

**DO 2017201820330**

**Vraag nr. 1903 van de heer volksvertegenwoordiger Raoul Hedebouw van 08 januari 2018 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel:**

*De toepassing van de wet-Major op binnenschepen en kleine coasters.*

De wet betreffende de havenarbeid (wet-Major) bepaalt dat enkel erkende havenarbeiders in de havengebieden arbeid mogen verrichten.

In het koninklijk besluit van 12 januari 1973 tot oprichting en tot vaststelling van de benaming en de bevoegdheid van het paritair comité van het havenbedrijf wordt expliciet omschreven wat moet worden verstaan onder havenarbeid:

**DO 2017201820330**

**Question n° 1903 de monsieur le député Raoul Hedebouw du 08 janvier 2018 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur:**

*L'application de la loi Major aux trafics fluviaux et aux petits caboteurs.*

La loi organisant le travail portuaire (loi Major) dispose que seuls des ouvriers portuaires reconnus peuvent effectuer un travail dans les zones portuaires.

L'arrêté royal du 12 janvier 1973 instituant la Commission paritaire des ports et fixant sa dénomination et sa compétence décrit explicitement ce qu'il faut entendre par "travail portuaire":

"Alle werknemers en hun werkgevers die, in de havengebieden, als hoofdzakelijke of bijkomstige activiteit havenarbeid verrichten, dit wil zeggen alle behandelingen van goederen welke per zee- of binnenschepen, spoorwagens of vrachtwagens aan- of afgevoerd worden, en de met deze goederen in verband staande bijkomende diensten, ongeacht deze activiteiten geschieden in de dokken, op bevaarbare waterwegen, op de kaden of in de instellingen welke gericht zijn op invoer, uitvoer en doorvoer van goederen, alsook alle behandelingen van goederen, welke per zee- of binnenschepen aan- of afgevoerd worden op de kaden van nijverheidsinstellingen."

Bij zeeschepen wordt het laden en lossen aangenomen door een stouwer, een werkgever die de overslag verzekert. Die neemt werknemers aan (dokwerkers dus) en heeft een kaai in concessie voor zijn activiteiten. Per taak en type schip staat beschreven hoeveel dokwerkers de stouwer moet aanwerven. Dat is historisch zo gegroeid en heeft te maken met onder andere arbeidsveiligheid en werkzekerheid voor de duur van een shift:

- er is een kraanman;
- er zijn dokwerkers die de lading losmaken of vastmaken, en die de lading aanslaan (bijvoorbeeld bij stukgoed of containers);
- er zijn dokwerkers die het ruim opkuisen (bijvoorbeeld bij bulkgoed);
- er zijn dokwerkers die op de *coaming* (de rand van het ruim) uitkijken en over éénieders veiligheid waken;
- en er is de foreman die alles coördineert.

Sinds een aantal jaar worden binnenschepen en coasters met bulkgoed geladen of gelost door één enkele zelfstandige kraanman. Die neemt alle taken van de dokwerkers op zich. Bij het lossen bijvoorbeeld, bedient hij de kraan, zet vervolgens een bobcat in het ruim, kuist daarmee het ruim, haalt de bobcat terug uit het ruim, en lost vervolgens de laatste restjes uit het ruim. Dat alles zonder uitkijker of foreman. Soms 15 uur aan één stuk.

Ondertussen stempelen de dokwerkers, waarvoor de gemeenschap betaalt, en neemt de zelfstandige kraanman grote veiligheidsrisico's. Voor zichzelf en soms ook voor de schipper of zijn bemanning.

"Tous les travailleurs et leurs employeurs qui, dans les zones portuaires, effectuent, en ordre principal ou accessoirement du travail portuaire, à savoir toutes les manipulations de marchandises qui sont transportées par des navires de mer ou des bâtiments de navigation intérieure, par des wagons de chemin de fer ou des camions, et les services accessoires qui concernent ces marchandises, que ces activités aient lieu dans les docks, sur les voies navigables, sur les quais ou dans les établissements s'occupant de l'importation, de l'exportation et du transit de marchandises, ainsi que toutes les manipulations de marchandises transportées par des navires de mer ou des bâtiments de navigation intérieure à destination ou en provenance des quais d'établissements industriels".

