

DO 2012201313492**Question n° 561 de monsieur le député Kristof Waterschoot du 04 juillet 2013 (N.) à la ministre de l'Emploi:**

Le régime belge du travail portuaire (QO 17979).

Portius, le centre mondial traitant du droit international et du droit maritime européen, a réalisé pour la Commission européenne une étude sur les différents régimes européens de travail portuaire. Portius souligne le risque d'évoluer vers une situation d'exclusivité syndicale ("*closed shop*") dans notre pays, c'est-à-dire une situation où en raison du degré élevé de syndicalisation, le travail serait réservé aux membres des syndicats. En outre, il s'avère qu'en dépit des normes de sécurité strictes fixées paritairement, les statistiques belges en matière d'accidents du travail dans les ports sont de loin les plus mauvaises de l'ensemble des secteurs économiques.

Selon Portius, de sérieux problèmes se posent en matière de travail portuaire dans plusieurs pays de l'Union européenne. Ainsi, la réforme des systèmes de marché du travail en Belgique, en Grèce, au Portugal et en Espagne, notamment, ne recueillerait qu'une faible adhésion parmi les employeurs, notamment en raison de leur rigidité et de différents excès qui alourdisent les coûts. Il ressort de l'étude précitée que le régime belge du travail portuaire est le seul à n'avoir encore jamais fait l'objet d'une modernisation fondamentale.

1. Que pensez-vous du rapport de Portius sur le régime belge du travail portuaire?
2. Quelles initiatives concrètes envisagez-vous de prendre pour remédier aux problèmes épinglés?
3. Selon quel calendrier précis?

Réponse de la ministre de l'Emploi du 06 novembre 2013, à la question n° 561 de monsieur le député Kristof Waterschoot du 04 juillet 2013 (N.):

1. Je connais le contenu de cette étude mais je souhaiterais néanmoins apporter quelques précisions. Ainsi, cette étude a été réalisée au moyen d'un formulaire qui avait été transmis à diverses parties concernées (autorités, organisations patronales, syndicats, etc.).

En ce qui concerne les autorités, le formulaire a été réceptionné par ma cellule stratégique qui, à son tour, l'a transmis à l'administration compétente. Cette dernière a apporté son entière collaboration et complété le formulaire le plus correctement possible.

DO 2012201313492**Vraag nr. 561 van de heer volksvertegenwoordiger Kristof Waterschoot van 04 juli 2013 (N.) aan de minister van Werk:**

Het havenarbeidstelsel in België (MV 17979).

In opdracht van de Europese Commissie voerde het havenrechtencentrum Portius een onderzoek naar de havenarbeidstelsels in Europa. Portius wijst op een dreigende "*closed shop*-situatie" in ons land, waarbij door een hoge syndicalisatiegraad werk gereserveerd wordt voor vakbondsleden. Ook blijkt dat, ondanks de grondige paritaire veiligheidsnormering, de Belgische ongevallenstatistiek in de havens veruit de meest ongunstige van alle economische sectoren te zijn.

Portius zegt dat in verschillende EU-landen zich rond havenarbeid ernstige problemen voordoen, waarbij de hervormde arbeidsmarktsystemen onder andere in België, Griekenland, Portugal en Spanje onder werkgevers maar een beperkt draagvlak genieten, onder meer omwille van de rigiditeit en de verschillende kostenverhogende excessen. Uit het onderzoek blijkt dat het Belgische havenarbeidstelsel het enige is dat nog nooit grondig werd gemoderniseerd.

1. Wat is uw reactie op het rapport van Portius over het Belgische havenarbeidstelsel?
2. Welke concrete initiatieven overweegt u te nemen om deze problemen op te lossen?
3. Kan u hiervoor een concrete timing geven?

Antwoord van de minister van Werk van 06 november 2013, op de vraag nr. 561 van de heer volksvertegenwoordiger Kristof Waterschoot van 04 juli 2013 (N.):

1. Ik ben op de hoogte van de inhoud van deze studie, maar wens toch een en ander te verduidelijken. Zo werd de studie opgesteld met behulp van een vragenlijst die doorgestuurd werd naar diverse belanghebbende partijen (overheid, werkgeversorganisaties, vakbonden, en zo meer).

Wat de overheid betreft werd de vragenlijst ontvangen door mijn beleidscel, die ze op haar beurt heeft overgemaakt aan de bevoegde administratie. Deze laatste heeft haar volledige medewerking verleend en de vragenlijst zo correct mogelijk ingevuld.

Pour ce qui est de la situation de "closed shop", je ne puis que renvoyer vers les éléments que nous avons déjà indiqués dans nos réponses. Les candidats ouvriers portuaires doivent remplir un certain nombre de conditions avant de pouvoir être reconnus. La reconnaissance proprement dite est accordée par une commission administrative instituée au sein de la sous-commission paritaire compétente.

En ce qui concerne spécifiquement le taux de syndicalisation, je constate que nous ne disposons pas de chiffres officiels en la matière. Je souhaite cependant souligner le fait que les demandes en vue de devenir ouvrier portuaire peuvent être introduites par l'intermédiaire des organisations représentatives des travailleurs et des employeurs, mais également directement auprès du secrétariat de la commission administrative.

