MTL.

Conseil d'Etat - Raad van State
LEGISLATION - WETGEVING
- 1 -
14 JUIN 1967
Transmis à M. Coördinatie
Overgemaakt aan de H.

C

L.10.052/1.

KONINKRIJK BELGIE.

ROYAUME DE BELGIQUE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 24e mei 1967 door de Minister van Tewerkstelling en Arbeid verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "a) genomen in uitvoering van de wet van 15 juli 1964 betreffende de arbeidsduur in de openbare en particuliere sectors van 's Lands bedrijfsleven en in uitvoering van de wet van 6 juli 1964 op de zondagsrust ; b) waarbij algemeen verbindend wordt verklaard de collectieve arbeidsovereenkomst van 22 mei 1967 van het Nationaal Paritair Comité voor de petroleumnijverheid en -handel tot vaststelling van sommige bijzondere loonsvoorwaarden", heeft de 26e mei 1967 het volgend advies gegeven :

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre de l'Emploi et du Travail, le 24 mai 1967, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un projet d'arrêté royal "a) pris en exécution de la loi du 15 juillet 1964 sur la durée du travail dans les secteurs publics et privés de l'économie nationale et en exécution de la loi du 6 juillet 1964 sur le repos du dimanche ; b) rendant obligatoire la convention collective du 22 mai 1967 de la Commission paritaire nationale de l'industrie et du commerce du pétrole, fixant certaines conditions particulières de salaire", a donné le 26 mai 1967 l'avis suivant:

C. E.
Sortie
15 6.67
COORD.

Luidens artikel 1 van het ontwerp zijn de in uitzicht gestelde reglementaire bepalingen toepasselijk op de werklieden die werken van vervoer te water verrichten en tewerkgesteld zijn in de ondernemingen welke onder het Nationaal Paritair Comité voor de petroleumnijverheid en -handel ressorteren.

Uit de aanhef blijkt dat het Nationaal Paritair Comité voor de petroleumnijverheid en -handel opgetreden is ter voorbereiding van bedoelde bepalingen.

Hier rijst evenwel de vraag of de door het ontwerp bedoelde werklieden die immers werken van vervoer te water verrichten, wel onder genoemd Nationaal Paritair Comité ressorteren. Ongetwijfeld mag in beginsel worden aangenomen dat alle werklieden van een zelfde werkgever onder een zelfde Nationaal Paritair Comité ressorteren, en wel onder dat waaronder de voornaamste activiteit van die werkgever ressorteert. Het is nu zo dat volgens artikel 1, § 1, 17 van het koninklijk besluit van 5 januari 1957 zoals gewijzigd bij koninklijk besluit van 26 februari 1965, ook het vervoer van petroleumproducten door petroleummaatschappijen in de werkingssfeer van genoemd Nationaal Paritair Comité is betrokken. Uit artikel 1, § 1, 39 van hetzelfde koninklijk besluit van 5 januari 1957, dat de werkingssfeer van het Nationaal Paritair Comité voor de binnenscheepvaart bepaalt, blijkt echter de bedoeling; zoveel mogelijk alle werkzaamheden in verband met de binnenscheepvaart onder dit paritair comité te doen ressorteren. Dit 39 bevat onder meer de volgende omschrijving : "de binnenscheepvaart, vervoer van goederen; ... de ondernemingen die boten, schepen, vlotten of soortgelijke middelen exploiteren, in de zin zoals bepaald bij artikel

.../...

1 van de wet van 1 april 1936 op de arbeidsovereenkomst voor dienst op binnenschepen, ter uitsluiting van alle vaartuigen uitgebaat door ondernemingen die ressorteren onder de bevoegdheid van het Nationaal Paritair Comité voor het bouwbedrijf; de werkzaamheden in verband met de binnenscheepvaart, normaal verricht met winstoogmerk, ongeacht het feit dat het gaat om werkzaamheden voor eigen rekening of voor rekening van derden, voor zover deze activiteiten niet uitdrukkelijk ressorteren onder de bevoegdheid van een ander Paritair Comité". De vraag rijst dan of de woorden "het vervoeren" die in artikel 1, § 1, 17 van het koninklijk besluit van 5 januari 1957, zoals gewijzigd bij koninklijk besluit van 26 februari 1965, voorkomen, wel degelijk het vervoer te water bedoelen, waarvan sprake in het onderhavige ontwerp. Dat de vraag gesteld kan worden, is reeds duidelijk uit het feit dat de huidige tekst van artikel 1, § 1, 17 recenter is dan die van artikel 1, § 1, 39.

