

WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2008 — 4011

[C — 2008/14330]

7 NOVEMBER 2008. — Koninklijk besluit houdende regeling van bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Dit ontwerp van koninklijk besluit beoogt de omzetting van richtlijn 2005/47/EG van de Raad van 18 juli 2005 betreffende de overeenkomst tussen de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER) en de Europese Federatie van Vervoerwerknemers (ETF) inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten.

Zoals in artikel 1 van de richtlijn wordt bepaald, is het doel van de richtlijn, de uitvoering van de op 27 januari 2004 tussen de CER en de ETF gesloten overeenkomst inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verrichten.

Voorlegging aan de Nationale Arbeidsraad

Die overeenkomst kan volgens artikel 5 van de richtlijn worden uitgevoerd door wettelijke en bestuursrechtelijke maatregelen, na raadpleging van de sociale partners.

Die raadpleging kon, bij gemis van een paritair comité dat de ondernemingen van de spoorwegsector groepeerde, alleen tot stand worden gebracht door een voorlegging van het ontwerp aan de Nationale Arbeidsraad.

Die voorlegging aan de Nationale Arbeidsraad was overigens ook nodig om te voldoen aan artikel 47 van de arbeidswet van 16 maart 1971 in verband met artikel 5 van het ontwerp, dat wordt aangenomen ter uitvoering van artikel 38 ter van de arbeidswet.

De Minister van Werk heeft de Nationale Arbeidsraad op 29 mei 2008 om advies over het ontwerp verzocht.

De Nationale Arbeidsraad heeft echter geen advies gegeven binnen de wettelijk bepaalde termijn.

Habilitatie door de wet van 18 februari 1969

De bepalingen van het ontwerp andere dan artikel 5, die afwijken van de arbeidswet of er los van staan, worden aangenomen ter uitvoering van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg.

Artikel 1, eerste lid, van die wet machtigt de Koning om, bij in Ministerraad overlegd besluit, alle vereiste maatregelen te treffen ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en uit de krachtens deze genomen internationale akten, welke maatregelen de opheffing en de wijziging van wetsbepalingen kunnen inhouden.

Zoals het advies van de Raad van State leert, mogen bepalingen die op grond van deze machtiging worden aangenomen, niet verder gaan dan wat strikt door de richtlijn wordt vereist.

Strekking van de richtlijn

De richtlijn en de bepalingen van de overeenkomst die ze uitvoert, beogen het tot stand brengen van minimumeisen op het gebied van bescherming van bepaalde werknemers.

In de aanhef, considerans 16, luidt het dat de richtlijn en de overeenkomst minimumnormen vaststellen en dat de lidstaten en/of de sociale partners de mogelijkheid moeten hebben, gunstiger bepalingen te handhaven of in te voeren.

Artikel 2, lid 2 van de richtlijn bepaalt dat de uitvoering van de richtlijn in geen geval een rechtvaardiging mag vormen voor een verlaging van het algemene beschermingsniveau van de werknemers op de onder deze richtlijn vallende gebieden.

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2008 — 4011

[C — 2008/14330]

7 NOVEMBRE 2008. — Arrêté royal portant réglementation de certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire

RAPPORT AU ROI

Sire,

Ce projet d'arrêté royal vise à transposer la directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005 concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire.

Comme il est prévu à son article 1^{er}, le but de la directive est la mise en œuvre de l'accord conclu le 27 janvier 2004 entre la CER et l'ETF sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire.

Présentation au Conseil national du travail

Cet accord peut conformément à l'article 5 de la directive être mis en œuvre par des dispositions réglementaires et administratives, après consultation des partenaires sociaux.

Cette consultation ne pouvait, à défaut d'un comité paritaire qui groupe les entreprises du secteur ferroviaire, être mise à exécution que par une présentation du projet au Conseil national du travail.

Cette présentation au Conseil national du travail était d'ailleurs nécessaire pour satisfaire à l'article 47 de la loi sur le travail du 16 mars 1971, eu égard à l'article 5 du projet, qui est arrêté en exécution de l'article 38 ter de la loi sur le travail.

Le Ministre de l'Emploi a consulté le Conseil national du Travail sur le projet le 29 mai 2008.

Le Conseil national du Travail ne s'est pourtant pas prononcé dans le délai légal.

Habilitations par la loi du 18 février 1969

Les dispositions du projet autres que l'article 5, qui dérogent à la loi sur le travail, ou n'y portent pas préjudice, sont prises en exécution de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable.

L'article 1, paragraphe premier de cette loi autorise le Roi à, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, prendre toute mesure nécessaire pour assurer l'exécution des obligations résultant des traités internationaux et des actes internationaux pris en vertu de ceux-ci, ces mesures pouvant comprendre l'abrogation ou la modification de dispositions légales.

Comme l'enseigne l'avis du Conseil d'Etat, les dispositions qui sont prises sur base de cette habilitation ne peuvent aller au-delà de ce qui est strictement requis par la directive.

But de la directive

La directive et les dispositions de l'accord qu'elle met en œuvre visent à la mise sur pied d'exigences minimales pour la protection de certains travailleurs.

Dans le préambule, le 16^e considérant prévoit que la directive et l'accord fixent des normes minimales et que les Etats membres et/ou les partenaires sociaux devraient pouvoir conserver ou introduire des dispositions plus favorables.

L'article 2, alinéa 2 de la directive prévoit que la mise en œuvre de la directive ne constitue en aucun cas un motif suffisant pour justifier une réduction du niveau général de protection des travailleurs dans les domaines couverts par la présente directive.

De richtlijn herneemt hiermee clausule 9 van de overeenkomst, volgens welke de tenuitvoerlegging van de overeenkomst in geen geval een reden kan vormen voor het verlagen van het algemene beschermingsniveau van mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verrichten.

Op deze drie plaatsen wordt verwezen naar het beschermingsniveau dat reeds van toepassing is in de lidstaat die de richtlijn moet uitvoeren.

Beschermingsniveau

Het beschermingsniveau dat thans in België van toepassing is, wordt in het algemeen bepaald door de arbeidswet en wat in het bijzonder de treinbestuurders betreft, door de regels die werden goedgekeurd bij het koninklijk besluit van 21 januari 2004 houdende goedkeuring van de normen en voorschriften inzake de veiligheid van de spoorweginfrastructuur en haar gebruik.

Die regels gelden krachtens artikel 18 van het koninklijk besluit van 16 januari 2007 houdende veiligheidsvereisten en –procedures van toepassing op de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen, bij wijze van overgangsmaatregel, als bestek voor het veiligheidspersoneel bedoeld in artikel 12 van genoemd koninklijk besluit.

In de overeenkomst die door de richtlijn wordt uitgevoerd, worden concepten gehanteerd en regelingen getroffen die vreemd zijn aan de arbeidswet en aan de normen en voorschriften die gelden als bestek voor het veiligheidspersoneel.

Daardoor zijn de bepalingen van de overeenkomst niet altijd goed te vergelijken met die van de arbeidswet en van het bestek, en is het soms niet duidelijk of die bepalingen afbreuk doen dan wel iets toevoegen aan het beschermingsniveau dat door de arbeidswet en de als bestek geldende bepalingen reeds geboden wordt.

Voor zover in België thans gunstigere regels voor de bescherming van de werknemers gelden dan die waarin de richtlijn voorziet, en met name op het gebied van arbeidstijd, rijtijd, verlopen en recuperatietijd, mag de toepassing van dit ontwerp in geen geval leiden tot een verlaging van het niveau van die bescherming.

Dit ontwerp mag met andere woorden niet worden toegepast op een manier die afbreuk doet aan de verworven rechten van de werknemers.

