'enrôlement, des délégations pourront être consenties en cours de voyage dans les limites et conditions fixées ci-dessus. La demande est transmise sans délai par le capitaine à l'armateur.

L'armateur est tenu de verser régulièrement entre les mains des délégués ou de leur faire parvenir le montant de la délégation aux échéances convenues.

ART. 73.

Toute délégation de gages stipulée au moment de l'enrôlement peut être révoquée par le marin au cours du voyage.

La révocation est signifiée par écrit au capitaine qui le consigne au rôle d'équipage et en donne connaissance à son armement par la voie la plus rapide.

ART. 74.

Les avances et délégations déjà payées ou échues ne sont pas sujettes à répétition en cas de rupture du contrat d'engagement maritime par l'armateur, du capitaine ou des affréteurs.

Il en est de même en cas de rupture par force majeure, sauf convention contraire.

Elles sont sujettes à restitution à concurrence des sommes excédant le

dat hij evenwel aldus over meer dan twee derden van het gezamenlijk bedrag van zijne gage en zijn aandeel mag beschikken.

De bij volmacht overgedragen sommen worden aan de aanwezigen rechtverkrijgenden uitbetaald volgens de overeenkomst der partijen.

De wijze van uitbetaling der volmachten, het periodiek uit te keeren bedrag, alsmede de naam en het adres van de rechtverkrijgende worden op de monsterrol vermeld.

Indien de zeeman op het oogenblik van de aanmonstering geen gebruik gemaakt heeft van het recht van overdrag, mogen volmachten tijdens de reis worden toegestaan binnen de grenzen en op de voorwaarden hierboven bepaald. De aanvraag wordt door den kapitein zonder verwijl aan den reeder gezonden.

De reeder is gehouden het bedrag der volmacht regelmatig op de overeengekomen vervaldagen in handen van de aangewezen rechtverkrijgende te storten of het hun te doen geworden.

ART. 73.

Elke bij de aanmonstering gegeven volmacht kan door den zeeman tijdens de reis herroepen worden.

De herroeping wordt schriftelijk be-teekend aan den kapitein, die ze op de monsterrol inschrijft en er langs den snelsten weg, kennis van geeft aan zijne reederij.

ART. 74.

De reeds betaalde of vervallen voor-schotten en overgedragen sommen kunnen niet terug gevorderd worden, indien de arbeidsovereenkomst wegens scheeps-dienst verbroken wordt door toedoen van den reeder, den kapitein of de bevrachters.

Dit geldt eveneens in geval van verbreking voor overmacht, tenzij daarentrent anders is overeengekomen.

In geval van verbreking der overeenkomst door toedoen van den zeeman,

fois dépasser les deux tiers du montant total de ses gages et parts.

Les délégations sont payées aux délégués suivant la convention des parties.

Le mode de paiement des délégations, leurs montants périodiques et les noms et adresses des bénéficiaires sont mentionnés au rôle d'équipage.

Si le marin n'a pas usé de la faculté de délégués au moment de l'enrôlement, des délégations pourront être consenties en cours de voyage dans les limites et conditions fixées ci-dessus. La demande est transmise sans délai par le capitaine à l'armateur.

L'armateur est tenu de verser régulièrement entre les mains des délégués ou de leur faire parvenir le montant de la délégation aux échéances convenues.

ART. 73.

Toute délégation de gages stipulée au moment de l'enrôlement peut être révoquée par le marin au cours du voyage.

La révocation est signifiée par écrit au capitaine qui le consigne au rôle d'équipage et en donne connaissance à son armement par la voie la plus rapide.

ART. 74.

Les avances et délégations déjà payées ou échues ne sont pas sujettes à répétition en cas de rupture du contrat d'engagement maritime par l'armateur, du capitaine ou des affrèteurs.

Il en est de même en cas de rupture par force majeure, sauf convention contraire.

Elles sont sujettes à restitution à concurrence des sommes excédant le

dat hij evenwel aldus over meer dan twee derden van het gezamenlijk bedrag van zijne gage en zijn aandeel mag beschikken.

De bij volmacht overgedragen sommen worden aan de aanwezigen rechtverkrijgenden uitbetaald volgens de overeenkomst der partijen.

De wijze van uitbetaling der volmachten, het periodiek uit te keeren bedrag, alsmede de naam en het adres van de rechtverkrijgende worden op de monsterrol vermeld.

Indien de zeeman op het oogenblik van de aanmonstering geen gebruik gemaakt heeft van het recht van overdrag, mogen volmachten tijdens de reis worden toegestaan binnen de grenzen en op de voorwaarden hierboven bepaald. De aanvraag wordt door den kapitein zonder verwijl aan den reeder gezonden.

De reeder is gehouden het bedrag der volmacht regelmatig op de overeengekomen vervaldagen in handen van de aangewezen rechtverkrijgende te storten of het hun te doen geworden.

ART. 73.

Elke bij de aanmonstering gegeven volmacht kan door den zeeman tijdens de reis herroepen worden.

De herroeping wordt schriftelijk beatekend aan den kapitein, die ze op de monsterrol inschrijft en er langs den snelsten weg, kennis van geeft aan zijne reederij.

ART. 74.

De reeds betaalde of vervallen voorschotten en overgedragen sommen kunnen niet terug gevorderd worden, indien de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst verbroken wordt door toedoen van den reeder, den kapitein of de bevrachters.

Dit geldt eveneens in geval van verbreking voor overmacht, tenzij daarentrent anders is overeengekomen.

In geval van verbreking der overeenkomst door toedoen van den zeeman,

montant des gages promérités au moment du décompte en cas de rupture du contrat par le fait du marin.

SECTION V.

De la saisie.

ART. 75.

Les dispositions en vigueur relatives à l'incessibilité et à l'insaisissabilité des salaires des ouvriers et des appointements des employés sont applicables aux marins. Les officiers et les capitaines sont assimilés aux employés pour l'application de ces dispositions.

ART. 76.

Les dispositions de l'article précédent sont applicables aux gages, parts et profits accordés au marin en cas de maladie ou blessure, conformément à l'article 83 de la présente loi.

Sont insaisissables pour quelque cause que ce soit :

Les effets, instruments et objets quelconques appartenant au marin et servant à l'exercice de sa profession ;

Les sommes dues au marin pour frais médicaux et pharmaceutiques et pour rapatriement.

ART. 77.

Les saisies-arrêts des gages, parts ou profits des marins s'opèrent conformément aux articles 557 et suivants du Code de procédure civile entre les mains du commissaire maritime du port d'enrôlement en Belgique et du port d'Anvers en cas d'enrôlement à l'étranger.

Toutefois, pour les gages, profits ou parts payables dans la Colonie, les saisies-arrêts pourront être opérées con-

zijn zij aan teruggave onderworpen tot het bedrag, waarmede zij de tot op het oogenblik van de afrekening verdiende gage overtreffen.

AFDEELING V.

Van de beslaglegging.

ART. 75.

De van kracht zijnde bepalingen betreffende de onafstaanbaarheid en de onaantastbaarheid van de loonen der werklieden en de bezoldigingen der bedienden zijn toepasselijk ten opzichte van de zeelieden. Voor de toepassing van die bepalingen zijn de officieren en de kapitein met de bedienden gelijk gesteld.

ART. 76.

De bepalingen van het vorig artikel zijn toepasselijk op de gages, aandeelen en winsten, die den zeeman, in geval van ziekte of verwonding worden toegekend, overeenkomstig artikel 83 van deze wet.

Zijn onaantastbaar, om welke reden ook :

De kleederen, werktuigen of voorwerpen van allen aard, die het eigendom zijn van den zeeman en dienen tot het uitoefenen van zijn beroep ;

De sommen, aan den zeeman verschuldigd voor dokters- en apothekerskosten en voor de terugreis naar de haven van inscheping.

ART. 77.

De beslaglegging onder derden van de gages, aandeelen of winsten der zeelieden geschiedt, overeenkomstig artikel 557 en daaraanvolgende van het Wetboek van burgerlijke rechtspleging, in handen van den zeecommissaris van de haven van aanmonstering in België en van de haven van Antwerpen in geval van aanmonstering in het buitenland.

Voor de in de Kolonie betaalbare gages, winsten of aandeelen, kan beslaglegging onder derden evenwel overeen-

formément aux règles qui y sont en vigueur, entre les mains d'un représentant de l'armement ou à défaut entre les mains du commissaire maritime.

CHAPITRE V.

Des maladies et blessures des marins.

ART. 78.

Sauf les cas où il y aurait lieu d'appliquer les dispositions de la loi sur la réparation des accidents du travail survenus aux gens de mer, les droits du marin tombé malade ou blessé au service du navire sont régis par les dispositions du présent chapitre.

ART. 79.

Pour l'application des dispositions du présent chapitre, le voyage est réputé commencé dès le moment de l'embarquement du marin.

Il est terminé par l'arrivée du navire au port d'embarquement où l'engagement du marin prend fin suivant la convention des parties.

ART. 80.

Le marin est soigné aux frais du navire s'il tombe malade ou s'il est blessé pendant la durée du contrat d'engagement après le commencement du voyage.

ART. 81.

Dans le cas de l'article précédent, les soins sont dus pendant toute la durée du voyage pour lequel le marin était engagé. Toutefois ces soins ne sont dus que jusqu'au retour du marin au port d'embarquement ou dans un port du Royaume ou jusqu'à ce que la maladie soit devenue incurable ou la blessure consolidée ou jusqu'à la guérison, si ces événements surviennent avant la fin du voyage.

komstig de aldaar van kracht zijnde regelen geschieden in handen van eenen vertegenwoordiger van de reederij of bij gebreke daaraan in handen van den zeecommissaris.

HOOFDSTUK V.

Van de ziekten en verwondingen der zeelieden

ART. 78.

Behoudens de gevallen, waarin de bepalingen van de wet op de vergoeding voor arbeidsongevallen aan zeelieden overkomen dienen toegepast, worden de rechten van den zeeman die ziek valt of gekwetst wordt in dienst van het schip door de bepalingen van dit hoofdstuk geregeld.

ART. 79.

Voor de toepassing van de bepalingen van dit hoofdstuk wordt de reis geacht begonnen te zijn op het oogenblik dat de zeeman aan boord is gekomen.

Zij wordt geacht geëindigd te zijn bij de aankomst van het schip in de haven van inscheeping, waar de verbintenis van den zeeman volgens de overeenkomst der partijen, ten einde loopt.

ART. 80.

De zeeman wordt verzorgd op kosten van het schip, wanneer hij ziek valt of gekwetst wordt gedurende den loop van de dienstovereenkomst na het begin van de reis.

ART. 81.

In het bij vorenstaand artikel bedoeld geval, zijn de zorgen verschuldigd tijdens gansch de reis, waarvoor de zeeman was aangenomen. Ze zijn evenwel slechts verschuldigd tot den terugkeer van den zeeman in de haven van inscheeping of in eene haven van het Rijk of tot dat de ziekte ongeneeslijk geworden of de wonde geheeld is of tot de genezing, zoo deze gebeurlijkheden zich voor het einde van de reis voordoen.

ART. 82.

Le marin est laissé à terre quand le médecin du bord ou tout autre médecin désigné par l'autorité maritime ou le consul en reconnaît la nécessité. Il sera hospitalisé si son état le requiert.

ART. 83.

Dans le cas de l'article 80 ci-dessus, les gages sont payés au marin aussi longtemps qu'il a droit aux soins à charge du navire dans les conditions prévues à l'article 81.

Toutefois, si le marin débarqué à l'étranger est rapatrié guéri ou en état d'incurabilité ou de consolidation avant la fin du voyage pour lequel il s'était engagé, il a droit à ses salaires jusqu'au jour de son retour en Belgique.

Lorsque le marin est rémunéré en tout ou en partie au profit ou au fret, les gages qui lui sont dus aux termes du présent article sont calculés d'après le salaire journalier moyen attribué dans le port d'embarquement aux marins des mêmes grades et catégories et sont déterminés par le commissaire maritime, sauf recours devant les tribunaux.

ART. 84.

Les dispositions des articles 80, 81 et 83 ci-dessus ne sont pas applicables si la maladie ou la blessure sont imputables à une faute grave du marin, ou si, sorti du navire sans autorisation, il est blessé à terre.