Een antwoord op deze vraag eist een grondig onderzoek van de bevoegdheidssfeer van beide Paritaire Comités, hetgeen ook de verzameling van gegevens nopens beide bedrijfstakken en de organisatie ervan noodzakelijk maakt. Het spreekt van zelf dat de termijn binnen welke de Raad van State om advies is gevraagd, dergelijk onderzoek onmogelijk maakt. Voorts zal ook moeten worden onderzocht of de door het ontwerp bedoelde werklieden niet onder de wet van 1 april 1936 vallen, welk probleem, zoals hierna zal blijken, ook nog in verband met artikel 4 van het ontwerp en dienvolgens ook met betrekking tot artikel 1 belang vertoont.

De vraag of het bevoegde Paritaire Comité is opgetreden, is zeer belangrijk, aangezien de wettigheid van het ontworpen besluit hiervan afhangt. De raadpleging van het bevoegde Paritair Comité is immers een substantiële vorm.

\+
\+ \+

Artikel 2 van het ontwerp luidt als volgt :

"Artikel 2.- Voor de berekening van de toegelaten arbeidsduur wordt niet beschouwd als tijd gedurende welke het personeel ter beschikking is van de werkgever :

1° wat de werklieden betreft wier arbeid met opeenvolgende ploegen is ingericht : een gemiddelde, berekend over drie weken, van ten hoogste twaalf uren per week ;

2° wat de werklieden betreft wier arbeid niet met opeenvolgende ploegen is ingericht : de schafttijd ten belope van twaalf uren per week ;

3° de tijd gedurende welke de werkman aan boord verblijft, doch geen arbeid presteert, zelfs indien de aanwezigheid aan boord voor de bemanningsleden of voor één van hen ingevolge de scheepvaartreglementen verplichtend is".

Dit artikel wil in 3° toestaan dat de aldaar bedoelde periodes volledig en onverschillig de duur ervan buiten beschouwing worden gelaten voor de berekening van het aantal uren die als arbeidsduur moeten worden aangezien. Gelet op de aldaar gebruikte bewoordingen zou men kunnen denken dat het 3° alle periodes dekt waarin de werkman ter beschikking is van de werkgever zonder arbeid te verrichten. Dit is evenwel niet het standpunt van het ontwerp, dat in 1° en 2° telkens voor een andere hypothese nog andere periodes wil uitsluiten. Bovendien gebeurt dit in laatstbedoelde bepalingen door een forfaitair maximum te bepalen, dat dan nog per week of per periode van drie weken is vastgesteld. Zowel wat betreft de inhoud als wat betreft de wijze van berekening is er dus een zekere tegenstrijdigheid tussen het 3° enerzijds en het 1° en 2° van artikel 2 anderzijds.

.../...

Daarenboven is het bepaalde onder 1° zeer onduidelijk geformuleerd, meer bepaald doordat het niet vermeldt welke soort van aanwezigheid op het werk hier bedoeld wordt. Met een dergelijke onduidelijkheid is twijfel ontrent de wettigheid van 1° zeker op zijn plaats, te meer daar, zoals reeds opgemerkt, het bepaalde onder 3° praktisch alle periodes waarin geen arbeid wordt verricht, reeds volledig neutraliseert. Zodoende lijkt het 1° in strijd te komen met artikel 4, derde lid, van de wet van 15 juli 1964, dat, zoals de Raad van State reeds herhaaldelijk heeft opgemerkt, niet toelaat voor de vaststelling van de arbeidsduur geen rekening te houden met de tijd gedurende welke men werkelijke arbeid verricht (adviezen L. 9364/2/V van 28 juli 1965 en L. 9432/1 van 5 november 1965, overgenomen in het advies L. 9642/1 van 26 mei 1966 over een ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 15 juli 1964 betreffende de arbeidsduur in de openbare en particuliere sectors van s' lands bedrijfsleven, Gedr. St., Kamer, 238 (1965-1966) nr. 1 p. 2).

