

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

23 oktober 2017

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wet van 8 juni 1972
betreffende de havenarbeid,
teneinde logistieke en e-commerce-
activiteiten uit te sluiten
van het toepassingsgebied van de wet**

(ingediend door mevrouw Patricia Ceysens en
de heer Egbert Lachaert)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

23 octobre 2017

PROPOSITION DE LOI

**modifiant la loi du 8 juin 1972
organisant le travail portuaire
en vue d'exclure les activités logistiques et
liées au commerce électronique
du champ d'application de la loi**

(déposée par Mme Patricia Ceysens et
M. Egbert Lachaert)

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel strekt ertoe om het begrip 'havenarbeid' duidelijker te definiëren als arbeid die bestaat uit alle activiteiten die onlosmakelijk verbonden zijn met het laden en lossen van schepen. Op die manier zorgen de indieners ervoor dat het toepassingsgebied van de wet-Major samenvalt met de arbeid waarvoor een specifiek arbeidsrechtelijk regime effectief noodzakelijk is, gezien de specificiteit ervan en de veiligheidsrisico's. Anderzijds zullen voor de andere activiteiten die geografisch gezien plaatsvinden binnen de havengebieden, zoals onder meer andere logistieke activiteiten en activiteiten verbonden aan de e-commerce, maar die losstaan van de klassieke havenarbeid, dan dezelfde regels gelden als in de rest van het land. Voor werknemers die zich uitsluitend bezig houden met het voorbereiden, samenstellen, sorteren, verzenden en transporteren van pakjes, gelden dan dezelfde regels in heel België, ongeacht het feit of deze activiteiten al dan niet plaatsvinden in een havengebied.

RÉSUMÉ

Cette proposition de loi vise à définir plus clairement la notion de "travail portuaire", celle-ci recouvrant toutes les activités indissociablement liées au chargement et déchargement de navires. De cette manière, les auteurs de la proposition font en sorte que le champ d'application de la loi Major coïncide avec le travail requérant effectivement un régime spécifique sur le plan du droit du travail, compte tenu de sa spécificité et des risques qui y sont liés en termes de sécurité. D'autre part, les autres activités localisées géographiquement dans les zones portuaires, notamment les activités logistiques et les activités liées au commerce électronique, mais qui sortent du cadre classique du travail portuaire, seront soumises aux mêmes règles que celles applicables dans le reste du pays. Les travailleurs qui ne s'occupent que de la préparation, de la composition, du tri, de l'envoi et du transport de colis seront soumis aux mêmes règles dans tout le pays, que ces activités se déroulent ou non dans une zone portuaire.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:	Abréviations dans la numérotation des publications:
DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA: Questions et Réponses écrites
CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV: Beknopt Verslag	CRABV: Compte Rendu Analytique
CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN: Plenum	PLEN: Séance plénière
COM: Commissievergadering	COM: Réunion de commission
MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail : publicaties@dekamer.be	Commandes: Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.lachambre.be courriel : publicaties@lachambre.be
De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier	Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De wet van 8 juni 1972 betreffende de havenarbeid, beter gekend onder de naam “wet-Major”, vormt het arbeidsrechtelijk kader voor de havenarbeid. Deze wet bevat slechts vijf artikelen.

Artikel 1 bepaalt: “Niemand mag in de havengebieden, havenarbeid laten verrichten door andere werknemers dan erkende havenarbeiders.” Vervolgens bepaalt artikel 2 dat de Koning kan bepalen wat precies moet worden verstaan onder “havenarbeid”: “De omschrijving van de havengebieden en de havenarbeid zoals bepaald door de Koning in uitvoering van artikelen 35 en 37 van de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités, geldt voor de toepassing van deze wet.”

De uitvoeringsbepalingen van de wet-Major staan verspreid over enkele koninklijke besluiten. Zo is er het koninklijk besluit van 5 juli 2004 betreffende de erkenning van havenarbeiders in de havengebieden die onder het toepassingsgebied vallen van de wet van 8 juni 1972 betreffende de havenarbeid. Dit koninklijk besluit regelt de voorwaarden inzake de erkenning van havenarbeiders, de procedure tot schorsing en intrekking van deze erkenning en de minimumprestatienormen voor havenarbeiders opgenomen in de pool.

Het koninklijk besluit van 12 januari 1973 tot oprichting en tot vaststelling van de benaming en van de bevoegdheid van het Paritair Comité van het havenbedrijf, bepaalt dan weer wat precies moet worden verstaan onder havenarbeid. Havenarbeid is naast lossen en laden ook klasseren, sorteren, kalibreren, stapelen, ontstapelen en het samenstellen en ontbinden van eenheidsladingen. Het koninklijk besluit bakent tevens de precieze geografische ligging af van de verschillende zeehavengebieden in de gemeenten Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Brugge, Oostende, Nieuwpoort, Brussel en Vilvoorde.

Voor Antwerpen is dat bijvoorbeeld “Het gebied begrensd door de Rijksgrens aan grensmaal 271 in Kieldrecht tot grensmaal 269A aan de Schelde en verder tot grensmaal 260 in Zandvliet; de Putsebaan tot aan ... (enz.)”. Voor Gent gaat het om “Het gebied begrensd door twee rode lijnen op een plan gevoegd bij het besluit genomen op 19 december 1966 door de gemeenteraad van de stad Gent. De eerste dezer grenslijnen begint

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La loi du 8 juin 1972 organisant le travail portuaire, mieux connue sous le nom de “loi Major”, constitue le cadre du droit du travail en ce qui concerne le travail portuaire. Cette loi ne contient que cinq articles.

Son article 1^{er} s'énonce comme suit: “Nul ne peut faire effectuer un travail portuaire dans les zones portuaires par des travailleurs autres que les ouvriers portuaires reconnus”. Son article 2 précise ensuite que le Roi peut définir ce qu'il y a lieu d'entendre précisément par “travail portuaire”: “La délimitation des zones portuaires et du travail portuaire telle qu'elle est établie par le Roi en application des articles 35 et 37 de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires, régit l'application de la présente loi.”

Les dispositions d'exécution de la loi Major sont éparpillées dans plusieurs arrêtés royaux, par exemple dans l'arrêté royal du 5 juillet 2004 relatif à la reconnaissance des ouvriers portuaires dans les zones portuaires tombant dans le champ d'application de la loi du 8 juin 1972 organisant le travail portuaire. Cet arrêté royal fixe les conditions et les modalités de la reconnaissance des ouvriers portuaires, la procédure de retrait et de suspension de cette reconnaissance et les normes de prestations minimales pour les ouvriers portuaires repris dans le pool.

L'arrêté royal du 12 janvier 1973 instituant la Commission paritaire des ports et fixant sa dénomination et sa compétence définit quant à lui précisément le travail portuaire. Ce travail ne consiste pas seulement à charger et décharger, mais aussi à classer, trier, calibrer, empiler, déempiler, ainsi que composer et décomposer les chargements unitaires. L'arrêté royal délimite également avec précision les différentes zones portuaires dans les communes d'Anvers, Gand, Bruges, Ostende, Nieuport, Bruxelles et Vilvoorde.

Par exemple, à Anvers, il s'agit de “la région limitée par la frontière de l'État au poteau-frontière 271 à Kieldrecht jusqu'au poteau-frontière 269A au bord de l'Escaut et plus loin jusqu'au poteau-frontière 260 à Zandvliet; la Putsebaan jusqu'au [...]”. À Gand, il s'agit de “la zone délimitée par deux traits rouges figurant sur un plan annexé à l'arrêté du 19 décembre 1966 du conseil communal de la ville de Gand. La première de

aan het linkerhoekhuis van de Dampoortstraat en het Dok, doorsnijdt ... (enz.)”.

Verschillende Europese landen hadden in het verleden gelijkaardige systemen van havenarbeid, maar hebben die de voorbije decennia geliberaliseerd. In 2001 publiceerde de Europese Commissie zijn “Ports Package”, een visie voor een Europees havenbeleid. In opdracht van de Commissie schreef de Antwerpse hoogleraar en havenspecialist Eric Van Hooydonk het werk “*The Regime of Ports and Port Services under European Law and the Ports Package*”. Daarin komt hij tot de vaststelling dat België het enige EU-land is waar de regels over havenarbeid nooit ingrijpend werden gemoderniseerd. Van Hooydonk beschrijft onder meer een rigide en kostenverhogende arbeidsorganisatie en betwijfelt of het Belgische systeem in overeenstemming is met het Europees recht. Dat zijn twijfels gegrond waren, bleek toen de Europese Commissie de Belgische staat op 28 maart 2014 in gebreke stelde wegens de strijdigheid van de wet-Major met het Europees recht.

