

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1988-1989

26 JUIN 1989

PROPOSITION DE LOI

**renforçant la protection des
travailleurs chargés du
transport de fonds**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE
LA COMMISSION DES AFFAIRES SOCIALES (1)

PAR M. ANSOMS

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a examiné cette proposition de loi au cours de ses réunions des 29 juin 1988, 22 mars et 21 juin 1989.

(1) Composition de la Commission :
Président : M. Marc Olivier.

A. — Titulaires :	B. — Suppléants :
C.V.P. MM. Ansoms, De Roo, Marchand, Mme Nelis-Van Liedekerke, M. Olivier (M.).	MM. Bosmans (F.), Breyne, Mme Leysen, MM. Vandebosch, Van Hecke, Van Parys.
P.S. Mlle Burgeon (C.), MM. Daerden, Perdieu, Santkin, Vancrombruggen.	MM. Defosset, Gilles, Leroy, Mme Onkelinx, MM. Picqué, Walry.
S.P. Mme De Meyer, MM. Peeters, Sleeckx, Van der Sande.	MM. Beckers, Bossuyt, