GK.

LEGISLATION - 1 - WETGEVING
5 JUIN 1952
coordinatie bureau

L. 2737/2.

KONINKRIJK BELGIE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 21e Februari 1952 door de Minister van Openbare Werken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "houdende vaststelling van de vergoedingen en compensaties voor het laden en lossen van binnenschepen 's nachts, 's Zondags of op een wettelijke feestdag of gedurende meer dan acht uren", heeft ter zitting van 21 Maart 1952 het volgend advies gegeven :

ROYAUME DE BELGIQUE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Travaux publics, le 21 février 1952, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "fixant les indemnités et compensations pour chargement et déchargement des bateaux d'intérieur pendant la nuit, le dimanche ou un jour férié légal u pendant plus de huit heures", a donné en sa séance du 21 mars 1942 l'avis suivant :

De titel van het ontwerp zou als volgt moeten luiden :

"Koninklijk besluit tot vaststelling van de vergoedingen en compensaties voor het laden en lossen van binnenschepen, uitgevoerd 's nachts, 's Zondags of op een wettelijke feestdag of gedurende meer dan acht uren.".

In het eerste lid van de inleiding schrijve men : "... inzonderheid op de artikelen 16 en 48;".

Artikel 1.

Niets aan te merken.

Artikel 2.

Grondslag van het ontwerp is de wet van 5 Mei 1936 op de rivierbevrachting.

Krachtens artikel 16 van de wet, dat door artikel 3 van het ontwerp in toepassing wordt gebracht, kan de Koning vergoedingen toekennen wanneer het laden of lossen 's nachts, of 's Zondags dan wel op een wettelijke feestdag gebeurt.

Artikel 2 bepaalt dat geen vergoeding verschuldigd is wanneer aan die voorwaarden betreffende de tijd niet is voldaan.

Die bepaling is overbodig, aangezien in zodanig geval de Koning krachtens de wet geen vergoeding kan toekennen.

.../...

Voorts zegt artikel 2, ter nadere omschrijving van de begrippen "laden" en "lossen", dat daaronder het verhalen begrepen is. Het laden of lossen nu is de eerste voorwaarde voor het verschuldigd zijn van de in artikel 3 bepaalde vergoedingen; in dit laatste artikel dus zijn die begripsomschrijvingen op hun plaats.

Artikel 2 dient derhalve te worden geschrapt.

Artikel 3.

Volgens de opvatting van de Regering bestaan de "werkzaamheden van laden en lossen" niet alleen in het werk van laden en lossen gedaan door de inlader of de geadresseerde aan wie zulks krachtens artikel 8 van de wet toekomt; zij omvatten ook alle bijkomende en nodige werk, door de schipper en zijn bemanning met het oog op het laden of lossen verricht.

Deze definitie van het laden en lossen zou in het ontwerp moeten gegeven worden.

Het ontwerp verleent aan schipper en bemanning een vergoeding wanneer het laden of lossen meer dan acht uren arbeid in beslag neemt.

Ofschoon artikel 16 van de wet, op zich zelf genomen, alleen vergoeding toekent voor laden of lossen dat 's nachts, 's Zondags of op een wettelijke feestdag gebeurt, blijft nochtans de wil van de wetgever in het ontwerp geëerbiedigd. Enerzijds immers handhaaft het ontwerp slechts een vergoeding die bepaald is in de

.../...

algemene bevrachtingsvoorwaarden, door de Hoge Raad voor de binnenscheepvaart in zijn vergadering van 29 April 1927 goedgekeurd, aan welke voorwaarden de wetgever kracht van wet heeft willen geven; anderzijds omschrijft het verslag van de Kamercommissie zelf als volgt de strekking van artikel 16: "... artikel 16, hetwelk de uit te keren vergoedingen bepaalt ingeval het laden en lossen meer dan acht uren per dag duurt..." (Verslag namens de Commissie - Doc. Kam. 1935- 1936, nr 166).

Om zoveel mogelijk de terminologie van artikel 3 van de wet te behouden zou, in de Franse tekst van het ontwerp, de uitdrukking "conducteur du bateau" moeten vervangen worden door "batelier".