In het ontwerp dat de instemming kreeg van de Ministerraad van 30 maart 2007 en vervolgens van de gewestregeringen en waarover de Raad van State advies uitbracht, waren om die reden alleen die bepalingen van de overeenkomst overgenomen waarvan de steller meende dat zij het bestaande beschermingsniveau verhoogden.

Wijzigingen in het ontwerp

Het advies van de Raad van State en het daaropvolgende overleg met de Federale Overheidsdienst Tewerkstelling, Arbeid en Sociaal Overleg hebben geleid tot een aantal formele wijzigingen van het ontwerp, onder meer tot de opname van bedingen die aanvankelijk niet waren overgenomen.

In voorkomend geval werd ook de verhouding van de opgenomen bepalingen tot de arbeidswet uitdrukkelijk aangegeven.

Deze wijzigingen hebben het ontwerp niet inhoudelijk veranderd, maar het wel verduidelijkt. De veranderingen zijn de consistentie en de verstaanbaarheid van het ontwerp ten goede gekomen.

Artikelsgewijze bespreking

Aanhef

In overeenstemming met het advies van de Raad van State, wordt verwezen naar de arbeidswet, omwille van artikel 5 van het ontwerp, dat geldt als uitvoering van die wet. Ook wordt verwezen naar het advies van de Nationale Arbeidsraad.

Artikel 2

Dit artikel neemt alle definities van clausule 2 over. De definitie van « bestek », die voorkwam in het oorspronkelijke ontwerp, werd weggelaten omdat de term in het dispositief niet wordt gehanteerd.

Artikel 3

Het artikel vervangt artikel 3 van het oorspronkelijke ontwerp, dat beoogde aan te geven hoe de andere bepalingen van het ontwerp zich verhieldden tot de arbeidswet en tot het bestek van het veiligheidspersoneel. Het werd voor zijn onduidelijkheid door de Raad van State bekritiseerd en het kon worden weggelaten nu die verhouding toegelicht wordt in dit verslag en waar nodig aangegeven is in de bepalingen zelf.

La directive reprend de la sorte la clause 9 de l'accord, en vertu duquel la mise en œuvre de cet accord ne constitue en aucun cas une justification valable pour réduire le niveau général de protection des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière.

A ces trois endroits il est renvoyé au niveau de protection qui est déjà applicable dans l'Etat membre qui doit exécuter la directive.

Niveau de protection

Le niveau de protection qui est actuellement applicable en Belgique, est de façon générale fixé par la loi sur le travail, et en ce qui concerne en particulier les conducteurs de train, par les règles qui furent approuvées par l'arrêté royal du 21 janvier 2004 portant approbation des normes et règles afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Ces règles, en vertu de l'article 18 de l'arrêté royal du 16 janvier 2007 portant des exigences et procédures de sécurité applicables au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et aux entreprises ferroviaires, valent, à titre de mesure transitoire, cahier des charges du personnel de sécurité, visé à l'article 12 de l'arrêté royal visé.

Dans l'accord qui est mis en œuvre par la directive, des concepts sont utilisés, et des règlements sont visés, qui sont étrangers à la loi sur le travail et aux normes et prescriptions qui valent comme cahier des charges du personnel de sécurité.

Il en résulte que les dispositions de l'accord ne sont pas bien comparables à celles de la loi sur le travail et du cahier des charges, et parfois il n'est pas clair de déterminer si ces dispositions portent atteinte ou ajoutent quelque chose au niveau de protection qui est déjà offert par la loi sur le travail et les dispositions en vigueur du cahier des charges.

Dans la mesure où la Belgique applique actuellement des règles de protection des travailleurs plus favorables que celles de la directive, notamment en matière de temps de travail, de temps de conduite, de congés et de temps de récupération, l'application de ce projet ne peut en aucun cas conduire à abaisser le niveau de cette protection.

Autrement dit, ce projet ne peut pas être appliqué de manière à entamer des droits existants des travailleurs.

Dans le projet qui reçut l'aval du Conseil des Ministres du 30 mars 2007 et par la suite des gouvernements régionaux et à propos duquel le Conseil d'Etat a émis son avis, n'étaient reprises, pour ce motif, que les dispositions de l'accord dont le rédacteur estimait qu'elles rehaussaient le niveau de protection actuel.

Modifications au projet

L'avis du Conseil d'Etat et la concertation qui s'ensuivit avec le Service Public Fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale ont amené un certain nombre de modifications formelles du projet, et entre autres à la reprise de clauses qui originellement n'étaient pas reprises.

Le cas échéant la relation entre les dispositions reprises et la loi sur le travail est expressément indiquée.

Ces modifications n'ont pas modifié le projet intrinsèquement, mais l'ont bien clarifié. Les changements ont amélioré la consistance et la netteté du projet.

Discussion par article

Préambule

Conformément à l'avis du Conseil d'Etat, il est renvoyé à la loi sur le travail, en raison de l'article 5 du projet, qui est une exécution de cette loi. Il est également renvoyé à l'avis du Conseil national du travail.

Article 2

Cet article reprend toutes les définitions de la clause 2. La définition du « cahier des charges », qui était présente dans le projet original, a été abandonnée parce que le terme n'est pas utilisé dans le dispositif.

Article 3

L'article remplace l'article 3 du projet original, qui visait à indiquer comment les autres dispositions du projet s'articulaient à la loi sur le travail et au cahier des charges du personnel de sécurité. Il fut critiqué pour son manque de clarté par le Conseil d'Etat et il pouvait être supprimé maintenant que cette articulation est expliquée dans ce rapport et indiquée lorsque c'est nécessaire dans les dispositions elles-mêmes.

In zijn voorliggende versie neemt artikel 3 clause 1 van de overeenkomst over. Aldus wordt geëxpliciteerd dat de bepalingen van het ontwerp betrekking hebben op personeel dat wordt ingezet door spoorwegondernemingen.

Artikel 4

Dit artikel groepeert de clauses 3 en 4 van de overeenkomst, die beide betrekking hebben op de dagelijkse rusttijd.

Paragraaf 1 is een bepaling die geldt als inleiding voor § 2 en § 3. Beoogd wordt, duidelijk te stellen dat, ook al wordt hier evenals in artikel 38 ter van de arbeidswet voorzien in een minimum aan dagelijkse rust, die dagelijkse minimumrust hier afwijkt van het uniform door de arbeidswet vastgestelde minimum van 11 uur.

Paragraaf 2 neemt clause 3 over, met dien verstande dat de minimumrust op veertien uur werd bepaald.

Paragraaf 3 neemt clause 4 over.

Artikel 5

Dit artikel regelt de pauzes. Overeenkomstig artikel 38 quater, § 2 van de arbeidswet kunnen de duur en de nadere regelen voor toekenning van de pauze worden vastgesteld door de Koning.

Op grond van die habilitatie wordt in dit artikel clause 5 van de overeenkomst overgenomen, met uitzondering van haar vierde lid, dat uit het oorspronkelijke ontwerp geschrapt werd omdat het geen positieve verplichting oplegt en met uitzondering van haar vijfde lid, dat niet pertinent is, omdat België niet het stelsel van de tweede bestuurder kent.

Deze regeling van de pauzes is de enige die wordt aangenomen ter uitvoering van de arbeidswet, reden waarom dit artikel wordt ingeleid met een uitdrukkelijke verwijzing naar die wet. Een gevolg van de aanneming ter uitvoering van de arbeidswet is, dat overtreding van deze regeling strafbaar is met de straffen van de arbeidswet, zoals in artikel 9 wordt verduidelijkt.

Artikel 6

Dit artikel neemt clause 6 over die betrekking heeft op diverse periodieke rusttijden.

In aanmerking genomen enerzijds dat deze rusttijden verder gaan dan het principe van de zondagsrust dat in de arbeidswet vastgelegd is en anderzijds dat die wet reeds voorziet in de mogelijkheid voor werknemers in de spoorwegsector om op zondag te werken, kan de regeling die hier wordt overgenomen beschouwd worden als een regeling die losstaat van de arbeidswet, wat aangegeven wordt door de regeling in te leiden met «onverminderd de bepalingen van de artikelen 11 tot 17 van de arbeidswet».

De regeling heeft overigens ook geen pendant in de regelen die als bestek voor het veiligheidspersoneel gelden.

Artikel 7

Dit artikel neemt clause 7 over, die betrekking heeft op rijtijden. Rijtijd is een concept dat vreemd is aan de arbeidswet.

Het concept is ook vreemd aan de regelen die als bestek voor het veiligheidspersoneel gelden. Deze hanteren het concept «prestatie-duur», dat verschillend is.

Artikel 8

Dit artikel neemt clause 8 over, met de verplichting voor de spoorwegondernemingen-werkgevers om een diensttabel met de dagelijkse arbeidsuren en rusttijden bij te houden, als instrument ter controle van de naleving van de door het ontwerp opgelegde verplichtingen.

Artikel 9

Ter uitvoering van artikel 4 van de richtlijn wordt in dit artikel bepaald, welke sancties van toepassing zijn op overtredingen van de ter uitvoering van deze richtlijn vastgestelde nationale bepalingen.

Voor de overtreding van artikel 5 is dat het stelsel van de arbeidswet omdat die bepaling ter uitvoering van die wet wordt aangenomen.

Voor de overtreding van de artikelen 4, 6, 7 en 8 van het ontwerp is dat het stelsel waarin de wet van 18 februari 1969 voorzien heeft, omdat die bepalingen ter uitvoering van die wet worden aangenomen.

Dans la présente version l'article 3 reprend la clause 1 de l'accord. C'est ainsi qu'il est expliqué que les dispositions du projet s'appliquent au personnel qui est employé par des entreprises ferroviaires.

Article 4

Cet article regroupe les clauses 3 et 4 de l'accord, qui ont toutes deux trait au temps de repos journalier.

Le paragraphe 1^{er} est une disposition introductive aux § 2 et § 3. Le but est d'énoncer clairement que, quoique l'article 38 ter de la loi sur le travail prévoit aussi ici un repos journalier minimum, ce repos journalier minimum déroge ici du minimum uniforme de 11 heures fixé par la loi sur le travail.

Le paragraphe 2 reprend la clause 3, étant entendu que le repos minimum est fixé à 14 heures.

Le paragraphe 3 reprend la clause 4.

Article 5

Cet article régit les pauses. Conformément à l'article 38 quater, § 2 de la loi sur le travail, la durée et les modalités d'octroi de la pause sont fixées par le Roi.

Sur base de cette habilitation, la clause 5 de l'accord est reprise dans cet article, à l'exception de son quatrième alinéa, qui fut retirée du projet originaire parce qu'il n'impose pas d'obligation positive, et de son cinquième alinéa, qui n'est pas pertinent, parce que la Belgique ne connaît pas le système du deuxième conducteur.

Le règlement des pauses est le seul qui est pris en exécution de la loi sur le travail, raison pour laquelle un renvoi exprès à cette loi l'introduit. Une conséquence de l'admission de l'exécution de la loi sur le travail est que l'infraction à cette règle est punissable des peines prévues par la loi sur le travail, comme le précise l'article 9.

Article 6

Cet article reprend la clause 6 traitant des divers temps de repos périodiques.

Pretenant en considération d'une part le fait que ces temps de repos vont plus loin que le principe du repos dominical qui est fixé par la loi sur le travail, et d'autre part le fait que cette loi rend déjà possible le travail dominical pour les travailleurs dans le secteur des chemins de fer, le règlement qui est repris ici peut être considéré comme un règlement indépendant de la loi sur le travail, ce qui est indiqué dans son introduction par les mots: «Sans préjudice des dispositions de l'article 11 à 17 de la loi du 16 mars 1971 sur le travail».

Le règlement n'a au reste pas de pendant dans les règles du cahier des charges applicables au personnel de sécurité.

Article 7

Cet article reprend la clause 7, traitant des temps de conduite. Le temps de conduite est un concept qui est étranger à la loi sur le travail.

Le concept est aussi étranger aux règles du cahier des charges applicables au personnel de sécurité. Celles-ci utilisent le concept de «durée des prestations», qui est différent.

Article 8

Cet article reprend la clause 8, avec l'obligation pour l'entreprise ferroviaire employeur de tenir un tableau de service indiquant les heures quotidiennes de travail et de repos, en tant qu'instrument de contrôle du respect des obligations imposées par le projet.

Article 9

Par application de l'article 4 de la directive, cet article détermine les sanctions applicables aux infractions aux dispositions nationales arrêtées en application de cette directive.

Pour l'infraction à l'article 5, il s'agit du régime de la loi sur le travail parce que cette disposition est arrêtée en exécution de cette loi.

Pour l'infraction aux articles 4, 6, 7 et 8 du projet, il s'agit du régime auquel la loi du 18 février 1969 pourvoit, parce que ces dispositions sont arrêtées en exécution de cette loi.

Concordantietabel

Bij dit verslag werd een tabel gevoegd, die het verband legt tussen de bepalingen die moeten worden omgezet en de bepalingen van het ontwerp. Hiermee wordt gevolg gegeven aan het advies van de Raad van State en aan de aansporing vervat in overweging 20 van de richtlijn.

Wij hebben de eer te zijn,

Sire,
van Uw Majesteit,
de zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaars,
De Eerste Minister,
Y. LETERME
De Minister van Werk,
Mevr. J. MILQUET
De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
E. SCHOUPPE

Tableau de concordance

A ce rapport est annexé un tableau, qui opère un lien entre les dispositions qui doivent être transposées et les dispositions du projet. Il est de la sorte donné suite à l'avis du Conseil d'Etat et à l'encouragement repris au 20ème considérant de la directive.

Nous avons l'honneur d'être,

Sire,
de Votre Majesté,
les très respectueux
et très fidèles serviteurs,
Le Premier Ministre,
Y. LETERME
La Ministre de l'Emploi,
Mme J. MILQUET
Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
E. SCHOUPPE

Tableau de concordance

DIRECTIVE	PROJET D'ARRETE ROYAL
Art. 1 ^{er}	Art. 1 ^{er}
Art. 2	-
Art. 3	-
Art. 4	Art. 9
Art. 5	-
Art. 6	-
Art. 7	-
ACCORD	
Clause 1ère	
Alinéa 1 ^{er}	Art. 3
Alinéa 2	-
Alinéa 3	-
Alinéa 4	-
Clause 2	Art. 2
1)	1°
2)	2°
3)	3°
4)	4°
5)	5°
6)	6°
7)	7°
8)	8°
9)	9°
Clause 3	
Alinéa 1 ^{er}	Art. 4, § 1 ^{er} et 2, alinéa 1 ^{er}
Alinéa 2	Art. 4, § 2, alinéa 2
Alinéa 3	Art. 4, § 2, alinéa 3
Clause 4	
Alinéa 1 ^{er}	Art. 4, § 1 ^{er} et § 3, alinéa 1 ^{er}
Alinéa 2	Art. 4, § 3, alinéa 2

Alinéa 3	Art. 4, § 3, alinéa 2
Clause 5	
Alinéa 1 ^{er} ou	Art. 5, § 2, alinéa 1 ^{er}
Alinéa 1 ^{er} ou	Art. 5, § 2, alinéa 2
Alinéa 2	Art. 5, § 2, alinéa 3
Alinéa 3	Art. 5, § 2, alinea 3
Alinéa 4	Art. 5, § 2, alinéa 4
Alinéa 5	-
Alinéa 6	Art. 5, § 3
Clause 6	
Alinéa 1 ^{er}	Art. 6, alinéa 1 ^{er}
Alinéa 2	Art. 6, alinéa 2
Alinéa 3, premier tiret	Art. 6, alinéa 3
Alinéa 3, deuxième tiret	Art. 6, alinéa 3
Clause 7	
Alinéa 1 ^{er}	Art. 7, alinéa 1 ^{er}
Alinéa 2	Art. 7, alinéa 2
Clause 8	Art. 8
Clause 9	-
Clause 10	-
Clause 11	-
Clause 12	-

Vu pour être annexé au rapport au Roi accompagnant le projet d'arrêté royal portant réglementation de certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire.

