

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

9 août 2005

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à autoriser l'occupation de
travailleurs intérimaires dans des
entreprises ressortissant à la compétence
de la Commission paritaire n°139 de la
batellerie**

(déposée par M. Ludo Van Campenhout)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

9 augustus 2005

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**tot het toelaten van het tewerkstellen van
uitzendkrachten in ondernemingen die
ressorteren onder de bevoegdheid van het
Paritaire Comité 139 voor de
binnenscheepvaart**

(ingediend door de heer Ludo Van Campenhout)

<i>cdH</i>	: Centre démocrate Humaniste
<i>CD&V</i>	: Christen-Democratisch en Vlaams
<i>ECOLO</i>	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
<i>FN</i>	: Front National
<i>MR</i>	: Mouvement Réformateur
<i>N-VA</i>	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
<i>PS</i>	: Parti socialiste
<i>sp.a - spirit</i>	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
<i>Vlaams Belang</i>	: Vlaams Belang
<i>VLD</i>	: Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :

<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Séance plénière</i>
<i>COM :</i>	<i>Réunion de commission</i>
<i>MOT :</i>	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Plenum</i>
<i>COM :</i>	<i>Commissievergadering</i>
<i>MOT :</i>	<i>Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

DÉVELOPPEMENTS

En 2000, est entrée en vigueur une mesure interdisant le travail intérimaire dans le secteur de la batellerie. Cette interdiction a été instaurée par l'arrêté royal du 13 décembre 1999. Il s'agissait plus précisément d'interdire l'occupation d'intérimaires sur les bateaux et navires. Eu égard à l'accroissement du fret sur les voies fluviales, il est souhaitable de lever cette interdiction.

Ces dernières années, les autorités, tant flamande que wallonne, ont déployé les efforts nécessaires pour créer un climat propice au transport fluvial, comme en témoignent les investissements considérables consentis dans l'infrastructure de la batellerie. Le gouvernement wallon a pris l'initiative en lançant son «Plan wallon d'aides au transport par voies navigables» et le renouvellement de la flotte représentait un investissement de 3.149.765 euros. Cette mesure s'accompagna d'investissements dans de nouveaux lieux d'amarrage et dans le développement d'équipements destinés à adapter au transport fluvial les entreprises désirant collaborer avec le secteur de la batellerie.¹

En Flandre, les investissements nécessaires ont également porté leurs fruits. En 2002, les voies navigables flamandes enregistraient un accroissement du fret fluvial de quelque 13,7 millions de tonnes par rapport à 1998, soit à peine quatre ans plus tôt. Cet accroissement correspond, à lui seul, à une diminution d'un demi-million de camions sur nos routes.²

On transporte autant de marchandises sur le canal Albert, qui relie le port d'Anvers au port de Liège, que sur l'autoroute Roi Baudouin E314. Compte tenu de ces résultats, le secteur contribue dans une large mesure aux atouts logistiques dont la Belgique peut se prévaloir. Malgré un recul minime enregistré depuis 2000, le nombre de navires dont les propriétaires sont établis en Belgique est en augmentation. L'ensemble de la flotte comptait 1642 unités en 2003, soit un tonnage total de 1 647 617 tonnes³.

En outre, les performances des navires à cargaison sèche se sont accrues de 20 pour cent depuis huit ans; en moyenne, la taille des navires-citernes a augmenté de 18 pour cent depuis sept ans à peine.

¹ Office de Promotion des Voies Navigables, Le Plan Wallon, online: www.opvn.be, 15 avril 2005

² Promotie Binnenvaart Vlaanderen, Belang van de Binnenvaart, on-line www.binnenvaart.be, 15 avril 2005

³ SPF Mobilité, (2003), Observation du marché: flotte intérieure appartenant à des propriétaires établis en Belgique, Bruxelles: SPF Mobilité, 4.

TOELICHTING

In 2000 werd een maatregel van kracht die een verbod instelde op interim-arbeid in de binnenscheepvaartsector, geregeld bij koninklijk besluit van 13 december 1999. Meer precies ging het om een verbod tot tewerkstelling van uitzendarbeidskrachten op vaartuigen en schepen. Door de toenemende groei van de goederentrafiek in de binnenvaart is de opheffing van dit verbod wenselijk.