En ce qui concerne spécifiquement les statistiques d'accidents, je peux me référer à la nuance apportée par le professeur Van Hooydonck lui-même lors du commentaire de son étude: la Belgique est l'un des rares pays à consigner les accidents du travail de façon aussi précise et par secteur, qui plus est. Lorsqu'un pays n'établit pas de statistiques actualisées concernant les accidents, il est impossible de se faire une idée précise de la sécurité du travail dans ce pays. Cela reviendrait un peu à comparer des pommes et des poires. Quoi qu'il en soit, il est incontestable que le travail portuaire, en dépit des nombreux efforts consentis pour limiter les risques, reste un métier dangereux et que les accidents sont graves dans la plupart des cas. D'où l'intérêt et la nécessité que les ouvriers portuaires soient dûment formés et qualifiés. C'est pourquoi ma demande au groupe de travail de formuler des propositions concernant le thème "vers plus de sécurité au travail".

2. Comme vous le savez, la modernisation du travail portuaire a été reprise dans l'accord de gouvernement. Au début de cette année, un groupe de travail a été créé au sein de la commission paritaire des ports, sur mon initiative. Ce groupe de travail a pour mission de formuler des recommandations portant sur trois thèmes:

- "davantage de sécurité au travail dans les ports": qui vise naturellement à réduire le nombre d'accidents dans les ports belges, comme déjà mentionné ci-dessus;
- "créer encore davantage d'emplois dans les ports", qui vise à faciliter l'accès à la profession, réduire le chômage, accroître la diversité au sens le plus large du terme, garantir aux travailleurs un apprentissage tout au long de la vie et, enfin, introduire une stratégie d'évaluation dans le domaine des ressources humaines;

Met betrekking tot de "closed-shopsituatie" kan ik enkel verwijzen naar wat we ook in onze antwoorden weergegeven hebben. Kandidaat-havenarbeiders moeten voldoen aan een aantal voorwaarden alvorens zij erkend kunnen worden. De erkenning zelf wordt verleend door een administratieve commissie die opgericht werd binnen het bevoegd paritair subcomité.

Wat specifiek de syndicalisatiegraad betreft, stel ik vast dat hierover geen officiële cijfers beschikbaar zijn. Wel wens ik te benadrukken dat de aanvragen om havenarbeider te worden, ingediend kunnen worden via de representatieve werknemers- en werkgeversorganisaties maar ook rechtstreeks bij het secretariaat van de administratieve commissie.

Wat specifiek de ongevallencijfers betreft, kan ik verwijzen naar de nuancering die professor Van Hooydonck op de toelichting van zijn studie zelf maakte: België is een van de weinige landen waarin ongevallencijfers zo nauwkeurig en dan nog per sector geregistreerd worden. Wanneer in een land geen ongevallencijfers bijgehouden worden, kan ook geen beeld gegeven worden van arbeidsveiligheid in dat land. Het is een beetje appels met peren vergelijken. Toch staat buiten kijf dat havenarbeid, ondanks de vele inspanningen die geleverd worden om de risico's te beperken, een gevaarlijk beroep blijft en dat ongevallen meestal ernstige zijn. Vandaar ook het belang van en de nood aan degelijk opgeleide en gekwalificeerde havenarbeiders. En vandaar ook mijn vraag aan de werkgroep om ook rond "nog veiliger werken" actualiseringsvoorstellen te formuleren.

2. De modernisering van de havenarbeid werd, zoals u wel weet, opgenomen in het regeerakkoord. Begin dit jaar werd op mijn initiatief een werkgroep opgericht binnen het Paritair Comité voor het Havenbedrijf. Deze werkgroep heeft als opdracht aanbevelingen te formuleren omtrent drie thema's:

- "naar nog veiliger werken in de haven", heeft zoals hierboven reeds aangehaald als finaliteit het aantal ongevallen in de Belgische havens te doen afnemen;
- "nog meer tewerkstelling creëren in de haven", beoogt de toegang tot het beroep te faciliteren, de werkloosheid te doen afnemen, de diversiteit in de meeste brede zin van het woord te verhogen en de werknemers een leven lang leren te garanderen en een waarderend personeelsbeleid in te voeren;

- "contribuer à augmenter la fiabilité des ports et leur caractère orienté client", où l'accent est mis sur l'organisation du travail portuaire afin de renforcer la compétitivité des ports belges.

Dans l'intervalle, il a également été demandé aux administrations portuaires d'apporter leur contribution. Enfin, J'ai demandé au président du groupe de travail, qui est également le président de la commission paritaire, de soumettre les résultats de l'étude à la discussion. Entretemps ce point a été réglé.

3. Au niveau du timing, j'ai demandé au groupe de travail de me faire parvenir ses conclusions pour la fin de l'année. Cette conclusion, qui doit être une proposition de consensus, doit inclure:

- des propositions concrètes d'actualisation du travail portuaire;
- un trajet d'implémentation (calendrier y compris) pour ces propositions;
- le mode de monitoring de ces propositions.

- "bijdragen aan nog meer betrouwbare en klantgerichte havens", waarbij de nadruk gelegd wordt op de havenarbeidsorganisatie teneinde de concurrentiepositie van de Belgische havens te kunnen versterken.

Ondertussen werd ook de havenbesturen gevraagd om hun input te geven. Tot slot heb ik de voorzitter van de werkgroep, die tevens de voorzitter is van het paritair comité, gevraagd de resultaten van de studie ter bespreking voor te leggen. Ook dit is inmiddels reeds gebeurd.

3. Wat de timing betreft heb ik de werkgroep gevraagd mij tegen het einde van het jaar conclusies over te maken. Deze conclusie moet een consensusvoorstel zijn en bevatten:

- concrete voorstellen tot actualisering van de havenarbeid;
- een implementatie traject (inclusief timing) voor deze voorstellen;
- de wijze van monitoring van deze voorstellen.