Le Premier Ministre,
Y. LETERME

La Ministre de l'Emploi,
Mme J. MILQUET

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
E. SCHOUPE

Concordantietabel

RICHTLIJN	ONTWERP-KB
Art. 1	Art. 1
Art. 2	-
Art. 3	-
Art. 4	Art. 9
Art. 5	-
Art. 6	-
Art. 7	-
OVEREENKOMST	
Clausule 1	
Lid 1	Art. 3
Lid 2	-
Lid 3	-
Lid 4	-

Clausule 2	Art. 2
1)	1°
2)	2°
3)	3°
4)	4°
5)	5°
6)	6°
7)	7°
8)	8°
9)	9°
Clausule 3	
Lid 1	Art. 4, § 1 en 2, eerste lid
Lid 2	Art. 4, § 2, tweede lid
Lid 3	Art. 4, § 2, derde lid
Clausule 4	
Lid 1	Art. 4, § 1 en § 3, eerste lid
Lid 2	Art. 4, § 3, tweede lid
Lid 3	Art. 4, § 3, tweede lid
Clausule 5	
Lid 1 of	Art. 5, § 2, eerste lid
Lid 1 of	Art. 5, § 2, tweede lid
Lid 2	Art. 5, § 2, derde lid
Lid 3	Art. 5, § 2, derde lid
Lid 4	Art. 5, § 2, vierde lid
Lid 5	-
Lid 6	Art. 5, § 3
Clausule 6	
Lid 1	Art. 6, eerste lid
Lid 2	Art. 6, tweede lid
Lid 3, eerste streepje	Art. 6, derde lid
Lid 3, tweede streepje	Art. 6, derde lid
Clausule 7	
Lid 1	Art. 7, eerste lid
Lid 2	Art. 7, tweede lid
Clausule 8	Art. 8
Clausule 9	-
Clausule 10	-
Clausule 11	-
Clausule 12	-

Gezien om te worden gevoegd bij het verslag aan de Koning bij het ontwerp van koninklijk besluit houdende regeling van bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten.

De Eerste Minister,
Y. LETERME

De Minister van Werk,
Mme J. MILQUET

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
E. SCHOUPPE

ADVIES 43.691/4 VAN 6 NOVEMBER 2007
VAN DE AFDELING WETGEVING VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 12 oktober 2007 door de Minister van Mobiliteit verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "houdende regeling van bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten", heeft het volgende advies gegeven :

Rekening houdend met het tijdstip waarop dit advies gegeven wordt, vestigt de Raad van State de aandacht op het feit dat, wegens het ontslag van de Regering, de bevoegdheid van deze laatste beperkt is tot het afhandelen van de lopende zaken. Dit advies wordt evenwel gegeven zonder dat wordt nagegaan of dit ontwerp in die beperkte bevoegdheid kan worden ingepast, aangezien de afdeling wetgeving geen kennis heeft van het geheel van de feitelijke gegevens welke de Regering in aanmerking kan nemen als zij te oordelen heeft of het vaststellen of wijzigen van een verordening noodzakelijk is (1).

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het vervangen is bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling wetgeving, overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voormelde gecoördineerde wetten, haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Algemene opmerkingen

1. Het onderzochte ontwerp strekt tot de omzetting van Richtlijn 2005/47/EG van de Raad van 18 juli 2005 betreffende de overeenkomst tussen de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten.

Daartoe worden in het ontwerp twee rechtsgronden aangevoerd, enerzijds, de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg, en anderzijds, de arbeidswet van 16 maart 1971.

2. Ten einde uitvoering te geven aan de machtiging die aan de Koning wordt verleend bij artikel 1, eerste lid, van de voornoemde wet van 18 februari 1969, voorziet de steller van het ontwerp in bepalingen die hetzij de voornoemde wet van 16 maart 1971 aanvullen, hetzij daarvan afwijken.

Daartoe moet hij, overeenkomstig artikel 47, eerste lid, van diezelfde wet van 16 maart 1971, op voorhand het advies inwinnen van het bevoegde paritaire comité, of, indien meerdere paritaire comités bevoegd zijn, van de Nationale Arbeidsraad. Er dient op toegezien te worden dat dat vormvereiste wordt vervuld.

Enkel op die manier wordt voldaan aan artikel 5, eerste alinea, van de voornoemde Richtlijn 2005/47/EG, waarin het volgende wordt bepaald :

« De lidstaten doen, na raadpleging van de sociale partners, de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 27 juli 2008 aan deze richtlijn te voldoen, of vergewissen zich ervan dat de sociale partners uiterlijk op die datum via overeenkomsten de nodige maatregelen nemen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis. »

3.1. In tegenstelling tot voorgaande ontwerpen waarin, gelet op de veelheid van onderwerpen die daarin behandeld werden, in de aanhef als rechtsgrond tegelijkertijd, enerzijds de voornoemde wet van 18 februari 1969 kon worden aangevoerd, en anderzijds, wat betreft de aspecten van de regeling die niet binnen de werkingssfeer van die wet vielen, ook andere wetgevende bepalingen die aan de Koning de noodzakelijke machtigingen verleenden (2), worden ook in het thans onderzochte ontwerp twee verschillende rechtsgronden aangevoerd die echter enkel op één aangelegenheid betrekking hebben, namelijk die welke in hoofdzaak behandeld wordt in hoofdstuk III van de voornoemde wet van 16 maart 1971. Bij die werkwijze dienen de volgende opmerkingen te worden geformuleerd.

AVIS 43.691/4 DU 12 NOVEMBRE 2007
DE LA SECTION DE LEGISLATION DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Ministre de la Mobilité, le 12 octobre 2007, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal "portant réglementation de certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire", examiné en ses séances des 6 et 12 novembre 2007, a donné l'avis suivant :

Compte tenu du moment où le présent avis est donné, le Conseil d'Etat attire l'attention sur le fait qu'en raison de la démission du Gouvernement, la compétence de celui-ci se trouve limitée à l'expédition des affaires courantes. Le présent avis est toutefois donné sans qu'il soit examiné si le projet relève bien de la compétence ainsi limitée, la section de législation n'ayant pas connaissance de l'ensemble des éléments de fait que le Gouvernement peut prendre en considération lorsqu'il doit apprécier la nécessité d'arrêter ou de modifier des dispositions réglementaires (1).

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations ci-après.

Observations générales

1. Le projet examiné vise à transposer la Directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005 concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire.

Le projet invoque pour ce faire deux fondements légaux, d'une part, la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable et, d'autre part, la loi du 16 mars 1971 sur le travail.

2. Pour mettre en œuvre l'habilitation qui est conférée au Roi par l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 18 février 1969 précitée, l'auteur du projet prévoit des dispositions qui soit complètent la loi du 16 mars 1971 précitée, soit y dérogent.

Pour ce faire, il doit, conformément à l'article 47, alinéa 1^{er} de cette même loi du 16 mars 1971, consulter préalablement la commission paritaire compétente ou, si plusieurs commissions paritaires sont compétentes, le Conseil national du Travail. Il y a lieu de veiller à l'accomplissement de cette formalité.

Ce n'est, en effet, que dans cette mesure qu'il sera satisfait à l'article 5, alinéa 1^{er}, de la Directive 2005/47/CE, précitée, qui dispose :

« Les Etats membres mettent en vigueur, après consultation des partenaires sociaux, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 27 juillet 2008 ou s'assurent que les partenaires sociaux ont adopté les dispositions nécessaires par voie d'accord au plus tard à cette date. Ils communiquent immédiatement le texte de ces dispositions à la Commission. »

3.1. A la différence de projets antérieurs, qui, compte tenu de la pluralité des matières qu'ils abordaient, ont pu simultanément invoquer comme fondements légaux dans leur préambule, d'une part la loi du 18 février 1969 précitée et, d'autre part, pour les aspects de la réglementation non couverts par cette loi, d'autres dispositions législatives conférant au Roi les habilitations nécessaires (2), le projet présentement examiné invoque, lui aussi, deux fondements légaux différents mais pour une seule matière, à savoir celle visée essentiellement par le chapitre III de la loi du 16 mars 1971 précitée. Cette façon de procéder appelle les observations qui suivent.

3.2. Het aanvoeren, bij wijze van rechtsgrond, van de voornoemde wet van 16 maart 1971, kan worden aanvaard in zoverre een aantal bepalingen van het ontwerp er enkel toe strekken een aantal bepalingen van die wet te vervolledigen, zonder daarvan af te wijken (3).

In dat opzicht kan noch uit het ontwerp zoals het gesteld is, noch uit de concordantietabel die aan de afdeling wetgeving is bezorgd, worden afgeleid welke bepalingen van het ontwerp de voornoemde wet van 16 maart 1971 enkel maar vervolledigen, in de hierboven aangegeven zin.

3.3. In zoverre andere bepalingen van het ontwerp tot gevolg zouden hebben dat wordt afgeweken van de wet van 16 maart 1971, kan de steller van het ontwerp, bij ontstentenis van uitdrukkelijke machtigingen daartoe in die wet, in dat geval als rechtsgrond enkel maar artikel 1, eerste lid, van de voornoemde wet van 18 februari 1969 aanvoeren (4). In dat opzicht mag de Koning zich er niet toe bepalen, zoals in het ontworpen besluit, enkel maar autonome bepalingen uit te vaardigen, maar moet Hij, daar waar nodig, verschillende bepalingen van de wet van 16 maart 1971 zelf opheffen of wijzigen, waarbij Hij rekening dient te houden met de beperkingen van de machtiging, Hem verleend bij artikel 1, eerste lid, van de wet van 18 februari 1969.

3.4. Fundamenteel is dat uit de parlementaire voorbereiding die voorafgegaan is aan de goedkeuring van de voornoemde wet van 18 februari 1969 gebleken is dat de doelstelling die met deze bepaling wordt nagestreefd erin bestaat te vermijden het Parlement "gewoon als een bekrachtiginginstrument te beschouwen" wanneer "de Uitvoerende Macht - zoals de Raad van State in zijn advies opmerkt - overeenkomstig ons staatsbestel, de beschikkingen (dient) uit te voeren waardoor ons land hoe dan ook is gebonden" (5).

Aangezien er in dat verband geen enkele nadere uitleg is verstrekt, die op dienstige wijze in een verslag aan de Koning vermeld had kunnen worden, heeft de afdeling wetgeving, inzonderheid in het licht van artikel 2, lid 2, van de voornoemde Richtlijn 2005/47/EG (6), niet kunnen nagaan of het ontwerp, zoals het thans is gesteld, niet verder reikt dan de bevoegdheden die aan de Koning zijn verleend met toepassing van artikel 1, eerste lid, van de wet van 18 februari 1969.

De conclusie is dat de steller van het ontwerp verzocht wordt de aspecten, waaraan hij concrete invulling wenst te geven met de bepalingen van het ontwerp, opnieuw grondig te onderzoeken en in een verslag aan de Koning nadere uitleg te verstrekken wat betreft :

— de rechtsgrond of rechtsgronden waarop de onderscheiden bepalingen van het ontwerp steunen;

— de redenen op grond waarvan, ingeval artikel 1, eerste lid, van de wet van 18 februari 1969 als rechtsgrond wordt behouden, kan worden gesteld dat de Koning binnen de hiervoor vermelde perken is gebleven van de Hem verleende machtiging;

— het beroep op artikel 1, eerste lid, van de wet van 18 februari 1969, voor elke bepaling van het ontwerp die afwijkt van de wet van 16 maart 1971, gelet op de draagwijdte van artikel 2, lid 2, van de voornoemde Richtlijn 2005/47/EG.

Te dien einde dient bij het verslag aan de Koning eveneens de concordantietabel te worden gevoegd die aan de afdeling wetgeving is bezorgd (7).

4. Nu reeds merkt de afdeling wetgeving op dat het thans onderzochte ontwerp de voornoemde Richtlijn 2005/47/EG niet volledig omzet. Zo worden daarin, bijvoorbeeld, de artikelen 3, 4, eerste alinea, en 7, tweede alinea, van de overeenkomst die bij de richtlijn is gevoegd, niet omgezet.

5. Gelet op de betrokken aangelegenheid en op de noodzaak om te voldoen aan het vormvereiste waaraan herinnerd wordt in opmerking 2, dient het ontwerp eveneens te worden voorgedragen en medeondertekend door de Minister bevoegd voor Arbeid (8).

3.2. L'invocation de la loi du 16 mars 1971 précitée, à titre de fondement légal, peut être admise dans la mesure où certaines des dispositions du projet n'auraient pour effet que de compléter, sans y déroger, certaines des dispositions de cette loi (3).

A cet égard, ni le projet tel qu'il a été rédigé, ni le tableau de concordance transmis à la section de législation ne permettent de déterminer celles des dispositions du projet qui ne feraient que compléter, dans le sens indiqué ci-dessus, la loi du 16 mars 1971 précitée.

3.3. Dans la mesure où d'autres dispositions du projet auraient pour effet de déroger à la loi du 16 mars 1971, l'auteur du projet ne peut cette fois, à défaut d'habilitations expresses pour ce faire dans cette loi, que se fonder, à titre de fondement légal, sur l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 18 février 1969 précitée (4). Dans cette mesure, le Roi ne peut, comme le fait l'arrêté en projet, se limiter à adopter des dispositions autonomes mais, là où c'est nécessaire, Il doit abroger ou modifier Lui-même diverses dispositions de la loi du 16 mars 1971 et ce, dans le respect des limitations de l'habilitation conférée par l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 18 février 1969.

3.4. De manière plus fondamentale, il ressort des travaux parlementaires ayant précédé l'adoption de la loi du 18 février 1969, précitée, que l'objectif poursuivi par cette disposition est d'éviter de faire jouer au Parlement "le rôle de simple chambre d'entérinement", chaque fois qu'"il est conforme à nos Institutions, comme le rappelle le Conseil d'Etat dans son avis, que ce soit le Pouvoir exécutif qui soit chargé de mettre en oeuvre des dispositions qui, de toute façon, lient notre pays" (5).

En l'absence de toute précision à cet égard qui aurait pu utilement figurer dans un rapport au Roi, la section de législation n'a pas été à même d'apprécier, notamment au regard de l'article 2, § 2, de la Directive 2005/47/CE précitée (6), si le projet, tel qu'il est conçu, ne va pas au-delà des pouvoirs conférés au Roi en application de l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 18 février 1969.