Dans ce cas, le capitaine est tenu de pourvoir aux soins du marin jusqu'à son débarquement s'il y a lieu. Toutefois, s'il ne peut continuer ses services au navire, le marin cessera d'avoir droit à ses gages à partir du jour où il n'aura plus servi. Il sera logé et nourri aux frais du navire, jusqu'au moment de son débarquement.

ART. 82.

De zeeman wordt aan wal gelaten wanneer de scheepsdokter of elk andere, door de zeevaartoverheid of den consul aangewezen geneesheer de noodzakelijkheid daarvan erkent. Hij wordt naar een ziekenhuis overgebracht zoo zijn toestand dit vergt.

ART. 83.

In het bij artikel 80 hiervoren bedoeld geval wordt aan den zeeman zijne gage betaald zoolang hij, onder de bij artikel 81 voorziene voorwaarden, recht heeft op zorgen ten laste van het schip.

Wordt dein hetbuitenland ontscheept zeeman genezen of als ongeneeslijk of met geheelde wonden voor het einde van de reis, waarvoor hij zich verhuurd had, naar de haven van inscheping teruggezonden, dan heeft hij evenwel recht op zijn loon tot op den dag van zijne terugkomst in België.

Wanneer de zeeman geheel of gedeeltelijk op de winst of op de vracht is bezoldigd, wordt de hem overeenkomstig dit artikel verschuldigde gage berekend volgens het gemiddeld dagloon, dat in de haven van inscheping wordt toegekend aan de zeelieden van denzelfden graad en dezelfde categorie, en vastgesteld door den zeecommissaris, behoudens verhaal bij de rechtbanken.

ART. 84.

De bepalingen van vorenstaande artikelen 80, 81 en 83 zijn niet toepasselijk, indien de ziekte of de verwonding te wijten zijn aan een zware fout van den zeeman of indien hij, na het schip zonder verlof verlaten te hebben, aan wal wordt gekwetst.

In dit geval is de kapitein gehouden in de verzorging van den zeeman te voorzien tot deze wordt ontscheept, zoo hiertoe aanleiding bestaat. Kan de zeeman zijne werkzaamheden aan boord niet voortzetten, dan houdt hij evenwel op recht te hebben op zijne gage te rekenen van den dag dat hij niet heeft ge-

Les frais peuvent être récupérés à charge du marin.

CHAPITRE VI.

Du rapatriement.

ART. 85.

Le marin débarqué à l'étranger a droit aux frais du navire, au rapatriement jusqu'au port d'embarquement.

Le rapatriement comprend le transport, le logement et la nourriture.

Ces frais peuvent être récupérés à charge du marin si celui-ci est débarqué pour raison disciplinaire ou par suite de blessure subie ou de maladie contractée dans les conditions prévues au premier alinéa de l'article précédent.

ART. 86.

Si le marin désire être rapatrié, le capitaine pourra assurer le rapatriement par son propre navire si celui-ci doit faire escale, dans un délai raisonnable, au port d'embarquement du marin.

Le capitaine aura encore la faculté de rapatrier le marin par son propre navire dans le cas où, le port d'embarquement du marin étant situé en Belgique, le navire doit faire escale dans un port du Royaume-Uni ou du continent situé entre Bordeaux et Hambourg, ces deux ports y compris. De ce port au port d'embarquement, les frais de rapatriement sont à la charge du navire.

Le capitaine est déchargé de l'obligation de rapatrier le marin si celui-ci s'est procuré un autre engagement ou aurait pu se procurer au port de son débarquement un engagement à bord

diend. Tot op het oogenblik van zijne ontschepping worden hem, ten laste van het schip, logies en voedsel verstrekt. De kosten hiervan kunnen op den zeeman verhaald worden.

HOOFDSTUK VI.

Van de terugzending naar de haven van inschepping.

ART. 85.

De in het buitenland ontscheepte zeeman heeft recht om op kosten van het schip tot in de haven van inschepping teruggevoerd te worden.

De terugzending omvat vervoer, logies en voedsel.

De kosten er van kunnen op den zeeman verhaald worden, indien deze wordt ontscheept om eene tuchteden of ten gevolge van verwonding of ziekte opgelopen in de voorwaarden, voorzien bij het eerste lid van vorenstaand artikel.

ART. 86.

Verlangt de zeeman naar de haven van inschepping teruggevoerd te worden dan kan de kapitein voor de terugreis zorgen door middel van zijn eigen schip, zoo dit binnen een redelijken tijd moet aanleggen in de haven waar de zeeman aan boord is gekomen.

De kapitein zal ook nog het recht hebben den zeeman op zijn eigen schip terug te voeren, ingeval de haven waar de zeeman werd ingescheept, in België is gelegen en het schip moet aanleggen in eene haven van het Vereenigd Koninkrijk of van het vasteland gelegen tusschen Bordeaux en Hamburg, deze twee havens mede inbegrepen. Van deze haven tot de haven van inschepping komen de kosten van de terugreis ten laste van het schip.

De kapitein is ontslagen van de verplichting den zeeman naar de haven van inschepping terug te zenden, indien laatstgenoemde een andere verbintenis heeft bekomen of in de haven waar hij ont-

d'un navire belge devant se rendre dans un délai raisonnable au port de son embarquement ou dans un port du royaume.

Si le marin embarqué dans un port du Royaume s'est procuré un autre engagement et a été débarqué dans un port du Royaume-Uni ou du continent entre Bordeaux et Hambourg, ces deux ports y compris, les frais de rapatriement sont à charge du navire de ce port au port d'embarquement.

CHAPITRE VII.

Des garanties et privilèges.

ART. 87.

La limitation légale de responsabilité établie au profit des propriétaires de navire n'est pas applicable aux créances résultant pour le marin des dispositions de la présente loi.

ART. 88.

Les créances du marin résultant du contrat d'engagement maritime tel qu'il est réglé par les dispositions de la présente loi, sont privilégiées sur le navire et le fret dans les conditions prévues à l'article 23 du Livre II du Code de commerce.

CHAPITRE VIII.

De la fin et de la résiliation du contrat d'engagement.

ART. 89.

Le contrat d'engagement maritime prend fin quel que soit sa nature :

1° Par la mort du marin ;

scheept werd, eene verbintenis had kunnen bekomen op een Belgisch schip, dat zich, binnen een redelijken tijd, naar de haven van inscheeping of naar eene haven van het Rijk moet begeven.

Indien de zeeman, die in eene haven van het Rijk is ingescheept, een andere verbintenis heeft aangegaan en ontscheept werd in eene haven van het Vereenigd Koninkrijk of van het vasteland gelegen tusschen Bordeaux en Hamburg, deze twee havens mede inbegrepen, komen de kosten van de terugreis van deze haven tot de haven van inscheeping ten laste van het schip.

HOOFDSTUK VII.

Van de waarborgen en voorrechten.

ART. 87.

De beperking van de aansprakelijkheid, zooals die bij de wet is voorzien ten bate van de eigenaars van schepen is niet toepasselijk op de schuldvorderingen, welke voor den zeeman uit de bepalingen van deze wet voortvloeien.

ART. 88.

De schuldvorderingen van den zeeman welke voortvloeien uit de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst zooals deze geregeld is bij de bepalingen van deze wet zijn op het schip en de vracht bevoorrecht onder de voorwaarden, voorzien bij artikel 23 van Boek II van het Wetboek van koophandel.

HOOFDSTUK VIII.

Van het einde en de verbreking der arbeidsovereenkomst.

ART. 89.

De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, om het even van welken aard zij mogen wezen, loopt ten einde :

1° Door den dood van den zeeman ;

2° Par la perte, par l'innavigabilité officiellement constatée, la prise ou la capture du navire ;

3° Par la mise en détention du marin 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 du marin pour cause de maladie ou de blessure ;

6° Par le consentement mutuel des parties ;

7° Par l'application des dispositions de l'article 30 ci-dessus ;

8° Par l'échéance du terme ;

9° Par le congé régulièrement donné par une partie à l'autre ;

10° Par l'inexécution des engagements de l'une des parties.

ART. 90.

Le contrat d'engagement conclu pour un ou plusieurs voyages prend fin à l'arrivée du navire au port stipulé au contrat, conformément aux deux derniers alinéas de l'article 26 ci-dessus.

ART. 91.

Le contrat d'engagement conclu pour une durée déterminée prend fin à l'expiration du terme pour lequel il a été conclu.

Lorsque ce terme vient à échoir en cours de voyage, l'engagement du marin ne prend fin qu'à l'arrivée du navire au premier port où il touchera.

ART. 92.

Si le contrat est conclu pour une durée indéterminée, les parties ne pourront y mettre fin que dans un port du Royaume et moyennant congé signifié à l'autre partie.

2° Door het verlies, de officieel vastgestelde onzeewaardigheid, het nemen of het opbrengen van het schip ;

3° Door het in hechtenis nemen van den zeeman als dader van of medeplichtige van een misdrijf ;

4° Door de ontbinding, uitgesproken bij vonnis krachtens de bepalingen van artikel 1184 van het Burgerlijk Wetboek of langs elk anderen gerechtelijken weg ;

5° Door het ontschepen van den zeeman wegens ziekte of verwonding ;

6° Bij wederzijdsche toestemming van de partijen ;

7° Bij toepassing van de bepalingen van vorenstaand artikel 30 ;

8° Bij het vervallen van den termijn ;

9° Ingevolge regelmatige opzegging door eene der partijen aan de andere beteekend ;

10° Door het niet uitvoeren van de verbintenissen van eene der partijen.

ART. 90.

De voor eene of meer reizen gesloten dienstovereenkomst loopt ten einde bij de aankomst van het schip in de bij de overeenkomst bepaalde haven, overeenkomstig de laatste twee leden van vorenstaand artikel 26.

ART. 91.

De voor een bepaalden tijd gesloten dienstovereenkomst loopt ten einde bij het verstrijken van den termijn, waarvoor zij werd aangegaan.

Komt deze termijn tijdens de reis te vervallen, dan neemt de verbintenis van den zeeman slechts een einde bij de aankomst van het schip in de eerste haven welke het aandoet.

ART. 92.

Is de overeenkomst gesloten voor een onbepaalden tijd, dan kunnen de partijen er slechts een einde aan maken in eene haven van het Rijk, onder verplichting opzegging te beteekenen aan de andere partijen.

Le congé est soumis à un délai de préavis qui ne peut être inférieur à vingt-quatre heures pour la navigation au cabotage et à quarante-huit heures pour la navigation au longs cours.

En cas de rupture irrégulière du contrat, il y a lieu à indemnité évaluée suivant les usages du port, la nature des services engagés et en tenant compte de toutes circonstances pouvant justifier l'existence d'un préjudice et déterminer l'étendue de celui-ci.

ART. 93.

Le capitaine ne pourra congédier le marin sans préavis ni exiger son débarquement immédiatement que si un motif grave tel que la sécurité du navire ou la tranquillité de l'équipage justifie cette mesure et après autorisation du commissaire maritime ou du consul. La cause du congédiement sera portée au rôle d'équipage. Dans ce cas, le marin n'a pas droit à indemnité et il pourra lui être réclamé des dommages-intérêts si la rupture a causé un préjudice à l'armateur.

ART. 94.

Le marin peut, en respectant le délai de préavis prévu par l'article 92 ci-dessus, dénoncer son contrat d'engagement pour inexécution des obligations de l'armateur.

S'il existe des raisons graves, le commissaire maritime ou le consul pourra, après enquête, autoriser son débarquement immédiat.

ART. 95.

Sauf le cas prévu au deuxième alinéa de l'article précédent, le droit du marin de résilier son contrat d'engagement ne peut produire d'effet lorsque le terme du délai de préavis échoit après le mo-

De opzegging moest voor de kustvaart, ten minste vier en twintig uur, en, voor de groote omvaart, ten minste acht en veertig uur vooraf geschieden.

Onregelmatige verbreking van de overeenkomst geeft aanleiding tot schadevergoeding waarvan het bedrag volgens de gebruiken van de haven en den aard der verhuurde diensten wordt begroot, met inachtneming van alle omstandigheden welke het bestaan van eenig nadeel kunnen bewijzen en er den omvang van bepalen.

ART. 93.

De kapitein mag den zeeman slechts zonder opzeggingstermijn afdanken of slechts eischen, dat hij onmiddellijk worde ontscheept zoo dergelijke maatregel om ernstige rede, zooals de veiligheid van het schip of de gerustheid van de bemanning, gerechtvaardigd is, en na onderzoek door den zeecommissaris of den consul. De reden van de afdanking wordt op de monsterrol vermeld. In dit geval heeft de zeeman geen recht tot schadevergoeding en kan van hem schadeloosstelling gevorderd worden zoo de reeder door de verbreking nadeel heeft geleden.

ART. 94.

Met inachtneming van den opzeggingstermijn, voorzien bij vorenstaand artikel 92, kan de zeeman zijne dienstovereenkomst opzeggen wegens niet nakoming van de verplichtingen van den reeder.

Zoo er ernstige redenen aanwezig zijn, kan de zeecommissaris of de consul na onderzoek, zijn onmiddellijke ontschepping toelaten.

ART. 95.

Behoudens het geval voorzien bij het tweede lid van het vorig artikel, kan het recht van den zeeman om zijne dienstovereenkomst te verbreken geen uitwerking hebben wanneer de opzeg-

ment fixé par le capitaine pour le commencement du voyage.

ART. 96.

La dénonciation faisant courir le délai de préavis a lieu soit par une déclaration écrite, soit par une déclaration verbale en présence de témoins, notifiée à l'autre partie par celle qui résilie le contrat.

Cette dénonciation est inscrite au journal de bord.

CHAPITRE IX.

Dispositions particulières.

SECTION PREMIÈRE.

Du capitaine.

ART. 97.

Les conventions passées entre l'armateur et le capitaine relativement aux fonctions commerciales de celui-ci, ne sont pas soumises à l'intervention de l'autorité maritime.

ART. 98.

Sont applicables au capitaine, les dispositions de la présente loi, sauf celles édictées aux articles 4 à 10, 49 (à moins que le retardement ou la prolongation du voyage prévu ne soient attribuables à sa faute), 52, 56, alinéa 2, 62, 63, 71, 94 et suivants.

ART. 99.

L'armateur peut toujours congédier le capitaine, sauf dommages-intérêts en cas de renvoi non justifié.

Le congédiement du capitaine n'est pas subordonné à l'intervention de l'autorité maritime.

gingstermijn vervalt na het oogenblik, door den kapitein voor het begin van de reis bepaald.

ART. 96.

De opzegging waardoor de opzeggings-termijn begint te loopen, geschiedt hetzij door een schriftelijke, hetzij door een in tegenwoordigheid van getuigen mondeling gedane verklaring, welke door de partij die de overeenkomst verbreekt, aan de andere partij wordt beteekend.

Deze opzegging wordt in het scheeps-journaal ingeschreven.

HOOFDSTUK IX.

Bijzondere bepalingen.

AFDEELING ÉÉN.

Van den kapitein.

ART. 97.

De zeevaartoverheid komt niet tusschen beide in de overeenkomsten, tusschen den reeder en den kapitein gesloten omtrent de handelsfuncties van laatstgenoemde.

ART. 98.

Zijn toepasselijk ten opzichte van den kapitein, de bepalingen van deze wet, met uitzondering van die opgenomen in artikelen 4 tot 10, 49 (tenzij het aldaar bedoeld uitstellen of verlengen van de reis te wijten is aan zijne schuld), 52, 56, 2^e lid, 62, 63, 71, 94 en daaraan-volgende.

ART. 99.

De reeder mag den kapitein te allen tijde uit zijnen dienst ontslaan behoudens schadeloosstelling in geval van niet gerechtvaardigde doorzending.

Voor het ontslaan van den kapitein is de tusschenkomst van de zeevaart-overheid niet vereischt.

ART. 100.

Le capitaine congédié est tenu de se conformer aux instructions de l'armateur, et, le cas échéant, de quitter le navire sur l'heure.

ART. 101.

Le capitaine ne peut, à l'étranger, intenter aucune action contre l'armateur.

SECTION II.

Du mineur et de la femme mariée.

ART. 102.

A moins qu'il n'ait le plein exercice de ses droits civils par application de son statut personnel, le marin de moins de dix-huit ans n'est capable de contracter un engagement et ne pourra être inscrit au rôle d'équipage de navire, sans l'autorisation de celui qui exerce sur lui l'autorité paternelle ou tutélaire.

Lorsque l'engagement a lieu dans le Royaume, il est suppléé au défaut d'autorisation paternelle ou tutélaire par l'autorisation accordée conformément à l'article 34 de la loi du 10 mars 1900.

L'autorisation confère au mineur capacité pour remplir tous les actes se rattachant à ses engagements, notamment pour toucher ses salaires. Elle est valable sauf retrait pour tous les engagements subséquents.

Le retrait de l'autorisation ne peut être opposé aux tiers s'il n'a été porté à leur connaissance avant la conclusion du contrat.

L'autorisation ne peut plus être retirée lorsque le marin a atteint l'âge de dix-huit ans.

ART. 100.

De ontslagen kapitein is gehouden zich naar de onderrichtingen van den reeder te gedragen en, in voorkomend geval, het schip dadelijk te verlaten.

ART. 101.

De kapitein mag in het buitenland geen rechtsvordering tegen den reeder instellen.

AFDEELING II.

Van den minderjarige en de gehuwde vrouw.

ART. 102.

De zeeman beneden de achttien jaar is niet bekwaam, tenzij hij, bij toepassing van zijn persoonlijk statuut, in het volle bezit is van zijne burgerlijke rechten om eene verbintenis aan te gaan en kan op de monsterrol van een schip niet ingeschreven worden zonder de machtiging van diengene, die te zijnen opzichte het vaderlijk gezag of de voogdij uitoefent.

Wordt de verbintenis aangegaan in het Rijk, dan wordt in het ontbreken van de machtiging van den vader of den voogd voorzien door de machtiging verleend overeenkomstig artikel 34 van de wet van 10 Maart 1900.

De machtiging geeft den minderjarig bekwaamheid tot het verrichten van alle handelingen, welke op zijne verbintenis betrekking hebben, namelijk tot het in ontvangst nemen van zijn loon. Zij is behoudens intrekking geldig voor alle verdere verbintenissen.

Het intrekken van de machtiging kan niet tegengeworpen worden aan derden, indien hun daarvan voor het afsluiten van de overeenkomst geen kennis wordt gegeven.

De machtiging kan niet meer ingetrokken worden, wanneer de zeeman den leeftijd van achttien jaar bereikt heeft.

ART. 103.

Le marin de moins de seize ans engagé pour le service d'un bâtiment de plus de 200 tonneaux de jauge brute ne peut être employé au quart entre 8 heures du soir et 4 heures du matin.

Le marin de moins de dix-huit ans ne peut être employé au travail des chaufferies et des soutes.

Le médecin chargé de la visite prévue à l'article 21 refusera le certificat au marin de moins de dix-huit ans que sa constitution ou son état de santé rend inapte au service du bord.

ART. 104.

La femme mariée, non séparée de corps, ne peut contracter d'engagement maritime sans le consentement de son mari ou à défaut, sans l'autorisation du magistrat, qui selon son statut personnel peut y suppléer.

Lorsque l'engagement se fait dans un des ports du Royaume, il est suppléé à l'autorisation maritale ainsi qu'il est dit à l'article 29 de la loi du 10 mars 1900.

L'autorisation confère à la femme capacité pour accomplir tous les actes se rattachant à ses engagements et, notamment, pour toucher ses salaires.

L'autorisation donnée au premier engagement est valable, sauf révocation ultérieure, pour les engagements subséquents.

ART. 105.

Toutes les pièces relatives aux autorisations prévues aux articles 102 et 104 sont dressées sur papier libre et dispensées de la formalité de l'enregistrement sauf les exploits y relatifs et les jugements qui sont enregistrés gratis.

ART. 103.

De zeeman beneden de zestien jaar, aangenomen voor den dienst van een vaartuig van meer dan 200 ton bruto-tonnemaat, mag niet gebezigd worden voor de wacht tusschen 8 uur 's avonds en 4 uur 's morgens.

De zeeman beneden de achttien jaar mag niet gebezigd worden voor het werk in stookkamer en koolbunkers.

De geneesheer belast met het bij artikel 21 voorzien onderzoek weigert het getuigschrift aan den zeeman beneden de achttien jaar, wiens gestel of gezondheidstoestand hem voor scheepsdienst ongeschikt maakt.

ART. 104.

De gehuwde, niet van tafel en bed gescheide vrouw, kan zich niet voor scheepsdienst verbinden zonder de toestemming van haren echtgenoot of, bij gebreke daarvan, zonder de machtiging van den magistraat die, volgens haar persoonlijk statuut, daarin kan voorzien.

Wordt de verbintenis aangegaan in eene haven van het Rijk, dan wordt in de afwezigheid van de machtiging van den echtgenoot voorzien zooals gezegd is bij artikel 29 van de wet van 10 Maart 1900.

De machtiging geeft de vrouw bekwaamheid tot het verrichten van alle handelingen welke op hare verbintenissen betrekking hebben, namelijk tot het in ontvangst nemen van haar loon.

Behoudens latere herroeping is de bij de eerste verbintenis verleende machtiging geldig voor alle verdere verbintenissen.

ART. 105.

Al de stukken betreffende de bij artikelen 102 en 104 voorziene machtigingen worden gesteld op ongezegeld papier en zijn vrij van de formaliteiten der registratie, behalve de exploiten die er betrekking op hebben en de vonnissen welke kosteloos worden geregistreerd.

SECTION III.

Des indigènes de la Colonie de Congo.

ART. 106.

Les contrats d'engagement maritime conclus par des indigènes du Congo pour le service des navires naviguant entre la Belgique et la Colonie du Congo, ne sont valables que s'ils sont contractés au départ d'un port du Congo pour un voyage vers un port du Royaume avec retour vers un port du Congo et au départ d'un port du Royaume pour un simple voyage vers un port du Congo.

Le marin indigène du Congo qui, ayant contracté un engagement maritime pour un voyage d'un port du Congo vers un port de Belgique, refuse ou néglige de continuer son service à bord pour le voyage de retour, pourra être appréhendé et reconduit d'office vers son port d'embarquement, sans préjudice aux dispositions du Code pénal et disciplinaire pour la marine marchande et la pêche maritime.

ART. 107.

La limite d'âge fixée par l'alinéa 1^{er} de l'article 103 ci-dessus est descendu à quatorze ans pour les marins indigènes du Congo.

Pour l'application de l'article 55 ci-dessus, aux marins indigènes du Congo, le voyage ne sera réputé commencé que lorsque le navire aura quitté les eaux de la Colonie.

TITRE III.

Des litiges. — De la compétence et de la procédure.

ART. 108.

Sauf en ce qui concerne les litiges qui s'élèvent entre armateurs et capitaines du commerce et entre armateurs à la pêche et pêcheurs, les contestations

AFDEELING III.

Van de inboorlingen der Congo kolonie.

ART. 106.

De arbeidsovereenkomsten wegens scheepdienst, door inboorling van Congo aangegaan voor den dienst van de tusschen België en de Congo kolonie varende schepen, zijn slechts geldig wanneer zij gesloten worden bij de afvaart uit eene haven van Congo voor eene reis naar eene haven van het Rijk met terugkeer naar eene haven van Congo en bij de afvaart uit eene haven van het Rijk voor een enkele reis naar eene haven van Congo.

De inboorlinge van Congo die zich als zeeman heeft verbonden voor eene reis van eene haven van Congo naar een Belgische haven doch weigert of nalaat zijnen dienst aan boord voor de terugreis voort te zetten, kan in hechtenis genomen en van ambtswege naar de haven waar hij is ingescheept, teruggevoerd worden, onverminderd de bepalingen van het Straf- en Tuchtwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij.

ART. 107.

De leeftijdsgrens vastgesteld bij het 1^{ste} lid van artikel 103 hierboven wordt verlaagd tot veertien jaar voor de zeelieden inboorlingen van Congo.

Voor de toepassing van vorenstaand artikel 55 op de zeelieden-inboorlingen van Congo, wordt de reis maar geacht begonnen te zijn wanneer het schip de wateren van de Kolonie heeft verlaten.

TITEL III.

Van de geschillen. — Van de bevoegdheid en de rechtspleging.

ART. 108.

Behoudens wat de betwistingen betreft welke tusschen reeders en kapiteins van koopvaardij-schepen en tusschen reeders van visschersschepen en

relatives au travail maritime sont vidées par voie de conciliation ou, à défaut de conciliation, par voie de jugement, conformément aux règles de compétence et de procédure établies par le présent titre.