In verband met het 1° en het 2° kan, in de onderstelling dat het bepaalde onder 1° alleen hypotheses zou dekken die door de wet toegelaten zouden zijn, nog het volgende vraagstuk worden aangevoerd. Deze teksten maken het mogelijk dat een forfaitair aantal

.../...

uren of juister gezegd een aantal uren met een forfaitair maximum - dat in 2° per week is vastgesteld en in 1° per periode van drie weken - voor de berekening van de arbeidsduur niet worden medegeteld. Het systeem van de wet op de arbeidsduur, en meer bepaald artikel 21 van de wet, verwijzen evenwel zowel naar een dagelijkse als naar een wekelijkse grens. Beide begrippen zijn echter niet onafscheidelijk verbonden : overschrijding van de dagelijkse grens leidt niet noodzakelijk ook tot overschrijding van de wekelijkse grens en omgekeerd. Hieruit schijnt te volgen dat men voor iedere dag waarop de werkman ter beschikking van de werkgever is, moet kunnen uitmaken of de wettelijke dagelijkse grens is overschreden. Om nu in het geval van de in artikel 4, derde lid, bedoelde werknemers dit onderzoek te kunnen doen, schijnt dan ook, wanneer men zijn toevlucht neemt tot het neutraliseren van een forfaitair aantal uren of van een aantal uren beneden een forfaitair bepaald maximum, als eis te moeten worden gesteld dat er een bepaling zou zijn die aangeeft, naar gelang van het geval, hoeveel uren forfaitair mogen worden afgetrokken per dag of hoeveel het forfaitair maximum per dag bedraagt. Alleszins zal het zonder een dergelijke bepaling bijzonder moeilijk vast te stellen zijn, hoeveel uren iedere dag mogen worden terzijde gelaten voor de berekening van de arbeidsduur op die dag. Diezelfde opmerking geldt mutatis mutandis voor de vaststelling van de wekelijkse grens en voor de daaraan te verbinden eis, het forfait ook uit te drukken in een aantal uren per week of in een maximum per week.

.../...

In verband met artikel 2, 2°, verwijst de Raad nog naar een tekstvoorstel dat hij in vroegere adviezen reeds heeft gedaan naar aanleiding van soortgelijke bepalingen. In het advies L.9940/1 van 17 februari 1967 over een ontwerp van koninklijk besluit dat betrekking had op de arbeidsduur in de binnenscheepvaart, merkte hij op : "Ten einde iedere onwettige toepassing ervan onmogelijk te maken, ware het aangewezen het 2° van artikel 2 van het ontwerp als volgt te lezen : "2° de tijd die tijdens de vaart wordt besteed voor het nemen van de maaltijden ; de aftrekbare tijd mag in geen geval meer bedragen dan twee uren per dag".

\+

\+ +

Artikel 3 van het ontwerp luidt als volgt :

"Wanneer de arbeidstijdregeling anders dan met opeenvolgende ploegen georganiseerd is, mag de arbeidsduur de bij artikel 4 van de wet van 15 juli 1964 vastgestelde grenzen overschrijden met ten hoogste zeshonderd uren per jaar".

Als rechtsgrond voor deze bepaling worden in de aanhef zo maar even twee bepalingen van de wet van 15 juli 1964 genoemd : artikel 4, vierde lid, en artikel 14.

Het lijkt wel uitgesloten dat beide bepalingen tegelijk zouden kunnen worden ingeroepen. Artikel 14 is blijkbaar niet bedoeld voor de gevallen bedoeld in artikel 4, vierde lid, zoals de Raad al vroeger in zijn reeds genoemd advies L.9940/1 van 17 februari 1967 heeft opgemerkt ;

.../...

bovendien is de procedure voor voorafgaand overleg met het paritair comité in beide artikelen verschillend en is de omvang van 's Konings bevoegdheid daarvan afhankelijk.

De vraag rijst evenwel of een van beide bepalingen wel nuttig kan worden ingeroepen.

Artikel 4, vierde lid, van de wet van 15 juli 1964 luidt als volgt : "Ten aanzien van de werknemers van de zeevaartondernemingen en van de ondernemingen van vervoer langs de binnenwateren, kan de Koning, op voorstel van het bevoegde paritair comité, de modaliteiten van toepassing van het bepaalde in het eerste lid bepalen".

Dienaangaande dient de vraag te worden gesteld, of de door het ontwerp bedoelde werkgevers - die ondernemingen zijn welke onder het Nationaal Paritair Comité voor de petroleumnijverheid en -handel ressorteren en welke derhalve een in artikel 1, § 1, 17, van het koninklijk besluit van 5 januari 1957 genoemde hoofdactiviteit uitoefenen - voor de toepassing van genoemd artikel 4, vierde lid, kunnen worden beschouwd als "ondernemingen van vervoer langs de binnenwateren". Dat het antwoord op die vraag niet zo eenvoudig is, kan reeds blijken uit het feit dat het derde lid van hetzelfde artikel 4 een duidelijk onderscheid maakt tussen vervoerondernemingen en werknemers tewerkgesteld aan vervoerwerken.

Als andere rechtsgrond voor artikel 3 van het ontwerp wordt artikel 14 van de wet van 15 juli 1964 in de aanhef vermeld. Nu rijst de vraag of deze bepaling wel hier dienstig kan worden ingeroepen, daar de materie van de mogelijke afwijkingen voor werknemers die tewerkgesteld zijn

.../...

aan werken van vervoer, laden en lossen, in artikel 16 van de wet is geregeld en dit artikel blijkbaar alle dergelijke werknemers bedoelt, met uitzondering van die welke in artikel 4, vierde lid, van de wet zijn bedoeld. Zoals de Raad van State reeds vroeger heeft opgemerkt in zijn advies L.9920/1 van 20 januari 1967 over een ontwerp van koninklijk besluit betreffende de arbeidsduur van de werklieden tewerkgesteld in de ondernemingen die onder het Nationaal Paritair Comité voor de steenbakkerij ressorteren, sluit artikel 16 van de wet voor de aldaar bedoelde werknemers de toepassing van artikel 14 uit. Daar artikel 16 alleen andere afwijkingen van veel beperktere omvang dan artikel 3 van het ontwerp toestaat, moet, ingeval aangenomen wordt dat het beroep op artikel 4, vierde lid, van de wet uitgesloten is en dat dit artikel 16 de ganse materie beheerst, worden geconcludeerd tot de onwettigheid van artikel 3 van het ontwerp.

Gesteld dat uit het onderzoek mocht blijken dat artikel 4, vierde lid, van de wet of artikel 14 van de wet als rechtsgrond voor de in artikel 3 van het ontwerp vervatte maatregel zou kunnen dienen, dan blijft het toch nog de vraag of zodanige maatregel, gevoegd bij de reeds toegestane "faciliteiten" van artikel 2 van het ontwerp, niet leidt tot een resultaat waarbij de regeling van de wet van 15 juli 1964 wordt uitgehold. Het ontwerp biedt immers de mogelijkheid om een eventueel zelfs ononderbroken aanwezigheid van zeer lange duur op het werk aan de door het ontwerp bedoelde werklieden op te leggen, terwijl genoemde wet een dergelijke tewerkstelling juist heeft willen verhinderen.

\+

\+ \+

.../...

Artikel 4 van het ontwerp luidt als volgt :

"De inhaalrust, waarop de werklieden recht hebben die 's zondags tewerkgesteld worden bij toepassing van artikel 5, § 1, 1°, van de wet van 6 juli 1964 op de zondagsrust, wordt verleend in de loop van de twee maanden welke op de bewuste zondag volgen".

Als rechtsgrond wordt artikel 5, § 2, van de wet van 6 juli 1964 op de zondagsrust ingeroepen.

In dit verband rijst de vraag of deze wet wel toepasselijk is op de door het ontwerp bedoelde werknemers, dit is op de "werklieden die werken van vervoer te water verrichten en tewerkgesteld zijn in de ondernemingen welke onder het Nationaal Paritair Comité voor de petroleumnijverheid en -handel ressorteren".

Volgens artikel 2 van de wet van 6 juli 1964 is deze wet niet van toepassing op het varend personeel van de visserijbedrijven en op het varend personeel tewerkgesteld aan werken van vervoer te water en in de lucht, met uitzondering van de personen die verbonden zijn krachtens een arbeidsovereenkomst voor binnenschippers.

Het ontwerp stelt de vraag naar de juiste interpretatie van deze tekst. Beperkt die tekst de toepassing van de wet van 6 juli 1964 tot de arbeiders die verbonden zijn krachtens een arbeidsovereenkomst voor binnenschippers ? Of mag die tekst zelfs tegen de wettelijke bewoordingen in zo worden gelezen dat de wet toepasselijk is op alle werknemers die tewerkgesteld zijn aan werken van vervoer te water of aan sommige ervan ? Ook hier kan alleen een grondig onderzoek de nodige zekerheid bieden.

.../...

Anderzijds doet dit artikel 4 aan de juistheid van de formulering van artikel 1 van het ontwerp twijfelen. Worden hier alleen binnenschippers voor wie de wet van 1 april 1936 geldt, bedoeld ? Worden hier zeevarenden bedoeld ? Of worden alleen arbeiders bedoeld die noch onder de wet van 5 juni 1928, noch onder die van 1 april 1936 vallen ? Zovele vragen waaromtrent opheldering noodzakelijk is.

Gelet op de korte termijn binnen welke de Raad van State door de Regering om advies is verzocht, is het hem onmogelijk geweest deze menigvuldige vragen waarvoor meestal alleen een grondig onderzoek de nodige zekerheid kan bieden, tot oplossing te brengen en dienaangaande een verantwoord standpunt waaromtrent de vereiste motivering kan worden verstrekt, te kiezen.

Aux termes de l'article 1er du projet, les dispositions réglementaires envisagées s'appliqueront aux ouvriers qui effectuent des travaux de transport par eau et qui sont occupés dans les entreprises ressortissant à la Commission paritaire nationale de l'industrie et du commerce du pétrole.

Il ressort du préambule que c'est la Commission paritaire nationale de l'industrie et du commerce du pétrole qui a participé à l'élaboration desdites dispositions.

La question se pose toutefois de savoir si les ouvriers visés par le projet, qui effectuent des travaux de transport par eau, relèvent bien de la Commission paritaire nationale précitée. Sans doute peut-on admettre, en principe, que les ouvriers d'un même employeur ressortissent tous à la même commission paritaire nationale, notamment à celle dont relève l'activité principale de cet employeur . Et il est vrai qu'en vertu de l'article 1er, § 1er, 17, de l'arrêté royal du 5 janvier 1957, tel qu'il a été modifié par l'arrêté royal du 26 février 1965, le transport de produits du pétrole par les sociétés pétrolières entre dans le ressort de la Commission paritaire nationale susmentionnée. L'article 1er, § 1er, 39, du même arrêté royal du 5 janvier 1957, qui détermine le ressort de la Commission paritaire nationale de la batellerie, témoigne toutefois du souci de faire ressortir à cette commission paritaire, dans la mesure du possible, toutes les activités en rapport avec la batellerie. La disposition de ce 39 contient, notamment, la définition suivante : "pour les activités de la batellerie relatives au transport de marchandises; ... les entreprises exploitant des bateaux, des navires, des radeaux ou des moyens analogues au sens

.../...

défini par l'article ler de la loi du ler avril 1936 sur les contrats d'engagement pour le service des bâtiments de navigation intérieure, à l'exclusion de tout bâtiment exploité par des entreprises relevant de la Commission paritaire nationale de la construction; les activités relatives à la navigation sur les eaux intérieures, exécutées normalement avec des buts lucratifs, indépendamment du fait qu'il s'agit d'activités effectuées pour le compte personnel ou pour compte de tiers pour autant que ces activités ne soient pas expressément prévues dans la compétence d'une autre commission paritaire". Dès lors se pose la question de savoir si les termes "le transport" utilisés à l'article ler, § ler,17,de l'arrêté royal du 5 janvier 1957,tel qu'il a été modifié par l'arrêté royal du 26 février 1965, s'appliquent bien au transport par eau, visé au présent projet . Que la question puisse se poser résulte déjà du fait que le texte actuel de l'article ler, § ler, 17, est plus récent que celui de l'article ler, § ler, 39.