En conclusion, l'auteur de l'arrêté en projet est invité à réexaminer de manière fondamentale celles des options qu'il entend mettre en oeuvre par les dispositions du projet et à justifier dans un rapport au Roi :

— le ou les fondements légaux auxquels les diverses dispositions du projet se rapportent;

— les raisons qui, en cas de maintien comme fondement légal de l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 18 février 1969, permettent de considérer que le Roi est resté dans les limites de Son habilitation, telle que ces limites viennent d'être rappelées;

— le recours, pour chacune des dispositions du projet qui déroge à la loi du 16 mars 1971, à l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 18 février 1969, compte tenu de la portée de l'article 2, § 2, de la Directive 2005/47/CE précitée.

A cet effet, il conviendra également d'annexer au rapport au Roi, le tableau de concordance communiqué à la section de législation (7).

4. Dès à présent, la section de législation observe que le projet examiné n'assure pas la transposition intégrale de la Directive 2005/47/CE précitée. Les clauses 3, 4, alinéa 1^{er}, et 7, alinéa 2, de l'accord joint à la directive n'y sont, par exemple, pas transposées.

5. Compte tenu de la matière concernée et de la nécessité de l'accomplissement de la formalité rappelée dans l'observation 1, le projet doit également être présenté et contresigné par le Ministre qui a le travail dans ses attributions (8).

6. Gelet op de belangrijkheid van de opmerkingen die hiervoor zijn geformuleerd, is het ontwerpbesluit niet verder onderzocht.

Nota's

(1) Er dient inzonderheid rekening gehouden te worden met het feit dat in artikel 5, eerste alinea, van Richtlijn 2005/47/EG bepaald wordt dat deze moet worden omgezet vóór 27 juli 2008.

(2) Zie bij wijze van voorbeeld advies 38.472/4, gegeven op 22 juni 2005, over een ontwerp dat aanleiding gegeven heeft tot het koninklijk besluit van 14 juli 2005 houdende uitvoering van de Verordening (EEG) nr. 3821/85 van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer, advies 42.582/4, gegeven op 27 maart 2007, over een ontwerp dat aanleiding gegeven heeft tot het koninklijk besluit van 9 april 2007 houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad en advies 42.623/4, gegeven op 23 april 2007, over een ontwerp dat aanleiding gegeven heeft tot het koninklijk besluit van 3 augustus 2007 tot wijziging van het koninklijk besluit van 29 juni 2003 betreffende de opleiding van bestuurders van transporteenheden die andere gevaarlijke goederen dan radioactieve stoffen over de weg vervoeren.

(3) In dat geval zijn de strafbepalingen van de voornoemde wet van 16 maart 1971 van toepassing in deze aangelegenheid. Zie in dat verband de voornoemde adviezen 38.472/4, 42.582/4 en 42.623/4.

(4) In dat geval zijn de strafbepalingen van de wet van 18 februari 1969 van toepassing. Zie, in dat verband, de voornoemde adviezen 38.472/4, 42.582/4 en 42.623/4.

(5) Gedr. St., Kamer, B.Z. 1968, nr. 89/2, blz. 4.

(6) Die bepaling luidt als volgt: "De uitvoering van deze richtlijn mag in geen geval een rechtvaardiging vormen voor een verlaging van het algemene beschermingsniveau van de werknemers op de onder deze richtlijn vallende gebieden. Dit doet geen afbreuk aan de rechten van de lidstaten en/of de sociale partners om in het licht van de ontwikkelingen andersluidende wettelijke, bestuursrechtelijke en contractuele bepalingen aan te nemen dan die welke op het tijdstip van de goedkeuring van deze richtlijn van kracht zijn, mits de hand wordt gehouden aan de minimumeisen van deze richtlijn. »

(7) Het nut van zulk een concordantietabel wordt nogmaals benadrukt door hetgeen bepaald wordt in de twintigste overweging van de voornoemde Richtlijn 2005/47/EG.

(8) Hetzelfde geldt voor de uitvoeringsbepaling die in het ontworpen besluit ontbreekt.

De kamer was samengesteld uit :

De heren :

Ph. Hanse, kamervoorzitter;

P. Liénardy en J. Jaumotte, staatsraden;

Mevr. C. Gigot, griffier.

Het verslag werd opgesteld door de heer A. Lefèbvre, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. Liénardy.

De griffier,

C. Gigot.

De voorzitter,

Ph. Hanse.

6. Etant donné l'importance des observations qui viennent d'être formulées, le projet d'arrêté n'a pas été examiné plus avant.

Notes

(1) Il doit notamment être tenu compte du fait que l'article 5, alinéa 1^{er}, de la Directive 2005/47/CE dispose que cette dernière doit être transposée avant le 27 juillet 2008.

(2) Voir, à titre d'exemple, les avis 38.472/4, donné le 22 juin 2005, sur un projet devenu l'arrêté royal du 14 juillet 2005 portant exécution du Règlement (CEE) n° 3821/85 du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, 42.582/4, donné le 27 mars 2007, sur un projet devenu l'arrêté royal du 9 avril 2007 portant exécution du Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les Règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le Règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et 42.623/4, donné le 23 avril 2007, sur un projet devenu l'arrêté royal du 3 août 2007 modifiant l'arrêté royal du 29 juin 2003 relatif à la formation des conducteurs d'unités de transport transportant par la route des marchandises dangereuses autres que les matières radioactives.

(3) Dans cette hypothèse, ce seraient les dispositions pénales de la loi du 16 mars 1971 précitée qui seraient applicables en la matière. Voir, sur cette question, les avis 38.472/4, 42.582/4 et 42.623/4 précités.

(4) Dans cette hypothèse, ce seraient les dispositions pénales de la loi du 18 février 1969 qui trouveraient à s'appliquer. Voir, sur cette question, les avis 38.472/4, 42.582/4 et 42.623/4 précités.

(5) Doc. Parl., Chambre, S.E. 1968, n° 89/2, p. 4.

(6) Cette disposition précise que : "La mise en oeuvre de la présente directive ne constitue en aucun cas un motif suffisant pour justifier une réduction du niveau général de protection des travailleurs dans les domaines couverts par la présente directive. Ceci est sans préjudice du droit des Etats membres et/ou des partenaires sociaux d'arrêter, eu égard à l'évolution de la situation, des dispositions législatives, réglementaires ou contractuelles différentes, par rapport à celles qui existent au moment de l'adoption de la présente directive, pour autant que les exigences minimales prévues par la présente directive soient respectées. »

(7) L'utilité d'un tel tableau de concordance est encore renforcée par le considérant 20 de la Directive 2005/47/CE précitée.

(8) Il en sera de même de l'exécutoire dont est dépourvu l'arrêté en projet.

La chambre était composée de :

MM. :

Ph. Hanse, président de chambre;

P. Liénardy et J. Jaumotte, conseillers d'Etat;

Mme C. Gigot, greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. Chauffoureaux, auditeur.

(...)

Le greffier,

C. Gigot.

Le président,

Ph. Hanse.

7 NOVEMBER 2008. — Koninklijk besluit houdende regeling van bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groot.

Gelet op de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg, artikel 1, eerste lid;

Gelet op de arbeidswet van 16 maart 1971, artikel 38 quater;

Gelet op de adviesaanvraag die op 29 mei 2008 bij de Nationale Arbeidsraad is ingediend, met toepassing van artikel 47 van de arbeidswet van 16 maart 1971;

Overwegende dat geen advies is verstrekt binnen de gestelde termijn;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op het advies van de inspecteur van Financiën, gegeven op 28 maart 2007;

Gelet op het advies nr.43.691/4 van de Raad van State, gegeven op 12 november 2007, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van de Eerste Minister, van de Minister van Werk en van de Staatssecretaris voor Mobiliteit en op het advies van de in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Dit besluit strekt tot omzetting van richtlijn 2005/47/EG van de Raad van 18 juli 2005 betreffende de overeenkomst tussen de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten.