CHAPITRE PREMIER.

De la conciliation.

ART. 109.

Les contestations visées à l'article précédent sont vidées par voie de conciliation en Belgique par le commissaire maritime du port où se trouve le navire, ou à l'étranger par le consul de Belgique du port où se trouve le navire ou du premier port où le navire fait escale.

ART. 110.

La comparution en conciliation devant le commissaire maritime pour le consul est obligatoire.

ART. 111.

La comparution en conciliation a lieu volontairement ou sur simple requête, même verbale, présentée au commissaire maritime ou au consul, par la partie la plus diligente.

Dans les limites des nécessités du service, ainsi qu'il est prévu à l'alinéa 1^{er} de l'article 45 ci-dessus, le capitaine donnera aux marins toutes facilités pour exercer ce recours.

ART. 112.

Le commissaire maritime ou le consul entend les parties et les témoins et statue d'urgence.

ART. 113.

Il est dressé, séance tenante, un procès-verbal de conciliation ou de non conciliation. Ce document indique som-

visschers oprijzen worden de geschillen betreffende den arbeid op zeeschepen bij wijze van verzoening of, wordt deze niet bekomen bij vonnis beslecht overeenkomstig de bij deze titel vastgestelde regelen in zake bevoegdheid en rechtspleging.

EERSTE HOOFDSTUK.

Van de verzoening.

ART. 109.

De in het vorig artikel bedoelde geschillen worden bij wijze van verzoening beslecht in België, door den zecommissaris van de haven waar het schip zich bevindt, in het buitenland, door den consul van België in de haven waar het schip zich bevindt of in de eerste haven welke het aandoet.

ART. 110.

Verschijning tot verzoening voor den zecommissaris of den consul is verplichtend.

ART. 111.

Verschijning tot verzoening geschiedt vrijwillig of op eenvoudig zelf mondeling verzoek door de meest gereede partij tot den zecommissaris of den consul gericht.

Voor zoover de noodwendigheden van den dienst het toelaten geeft de kapitein, zooals in het eerste lid van artikel 45 hiervoren is voorzien, aan den zeeman alle gelegenheid tot het uitoefenen van dit verhaal.

ART. 112.

De zecommissaris of de consul hoort de partijen en de getuigen en doet uitspraak bij hoogdringendheid.

ART. 113.

Op staanden voet wordt een proces-verbaal van verzoening of van niet verzoening opgemaakt. Dit stuk bevat in het

mairement les clauses de l'accord conclu entre les parties ou les motifs pour lesquels il n'a pu se produire.

Ce procès-verbal est signé par les comparants ou mention est faite qu'ils ne savent ou ne peuvent signer. Il en est délivré expédition certifiée et revêtue du sceau du commissariat maritime ou du consulat à celles des parties qui en font la demande.

Le procès-verbal de non-conciliation porte permis de citer devant la juridiction compétente prévue par le chapitre II ci-après.

ART. 114.

Les conditions de l'accord intervenu sont obligatoires.

ART. 115.

En cas de refus de comparution ou de défaut de l'une des parties, il est donné acte au demandeur en conciliation de sa demande de comparution.

CHAPITRE II.

Des conseils de prud'hommes-marins.

SECTION I.

De l'organisation.

ART. 116.

Il pourra être institué des conseils de prud'hommes-marins dans tout port du Royaume.

Le ressort de ces conseils est fixé par l'arrêté royal qui les institue.

ART. 117.

Les conseils de prud'hommes-marins connaissent en dernier ressort des contestations quel que soit leur montant, visées à l'article 108 ci-dessus, dont la

kort de bedingen van de tusschenpartijen getroffen schikking of de redenen die het treffen van eene schikking hebben verhinderd.

Dit proces-verbaal wordt door de verscheidene partijen onderteevend of er wordt in vermeld dat zij niet kunnen teekenen. Een gewaarmerkte met het zegel van het zeecommissariaat of van het consulaat bekleede uitgifte van het proces-verbaal wordt uitgereikt aan de partijen die er om vragen.

Het proces-verbaal van niet verzoening houdt toelating om te dagvaarden voor de bevoegde rechtsmacht voorzien in verderstaande afdeling II.

ART. 114.

De voorwaarden van de getroffen schikkingen zijn verbindend.

ART. 115.

In geval, eene der partijen weigert te verschijnen of niet verschijnt wordt aan de partij welke verzoening aanvraagt akte gegeven van haar verzoek om te verschijnen.

HOOFDSTUK II.

Van de werkrechtcrsraden voor zeelieden.

AFDEELING I.

Van de inrichting.

ART. 116.

In elke haven van het Rijk kunnen werkrechtcrsraden voor zeelieden opgericht worden.

Het rechtsgebied van deze raden wordt bepaald bij Koninklijk besluit, waarbij zij worden opgericht.

ART. 117.

De werkrechtcrsraden voor zeelieden nemen kennis in hoogsten aanleg en tot elk bedrag van de bij vorenstaand artikel 108 bedoelde geschillen, ten aanzien

conciliation n'a pu se faire devant le commissaire maritime ou le consul.

Toutefois les constatations relatives au travail maritime qui naissent en cours de route vers la Colonie ou dans celle-ci, entre le capitaine et des indigènes du Congo, à bord des navires naviguant entre les ports du Royaume et ceux de la Colonie sont de la compétence des tribunaux civils de la Colonie et sont jugés suivant les règles de compétence et de procédure qui leur sont propres.

ART. 118.

Dans chaque conseil de prud'hommes-marins la chambre pour hommes d'équipage ainsi que celle pour officiers comprennent de quatre à huit membres ; dans ce nombre ne sont pas compris les assesseurs juridiques dont il est question à l'article 124 ci-après.

ART. 119.

Le conseil de prud'hommes-marins comprend deux présidents nommés par le Roi, soit sur deux listes de candidats choisis parmi les membres et présentés par eux, soit d'office sur la proposition du Ministre de la Marine, à défaut de présentation.

Pour procéder à la présentation, le conseil se divise en deux assemblées composées respectivement des conseillers armateurs et des conseillers hommes d'équipage et officiers. Chaque assemblée choisit, dans son sein, deux candidats. La réunion est présidée par le plus âgé des membres présents.

Dans chaque assemblée la présentation se fait séparément pour chacun des candidats ; elle a lieu au scrutin secret et à la majorité absolue.

Si, pour la présentation d'un candidat, deux scrutins consécutifs sont demeurés sans résultat, il est procédé au ballottage à la majorité relative. En cas de parité,

waarvan geen minnelijke schikking is kunnen tot stand gebracht worden voor den zee-commissaris of den consul.

De betwistingen betreffende den arbeid ter zee, welke tijdens de reis naar de Kolonie of in deze tusschen den kapitein en de inboorlingen van Congo oprijzen aan boord van schepen varende tusschen de haven van het Rijk en die van de Kolonie, behooren evenwel tot de bevoegdheid van de burgerlijke rechtbanken van de Kolonie en worden gevonnist volgens de hun eigen regelen in zake bevoegdheid en rechtspleging.

ART. 118.

In iederen werkrechttersraad voor zee-lieden telt de kamer voor scheepsgezellen alsmede die voor officieren vier tot acht leden ; daaronder zijn niet begrepen de rechtskundige bijzitters, waarvan sprake in verderstaand artikel 124.

ART. 119.

De werkrechttersraad voor zeelieden heeft twee voorzitters, door den Koning benoemd, hetzij uit twee, door de leden op te maken voordrachten van uit hun midden gekozen kandidaten, hetzij ambtshalve, op voorstel van den Minister van het Zeewezen, indien geen voordracht is ingediend.

Voor het opmaken van de voordracht vergadert de Raad in twee afdelingen, onderscheidenlijk bestaande uit werkrechtters-reeders en werkrechtters-scheepsgezellen en officieren. Iedere afdeling kiest in haren schoot, twee kandidaten. De vergadering wordt voorgezeten door het oudste in jaren van de tegenwoordige leden.

In iedere afdeling geschiedt de voordracht voor elk der kandidaten afzonderlijk, bij geheime stemming en met volstrekte meerderheid.

Indien, voor het voordragen van eenen candidaat, twee achtereenvolgende stemmingen zonder uitslag zijn gebleven wordt er overgegaan tot herstemming

la préférence est donnée au plus ancien conseiller et, à ancienneté égale, au plus âgé.

Les deux présidents ne peuvent être nommés sur la même liste.

Ils exercent alternativement leurs fonctions durant une période de six mois. La désignation de celui qui entrera le premier en charge, est faite par voie de tirage au sort.

Les présidents, au cours de la période de six mois, durant laquelle ils sont en fonctions, président les diverses chambres, mais ils n'ont voix délibérative que dans la chambre dont ils sont membres.

Les présidents en fonctions président également le conseil. Toutefois, dans les rapports avec les autorités, la juridiction est représentée par le président le plus ancien ou, en cas d'égalité dans la durée des fonctions, par le plus âgé.

Les présidents se suppléent l'un par l'autre.

Les mandats de présidents prennent fin lors du renouvellement du conseil.

Après le renouvellement du conseil, les présidents sortants continuent néanmoins à exercer leurs fonctions en attendant leur renomination ou la nomination de leurs successeurs.

ART. 120.

Les conseillers prud'hommes-marins sont nommés par le Roi pour un terme de quatre années, pour moitié parmi les chefs d'entreprise et pour moitié parmi les hommes d'équipage et officiers.

Les conseillers hommes d'équipage sont choisis sur les listes de candidats présentées par cent marins au moins.

Ces candidats devront être Belges ou avoir obtenu la naturalisation ordinaire, être âgés de trente ans accomplis au jour de la présentation des listes et compter

waarbij een betrekkelijke meerderheid volstaat. Staken de stemmen dan wordt de voorkeur gegeven aan het oudst benoemde raadslid en bij gelijken ouderdom van dienst, aan het oudste raadslid in jaren.

De twee voorzitters mogen niet uit dezelfde voordracht worden benoemd.

Zij oefenen beurtelings hun ambt uit gedurende een tijdsbestek van zes maand. Het lot wijst den voorzitter aan die tot ambt het eerst zal waarnemen.

Gedurende het tijdsbestek van zes maand, dat zij hun ambt vervullen, zitten de voorzitters in de verschillende kamers voor, doch zijn slechts stemgerechtigd in de kamers waarvan zij lid zijn.

De dienstdoende voorzitters zitten ook in den werkrechtensraad voor. In de betrekkingen met de overheden wordt de raad evenwel vertegenwoordigd door den oudst benoemden voorzitter of bij gelijken ouderdom van dienst door den oudsten in jaren.

De voorzitters vervangen elkander.

Het mandaat van de voorzitters eindigt met de vernieuwing van den raad.

Na de vernieuwing van den raad blijven de uittredende voorzitters niettemin in bediening in afwachting van hunne herbenoeming of van de benoeming hunner opvolgers.

ART. 120.

De leden van de werkrechtensraden voor zeelieden worden voor eenen termijn van vier jaar door den Koning benoemd, voor de helft uit de hoofden der ondernemingen en voor de helft uit de scheepsgezellen en officieren.

De werkrechtens-scheepsgezellen worden gekozen uit de voordrachten, door ten minste honderd zeelieden ingediend.

De voorgedragen kandidaten moeten Belg zijn of de gewone naturalisatie bekomen hebben, volle dertig jaar oud zijn op den dag van het indienen der voor-

au moins trois années de navigation effective comme marins qualifiés à bord de navires belges.

Les conseillers officiers sont choisis sur les listes de candidats présentées par vingt-cinq officiers de la marine marchande au moins.

Ces candidats devront être Belges ou avoir obtenu la naturalisation ordinaire, être âgés de trente ans accomplis au jour de la présentation des listes, être en possession d'un brevet belge d'officier de la marine marchande, et compter deux années au moins de navigation effective en qualité d'officier-chef de quart à bord de navires belges.

Les conseillers-armateurs sont choisis sur les listes de candidats présentées au moins par dix armateurs ou représentants autorisés de sociétés belges d'armement.

Ces candidats devront être Belges ou avoir obtenu la naturalisation ordinaire et être âgés de trente ans accomplis au jour de la présentation des listes.