Wanneer het ontwerp zegt dat aan ieder lid van de bemanning een vergoeding van 80 frank of van 65 frank, naar gelang van het geval, verschuldigd is, drukt het zich onnauwkeurig uit aangezien in werkelijkheid,en volgens het voorlaatste lid van het artikel, het bedrag der aan ieder van hen verschuldigde vergoeding verkregen wordt door een berekening, waarvoor het ontwerp de elementen aan de hand doet.

Met inachtneming van de bovenstaande opmerkingen, kan artikel 3 als volgt worden gesteld :

"Artikel 3.-

Wanneer het lossen of laden 's nachts, 's Zondags of op een wettelijke feestdag plaats heeft, is de inlader of de geadresseerde aan de schipper en aan de leden van de bemanning een forfaitaire vergoeding verschuldigd.

.../...

Onder het lossen en laden zijn mede begrepen alle bijkomende en nodige werkzaamheden, door de schipper met het oog op dat laden of lossen verricht.

De vergoeding van de schipper bedraagt 130 frank.

De aan de bemanning verschuldigde vergoeding wordt berekend naar rato van 80 frank per man en volgens de minimumbemanning die de binnenschepen krachtens de reglementering aan boord moeten hebben. De aldus verkregen som wordt evenredig over de leden van de bemanning verdeeld.

Evenzo, wanneer het lossen of laden meer dan acht uren werkelijke arbeid in beslag neemt en mits die arbeid geheel overdag dan wel geheel 's nachts wordt verricht, is de inlader of de geadresseerde aan de schipper een vergoeding van 65 frank en aan de overige leden van de bemanning een zoals hierboven berekende vergoeding van 40 frank per man verschuldigd.

De in dit artikel vastgestelde vergoedingen worden bij voorkomend geval samengevoegd.".

Artikel 4.

Artikel 4 zou beter gesteld zijn als volgt :

"Artikel 4.-

De vergoedingen bepaald in artikel 3 zijn aan de bemanning verschuldigd onverschillig op welke wijze het schip wordt bevracht. Die vergoedingen worden onmiddellijk na het einde der verrichtingen persoonlijk ter hand gesteld, voorzover de rechthebbenden om zodanige wijze van betalen verzoeken.".

.../...

Artikel 5.

In artikel 5 kunnen de woorden "onder de volgende voorwaarden" zonder bezwaar wegvallen.

Artikel 6.

In artikel 6 dient het woord "ingetrokken" door "opgeheven" te worden vervangen.

L'intitulé du projet devrait être ainsi rédigé :

"Arrêté royal fixant les indemnités et compensations pour chargement et déchargement des bateaux d'intérieur accomplis pendant la nuit, le dimanche ou un jour férié légal ou pendant plus de huit heures.".

Dans le texte néerlandais, à l'alinéa 1er du préambul , il convient d'écrire : "... inzonderheid op de artikelen 16 en 48;".

Article 1er.

Pas d'observations.

Article 2.

Le projet se fonde sur la loi sur l'affrètement fluvial du 5 mai 1936.

L'article 16 de la loi, mis en oeuvre par l'article 3 du projet, permet au Roi d'accorder des indemnités lorsque le chargement ou le déchargement a lieu la nuit ou le dimanche ou un jour férié légal.

L'article 2 prescrit qu' u une indemnité n'est due lorsque ces conditions de temps ne sont pas remplies.

Cette disposition est superflue puisqu'en vertu de la loi le Roi, dans ce cas, ne pourrait pas en accorder.

.../...

D'autre part, l'article 2 précise les notions de chargement ou de déchargement en indiquant que le déhalage en fait partie. Le chargement ou le déchargement constituant la première condition pour que les indemnités de l'article 3 soient dues, c'est dans cet article que ces notions doivent être définies.

L'article 2 devrait donc être supprimé.

Article 3.

Dans l'esprit du Gouvernement, les "opérations de chargement et de déchargement" comprennent non seulement les travaux de chargement et de déchargement accomplis par le chargeur ou le destinataire à qui elles incombent en vertu de l'article 8 de la loi; elles comprennent aussi tous les travaux accessoires et nécessaires exécutés en faveur du chargement ou du déchargement par le batelier et son équipage.

Cette définition du chargement et du déchargement devrait être donnée par le projet.

Le projet accorde une indemnité au batelier et à son équipage lorsque le chargement ou le déchargement dépasse une durée de huit heures de travail.