Art. 2. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1° « interoperabele grensoverschrijdende diensten » : grensoverschrijdende diensten waarvoor de spoorwegondernemingen in het bezit dienen te zijn van ten minste twee veiligheidscertificaten als bedoeld door de instrumenten van omzetting van richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering of bij ontbreken daarvan door de instrumenten van omzetting van richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering;

2° « mobiele werknemer die interoperabele grensoverschrijdende diensten verricht » : iedere werknemer die als lid van een treinbemannings per werkdag gedurende meer dan één uur voor interoperabele grensoverschrijdende diensten wordt ingezet;

3° « arbeidstijd » : de tijd waarin de werknemer werkzaam is, ter beschikking van de werkgever staat en zijn werkzaamheden of functie uitoefent, overeenkomstig de wet;

4° « rusttijd » : de tijd die geen arbeidstijd is;

5° « nachttijd » : iedere periode van zeven uren tussen twintig uur en zes uur ten minste met inbegrip van de tijd tussen middernacht en vijf uur;

6° « nachtdienst » : elke dienst waarbij gedurende ten minste drie uur binnen de nachttijd wordt gewerkt;

7 NOVEMBRE 2008. — Arrêté royal portant réglementation de certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable, l'article 1^{er}, alinéa 1^{er};

Vu la loi du 16 mars 1971 sur le travail, l'article 38 quater;

Vu la demande d'avis adressée le 29 mai 2008 au Conseil national du travail, en application de l'article 47 de la loi du 16 mars 1971 sur le travail;

Considérant l'absence d'avis donné au terme du délai prévu;

Vu l'association des Gouvernements de Région;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 28 mars 2007;

Vu l'avis du Conseil d'Etat n° 43.691/4, donné le 12 novembre 2007, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition du Premier Ministre, de la Ministre de l'Emploi et du Secrétaire d'Etat à la Mobilité et de l'avis des Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Le présent arrêté transpose la directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005 concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire.

Art. 2. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

1° « services d'interopérabilité transfrontalière » : services transfrontaliers pour lesquels sont requis des entreprises ferroviaires au moins deux certificats de sécurité, tels qu'ils sont exigés par les instruments de transposition de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004, concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, ou à défaut par les instruments de transposition de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, sont requis des entreprises ferroviaires;

2° « travailleur mobile effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière » : tout travailleur membre de l'équipage d'un train, affecté à des services d'interopérabilité transfrontalière pour plus d'une heure sur la base d'une prestation journalière;

3° « temps de travail » : toute période durant laquelle le travailleur est au travail, à la disposition de l'employeur et dans l'exercice de son activité ou de ses fonctions conformément à la loi;

4° « période de repos » : toute période qui n'est pas du temps de travail;

5° « période nocturne » : toute période d'au moins sept heures entre vingt heures et six heures comprenant en tout cas l'intervalle compris entre vingt-quatre heures et cinq heures;

6° « prestation de nuit » : toute prestation d'au moins trois heures de travail pendant la période nocturne;

7° « rusttijd buitenshuis » : dagelijkse rusttijd die niet kan worden doorgebracht op de normale verblijfplaats van de mobiele werknemer;

8° « machinist » : iedere werknemer die belast is met het besturen van een locomotief;

9° « rijtijd » : de duur van de ingeroosterde activiteit waarbij de machinist verantwoordelijk is voor het besturen van een locomotief, met uitsluiting van de tijd die voorzien is voor het in- en uitschakelen van de machines. Ingeroosterde onderbrekingen waarin de machinist verantwoordelijk blijft voor de locomotief, vallen wel onder de rijtijd.

Art. 3. Dit besluit is van toepassing op mobiel spoorwegpersoneel dat wordt ingezet voor interoperabele grensoverschrijdende diensten van spoorwegondernemingen.

Art. 4. § 1. In afwijking van artikel 38 ter van de wet van 16 maart 1971, hebben de werknemers per tijdvak van 24 uur recht op een minimumperiode van dagelijkse rust die wordt bepaald overeenkomstig § 2 en § 3.

§ 2. De minimumduur van de dagelijkse rust bedraagt veertien opeenvolgende uren wanneer deze thuis wordt opgenomen.

Deze rusttijd kan eenmaal per tijdvak van zeven dagen worden verkort tot ten minste negen opeenvolgende uren. In dat geval wordt het verschil tussen de rusttijd van veertien uur en de verkorte rusttijd toegevoegd aan de eerstvolgende rusttijd thuis.

Er mag geen verkorte dagelijkse rusttijd overeenkomstig het tweede lid worden vastgelegd tussen twee dagelijkse rusttijden buitenshuis.

§ 3. De dagelijkse rusttijd buitenshuis omvat ten minste acht aaneengesloten uren.

Een buitenshuis doorgebrachte dagelijkse rusttijd wordt gevolgd door een dagelijkse rusttijd thuis. De spoorwegonderneming-werkgever zorgt voor het comfort van het verblijf van het mobiel personeel in rust buitenshuis.

Art. 5. § 1. Overeenkomstig artikel 38 quater van de arbeidswet van 16 maart 1971, mogen de werknemers niet zonder onderbreking werken gedurende meer dan zes uren.

§ 2. Wanneer de arbeidsduur van een machinist tussen zes en acht uur bedraagt, is een pauze van tenminste dertig minuten gedurende de werkdag verzekerd.

Wanneer de arbeidsduur van een machinist meer dan acht uur bedraagt, is gedurende de werkdag van een pauze van tenminste vijftien minuten verzekerd.

Het moment waarop de pauze kan worden genoten en de duur ervan dienen te volstaan om de werknemer daadwerkelijk te laten uitrusten. In geval van treinvertragingen kunnen de pauzes tijdens de betreffende werkdag worden aangepast.

Een deel van de pauze zou moeten worden toegekend tussen het derde en het zesde uur.

§ 3. Het overige treinpersoneel geniet een pauze van ten minste dertig minuten, indien de arbeidstijd meer dan zes uur bedraagt.

Art. 6. Onverminderd de bepalingen van de artikelen 11 tot 17 van de arbeidswet van 16 maart 1971, heeft iedere mobiele werknemer die interoperabele grensoverschrijdende diensten verricht, in elk tijdvak van zeven dagen een wekelijkse rusttijd van ten minste vierentwintig ononderbroken uren, vermeerderd met de veertien uren dagelijkse rusttijd.

Behalve de overige in de regelgeving betreffende de arbeidstijd toegekende rusttijden, hebben de mobiele werknemers, wat betreft de wekelijkse rusttijden, per jaar honderd en vier rusttijden van vierentwintig uur, waarin de tweënvijftig wekelijkse rusttijden van vierentwintig uur begrepen zijn.

7° « repos hors résidence » : repos journalier qui ne peut être pris à la résidence normale du personnel mobile;

8° « conducteur » : tout travailleur chargé de conduire un engin de traction;

9° « temps de conduite » : la durée d'une activité programmée durant laquelle le conducteur est responsable de la conduite d'un engin de traction, à l'exclusion du temps prévu pour la mise en service et pour la mise hors service de l'engin. Il inclut les interruptions programmées quand le conducteur reste responsable de la conduite de l'engin de traction.

Art. 3. Le présent arrêté s'applique aux travailleurs mobiles des chemins de fer affectés à des services d'interopérabilité transfrontalière effectués par des entreprises ferroviaires.

Art. 4. § 1^{er}. Par dérogation à l'article 38 ter de la loi du 16 mars 1971 sur le travail, les travailleurs ont droit, au cours de chaque période de 24 heures, à une période minimale de repos journalier, qui est fixée conformément aux § 2 et § 3.