Zowel de Waalse als Vlaamse overheid doen de laatste jaren de nodige inspanningen om een gunstig binnenvaartklimaat te scheppen. De hoge investeringen in de binnenscheepvaartinfrastructuur zijn hiervan getuige. In Wallonië nam de overheid initiatief met het «Plan Wallon d'aides au transport par voies navigables» en was de vernieuwing van de vloot goed voor een investering van EUR 3.149.765,00. Dit ging gepaard met investeringen in nieuwe aanlegplaatsen en het binnenvaartvriendelijk maken van de ondernemingen die willen samenwerken met de binnenvaartsector.¹

In Vlaanderen kenden de nodige investeringen eveneens hun resultaat. In 2002 werd er op de Vlaamse waterwegen 13,7 miljoen ton meer vervoerd dan in 1998, nauwelijks vier jaar eerder. Alleen al die toename komt overeen met een half miljoen vrachtwagens minder op onze wegen.²

Op het Albertkanaal, dat loopt van de haven van Antwerpen naar de haven van Luik, wordt evenveel vracht vervoerd als op de Bouwdewijnsnelweg E314. Deze resultaten maken de sector in België tot een belangrijke speler in de logistieke troeven die ons land te bieden heeft. Ondanks de minieme terugval sinds 2000 zit het aantal schepen die toebehoren aan eigenaars die zijn gevestigd in België in de lift. De totale vloot bedroeg in 2003 1.642 eenheden, goed voor een totale tonnenmaat van 1.674.617.³

Daarenboven zijn schepen voor droge lading thans 20 procent performanter dan acht jaar geleden; tankschepen zijn gemiddeld 18 procent groter dan nauwelijks zeven jaar geleden.

¹ Office de Promotion des Voies Navigables, Le Plan Wallon, online: www.opvn.be, 15 april 2005

² Promotie Binnenvaart Vlaanderen, Belang van de Binnenvaart, online www.binnenvaart.be, 15 april 2005

³ FOD mobiliteit, (2003), Marktobservatie: binnenvaartvloot toebehorend aan in België gevestigde eigenaars, Brussel: FOD mobiliteit, 4

Le secteur de la navigation intérieure génère également de plus en plus d'emplois, si bien qu'il est difficile de trouver un équilibre entre l'offre et la demande. Au début de l'année 2003, on dénombrait 104 emplois vacants de matelot dans la navigation intérieure. À l'heure actuelle, cette profession est toujours touchée par une pénurie⁴, à l'instar de l'ensemble du secteur de la navigation intérieure⁵. Le secteur recherche non seulement des matelots, mais également des mousses afin de pouvoir faire face à l'augmentation de la demande dans le trafic de marchandises. Pour y répondre, la profession doit faire preuve de plus de flexibilité. On peut y parvenir en abrogeant l'arrêté royal instaurant une interdiction d'occupation d'interimaires dans les entreprises ressortissant à la compétence de la commission paritaire de la batellerie. Il s'agit en particulier d'une interdiction d'occupation d'interimaires à bord d'un bateau destiné à la navigation intérieure.

L'abrogation de cette interdiction peut donner une série d'impulsions positives afin de pallier la pénurie de personnel (qualifié) qui touche ce secteur. Cette mesure présente un double avantage. D'une part, le travail intérimaire dans la navigation intérieure permettra aux jeunes recrues de se familiariser avec ce secteur (dans le cadre d'un job de vacances par exemple). Cet intérêt peut ensuite déboucher sur une formation dans la marine intérieure ou un emploi durable dans le secteur.

D'autre part, le travail à bord d'un bateau destiné à la navigation intérieure est très éprouvant. Le personnel navigant – mousse, matelot ou batelier – prend rapidement sa retraite lorsqu'il a atteint l'âge normal de la pension. Des régimes de travail temporaire ou de travail intérimaire offrent plus de flexibilité au personnel navigant, qui peut ainsi choisir de manière autonome le moment où il travaille, qui n'est pas obligé de prendre immédiatement sa retraite et peut repousser la date où il quitte le secteur.

C'est en 1996 que le Règlement CE 1356/96 a été rédigé en vue de la libéralisation du marché de la navigation intérieure⁶ et est entré en vigueur en Belgique. Ce règlement a indubitablement contribué à l'augmentation de la circulation de marchandises dans le secteur. La suppression de l'interdiction du travail intérimaire dans la navigation intérieure peut contribuer à l'augmentation de la compétitivité, accroître l'afflux de main

De binnenvaartsector zit eveneens in de lift wat betreft de tewerkstelling. Dit geeft problemen bij het vinden van een evenwicht tussen vraag en aanbod. Begin 2003 waren er 104 vacante jobs voor matroos in de binnenvaart. Vandaag is het beroep nog steeds een knelpuntberoep⁴ en er is een tekort aan personeel in de binnenvaart. Naast matrozen is de sector ook op zoek naar scheepjongens om de verhoogde vraag in goederentrage te kunnen behandelen. Om hierop een antwoord te bieden moet het beroep worden geflexibiliseerd. Dit kan door het opheffen van het koninklijk besluit van 13 december 1999 tot het opleggen van een verbod om uitzendkrachten tewerk te stellen in ondernemingen die ressorteren onder de bevoegdheid van het paritaire comité voor de binnenscheepvaart.⁵ Specifiek betreft het een verbod om uitzendkrachten tewerk te stellen aan boord van een binnenschip.