Bien que, pris isolément, l'article 16 de la loi n'accorde d'indemnité qu'en cas de chargement ou de déchargement accompli la nuit, le dimanche

.../...

ou un jour férié légal, le projet respecte cependant la volonté du législateur. En effet, d'une part, il ne fait que maintenir une indemnité que prévoyaient les conditions générales d'affrètement adoptées par le Conseil supérieur de la navigation intérieure en sa séance du 29 avril 1927 et auxquelles le législateur a voulu donner force de loi, et, d'autre part, le rapport de la commission de la Chambre décrit lui-même la portée de l'article 16 en ces termes : "...l'article 16, qui détermine les indemnités à payer lorsque les opérations de chargement ou de déchargement se prolongent pendant plus de huit heures par jour..." (Rapport de la commission - Doc. Ch. 1935-1936, n° 166).

Pour respecter le plus possible la terminologie de l'article 3 de la loi, l'expression "conducteur du bateau" devrait être remplacée, dans le projet, par le terme "batelier".

En prescrivant qu'une indemnité de 80 ou 65 francs est accordée, selon les cas, à chacun des membres de l'équipage, le projet s'exprime inexactement puisqu'en réalité et selon l'avant-dernier alinéa de l'article, le montant de l'indemnité due à chacun d'eux dépend d'un calcul dont le projet fournit les éléments.

Compte tenu des observations précédentes, l'article 3 pourrait être ainsi rédigé :

"Article 3.-

Si le chargement ou le déchargement a lieu la nuit, le dimanche ou un jour férié légal, le

.../...

chargeur ou le destinataire doit une indemnité forfaitaire au batelier et aux membres de l'équipage.

Le chargement et le déchargement comprennent toutes les opérations accomplies par le batelier et qui sont accessoires et nécessaires à ce chargement ou à ce déchargement.

L'indemnité du batelier s'élève à 130 francs.

L'indemnité due à l'équipage est calculée à raison de 80 francs par homme et d'après le nombre minimum d'hommes d'équipage exigé à bord des bateaux de navigation intérieure par la réglementation. La somme ainsi trouvée est partagée également entre les membres de l'équipage.

De même, lorsque le chargement ou le déchargement comporte plus de huit heures de travail effectif et à condition que ce travail soit accompli entièrement de jour ou entièrement de nuit, le chargeur ou le destinataire doit au batelier une indemnité de 65 francs et aux autres membres de l'équipage une indemnité de 40 francs par homme calculée comme ci-dessus.

Les indemnités fixées au présent article se cumulent le cas échéant.".

Article 4.

L'article 4 du texte néerlandais serait mieux rédigé comme suit :

.../...

"Artikel 4.-

De vergoedingen bepaald in artikel 3 zijn aan de bemanning verschuldigd onverschillig op welke wijze het schip wordt bevracht. Die vergoedingen worden onmiddellijk na het einde der verrichtingen persoonlijk ter hand gesteld, voorzover de rechthebbenden om zodanige wijze van betalen verzoeken.".

Article 5.

A l'article 5, les mots "dans les conditions suivantes" peuvent être omis sans inconvénient.

Article 6.

A l'article 6 du texte néerlandais, le mot "ingetrokken" devrait être remplacé par "opgeheven".

De kamer was samengesteld uit — La chambre était composée de

de Heren : Messieurs :	F. LEPAGE,	raadsheer van State, conseiller d'Etat,	voorzitter président
	J. COYETTE, K. MEES,	raadsheren van State conseillers d'Etat	
	E. VAN DIEVOET, G. DOR,	bijzitters van de afdeling wetgeving assesseurs de la section de législation	
	J. CYPRES,	adjunct-griffier, greffier adjoint,	griffier greffier.

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

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

DE GRIFFIER - LE GREFFIER,

(get.) J. CYPRES.

DE VOORZITTER - LE PRESIDENT,

(get.) F. LEPAGE.

uitgifte afgeleverd aan de H. Mi-
expédition délivrée à M. le Minis-

nister van Openbare Werken.
tre des Travaux publics.

De 1952. Le 1952.

De Griffier van de Raad van State, Le Greffier du Conseil d'Etat,

R. DECKMYN.