Dans le cas des navires de mer, un arrimeur, c'est-à-dire un employeur qui assure le transbordement des cargaisons, se charge du chargement et du déchargement des marchandises. Cet arrimeur emploie des travailleurs (des dockers) et dispose d'une concession sur un quai pour déployer ses activités. Le nombre de dockers que l'arrimeur doit engager est défini par tâche et par type de navire, ces règles étant le fruit d'une évolution progressive et visant notamment à préserver la sécurité du travail et de l'emploi pour chaque équipe. Ainsi, il y a :

- un grutier;
- des dockers qui détachent ou arriment la cargaison (également, par exemple, des colis ou des conteneurs);
- des dockers qui nettoient les cales (par exemple dans le cas de marchandises en vrac);
- des dockers qui se tiennent sur le *coaming* (le bord de la cale) et veillent à la sécurité de tout un chacun;
- et le foreman qui coordonne l'ensemble des opérations.

Depuis quelques années, les bateaux de transport fluvial et caboteurs transportant des marchandises en vrac sont chargés et déchargés par un seul grutier indépendant. Ce dernier se charge de l'ensemble des tâches des dockers. Ainsi par exemple, pour le déchargement, il commande la grue, puis il descend un bobcat dans le bateau, avec lequel il nettoie ensuite les cales, il le remonte et enfin, il décharge les derniers éléments de la cale. Il effectue toutes ces opérations sans surveillant et sans foreman, parfois 15 heures d'affilée.

Pendant ce temps, les dockers perçoivent des allocations de chômage payées par la communauté, tandis que le grutier indépendant s'expose à des risques considérables, tant pour lui-même que, parfois, pour le commandant ou pour son équipage.

In 2016 gingen de havenbonden in de haven van Gent akkoord om de ploegsamenstelling aan te passen om klassieke havenarbeid voor de binnenvaart competitiever te maken. Daarop maakte het havenbedrijf de vrije kaaien betalend, als toegift om traffic terug naar het klassieke systeem te duwen.

1. Bent u op de hoogte van het inzetten van zelfstandigen aan de vrije kaaien voor het laden en lossen van binnenschepen of kleine coasters?

2. Is deze praktijk naar uw oordeel conform de wet-Major?

3. Hoeveel bedragen de extra uitgaven voor de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening (RVA) aan stempelgeld voor de dokwerkers ten gevolge van het uitbesteden van deze activiteit aan zelfstandigen?

4. Is er sprake van een terugkeer van traffic naar het klassieke systeem ten gevolge van bovengenoemde maatregel uit 2016?

5. Zijn de inspectiediensten reeds ter plaatse geweest en hebben zij vaststellingen gedaan?

6. Welke maatregelen zal u nemen om het statuut van de havenarbeiders en de veiligheid bij het laden en lossen van schepen beter te beschermen?

**Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel van 08 maart 2018, op de vraag nr. 1903 van de heer volksvertegenwoordiger Raoul Hedebouw van 08 januari 2018 (Fr.):**

1. Het is inderdaad zo dat er activiteiten verricht worden door zelfstandige kraanmannen.

2. Zoals ik reeds in het verleden heb bevestigd is de wet van 8 juni 1972 betreffende de havenarbeid (wet Major) enkel van toepassing op wie onder de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités valt; het gaat dus enkel om werknemers, niet om zelfstandigen.

3. Aangezien we niet weten over hoeveel taken het gaat, kunnen we dit niet begroten. Enige zekerheid is dat volgens het Gentse havenbedrijf de binnenvaart in de lift zit; dat terwijl de Gentse havenarbeiders in 2017 81.500 taken hebben gepresteerd (tegenover 77.500 in 2016 of ruim 5 % meer); een aanzienlijke toename dus en dus ook een aanzienlijke mindering voor de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening.

En 2016, les syndicats portuaires du port de Gand ont accepté de modifier la composition des équipes en vue d'améliorer la compétitivité du travail portuaire classique dans le domaine fluvial. La régie du port a ensuite rendu payants les quais libres dans le but de faire revenir des trafics dans le système classique.