Les conditions de présentation des listes de candidats seront déterminées par arrêté royal.

ART. 121.

Toute condamnation pour délit ou crime maritime ou à une peine d'emprisonnement de plus d'un mois emporte l'échéance du droit de faire partie d'un conseil de prud'hommes-marins.

ART. 122.

Les conseillers prud'hommes d'un même conseil ne peuvent être parents ou alliés jusqu'au deuxième degré inclusivement.

ART. 123.

La nomination aux fonctions de conseiller prud'hommes-marins, emporte renonciation à tout enrôlement pendant la durée du mandat.

Toutefois les conseillers pourront, par

drachten en als bekwaam zeeman, ten minste drie jaar werkelijken vaartijd op Belgische schepen tellen.

De werkrechtters-officiëren worden gekozen uit de voordrachten, door ten minste vijf en twintig officieren van de koopvaardij ingediend.

De door dezen voorgedragen candidaten moeten Belg zijn of de gewone naturalisatie bekomen hebben, volle dertig jaar oud zijn op den dag van het indienen der voordrachten, in het bezit zijn van een Belgisch diploma van officier der koopvaardij en ten minste twee jaar werkelijken vaartijd als officier-hoofd der wacht op Belgische schepen tellen.

De werkrechtters-reeders worden gekozen uit de voordrachten door ten minste tien reeders of bevoegde vertegenwoordigers van Belgische reederijen ingediend.

De voorgedragen candidaten moeten Belg zijn of de gewone naturalisatie bekomen hebben en volle dertig jaar oud zijn op den dag van het indienen der voordrachten.

De voorwaarden voor het indienen van de voordrachten worden vastgesteld bij Koninklijk besluit.

ART. 121.

Elke veroordeeling wegens inscheepvaart wanbedrijf of eene scheepvaartmisdad of tot eene gevangenisstraf van meer dan eene maand, heeft voor gevolg verlies van het recht deel uit te maken van eenen werkrechttersraad voor zee-lieden.

ART. 122.

De werkrechtters van denzelfden raad mogen niet zijn bloed- of aanverwanten tot in den tweeden graad ingesloten.

ART. 123.

Hij die tot werkrechtter-zeeman benoemd wordt, dient voor den duur van zijn lidmaatschap af te zien van elke aanmonstering.

De werkrechtters kunnen evenwel bij

requête motivée adressée au Ministre de la Marine, demander à être déchargés de leurs fonctions qu'ils seront tenus d'accomplir jusqu'à ce qu'ils aient reçu notification de leur remplacement.

ART. 124.

Le Roi nommera auprès de chaque membre du conseil de prud'hommes-marins un docteur en droit de nationalité belge et de vingt-cinq années au moins, en qualité d'assesseur juridique.

L'assesseur juridique le plus ancien, ou, à ancienneté égale, le plus âgé, assiste aux séances du conseil siégeant chambres réunies.

Les assesseurs juridiques prennent part aux délibérations avec voix consultative et éventuellement départagent les votes.

Ils se suppléent l'un l'autre, le cas échéant.

ART. 125.

Le Roi nommera en outre près de chaque conseil de prud'hommes-marins, un greffier. Il pourra désigner si les besoins du service l'exigent, un ou plusieurs greffiers adjoints avec mission d'assister le greffier et de le suppléer.

Nul ne peut être nommé greffier ou greffier adjoint s'il n'est Belge et âgé de vingt-cinq ans au moins.

ART. 126.

Les greffiers et greffiers adjoints sont tenus de résider dans la commune où le conseil de prud'hommes-marins a son siège ou dans un rayon maximum de 5 kilomètres. En cas d'infraction à cette disposition, l'intéressé est rappelé à l'observation de la loi par le Ministre de la Marine.

Faute de se conformer à la loi dans les trois mois du rappel, il est considéré comme démissionnaire.

een met redenen omkleed verzoekschrift aan den Minister van het Zee-wezen vragen om ontslagen te worden uit hun ambt dat zij gehouden zijn waar te nemen tot zij in het bezit zijn van de kennisgeving dat in hunne vervanging is voorzien.

ART. 124.

Bij elke kamer van den werkrechtensraad voor zeelieden benoemt de Koning tot rechtskundig bijzitter, een dokter in de rechten, die Belg en ten minste vijf en twintig jaar oud dient te zijn.

De oudst benoemde rechtskundige bijzitter of, bij gelijken ouderdom van dienst, de oudste in jaren, woont de zittingen van den raad bij, wanneer de kamers samen zitting houden.

De rechtskundige bijzitters nemen aan de beraadslagingen deel met een adviseerende stem en heffen zoo noodig de staking der stemmen op.

Zij vervangen elkaar in voorkomend geval.

ART. 125.

Bij elken werkrechtensraad voor zeelieden benoemd de Koning daarenboven een griffier. Hij kan zoo de dienst het vereischt een of meer adjunct-griffiers aanstellen met de opdracht den griffier bij te staan en te vervangen.

Niemand kan tot griffier of adjunct-griffier benoemd worden zoo hij niet Belg is en volle vijf en twintig jaar oud.

ART. 126.

De griffiers en adjunct-griffiers zijn gehouden te verblijven in de gemeente waar de werkrechtensraad voor zeelieden zijn zetel heeft of binnen eenen kring van ten hoogste 5 kilometer. In geval van inbreuk op deze bepalingen, wordt de belanghebbende door den Minister van het Zee-wezen tot naleving van de wet geroepen.

Schikt hij zich niet naar de wet binnen drie maand na deze vermaning, dan wordt hij als ontslagnemer beschouwd.

ART. 127.

L'organisation et le contrôle du fonctionnement administratif du greffe des conseils de prud'hommes-marins ainsi que le mode et les conditions de nomination des agents subalternes qui y sont attachés seront déterminés par arrêté royal.

ART. 128.

Nul ne sera nommé aux fonctions énoncées aux articles précédents, s'il ne justifie de la connaissance du français et du flamand.

ART. 129.

Avant d'entrer en fonctions les présidents, les assesseurs juridiques, ainsi que les conseillers prêtent les premiers, entre les mains du Ministre de la Marine ou de son délégué, les autres entre les mains du président du conseil auprès duquel ils sont nommés, le serment suivant :

« Je jure d'observer la Constitution et les lois du peuple belge, de juger avec impartialité et sans prévention. Je jure d'observer le secret des délibérés. »

Ou bien :

« Ik zweer de Grondwet en de wetten van het Belgisch volk na te leven, uitspraak te doen met onpartijdigheid en zonder vooroordeel. Ik zweer het geheim der rechterlijke beraadslagingen te bewaren. »

Avant d'entrer en fonctions, le greffier et le greffier adjoint prêtent, entre les mains du président, le serment prescrit par le décret du 21 juillet 1831.

SECTION II.

Du règlement du siège.

ART. 130.

A chaque audience on convoquera

ART. 127.

De inrichting en de controle van den inwendigen dienst ter griffie van de werkrechtcraden voor zeelieden alsmede de wijze en de voorwaarden waarop de ondergeschikte griffie beambten worden benoemd, worden geregeld bij Koninklijk besluit.

ART. 128.

Niemand wordt tot eene van de in vorenstaande artikelen bedoelde bedieningen benoemd, zoo hij niet heeft laten blijken van de kennis van het Vlaamsch en van het Fransch.

ART. 129.

Alvorens in dienst te treden, leggen de voorzitters in handen van den Minister van het Zeewezen of van zijnen gelastigde en de rechtskundige bijzitters alsmede de werkrechtcrs in handen van den voorzitter van den raad, waarbij zij worden aangesteld, den volgenden eed af :

« Ik zweer de Grondwet en de wetten van het Belgisch volk na te leven, uitspraak te doen met onpartijdigheid en zonder vooroordeel. Ik zweer het geheim der rechterlijke beraadslagingen te bewaren. »

Of wel :

« Je jure d'observer la Constitution et les lois du peuple belge, de juger avec impartialité et sans préventions. Je jure d'observer le secret des délibérés. »

Alvorens in dienst te treden, leggen de griffier en de adjunct-griffiers den bij het decreet van 21 Juli 1831 voorgeschreven eed af in handen van den voorzitter.

AFDEELING II.

Van de regeling der terechtzittingen.

ART. 130.

Tot elke terechtzitting worden vier

quatre conseillers, choisis pour moitié parmi les armateurs, et pour moitié parmi les hommes d'équipage ou officiers suivant que siège la chambre pour hommes d'équipage ou la chambre pour officiers. Toutefois, la présence d'un conseiller-armateur et d'un conseiller homme d'équipage ou officier suffit.

Les conseillers siègent à tour de rôle suivant un roulement qui sera déterminé par le règlement d'ordre intérieur du conseil.

ART. 131.

Aucune audience ne peut être tenue sans la présence d'un président ou d'un vice-président et d'un assesseur juridique.

ART. 132.

Les conseillers convoqués ne peuvent se dispenser d'assister aux audiences, à moins d'un empêchement légitime dont ils sont tenus d'avertir le président au moins vingt-quatre heures avant l'audience. Il est alors pourvu au remplacement du conseiller empêché par un conseiller de même catégorie.

Cette disposition s'applique à l'assesseur juridique.

ART. 133.

Le président, les conseillers et l'assesseur juridique pourront être récusés :

1° S'ils ont un intérêt personnel à la contestation ;

2° S'ils sont parents ou alliés d'une des parties jusqu'au degré de cousins germains inclusivement ;

3° Si dans l'année qui a précédé la récusation, il y a eu un procès criminel entre eux et l'une des parties ou son conjoint ou ses parents et alliés en ligne directe ;

4° S'il y a procès civil pendant entre eux et l'une des parties ou son conjoint ;

raadsleden opgeroepen gekozen voor de helft uit de reeders en voor de helft uit de scheepsgezellen of officieren, naar gelang de kamer voor scheepsgezellen of de kamer voor officieren zitting houdt. De tegenwoordigheid van een raadslid-reeder en van een raadslid-scheepsgezel of officier is evenwel voldoende.

De raadsleden zetelen beurtelings, volgens een beurtwisseling bepaald bij het huishoudelijk reglement van den raad.

ART. 131.

Geen terechtzitting mag gehouden worden buiten de aanwezigheid van eenen voorzitter of eenen ondervoorzitter en van een rechtskundigen bijzitter.

ART. 132.

De opgeroepen raadsleden mogen de terechtzittingen niet verzuimen, tenzij om wettige redenen verhinderd zijn, in welk geval zij den voorzitter ten minste vier en twintig uur voor de terechtzitting daarvan dienen te verwittigen. Het verhinderde raadslid wordt alsdan door een raadslid van dezelfde categorie vervangen.

Deze bepaling is van toepassing op den rechtskundigen bijzitter.

ART. 133.

De voorzitter, de raadsleden en de rechtskundige bijzitter kunnen gewraakt worden :

1° Indien zij persoonlijk belang hebben bij het geschil ;

2° Indien zij bloed- of aanverwanten van een der partijen zijn tot in den graad van vollen neef ingesloten ;

3° Indien er binnen het jaar dat aan de wraking voorafging, een strafproces aanhangig is geweest tusschen hen en eene der partijen of dezer echtgenoot, bloed- of aanverwanten in de rechte linie ;

4° Indien een burgerlijk proces aanhangig is tusschen hen en eene der partijen of dezer echtgenoot ;

5° S'ils se sont prononcés sur le fond de l'affaire ;

6° S'ils ont des relations constantes d'affaires ou de service avec l'une des parties en cause.

ART. 134.

La partie qui voudra récuser l'une des personnes visées à l'article précédent, sera tenue de former sa récusation et d'en exposer les motifs par un acte qu'elle fera signifier par huissier au greffier du conseil qui en visera l'original.

La personne récusée sera tenue de donner au bas de cet acte dans le délai de deux jours, sa déclaration par écrit portant ou son acquiescement à la récusation ou son refus de s'abstenir avec ses réponses aux moyens de récusation.

ART. 135.

Dans les trois jours de la réponse de la personne récusée qui refuse de s'abstenir ou faute par elle de répondre, expédition de l'acte de récusation et de la déclaration de la personne récusée, s'il y en a, sera envoyée par le greffier sur la réquisition de la partie la plus diligente au procureur du Roi près le tribunal de première instance dans le ressort duquel le conseil de prud'hommes-marins est établi.