Het regeerakkoord van de regering-Michel bevat volgende bepaling: “De regering zal, na advies van de sociale partners, voorstellen doen om: (...) het stelsel van de havenarbeid in overleg met de sociale partners te moderniseren”. minister van Werk Kris Peeters heeft hieromtrent reeds belangrijke initiatieven genomen, die geresulteerd hebben in een akkoord met de sociale partners en de publicatie van het koninklijk besluit van 10 juli 2016 tot wijziging van het hierboven vermelde koninklijk besluit van 5 juli 2004.

Het nieuwe koninklijk besluit bepaalt dat werkgevers voortaan ook havenarbeiders zullen kunnen aanwerven buiten de zgn. “*pool*”. Ze moeten wel nog steeds een erkenning krijgen. Voor de logistieke havenarbeiders is deze erkenning niet langer nodig. Er werd voorzien dat dat zij voortaan enkel een veiligheidscertificaat moeten krijgen.

Over het met de sociale partners bereikte akkoord is een referendum onder de Belgische havenarbeiders gehouden. 85 % onder hen hebben het akkoord goedgekeurd. De nieuwe maatregelen werden geanalyseerd door de Europese Commissie, binnen het kader van de hierboven vermelde procedure tot ingebrekestelling. Vervolgens besliste de Commissie op 17 mei 2017 om deze procedure stop te zetten. Evenwel werd door de Commissie sterk benadrukt dat alle gemaakte afspraken en het vooropgestelde tijds kader volwaardig en strikt moeten worden nageleefd.

ces lignes-frontières commence à la maison du coin gauche de la Dampoortstraat et du Dok, elle traverse [...]”.

Plusieurs pays européens appliquaient autrefois des systèmes de travail portuaire similaires mais les ont libéralisés ces dernières décennies. En 2001, la Commission européenne a publié un “paquet portuaire” exposant une vision pour la politique portuaire européenne. À la demande de la Commission européenne, M. Eric Van Hooydonk, professeur et spécialiste portuaire, a rédigé le livre intitulé “*The Regime of Ports and Port Services under European Law and the Ports Package*”. Il y constate que la Belgique est le seul État membre de l’Union européenne où les règles relatives au travail portuaire n’ont jamais été modernisées en profondeur. Dans cet ouvrage, M. Van Hooydonk décrit, entre autres, une organisation du travail rigide et coûteuse, et émet le doute que le système belge respecte le droit européen. Le bien-fondé de ses doutes s’est avéré lorsque la Commission européenne a, le 28 mars 2014, mis l’État belge en demeure en raison du fait que la loi Major était contraire au droit européen.

L’accord du gouvernement Michel prévoit que: “Le gouvernement fera, après avis des partenaires sociaux, des propositions visant à: [...] moderniser le statut dans le travail portuaire; [...]”. M. Kris Peeters, ministre de l’Emploi, a déjà pris, à cet égard, d’importantes initiatives qui ont débouché sur la conclusion d’un accord avec les partenaires sociaux et sur la publication de l’arrêté royal du 10 juillet 2016 modifiant l’arrêté royal susmentionné du 5 juillet 2004.

Le nouvel arrêté royal dispose que les employeurs peuvent aujourd’hui également engager des ouvriers portuaires en dehors du “*pool*”. Ces ouvriers doivent cependant toujours disposer d’une reconnaissance. Les ouvriers portuaires du contingent logistique n’ont, quant à eux, plus besoin de cette reconnaissance. Il est prévu qu’ils ne doivent plus disposer que d’un certificat de sécurité.

Les ouvriers portuaires belges se sont prononcés par voie référendaire sur l’accord conclu avec les partenaires sociaux et 85 % d’entre eux l’ont approuvé. Ces nouvelles mesures sont examinées par la Commission européenne, dans le cadre de la procédure en manquement. Le 17 mai 2017, la Commission a décidé d’arrêter cette procédure. Toutefois, la Commission a fortement mis l’accent sur la nécessité de respecter pleinement et strictement tous les accords conclus dans le délai imparti.

De nieuwe maatregelen vormen een positieve evolutie. Het akkoord is een goede zaak, voor de sociale vrede in het havengebied en dus ook voor de competitiviteit van de ondernemingen die havenarbeid verrichten.