1. Disposez-vous d'informations sur le recours à des indépendants sur les quais libres pour le chargement et le déchargement de bateaux fluviaux ou de petits caboteurs?

2. Estimez-vous que ces pratiques sont conformes aux dispositions de la loi Major?

3. Quel est le montant des dépenses supplémentaires à charge de l'Office National de l'Emploi (ONEM) que représentent les allocations de chômage versées aux dockers à la suite de l'externalisation de cette activité à des indépendants?

4. Observe-t-on un retour de trafics dans le système classique à la suite de la mesure prise en 2016 et évoquée plus haut?

5. Les services d'inspection se sont-ils déjà rendus sur place et ont-ils procédé à certaines constatations?

6. Quelles mesures allez-vous prendre pour mieux protéger le statut des travailleurs portuaires et pour améliorer la sécurité du chargement et déchargement des bateaux?

**Réponse du vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur du 08 mars 2018, à la question n° 1903 de monsieur le député Raoul Hedebouw du 08 janvier 2018 (Fr.):**

1. Des activités sont effectivement exécutées par des grutiers indépendants.

2. Comme je l'ai déjà confirmé précédemment, la loi du 8 juin 1972 organisant le travail portuaire (loi Major) ne s'applique qu'aux personnes soumises à la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires. Il s'agit donc uniquement des travailleurs salariés et non des indépendants.

3. Étant donné que nous ignorons le nombre de missions concernées, nous ne sommes pas en mesure de fournir de chiffres. La seule certitude, si l'on en croit la Régie portuaire de Gand, est que la navigation intérieure a le vent en poupe: les ouvriers portuaires de Gand ont presté 81.500 missions en 2017 (contre 77.500 en 2016, soit une augmentation de plus de 5 %); une progression considérable donc et, en même temps, de nombreuses dépenses évitées pour l'Office national de l'Emploi.

4. U geeft juist aan dat de sociale partners met het oog op het veiligheid en de werkzekerheid in het verleden afspraken hebben gemaakt over de ploegensamenstelling per taak en type schip. Het zijn ook de sociale partners die deze afspraken permanent evalueren en aanpassen indien gewijzigde omstandigheden die vereisen. Dat is ook hier gebeurd.

Het "binnenvaartakkoord" gesloten tussen de sociale partners binnen het paritair subcomité 301.02 zal zeker mee gezorgd hebben voor de groei van de tewerkstelling van havenarbeiders met meer dan 5 %. Met dit akkoord beoogden alle partijen in het sociaal overleg, de binnenvaart in de Gentse haven die behandeld wordt met Gentse havenarbeiders alle groeikansen te geven. Het akkoord getuigt van de wil om de havenarbeid blijvend in de Gentse haven te verankeren.

5. In september 2017 was er aan het Kluisendok een gecoördineerde actie tegen schijnzelfstandigen.

6. In het kader van het Europees dossier werden alle nodige maatregelen genomen om het statuut van havenarbeider te vrijwaren.

4. Vous soulignez à juste titre que, dans le souci de préserver la sûreté et la sécurité d'emploi, les partenaires sociaux ont conclu des accords dans le passé concernant la composition des équipes par mission et par type de bateau. Ce sont également les partenaires sociaux qui procèdent en permanence à l'évaluation et l'adaptation de ces accords si des changements de circonstances l'exigent. Ce fut également le cas en l'occurrence.

L'"accord en matière de navigation intérieure", conclu entre les partenaires sociaux en sous-commission paritaire 301.02 aura assurément contribué à la croissance de l'emploi des ouvriers portuaires de plus de 5 %. Par cet accord, toutes les parties à la concertation sociale entendaient accorder toutes les chances de croissance à la navigation intérieure du port de Gand, traitée par des ouvriers portuaires de Gand. Cet accord témoigne de la volonté de maintenir de façon permanente le travail portuaire dans le port de Gand.

5. En septembre 2017, une action coordonnée contre les faux indépendants a eu lieu au Kluisendok.

6. Dans le cadre du dossier européen, toutes les mesures nécessaires ont été prises afin de préserver le statut d'ouvrier portuaire.