La récusation sera jugée par ce tribunal dans la huitaine, sur les conclusions du procureur du Roi, sans qu'il soit besoin d'appeler les parties.

ART. 136.

Le président, tout conseiller ou assesseur juridique qui aura connaissance d'une cause de récusation en sa personne, sera tenu de la déclarer au conseil qui décidera s'il doit s'abstenir.

ART. 137.

Si, au jour de l'audience, les conseillers présents ne se trouvent point dans les

5° Indien zij over den grond van de zaak uitspraak hebben gedaan ;

6° Indien zij op bestendige wijze handels- of dienstbetrekkingen met eene der betrokken partijen hebben.

ART. 134.

De partij die eene der bij het vorig artikel bedoelde personen wil wraken, dient zulks, onder opgaaf van redenen te doen bij akte door eenen deurwaarder te beteekenen aan den griffier van den raad die het origineel viseert.

De gewraakte persoon is gehouden binnen twee dagen onderaan op die akte een schriftelijke verklaring te stellen houdende of berusting in de wraking of weigering om zich te onthouden, met zijn antwoord op de middelen van wraking.

ART. 135.

Binnen drie dagen na het antwoord van den gewraakten persoon, die weigert zich te onthouden, of in gebreke blijft te antwoorden, wordt eene uitgifte der akte van wraking en van de verklaring van den gewraakten persoon, zoo er eene is door den griffier op aanzoek der eerst-gereede partij, gezonden aan den procureur des Konings bij de rechtbank van eersten aanleg in het gebied waarvan de werkrechttersraad voor zeelieden gevestigd is.

Deze rechtbank beslist over de wraking binnen acht dagen, de procureur des Konings gehoord in zijne besluiten, zonder dat het noodig is partijen op te roepen.

ART. 136.

De voorzitter, elk raadslid of de rechtskundige bijzitter, die weet dat er eenige reden van wraking tegen hem bestaat, is gehouden die reden bekend te maken aan den raad welke beslist of hij zich moet onthouden.

ART. 137.

Indien op den dag der zitting de aanwezige raadsleden zich niet in de

conditions requises pour siéger, les affaires seront remises à une prochaine audience.

Si, à cette seconde audience, la même circonstance se reproduit, il est dressé un procès-verbal constatant que la chambre n'a pu siéger et indiquant le nom des membres absents aux deux audiences. Ce procès-verbal est transmis sur l'heure au Procureur général près la Cour d'appel du ressort.

Les personnes absentes seront citées devant la Cour d'appel et, si elles ne peuvent justifier leur absence, seront condamnées à une amende de 26 francs à 200 francs. Cette condamnation entraînera démission des fonctions.

SECTION III.

Du mode de procéder.

ART. 138.

Chaque chambre de prud'hommes-marins tient, à jour fixe, une audience par semaine, à moins qu'aucune affaire ne soit inscrite au rôle.

En cas de nécessité ou d'urgence, la chambre compétente peut être convoquée en audience extraordinaire par son président.

ART. 139.

Le défendeur est appelé devant la chambre compétente par citation d'huisier.

La citation indique les lieux, heure, jour, mois et an de la comparution ; elle mentionne les nom, prénoms, profession et résidence actuelle des parties ; elle énonce sommairement l'objet et les motifs de la demande.

Si une ou plusieurs de ces indications,

vereischte voorwaarden bevinden om te zetelen, worden de zaken tot een volgende zitting verdaagd.

Bevindt men zich op deze tweede zitting in hetzelfde geval, dan wordt een proces-verbaal opgemaakt, ten blijke er van dat de kamer geen zitting heeft kunnen houden, en worden in dit proces-verbaal de namen opgegeven van de leden, die beide zittingen niet hebben bijgewoond. Dit proces-verbaal wordt onverwijld gezonden aan den procureur-generaal bij het Hof van beroep van het gebied.

De afwezig gebleven personen worden gedaagd voor het Hof van beroep, dat hen, voor zoover zij hun afwezigheid niet kunnen rechtvaardigen, veroordeeld tot eene geldboete van 26 tot 200 frank. Deze veroordeeling heeft ontslag uit de bediening ten gevolge.

AFDEELING III.

Van de rechtpleging.

ART. 138.

Elke kamer van den werkrechtersraad voor zeelieden houdt steeds op den zelfden dag, eene terechtzitting per week, tenzij geen enkele zaak ten rolle is ingeschreven.

Wanneer noodzakelijk of in spoedeisende gevallen kan de bevoegde kamer door haren voorzitter tot een buitengewone zitting worden opgeroepen.

ART. 139.

De verweerder wordt voor de bevoegde kamer gedagvaard bij deurwaarders-exploot.

Het exploit van dagvaarding behelst de plaats, het uur, den dag, de maand en het jaar van de verschijning ; het vermeldt den naam, de voornamen, het beroep en de huidige verblijfplaats van de partijen en geeft beknoptelijk het onderwerp en de redenen van den eisch op.

Indien een of meer van deze aan-

mentions ou énonciations a été omise et que le défendeur ne comparaisse pas, le conseil peut ordonner une nouvelle citation. Les frais de la première citation sont à charge du demandeur si c'est à lui qu'incombe l'omission.

ART. 140.

La citation est notifiée soit à la personne du défendeur, soit à son domicile ou à sa résidence actuelle.

Dans les deux derniers cas, l'exploit est remis à l'un des parents ou alliés du défendeur habitant avec lui, soit à l'un de ses serviteurs, soit au besoin à toute autre personne habitant la même maison.

La citation pourra être aussi notifiée à bord du navire sur le rôle d'équipage duquel est inscrit le défendeur. Dans ce cas, elle est remise au capitaine du bord ou à l'officier qui le remplace.

Si la résidence actuelle du cité est inconnue, la citation est déposée au commissariat maritime situé dans le ressort du conseil.

ART. 141.

La notification aura lieu, sauf dans le cas prévu au second alinéa de l'article 137, trois jours francs avant le jour de l'audience à laquelle l'affaire est appelée. Le président pourra, par ordonnance motivée, réduire ou prolonger ce délai.

ART. 142.

Les parties ont le droit de se faire représenter par un avocat inscrit ou par toute personne agréée par le conseil.

Toutefois, la comparution personnelle des parties pourra toujours être ordonnée.

wijzingen, vermeldingen of opgaven zijn weggelaten en de verweerder niet verschijnt, kan de raad een nieuwe dagvaarding bevelen. De kosten van de eerste dagvaarding komen ten laste van den eischer, indien hij voor het verzuim aansprakelijk is.

ART. 140.

De dagvaarding wordt beteekend hetzij aan den verweerder in persoon, hetzij aan zijn woonplaats of aan zijne huidige verblijfplaats.

In beide laatste gevallen wordt het exploit ter hand gesteld hetzij aan een der met den verweerder samenwonende bloed- of aanverwanten, hetzij aan een zijner dienstboden, hetzij, desnoods, aan elk anderen, in hetzelfde huis wonenden persoon.

De dagvaarding kan eveneens gedaan worden aan boord van het schip, op welks monsterrol de verweerder is ingeschreven. In dit geval wordt zij ter hand gesteld aan den kapitein van het schip of aan den officier die hem vervangt.

Indien de huidige verblijfplaats van den gedaagde niet bekend is, wordt de dagvaarding neergelegd op het zee-commissariaat, gelegen binnen het rechtsgebied van den raad.

ART. 141.

Behoudens het geval voorzien in het lid 2 van artikel 137, wordt de beteekening gedaan drie volle dagen, vóór den dag der terechtzitting, waarin de zaak wordt opgeroepen. Bij een met redenen bekleede beschikking kan de voorzitter dien termijn verkorten of verlengen.

ART. 142.

Partijen hebben het recht zich te laten vertegenwoordigen door een ingeschreven advocaat of elk anderen door den raad toegelaten persoon.

De persoonlijke verschijning van de partijen kan evenwel altijd bevolen worden.

ART. 143.

Le conseil, sur l'exposé verbal de la partie qui désire le *Pro Deo* et sur la présentation ou l'envoi d'un certificat d'indigence en règle, statue à l'égard de la demande sans autre formalité.

ART. 144.

Le conseil peut autoriser la femme mariée à ester en justice.

Il peut aussi nommer au mineur un tuteur *ad hoc* pour remplacer dans l'instance le père ou le tuteur empêché ou absent.

ART. 145.

Toute contestation relative au règlement du siège de la Chambre en raison de la qualité des parties, doit être produite avant toute autre exception ou moyen de défense.

Le différend est tranché par une chambre spéciale présidée par le président le plus ancien ou le plus âgé, et composée de manière que chacun des deux groupes du conseil dont la compétence est en litige se trouve représenté par l'un de ses membres.

ART. 146.

Si les parties sont contraires en faits de nature à être constatés par témoins et dont la chambre compétente trouve la vérification utile et admissible, elle ordonnera la preuve et en fixera l'objet.

ART. 147.

Les témoins seront appelés par citation s'ils ne comparaissent pas volontairement. Après avoir dit leur noms, profession, âge et demeure, ils feront serment de dire la vérité et déclareront s'ils sont parents ou alliés des parties et à quel degré et s'ils sont leurs serviteurs ou domestiques.

ART. 143.

Op mondeling vertoog van de partij, die een *Pro Deo* vraagt en op vertoon of na inzending van een bewijs van onvermogen in regel, doet de raad, zonder verderen rechtsvorm uitspraak over de aanvraag.

ART. 144.

De raad kan de gehuwde vrouw machtigen om in rechten op te treden.

Hij kan ook voor den minderjarige eenen voogd *ad hoc* benoemen die in het geding den verhinderden of afwezigen vader of voogd vervangt.

ART. 145.

Elk geschil omtrent de samenstelling van de kamer met het oog op de hoedanigheid van de partijen moet vóór elk andere exceptie of verweermiddel worden voorgebracht.

Het geschil wordt beslecht door een bijzondere kamer, voorgezeten door den oudst benoemden voorzitter of den oudsten voorzitter in jaren, en in dier voege samengesteld dat elk van beide groepen van den raad waarvan de bevoegdheid wordt betwist, door een van hare leden vertegenwoordigd is.

ART. 146.

Indien partijen het niet eens zijn omtrent feiten, welke door getuigen kunnen bewezen worden en de bevoegde kamer het onderzoek naar de echtheid ervan dienstig en aannemelijk acht, beveelt zij levering van het bewijs en bepaalt het voorwerp hiervan.

ART. 147.

De getuigen worden gedagvaard, zoo zij niet vrijwillig verschijnen. Na hun naam, beroep, leeftijd en woonplaats te hebben opgegeven, bevestigen zij onder eed de waarheid te zullen zeggen en verklaren of zij bloed- of aanverwanten zijn van partijen en in welke graad en of zij dezer dienaars of dienstboden zijn.

ART. 148.

Les témoins seront entendus séparément, en présence des parties, si elles comparaissent ; celles-ci seront tenues de fournir leurs reproches avant la déposition et de les signer ; si elles ne le savent ou ne le peuvent, il en sera fait mention ; les reproches ne pourront être reçus, après la déposition commencée, qu'autant qu'ils seront justifiés par écrit.

ART. 149.

Les parties n'interromperont point les témoins ; après la déposition, le président pourra, sur la réquisition des parties et même d'office, faire aux témoins les interpellations convenables.

ART. 150.

Le greffier dressera procès-verbal de l'audition des témoins ; cet acte contiendra leurs noms, âge, profession et demeure, leur serment de dire la vérité, leurs déclarations s'ils sont parents, alliés, serviteurs ou domestiques des parties et les reproches qui auraient été fournis contre eux.

Lecture de ce procès-verbal sera faite à chaque témoin pour la partie qui le concerne ; il signera sa déposition où mention sera faite qu'il ne sait ou ne peut signer. Le procès-verbal sera en outre signé par le président et le greffier. Il sera procédé au jugement immédiatement ou, au plus tard, à la première audience.

ART. 151.

La chambre pourra commettre un ou plusieurs conseillers à l'effet de se transporter sur les lieux, pour y vérifier les faits allégués et entendre les témoins s'il y a lieu. Elle pourra aussi tenir audience en dehors de son siège, dans les

ART. 148.