Het opheffen van dit verbod kan een aantal positieve impulsen geven om het tekort aan (geschoold) personeel in de sector weg te werken. Met de maatregel realiseert men een dubbel voordeel. Aan de instroomzijde kunnen jongeren via interim-arbeid op een binnenschip kennis maken met de sector (bijvoorbeeld gedurende een vakantiejob). Deze interesse kan uitmonden in een opleiding in de binnenvaart of blijvende tewerkstelling in de sector.

Anderzijds is het werk aan boord van een binnenvaartschip zeer arbeidsintensief. Scheepspersoneel – scheepjongen, matroos of schipper – gaat, eens de gerechtigde leeftijd bereikt, snel op pensioen. Vormen van tijdelijke arbeid of uitzendtewerkstelling bieden het scheepspersoneel meer flexibiliteit. Hierdoor kan zelf het moment worden gekozen waarop wordt gewerkt en hoeft er niet onmiddellijk op pensioen te worden gegaan en kan de uitstroom uit het beroep worden vertraagd.

In 1996 kwam EG verordening 1356/96 tot stand met oog op de liberalisering van de Europese binnenvaartmarkt⁶ en kende zijn ingang in België. Deze verordening droeg ongetwijfeld bij tot de toenemende goederentrage in de sector. Het opheffen van het verbod op interim-arbeid in de binnenvaart kan bijdragen tot meer competitiviteit, een betere instroom van nieuwe jonge krachten en een vertraging van de uitstroom van

⁴ <http://vdab.be/trends/vacatureanalyse/knelpuntberoepen2004.pdf>
⁵ *Moniteur Belge*, 29 décembre 1999.

⁶ Règlement (CE) n° 1356/96 du Conseil du 8 juillet 1996 concernant des règles communes applicables aux transports de marchandises ou de personnes par voie navigable entre États membres, en vue de réaliser dans ces transports la libre prestation de services. Journal officiel n° L 175 du 13/07/1996, p. 0007-0008

⁴ <http://vdab.be/trends/vacatureanalyse/knelpuntberoepen2004.pdf>
⁵ B.S. 29 december 1999

⁶ Verordening (EG) nr. 1356/96 van de Raad van 8 juli 1996 tot vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor het vervoer van goederen of personen over de binnenwateren, tussen Lid-Staten, om voor dit vervoer het vrij verrichten van diensten te verzekeren, Publicatieblad Nr. L 175 van 13/07/1996 blz. 0007 - 0008

d'œuvre jeune et retarder le départ à la retraite du personnel navigant actif. En outre, l'autorisation du recours aux intérimaires améliore la flexibilité du travail, favorisant ainsi la liberté de choix du travailleur.

actief binnenvaartpersoneel. Daarenboven wordt de arbeid, door het toelaten van uitzendkrachten geflexibiliseerd, waardoor de keuzevrijheid van de werknemer toeneemt.

Ludo VAN CAMPENHOUT (VLD)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS

demande au gouvernement fédéral:

1. de remplacer l'intitulé de l'arrêté royal du 13 décembre 1999 instaurant une interdiction d'occupation d'intérimaires dans les entreprises ressortissant à la compétence de la commission paritaire de la batellerie par l'intitulé suivant : «arrêté royal du 13 décembre 1999 autorisant l'occupation d'intérimaires dans les entreprises ressortissant à la compétence de la commission paritaire 139 de la batellerie.»;

2. de remplacer l'article 2 de l'arrêté royal précité du 13 décembre 1999 par la disposition suivante : «Les employeurs visés à l'article 1^{er} sont autorisés à occuper des intérimaires sur leurs bateaux et navires»;

3. de remplacer l'article 3 de l'arrêté royal précité du 13 décembre 1999 par la disposition suivante : «Le présent arrêté entre en vigueur 10 jours après sa publication au *Moniteur belge*».

27 mai 2005

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

vraagt de federale regering:

1. de titel van het koninklijk besluit van 13 december 1999 tot het opleggen van een verbod om uitzendkrachten tewerk te stellen in ondernemingen die ressorteren onder de bevoegdheid van het paritaire comité voor de binnenscheepvaart, te wijzigen als volgt: «koninklijk besluit van 13 december 1999 tot het toelaten van tewerkstelling van uitzendkrachten in ondernemingen die ressorteren onder de bevoegdheid van het paritaire comité 139 voor de binnenscheepvaart.»;

2. artikel 2 van het hier aangehaalde koninklijk besluit van 13 december 1999 te wijzigen als volgt: «Het is toegelaten aan de in artikel 1 bedoelde werkgevers om uitzendkrachten te werk te stellen op hun vaartuigen en schepen»;

3. artikel 3 van het hier aangehaalde koninklijk besluit van 13 december 1999 te wijzigen als volgt: «Dit besluit treedt in werking 10 dagen na publicatie in het *Belgisch Staatsblad*».

27 mei 2005

Ludo VAN CAMPENHOUT (VLD)