Pour pouvoir y répondre , une étude approfondie de la compétence respective des deux commissions paritaires s'imposerait, étude en vue de laquelle il faudrait, au préalable, rassembler tous éléments concernant l'une et l'autre de ces branches d'activité et leur organisation. Dans le bref délai qui lui est imparti pour émettre son avis, le Conseil d'Etat ne peut évidemment pas se livrer à une telle analyse. De plus, il conviendra d'examiner si les ouvriers visés par le projet ne tombent pas sous l'application de la loi du ler avril 1936, problème qui, comme il sera indiqué ci-après, intéresse l'article 4, et partant, aussi l'article ler du projet.

.../...

La question de savoir si c'est la commission paritaire compétente qui est intervenue en l'espèce revêt une grande importance : la légalité de l'arrêté en dépend, la consultation de la commission paritaire compétente étant une formalité substantielle.

\+

\+ \+

L'article 2 du projet est rédigé comme suit :

"Article 2.-

Pour le calcul de la durée du travail autorisé, n'est pas considéré comme temps pendant lequel le personnel est à la disposition de l'employeur :

1° en ce qui concerne les ouvriers dont le travail est organisé par équipes successives : maximum douze heures en moyenne par semaine, calculée par période de trois semaines;

2° en ce qui concerne les ouvriers dont le travail n'est pas organisé par équipes successives : l'intervalle de repos destiné aux repas, à concurrence de douze heures par semaine ;

3° le temps pendant lequel l'ouvrier reste à bord, mais n'effectue aucun travail, même si la présence à bord est obligatoire pour les membres d'équipage, ou pour l'un d'eux, en vertu des règlements de navigation".

Le 3° tend à permettre que les périodes qu'il vise soient négligées, totalement et indépendamment de leur durée, pour le calcul du nombre d'heures à considérer comme durée du travail. Les termes utilisés dans cette disposition pourraient faire croire que le 3° couvre toutes les périodes pendant lesquelles l'ouvrier est à la disposition de son employeur sans fournir des prestations de travail. Ce n'est toutefois pas ainsi que l'entend le projet, puisque, aux 1° et 2° du même article, il exclut, chaque fois dans une hypothèse différente, d'autres périodes encore. De plus, ces dernières dispositions procèdent par voie de fixation d'un maximum forfaitaire qui est, de surcroît, déterminé

.../...

par semaine ou par période de trois semaines. Il y a, dès lors, une certaine contradiction, tant au fond qu'en ce qui concerne le mode de calcul, entre, d'une part, le 3° et, d'autre part, le 1° et le 2° de l'article 2.

La disposition du 1° est, du reste, fort imprécise, plus particulièrement en ce qu'elle ne dit pas de quelle sorte de présence au travail il s'agit en l'espèce. Pareille imprécision autorise de sérieux doutes quant à la légalité du 1°, d'autant que, ainsi qu'il a déjà été observé, la disposition du 3° neutralise déjà pratiquement toutes les périodes pendant lesquelles il n'est pas fourni de prestations de travail. Le 1° se révèle ainsi contraire à l'article 4, alinéa 3, de la loi du 15 juillet 1964 qui, le Conseil d'Etat l'a fait observer à plusieurs reprises, ne permet pas de négliger, pour la détermination de la durée du travail, le temps pendant lequel des prestations de travail sont effectivement fournies (avis L. 9364/2/V du 28 juillet 1965 et L. 9432/1 du 5 novembre 1965, repris à l'avis L. 9642/1 du 26 mai 1966 concernant un projet de loi modifiant la loi du 15 juillet 1964 sur la durée du travail dans les secteurs public et privé de l'économie nationale, Doc. parl. Chambre 238 (1965-1966) n°1, p.2).

Et à supposer même que le 1° ne couvrirait que des hypothèses autorisées par la loi, il soulèverait encore, avec le 2°, le problème suivant . Ces textes permettent l'un et l'autre de ne pas porter en compte pour le calcul de la durée du travail un nombre d'heures forfaitaire, ou plus exactement, un nombre d'heures avec maximum forfaitaire, déterminé par semaine au 2° , par période de trois semaines au 1°. Or, le système de la loi sur la durée du travail, en particulier l'article 21, utilise une limite tant journalière qu'hebdomadaire, sans que ces deux notions

.../...