De getuigen worden afzonderlijk gehoord in het bijzijn van de partijen indien deze verschijnen ; partijen zijn gehouden hunne wrakingen vóór het afleggen van het getuigenis voor te dragen en ze te onderteekenen ; kunnen zij dit niet, dan wordt hiervan melding gemaakt ; zoodra met het afleggen van het getuigenis begonnen is, kunnen wrakingen niet meer aangenomen worden dan voor zoover zij schriftelijk gerechtvaardigd zijn.

ART. 149.

De partijen mogen de getuigen niet in de rede vallen ; na het afleggen van het getuigenis kan de voorzitter op verzoek van de partijen of zelfs van ambtswege, de getuigen naar behooren ondervragen.

ART. 150.

Door den griffier wordt een proces-verbaal van het getuigenverhoor opge maakt ; daarin worden aangegeven de namen van de getuigen, hun leeftijd, beroep en woonplaats, hun eed de waarheid te zeggen hunne verklaringen of zij bloed- of aanverwanten, dienaars of dienstboden van partijen zijn en de redenen tot wraking welke tegen hen mochten zijn aangevoerd.

Dit proces-verbaal wordt aan ieder getuige voorgelezen voor het gedeelte dat hem betreft ; hij onderteekent zijn getuigenis of er wordt melding van gemaakt, dat hij niet kan teekenen. Het proces-verbaal wordt wijders onderteekend door den voorzitter en den griffier. Tot de uitspraak wordt onmiddellijk of, uiterlijk op de eerstkomende terechtzitting overgegaan.

ART. 151.

De kamer kan één of meer raadsleden gelasten zich ter plaatse te begeven ten einde er de aangevoerde feiten na te gaan en, zoo noodig de getuigen te hooren. Zij kan ook zitting houden buiten haren zetel, in de lokalen van de zecommissa-

locaux des commissariats maritimes des ports de son ressort où la contestation est née.

ART. 152.

Dans les cas urgents, la Chambre peut prescrire telles mesures qu'elle juge nécessaire, à l'effet d'empêcher que les objets donnant lieu à une réclamation ne soient enlevés, déplacés ou détériorés.

ART. 153.

Lorsque l'une des parties déclare vouloir s'inscrire en faux, dénie l'écriture ou déclare ne pas la reconnaître, le président paraphe les pièces, après quoi le conseil donne acte de la déclaration et renvoie la cause devant les juges compétents.

Néanmoins, si la pièce n'est relative qu'à un des chefs de la demande, il pourra être passé outre au jugement des autres chefs.

ART. 154.

Les audiences du conseil de prud'hommes-marins sont publiques. Toutefois, si la nature des débats l'exige, le président peut ordonner le huis clos.

Le prononcé des jugements doit toujours avoir lieu en audience publique.

ART. 155.

La sentence doit être rendue séance tenante ou au plus tard à la plus prochaine audience ordinaire.

La rédaction en incombe à l'assesseur juridique.

La sentence ne peut être prononcée que par le président qui a dirigé les débats. La présence des conseillers et de l'assesseur juridique n'est pas requise.

ART. 156.

Les minutes de toute sentence sont

riaten der havens van haar rechtsgebied, waar het geschil is ontstaan.

ART. 152.

In spoedeisende gevallen kan de kamer zoodanige maatregelen voorschrijven als zij noodig acht, om te beletten dat de voorwerpen, welke tot betwisting aanleiding geven, worden weggenomen verplaatst of beschadigd.

ART. 153.

Wanneer een der partijen verklaart in rechten te willen bewijzen dat een stuk valsch is, het geschrift ontkent of verklaart het niet te erkennen, worden de stukken door den voorzitter geparafieerd, waarna de raad akte verleent van de verklaring en de zaak naar de bevoegde rechters verwijst.

Als het stuk slechts betrekking heeft op één der punten van den eisch, kan er evenwel tot uitspraak over de overige punten worden overgegaan.

ART. 154.

De zittingen van den werkrechtersraad voor zeelieden zijn openbaar. De voorzitter mag evenwel bevelen de terechtzittingen met gesloten deuren te houden, indien zulks wegens den aard der debatten wordt vereischt.

Het vonnis moet altijd in openbare zitting worden uitgesproken.

ART. 155.

Het vonnis moet staande de zitting of uiterlijk op de eerstvolgende gewone zitting uitgesproken worden.

Het wordt opgesteld door den rechtskundigen bijzitter.

Het vonnis mag enkel uitgesproken worden door den voorzitter die de debatten heeft geleid. De tegenwoordigheid van de raadsleden en van den rechtskundigen bijzitter is niet vereischt.

ART. 156.

De minuut van elk vonnis wordt

portées par le greffier sur la feuille d'audience et signées par le président qui a dirigé les débats, l'assesseur juridique et le greffier.

La rédaction des sentences contiendra les noms des conseillers, de l'assesseur juridique qui ont pris part aux débats, ainsi que les noms, professions, et demeures des parties, l'exposé sommaire de la demande, de la défense, les motifs et le dispositif.

ART. 157.

Les sentences préparatoires ou interlocutoires ne sont point expédiées, quand elles ont été rendues contradictoirement et prononcées en présence des parties.

Dans le cas où la sentence, prononcée comme il est dit ci-dessus, ordonnera une opération à laquelle les parties devront assister, elle indiquera le lieu, le jour et l'heure et la prononciation vaudra citation.

Si le jugement ordonne une opération par des gens de l'art, le président de la chambre délivrera à la partie requérante cédule de citation pour appeler les experts si ceux-ci refusent de comparaître volontairement ; cette cédule fera mention du lieu, du jour et de l'heure et contiendra le fait, les motifs et le dispositif du jugement relatif à l'opération ordonnée.

Si le jugement ordonne une enquête, la cédule de citation fera mention de la date du jugement, du lieu, du jour et de l'heure.

ART. 158.

La sentence est signifiée à la partie qui a succombé ; l'expédition est revêtue de la formule exécutoire.

La sentence peut être mise à exécution vingt-quatre heures après la signi-

door den griffier op het zittingsblad geschreven en door den voorzitter, die de debatten heeft geleid, den rechtskundigen bijzitter en den griffier onteekend.

De tekst van het vonnis behelst de namen van de raadsleden en van den rechtskundigen bijzitter, die aan de debatten hebben deelgenomen, alsmede de namen, het beroep en de woonplaats van de partijen, de korte uiteenzetting van den eisch, van de verdediging, de gronden van de uitspraak en het beschikend gedeelte.

ART. 157.

Van voorbereidende of interlocutoire vonnissen wordt geen uitgifte opgemaakt wanneer zij op tegenspraak werden gegeven en ten overstaan van partijen werden uitgesproken.

Ingeval bij het vonnis uitgesproken als hiervoren gezegd, eene verrichting wordt bevolen, waarbij de partijen moeten tegenwoordig zijn, worden daarin plaats, dag en uur aangeduid en geldt de uitspraak als dagvaarding.

Indien het vonnis eene verrichting door vakmannen beveelt, reikt de voorzitter van de kamer aan de verzoekende partij een verlofschrift tot dagvaarding uit om de deskundigen op te roepen, zoo deze weigeren vrijwillig te verschijnen ; dit verlofschrift vermeldt plaats, dag en uur, en behelst het feit, de gronden en het beschikend gedeelte van het vonnis ten aanzien van de bevolen verrichting.

Wordt bij het vonnis een onderzoek bevolen, dan dient het dagingsverlof den datum van het vonnis, alsmede de plaats, den dag en het uur te vermelden.

ART. 158.

Het vonnis wordt beteekend aan de partij die in het ongelijk wordt gesteld. De uitgifte wordt voorzien van de uitvoeringsformule.

Het vonnis kan ten uitvoer gelegd worden vier en twintig uur na de beteekende

fication sans préjudice néanmoins des dispositions de l'article 161 relatif à l'opposition.

ART. 159.

L'exécution provisoire de la sentence, nonobstant opposition, peut être ordonnée avec ou sans caution jusqu'à concurrence de 800 francs. Au-dessus de 800 francs, la sentence ne peut être déclarée exécutoire que moyennant caution.

ART. 160.

Si, au jour indiqué par la citation, l'une des parties ne comparait pas, la cause sera jugée par défaut, sauf la réassignation prévue par l'article 162 ci-après :

ART. 161.

La partie condamnée par défaut peut faire opposition dans les cinq jours de la date de la signification du jugement par huissier.

Cette opposition contiendra sommairement les moyens de la partie et assignation au premier jour d'audience ; elle indiquera en même temps les lieu, jour et heure de la comparution et sera notifiée par huissier à la partie qui a comparu dans les formes et délais prévus par les articles 140 et 141 ci-dessus.

ART. 162.

Si la chambre sait que le défendeur n'a pu avoir connaissance de la citation, elle peut en adjugeant le défaut, fixer pour le délai de l'opposition, le temps qui lui paraîtra convenable ; et, dans le cas où la prorogation n'aurait été ni accordée d'office ni demandée, le défaillant pourra être relevé de la rigueur du délai, admis à l'opposition, en justifiant qu'à raison d'absence ou de maladie, il n'a pu être informé de la citation.

ning, onverminderd nochtans de bepalingen van artikel 161 betreffende het verzet.

ART. 159.

Tot een bedrag van 800 frank kan de voorloopige ten uitvoerlegging van het vonnis, niettegenstaand verzet, met of zonder borgtocht bevolen worden. Boven 800 frank kan het vonnis slechts onder borgtocht uitvoerbaar worden verklaard.

ART. 160.

Indien eene van de partijen op den bij de dagvaarding beteekenden dag niet verschijnt, wordt in de zaak bij verstek gevonnist, behoudens herdaging als voorzien bij verderstaand artikel 162.

ART. 161.

De bij verstek veroordeelde partij mag verzet aantekenen binnen vijf dagen na den datum van de bij deurwaarder gedane beteekening van het vonnis.

Het exploit van verzet bevat beknoptelijk de middelen van de partij en dagvaarding voor den eersten rechte dag ; het vermeldt tevens de plaats, den dag en het uur van de verschijning en wordt, met inachtneming van de bijvorenstaande artikel 140 en 141 voorziene vormen en termijnen, bij deurwaarder beteekend aan de verschenen partij.

ART. 162.

Wanneer de kamer weet, dat de verweerde geen kennis heeft kunnen hebben van het exploit van dagvaarding, kan zij bij het verleenen van verstek als termijn voor het verzet zulken tijd bepalen als haar behoorlijk schijnt en, in geval verlenging van termijn noch van ambtswege werd toegestaan, noch werd aangevraagd kan de niet verschijnende partij van de stipte naleving van den voor verzet gestelden termijn worden ontslagen, indien zij het bewijs levert, dat zij wegens afwezigheid of ziekte van de dagvaarding geen kennis kon hebben.

ART. 163.

La partie opposante qui se laisse juger une seconde fois par défaut n'est plus admise à formuler une nouvelle opposition.

ART. 164.

Toute partie qui succombe est condamnée aux dépens.

Peuvent néanmoins les dépens être compensés entre parties qui succombent respectivement sur quelque chef.

ART. 165.

Le président a la police de l'audience. Les parties sont tenues de s'exprimer avec modération et de garder en tout le respect qui est dû à la justice ; si elles y manquent, le président les rappelle à l'ordre d'abord par un avertissement ; en cas de récidive, elles peuvent être condamnées à une amende qui n'excédera pas la somme de 10 francs.

Dans le cas d'insulte ou d'irrévérence grave, le président en dresse procès-verbal et le conseil peut condamner séance tenante le coupable à un emprisonnement de trois jours au plus.

ART. 166.

Lorsque à l'audience un ou plusieurs des assistants donnent des signes publics, soit d'approbation, soit d'improbation ou excite au tumulte de quelque manière que ce soit, le président les fait expulser ; s'ils résistent à ses ordres, ou s'ils rentrent, il les fait arrêter et conduire à la maison d'arrêt ; il est fait mention de cet ordre dans le procès-verbal, et, sur l'exhibition qui en sera faite au gardien de la maison d'arrêt, les perturbateurs y seront reçus et retenus pendant vingt-quatre heures.

Lorsque le tumulte a été accompagné d'injures, ou de voies de fait donnant

ART. 163.

De verzet doende partij, die zich voor de tweede maal bij verstek laat vonnissen, wordt niet meer ontvangen tot het doen van een nieuw verzet.

ART. 164.

De partij welke in het ongelijk wordt gesteld, wordt in de kosten verwezen.