Toch kan dit volgens ons niet het einde van het verhaal zijn, voor wat betreft het in het regeerakkoord aangegane engagement om de wet-Major te moderniseren. De kwestie van de logistieke arbeid en de e-commerce-activiteiten die in het havengebied worden uitgeoefend, vergt een oplossing.

Er bestaat immers nog steeds heel wat discussie over het toepassingsgebied van de wet-Major en dan meer bepaald de definitie van het begrip “havenarbeid”. Niet water- of havengebonden activiteiten die binnen de geografische grenzen van het havengebied worden uitgeoefend, vallen volgens sommige interpretaties onder de definitie van havenarbeid en ressorteren bijgevolg binnen het toepassingsgebied van de wet-Major. Nochtans hebben die activiteiten vanwege hun aard geen uitstaans met de “klassieke” havenarbeid die bestaat uit het laden en lossen van schepen.

Er is geen objectieve, redelijke verantwoording voor het feit dat een werknemer die bestellingen moet sorteren, inpakken en verzenden, door de wet-Major als een “havenarbeider” wordt beschouwd, en dit simpelweg omdat zijn werkplek binnen de geografische grenzen ligt van één van de zeehavengebieden zoals bepaald in uitvoering van de wet-Major. Het statuut van havenarbeider is specifiek bedoeld voor het laden en lossen van schepen; specifieke taken met risico's voor de veiligheid, waar heel specifieke voorwaarden aan verbonden moeten blijven. Het klopt niet dat andere taken, die daar in feite geen uitstaans mee hebben, op dezelfde manier behandeld worden.

Het statuut van de logistieke havenarbeider, dat reeds vele jaren bestaat, is in feite een poging geweest om aan deze problematiek tegemoet te komen. Maar volgens vele havenbedrijven vormt dit statuut geen echte oplossing. Er blijft namelijk een discriminatie bestaan doordat logistieke en aan e-commerce verbonden activiteiten binnen de Belgische zeehavengebieden anders worden behandeld dan logistieke en aan e-commerce verbonden activiteiten buiten deze gebieden. De sterke groei van de sector van de logistiek en de e-commerce, zoals we die reeds enkele jaren in binnen- en buitenland waarnemen, is een reden te meer om voor eens en voor altijd duidelijkheid te scheppen en rechtszekerheid te creëren voor de huidige en de toekomstige investeerders.

Het is namelijk niet alleen zo dat voor logistieke en e-commerce-werknemers andere regels gelden binnen de

Les nouvelles mesures constituent une évolution positive. L'accord est une bonne nouvelle pour le maintien de la paix sociale dans la zone portuaire, et donc aussi pour la compétitivité des entreprises du secteur du travail portuaire.

Nous estimons qu'il ne faut toutefois pas en rester là, en ce qui concerne l'engagement pris dans l'accord de gouvernement de moderniser la loi Major. Il convient en effet de résoudre les questions du travail logistique et des activités de commerce en ligne exercées dans la zone portuaire.

Le champ d'application de la loi Major et plus particulièrement la définition de la notion de “travail portuaire” continuent en effet de faire l'objet d'intenses discussions. Les activités non liées à l'eau ou non portuaires qui sont exercées dans les limites géographiques de la zone portuaire rentrent, selon certains, dans la définition du travail portuaire et relèvent dès lors du champ d'application de la loi Major. Or, quant à leur nature, ces activités n'ont aucun rapport avec le travail portuaire “classique” consistant à charger et à décharger des bateaux.

Il n'y a pas de justification objective et raisonnable au fait qu'un travailleur chargé de trier, d'emballer et d'envoyer des commandes soit, selon la loi, un “ouvrier portuaire” du simple fait que son entreprise est située dans les limites géographiques de la zone portuaire, définie en exécution de la loi Major. Le statut de l'ouvrier portuaire a été spécifiquement défini pour le chargement et le déchargement de bateaux, c'est-à-dire pour des tâches spécifiques qui présentent, en matière de sécurité, des risques qui doivent rester soumis à des conditions bien particulières. Il n'est pas logique que d'autres tâches qui n'ont aucun rapport avec le travail portuaire, soient traitées de la même manière.