soient pour autant indissociables : le dépassement de la limite journalière ne conduit pas nécessairement à un dépassement de la limite hebdomadaire, et vice-versa. Il en résulte que, pour toute journée pendant laquelle l'ouvrier est à la disposition de l'employeur, il faut pouvoir déterminer si la limite journalière légale est ou non dépassée. Or, pour que ce contrôle puisse s'effectuer dans le cas des ouvriers visés à l'article 4, alinéa 3, de la loi, il apparaît indispensable, lorsqu'on a recours à la neutralisation d'un nombre d'heures forfaitaire ou d'un nombre d'heures inférieur à un maximum forfaitaire, d'exiger une disposition qui précise, selon le cas, quel est le nombre d'heures forfaitaire susceptible d'être déduit par jour ou à combien s'élève le maximum forfaitaire journalier. A défaut d'une telle disposition, il sera en tout état de cause particulièrement difficile de déterminer le nombre d'heures qui peut être négligé chaque jour pour le calcul de la durée du travail ce jour-là. La même observation vaut mutatis mutandis pour la détermination de la limite hebdomadaire et la nécessité corrélative d'exprimer aussi le forfait en un nombre d'heures par semaine ou en un maximum hebdomadaire.

Quant à l'article 2, 2°, le Conseil d'Etat se réfère, en outre, à une proposition de texte qu'il a faite dans des avis antérieurs à propos de dispositions similaires. Dans son avis L. 9940/1 du 17 février 1967 sur un projet d'arrêté royal relatif à la durée du travail dans la batellerie, il a fait observer : "Afin d'exclure toute application abusive de la disposition de l'article 2, 2°, du projet, il convient de la rédiger comme suit :

.../..

"2° le temps consacré aux repas au cours de la navigation; en aucun cas cependant, le temps déductible ne peut excéder deux heures par jour".

+

+ +

L'article 3 du projet est ainsi conçu :

"Lorsque le régime de travail est organisé autrement que par équipes successives, la durée du travail peut dépasser les limites fixées à l'article 4 de la loi du 15 juillet 1964 de six cents heures par an au maximum".

Le préambule n'invoque pas moins de deux dispositions de la loi du 15 juillet 1964 comme fondement légal de cet article : l'article 4, alinéa 4, et l'article 14.

Il semble exclu que ces deux dispositions puissent être invoquées à la fois. Ainsi que le Conseil d'Etat l'a fait observer dans son avis L. 9940/1 du 17 février 1967 précité, l'article 14 ne s'applique manifestement pas aux cas prévus à l'article 4, alinéa 4; de plus, la procédure de consultation préalable de la commission paritaire est différente dans les deux articles, et l'étendue du pouvoir du Roi en dépend.

Il est même permis de se demander si l'une ou l'autre de ces dispositions peut être utilement invoquée en l'espèce.

.../...

L'article 4, alinéa 4, de la loi du 15 juillet 1964, dispose : "En ce qui concerne les travailleurs des entreprises de navigation maritime et des entreprises de batellerie, le Roi peut déterminer, sur proposition de la commission paritaire compétente, les modalités d'application des dispositions prévues au premier alinéa".

Les employeurs visés par le projet - qui sont des entreprises ressortissant à la Commission paritaire nationale de l'industrie et du commerce du pétrole et exerçant dès lors une activité principale visée à l'article 1er, § 1er, 17, de l'arrêté royal du 5 janvier 1957 - peuvent-ils être considérés, pour l'application de l'article 4, alinéa 4, précité , comme "des entreprises de batellerie" ?

La réponse à cette question est loin d'être aussi simple qu'on pourrait le croire, ainsi qu'en témoigne déjà la nette distinction que l'alinéa 3 du même article 4 établit entre les "entreprises de transport" et les "travailleurs occupés à des travaux de transport".

Quant à l'autre disposition citée comme fondement légal de l'article 3 du projet, à savoir l'article 14 de la loi du 15 juillet 1964, peut-elle être utilement invoquée ,étant donné que la matière des dérogations éventuelles pour les travailleurs occupés à des travaux de transport, de chargement et de déchargement est réglée à l'article 16 de la loi et que cet article vise manifestement tous les travailleurs occupés à de tels travaux , à l'exception de ceux dont il est question à l'article 4, alinéa 4, de la loi ? Ainsi que le Conseil d'Etat l'a fait observer dans son avis L. 9920/1 du 20 janvier 1967 concernant un

.../...

projet d'arrêté royal relatif à la durée du travail des ouvriers occupés dans les entreprises relevant de la Commission paritaire nationale de l'industrie des briques, l'article 16 de la loi exclut de l'application de l'article 14 les ouvriers qui y sont visés. Comme l'article 16 n'autorise que d'autres dérogations, de portée plus limitée que celle qui est prévue à l'article 3 du projet, force est de conclure à l'illégalité de ce dernier article, dès lors que l'on admet que le recours à l'article 4, alinéa 4, de la loi est exclu et que l'article 16 régit l'ensemble de la matière.