Evenwel kunnen de kosten verdeeld worden over de partijen die respectievelijk op het een of ander punt in het ongelijk worden gesteld.

ART. 165.

De voorzitter handhaaft de orde op de terechtzitting. Partijen zijn gehouden zich met bezadigdheid uit te drukken en in alles den eerbied in acht te nemen, welke aan het gerecht verschuldigd is ; wanneer zij daarin te kort komen, roept de voorzitter hen tot de orde, de eerste maal bij wijze van waarschuwing ; in geval van herhaling kunnen zij veroordeeld worden tot eene geldboete van ten hoogste 10 frank.

In geval van belediging of van grove oneerbiedigheid, maakt de voorzitter daarvan proces-verbaal op en kan de raad den schuldige op staanden voet veroordeelen tot eene gevangenisstraf van ten hoogste drie dagen.

ART. 166.

Geven, ter terechtzitting, een of meer aanwezigen openlijk teeken van goed- of afkeuring, of verwekken zij rumoer op welke wijze ook, dan doet de voorzitter ze uit de zaal zetten ; weerstaan zij aan zijne bevelen of komen zij weder binnen, zoo beveelt hij ze aan te houden en naar het huis van arrest te leiden ; van dit bevel wordt melding gemaakt in het proces-verbaal en op vertoon ervan aan den bewaarder van het huis van arrest worden de rustverstoorders er in genomen en gedurende vier en twintig uur in hechtenis gehouden.

Wanneer het rumoer gepaard gaat met belediging of gewelddaden, aan-

lieu à l'application ultérieure de peine de simple police, ces peines peuvent être prononcées séance tenante et immédiatement que les faits ont été constatés quand il s'agit d'un crime ou d'un délit commis à l'audience, le président, après avoir fait arrêter le délinquant et dressé procès-verbal des faits, envoie ces pièces et le prévenu devant les juges compétents.

ART. 167.

Les sentences rendues en vertu des deux articles qui précèdent sont exécutoires par provision.

SECTION V.

Dispositions diverses.

ART. 168.

Sont exemptés des droits de timbre et des droits d'enregistrement, les actes, jugements et autres pièces relatifs aux actions ou poursuites, devant les conseils de prud'hommes-marins, ainsi que les registres tenus par ces conseils et les extraits ou certificats des dits registres qui peuvent être délivrés par eux aux intéressés.

Ces actes et pièces de toute nature sont pareillement exemptés de la formalité de l'enregistrement, excepté les jugements qui sont enregistrés gratis.

ART. 169.

Un arrêté royal déterminera les droits et émoluments du greffier, les salaires et indemnités des huissiers, ainsi que les sommes allouées aux experts et aux témoins entendus dans les enquêtes.

ART. 170.

Les conseillers prud'hommes-marins sont rétribués par jetons de présence

leiding gevend tot verdere toepassing van politiestraffen, kunnen deze straffen staande de zitting worden uitgesproken, dadelijk na vaststelling van de feiten; geldt het eene misdad of een wanbedrijf ter zitting gepleegd, dan zendt de voorzitter, na den overtreder te hebben doen aanhouden en proces-verbaal van de feiten te hebben opgemaakt, die stukken en den beschuldigde vóór de bevoegde rechters.

ART. 167.

De vonnissen uitgesproken krachtens de vorige twee artikelen zijn uitvoerbaar bij voorraad.

AFDEELING V.

Allerlei bepalingen.

ART. 168.

Zijn vrij van zegel- alsmede van registratierechten, de akten, vonnissen en andere stukken betreffende de rechtsvorderingen of vervolgingen voor de werkrechtshraden voor zeelieden, evenals de registers, door deze raden gehouden, en de uittreksels of getuig-schriften uit die registers welke door de raden aan belanghebbenden mogen uitgereikt worden.

Deze akten en stukken van allen aard zijn eveneens vrij van de formaliteit der registratie, met uitzondering van de vonnissen die kosteloos worden geregistreerd.

ART. 169.

De rechten en emolumenten van den griffier, de bezoldigingen en vergoedingen van de deurwaarders alsmede de aan deskundigen en aan bij het onderzoek gehoorde getuigen toegekende sommen worden bij Koninklijk besluit bepaald.

ART. 170.

De leden van de werkrechtshraden voor zeelieden ontvangen als bezoldiging

dont le montant est fixé à 10 francs par audience.

Le président et l'assesseur juridique reçoivent un double jeton de présence.

Il est alloué, en outre, au président, aux conseillers et à l'assesseur juridique des indemnités du chef de déplacements dans le cas prévu à l'article 151 ci-dessus. Ces indemnités seront déterminées par arrêté royal.

ART. 171.

Le Roi peut prescrire l'allocation au président et à l'assesseur juridique d'une indemnité fixe pour devoirs accomplis en dehors des audiences ; il détermine le montant de ces allocations.

ART. 172.

Il est alloué au greffier et greffiers adjoints, à charge de l'Etat, un traitement dont le taux est fixé par arrêté royal.

La rémunération des commis aux écritures et autres agents subalternes du greffe est supportée par le budget de l'institution.

La personne assumée pour remplacer le greffier a droit à un jeton de présence. En cas de remplacement prolongé, il peut lui être alloué, en outre, à charge de l'Etat, une indemnité dont le montant est déterminé par arrêté ministériel.

ART. 173.

La mise en vigueur du présent chapitre de la présente loi sera réglée par arrêté royal.

Dispositions finales.

ART. 174.

Sont abrogés, à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi, toutes les

zitpenningen, waarvan het bedrag op 10 frank per zitting is betaald.

De voorzitter en de rechtskundige bijzitter ontvangen een dubbelen zitpenning.

Aan den voorzitter, de raadsleden en den rechtskundigen bijzitter worden daarenboven vergoedingen wegens verplaatsing toegekend. In het geval voorzien bij vorenstaand artikel 151. Het bedrag van die vergoedingen wordt vastgesteld bij Koninklijk besluit.

ART. 171.

De Koning kan voorschrijven aan den voorzitter en den rechtskundigen bijzitter een vaste vergoeding toe te kennen wegens werkzaamheden buiten de terechtzitting verricht. Hij bepaalt het bedrag van die vergoeding.

ART. 172.

Aan den griffier en de adjunct-griffiers wordt ten laste van 's Lands Schatkist eene jaarwedde toegekend, waarvan het bedrag bij Koninklijk besluit wordt vastgesteld.

De bezoldiging van de klerken en ander ondergeschikte bedienden ter griffie komt ten laste van de begrooting van den raad.

De persoon, aangesteld om den griffier te vervangen, heeft recht op eenen zitpenning. In geval van langdurige waarneming van het griffiersambt kan hem daarenboven, ten laste van 's Lands Schatkist, eene vergoeding worden toegekend waarvan het bedrag bij ministerieel besluit wordt vastgesteld.

ART. 173.

Het in werking treden van dit hoofdstuk van voorliggende wet wordt geregeld bij Koninklijk besluit.

Slotbepalingen.

ART. 174.

Te rekenen van de inwerkingstreding van deze wet zijn vervallen al de vroegere

dispositions antérieures, contraires à celles qui précèdent et notamment : 1° L'arrêté du 5 germinal an XII ; 2° Les articles 92 à 110 du titre II, du Livre II du Code de commerce ; 3° Les articles 8, 9, 10, 57 à 62 des arrêtés royaux coordonnés des 8 mars 1843 et 20 mars 1914.	bepalingen welke met vorenstaande strijdig zijn, namelijk : 1° Het besluit van 5 Germinal jaar XII ; 2° Artikelen 92 tot 110 van titel II, van Boek II van het Wetboek van koophandel ; 3° Artikelen 8, 9, 10, 57 tot 62 van de samengeordende Koninklijke besluiten van 8 Maart 1843 en 20 Maart 1914.
Donné à Bruxelles, le 27 juillet 1926.	Gegeven te Brussel, den 27 ⁿ Juli 1926.

ALBERT.

Par le Roi : <i>Le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique,</i>	Van 's Konings wege : <i>De Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafien, Telefonten en Luchtvaart,</i>
---	--

ANSEELE.

<i>Le Ministre des Affaires Etrangères,</i>	<i>De Minister van Buitenlandsche Zaken,</i> E. VANDERVELDE.
---	---

<i>Le Ministre des Colonies,</i>	<i>De Minister van Coloniën,</i> BON HOUTART.
----------------------------------	--

(38)

2° ANNEXE AU N° 236.

2° BIJLAGE VAN N° 236.

SÉNAT DE BELGIQUE

BELGISCHE SENAAT

SESSION DE 1925-1926.

ZITTING 1925-1926.

**Projet de loi portant réglementation du
Contrat d'engagement maritime.**

**Wetsontwerp houdende regeling van de
Arbeidsovereenkomst wegens scheeps-
dienst.**

ERRATA

ART. 26, dernier alinéa, lire comme
suit :

ART. 26, laatste alinea, lees als volgt :

. le marin pourra demander son débarquement au premier port
d'escale, même.

ART. 30, 2° alinéa, lire comme suit :
sans avoir droit à aucune indemnité.

ART. 30, 2° alinea, lees als volgt :

ART. 70, lire comme suit :
meest gereede partij, door den

ART. 70, lees als volgt :

ART. 72, avant-dernier alinéa, lire
comme suit :

ART. 72, voorlaatste alinea, lees als
volgt :

Si le marin n'a pas usé de la faculté de déléguer au moment de

ART. 73, dernier alinéa, lire comme
suit :

ART. 73, laatste alinea, lees als volgt :

La révocation est signifiée par écrit au capitaine qui la consigne au rôle
d'équipage et

ART. 74, lire comme suit :

ART. 74, lees als volgt :

d'engagement maritime par l'armateur, le capitaine ou les affréteurs.

ART. 84, dernier alinéa, lire comme
suit :

ART. 84, laatste alinea, lees als volgt :

Ces frais peuvent être récupérés à charge du marin.

ART. 92, avant-dernier alinéa, lire
comme suit :

ART. 92, voorlaatste alinea, lees als
volgt :

De opzegging moet voor de kustvaart, ten minste.

ART. 102, 1^{er} alinéa, lire comme suit : | ART. 102, 1^{ste} alinea, lees als volgt :
... et ne pourra être inscrit au rôle d'équipage *du navire*, sans . . .

ART. 106, 1^{er} et 2^e alinéas, lire respec- | ART. 106, 1^{ste} en 2^e alinea, lees res-
tivement comme suit : | pectievelijk als volgt :
De arbeidsovereenkomsten wegens scheepdienst, door inboorlingen van Congo.
De inboorling van Congo die zich als zeeman

ART. 110, lire comme suit : | ART. 110, lees als volgt :
La comparution en conciliation devant le commissaire maritime *ou* le consul
est obligatoire.

ART. 117, 2^e alinéa, lire comme suit : | ART. 117, 2^e alinea, lees als volgt :
Toutefois les contestations relatives au travail maritime.

ART. 119, antépénultième alinéa, lire | ART. 119, op twee na de laatste
comme suit : | alinea, lees als volgt :
Les présidents se suppléent l'un l'autre.

ART. 121, lire comme suit : | ART. 121, lees als volgt :
... de plus d'un mois comporte *la déchéance* du droit de faire partie
d'un conseil de prud'hommes-marins.
Elke veroordeeling wegens *een* scheepvaart-wanbedrijf

ART. 124, 1^{er} alinéa, lire comme suit : | ART. 124, 1^{ste} alinea, lees als volgt :
Le Roi nommera auprès de chaque *chambre* du conseil de prud'hommes-
marins

ART. 129, avant-dernier alinéa, texte | ART. 129, voorlaatste alinea, Vlaam-
flamand, lire comme suit : | sche tekst, lees als volgt :
... avec impartialité et sans prévention.

Même article, dernier alinéa, lire | Zelfde artikel, laatste alinea, lees als
comme suit : | volgt :
Texte français : | Fransche tekst :
par le décret du 20 juillet 1831.
Texte flamand : | Vlaamsche tekst :

... bij het decreet van 20 Juli 1831 voorgeschreven eed af in handen van den
voorzitter.

ART. 133, 1^{er} alinéa, texte flamand, | ART. 133, 1^{ste} alinea, Vlaamsche
lire comme suit : | tekst, lees als volgt :
De voorzitter, de raadsleden en de rechtskundige bijzitter kunnen gewraakt
worden