Le statut de l'ouvrier portuaire logistique, qui existe déjà depuis de nombreuses années, visait en fait à remédier à cette situation. Cependant, selon de nombreuses régions portuaires, ce statut n'offre pas de réelle solution. Il subsiste en effet une discrimination du fait que les activités logistiques et liées au commerce électronique dans les zones portuaires belges sont traitées différemment que les activités logistiques et liées au commerce électronique en dehors de ces zones. La forte croissance du secteur du commerce électronique, observée depuis quelques années déjà en Belgique et à l'étranger, justifie d'autant plus de clarifier la situation, une fois pour toutes, et de garantir la sécurité juridique pour les investisseurs actuels et à venir.

En effet, outre que les règles applicables aux travailleurs du secteur logistique et du commerce électronique

zeehavengebieden dan daarbuiten, wat op zich al strijdig kan zijn met het gelijkheidsbeginsel. Daarbovenop blijkt dat de wet-Major in Gent en Zeebrugge veel soepeler wordt toegepast dan in Antwerpen. In verschillende havengebieden gelden dus ook nog eens verschillende regels.

Om deze problematiek op te lossen, hanteert het wetsvoorstel een eenvoudige logica: havenarbeid wordt gedefinieerd als alle activiteiten die watergebonden zijn en die rechtstreeks verband houden met het laden en lossen van schepen. Alle andere activiteiten zijn dan uitgesloten van het toepassingsgebied. Deze activiteiten vallen vervolgens binnen het toepassingsgebied van de reglementering en de collectieve arbeidsovereenkomsten zoals ze van toepassing zijn in de rest van het land.

Patricia CEYSENS (Open Vld)
Egbert LACHAERT (Open Vld)

sont différentes dans la zone portuaire et en dehors de celle-ci, situation qui peut déjà en soi enfreindre le principe d'égalité, il apparaît que l'application de la loi Major est nettement plus souple à Gand et à Zeebrugge qu'à Anvers. Les règles sont donc également différentes d'une zone portuaire à l'autre.

En vue de résoudre cette problématique, nous faisons prévaloir une logique simple: le travail portuaire est défini comme étant toutes les activités liées à l'eau et qui présentent un lien direct avec le chargement et le déchargement de navires. Toutes les autres activités sont exclues du champ d'application de la loi. Ces activités relèvent du champ d'application de la réglementation et des conventions collectives de travail telles qu'elles sont applicables dans le reste du pays.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

In de wet van 8 juni 1972 betreffende de havenarbeid wordt een artikel 1/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 1/1. Enkel de activiteiten die intrinsiek en onlosmakelijk watergebonden zijn, binnen de havengebieden te Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Brugge, Oostende, Nieuwpoort, Brussel en Vilvoorde, die rechtstreeks verband houden met het laden en lossen van schepen, met als afbakeningscriteria het eerste rustpunt van de goederen na lossing en het laatste rustpunt van de goederen voor de lading, vallen onder het toepassingsgebied van deze wet.”

Art. 3

In dezelfde wet wordt artikel 2 vervangen als volgt:

“Art. 2. Onverminderd de bepaling in artikel 1/1, geldt de omschrijving van de havengebieden en de havenarbeid zoals bepaald door de Koning in uitvoering van de artikelen 35 en 37 van de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités, voor de toepassing van deze wet.”

Art. 4

Deze wet treedt in werking op 1 januari 2018.

20 juli 2017

Patricia CEYSENS (Open Vld)
Egbert LACHAERT (Open Vld)

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

Dans la loi du 8 juin 1972 organisant le travail portuaire, il est inséré un article 1^{er}/1 rédigé comme suit:

“Art. 1^{er}/1. Seules relèvent du champ d'application de la présente loi, les activités intrinsèquement et indissociablement liées à l'eau qui sont exercées dans les zones portuaires d'Anvers, de Gand, de Zeebrugge, de Bruges, d'Ostende, de Nieuport, de Bruxelles et de Vilvoorde et présentent un lien direct avec le chargement et le déchargement de navires, les critères à prendre en considération étant l'emplacement où les marchandises se situent en premier lieu après le déchargement et celui où elles se situent en dernier lieu avant le chargement.”

Art. 3

Dans la même loi, l'article 2 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 2. Sans préjudice de la disposition de l'article 1^{er}/1, la délimitation des zones portuaires et du travail portuaire, telle qu'elle est établie par le Roi en application des articles 35 et 37 de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires, régit l'application de la présente loi”.

Art. 4

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2018.

20 juillet 2017