A supposer même que l'article 4, alinéa 4, de la loi ou l'article 14 de la loi se révélerait , à l'examen, pouvoir servir de fondement légal à la disposition de l'article 3 du projet, la question demeurerait de savoir si pareille disposition, jointe aux "facilités" déjà accordées par l'article 2 du projet, n'aboutirait pas à vider de sa substance le régime de la loi du 15 juillet 1964. Le projet permet, en effet, d'imposer aux travailleurs qu'il vise, une présence au travail de très longue durée, éventuellement même ininterrompue, alors que la loi entend précisément empêcher pareille occupation.

\+

\+ \+

L'article 4 du projet dispose :

"Le repos compensatoire auquel ont droit les ouvriers occupés au travail le dimanche en application de l'article 5, § 1er, 1°, de la loi du 6 juillet 1964 sur le repos du dimanche , est octroyé au cours des deux mois qui suivent ce dimanche".

.../...

Le préambule invoque comme fondement légal de cette disposition l'article 5, § 2, de la loi du 6 juillet 1964 sur le repos du dimanche.

La question se pose de savoir si cette loi est bien applicable aux ouvriers visés par le projet, c'est-à-dire aux "ouvriers effectuant des travaux de transport par eau et occupés dans les entreprises ressortissant à la Commission paritaire nationale de l'industrie et du commerce du pétrole"

En vertu de son article 2, la loi du 6 juillet 1964 ne s'applique pas au personnel navigant des entreprises de pêche et au personnel navigant occupé à des travaux de transport par air et par eau, à l'exception des personnes liées par un contrat d'engagement pour le service des bâtiments de navigation intérieure.

Le projet soulève le problème de l'interprétation exacte de ce texte. Faut-il considérer que celui-ci limite l'application de la loi du 6 juillet 1964 aux travailleurs liés par un contrat d'engagement pour le service des bâtiments de navigation intérieure ? Ou peut-il , même contre les termes de la loi, s'interpréter comme rendant celle-ci applicable à tous les travailleurs occupés à des travaux de transport par eau ou à certains d'entre eux ? Ici encore, seul un examen approfondi permettrait de trancher avec certitude.

D'autre part, l'article 4 fait naître des doutes quant à la correctionde la rédaction de l'article 1er du projet. Celui-ci ne vise-t-il que des bateliers auxquels la loi du 1er avril 1936 s'applique ? Vise-t-il des marins ? Ou n'a-t-il en vue que des travailleurs qui ne tombent sous l'application ni de la loi du 5 juin 1928,ni de celle du 1er avril 1936 ? Autant de points qu'il importe d'élucider .

.../...

Dans le bref délai qui lui est imparti pour émettre son avis, le Conseil d'Etat n'a pas été en mesure d'apporter une solution à ces multiples problèmes, que seule une étude approfondie permettrait le plus souvent de régler avec la certitude requise, ni d'adopter, à cet égard, une position qui soit dûment motivée.

De kamer was samengesteld uit

de Heren : F. LEPAGE, voorzitter van de Raad van State,
Messieurs : président du Conseil d'Etat,

H. BUCH, staatsraden,
Ch. SMOLDERS, conseillers d'Etat,

G. VAN HECKE, bijzitters van de afdeling wetgeving,
J. DE MEYER, assesseurs de la section de législation,

R. DECKMYN, griffier van de Raad van State.
greffier du Conseil d'Etat.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. Ch. SMOLDERS.

Het verslag werd uitgebracht door de H. O. DE LEYE, substituut-auditeur-generaal.

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M. Ch. SMOLDERS.

Le rapport a été présenté par M. O. DE LEYE, substitut de l'auditeur général.

DE GRIFFIER - LE GREFFIER, DE VOORZITTER - LE PRESIDENT,

(get.) R. DECKMYN. (get.) F. LEPAGE.