§ 2. Le repos journalier est fixé à une durée minimale de quatorze heures consécutives lorsqu'il est pris à la résidence.

Ce repos peut être réduit à un minimum de neuf heures consécutives une fois par période de sept jours. Dans ce cas, les heures correspondant à la différence entre le repos réduit et les quatorze heures seront ajoutées au repos journalier à la résidence qui suit.

Un repos journalier réduit conformément à l'alinéa 2 ne pourra pas être fixé entre deux repos journaliers hors résidence.

§ 3. Le repos journalier a une durée minimale de huit heures consécutives lorsqu'il est pris hors résidence.

Un repos journalier hors résidence est suivi d'un repos journalier à la résidence. L'entreprise ferroviaire employeur veille au confort de l'hébergement du travailleur mobile en repos hors résidence.

Art. 5. § 1^{er} Conformément à l'article 38 quater de la loi du 16 mars 1971 sur le travail, les travailleurs ne peuvent travailler sans interruption pendant plus de six heures.

§ 2. Lorsque la durée du temps de travail d'un conducteur se situe entre six heures et huit heures, une pause d'au moins trente minutes est assurée pendant la journée de travail.

Lorsque la durée du temps de travail d'un conducteur est supérieure à huit heures, une pause d'au moins quarante-cinq minutes est assurée pendant la journée de travail.

Le moment de la journée et la durée de la pause sont suffisants pour permettre une récupération effective du travailleur. Les pauses peuvent être adaptées au cours de la journée de travail en cas de retard des trains.

Une partie de la pause devrait être donnée entre la troisième et la sixième heure de travail.

§ 3. Pour le personnel d'accompagnement dont la durée du travail dépasse six heures, la durée de la pause est de trente minutes.

Art. 6. Sans préjudice des dispositions des articles 11 à 17 de la loi du 16 mars 1971 sur le travail, tout travailleur effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière, bénéficie, par période de sept jours, d'une période minimale de repos hebdomadaire ininterrompu d'une durée de vingt-quatre heures auxquelles s'ajoutent les quatorze heures de repos journalier.

Outre les périodes de repos accordées par ailleurs dans la réglementation relative au temps de travail, le travailleur mobile dispose chaque année, quant au repos hebdomadaire, de cent quatre périodes de vingt-quatre heures, incluant les périodes de vingt-quatre heures des cinquante-deux repos hebdomadaires.

Hieronder vallen ook twaalf dubbele rusttijden van achtenveertig uur vermeerderd met de dagelijkse rusttijd van veertien uren, die worden toegekend in de tijdruimte van vrijdag 20 uur tot maandag 6 uur en twaalf dubbele rusttijden van achtenveertig uur vermeerderd met de dagelijkse rusttijd van veertien uren, zonder de garantie dat deze op een zaterdag of een zondag vallen.

Art. 7. De rijtijd, zoals gedefinieerd in artikel 2, bedraagt maximaal negen uur indien de dienst overdag wordt uitgevoerd, en acht uur indien de dienst gedurende de nacht, tussen twee dagelijkse rusttijden, wordt uitgevoerd.

De maximumrijtijd per tijdvak van twee weken bedraagt 80 uren.

Art. 8. De spoorwegonderneming - werkgever houdt, met het oog op het toezicht op de naleving van dit besluit, een diensttabel bij met daarop vermeld de dagelijkse arbeidsuren en rusttijden van het mobiele personeel. Hij houdt gegevens over het aantal daadwerkelijke arbeidsuren in de onderneming ter beschikking. Hij bewaart de diensttabel gedurende één jaar.

Art. 9. Overtreding van de artikelen 4, 6, 7 en 8 wordt bestraft overeenkomstig de artikelen 2, 2bis en 3 van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg.

Overtreding van artikel 5 wordt bestraft overeenkomstig de artikelen 53 tot 59 van de arbeidswet van 16 maart 1971.

Art. 10. De Minister bevoegd voor Mobiliteit en de minister bevoegd voor Werk zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Mumbai, 7 november 2008.

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,
Y. LETERME

De Minister van werk,
Mevr. J. MILQUET

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
E. SCHOUPPE

Ces périodes comprennent douze repos doubles de quarante-huit heures plus le repos journalier de quatorze heures, octroyés dans le laps de temps du vendredi 20 heures au lundi à 6 heures et douze repos doubles de quarante-huit heures plus de quatorze heures de repos journalier, sans garantie qu'un samedi ou un dimanche y soit inclus.

Art. 7. La durée du temps de conduite, tel que défini à l'article 2, ne peut être supérieure à neuf heures pour une prestation de jour et à huit heures pour une prestation de nuit entre deux repos journaliers.

La durée du temps de conduite maximale par période de deux semaines est limitée à quatre-vingt heures.

Art. 8. L'entreprise ferroviaire employeur tient un tableau de service indiquant les heures quotidiennes de travail et de repos du personnel mobile pour veiller au respect des dispositions du présent arrêté. Il tient à disposition les éléments concernant les heures réelles de travail. Il conserve le tableau de service au sein de l'entreprise pendant un an.

Art. 9. Les infractions aux articles 4, 6, 7 et 8 sont sanctionnées conformément aux articles 2, 2bis et 3 de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable.

Les infractions à l'article 5 sont punies conformément aux articles 53 à 59 de la loi du 16 mars 1971 sur le travail.

Art. 10. Le Ministre qui a la Mobilité dans ses attributions et le ministre qui a l'Emploi dans ses attributions sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Mumbai, le 7 novembre 2008.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,
Y. LETERME

La Ministre de l'Emploi,
Mme J. MILQUET

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
E. SCHOUPPE

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2008 — 4012

[C - 2008/14324]

7 NOVEMBER 2008. — Koninklijk besluit tot wijziging van bijlage II van het koninklijk besluit van 16 december 2005 inzake de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruik maken van de Belgische luchthavens

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, inzonderheid op artikel 5, gewijzigd bij de wet van 2 januari 2001;

Gelet op het koninklijk besluit van 16 december 2005 inzake de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruik maken van de Belgische luchthavens, inzonderheid bijlage II;

Gelet op de omstandigheid dat de gewestregeringen bij het ontwerpen van dit besluit betrokken zijn;

Gelet op het advies nr 45.207/4 van de Raad van State, gegeven op 15 oktober 2008, in toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 1° van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Overwegende het koninklijk besluit van 24 augustus 2004 tot regeling van de opleidings- en certificatievoorwaarden van de leden van de luchtvaartinspectie;

Overwegende de Richtlijn 2008/49/EG van de Commissie van 16 april 2008 tot wijziging van bijlage II bij Richtlijn 2004/36/EG van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de criteria voor het uitvoeren van platforminspecties van luchtvaartuigen die gebruik maken van luchthavens in de Gemeenschap;

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2008 — 4012

[C - 2008/14324]

7 NOVEMBRE 2008. — Arrêté royal modifiant l'annexe II de l'arrêté royal du 16 décembre 2005 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports belges

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, notamment l'article 5, modifié par la loi du 2 janvier 2001;

Vu l'arrêté royal du 16 décembre 2005 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports belges, notamment l'annexe II;

Vu l'association des gouvernements de région à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'avis du Conseil d'Etat n° 45.207/4, donné le 15 octobre 2008, en application de l'article 84, §1, alinéa premier, 1° des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Considérant l'arrêté royal du 24 août 2004 réglant les conditions de formation et de certification des membres de l'inspection aéronautique;

Considérant la Directive 2008/49/CE de la Commission du 16 avril 2008 modifiant l'annexe II de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil concernant les critères pour la conduite des inspections au sol sur les aéronefs empruntant les aéroports communautaires;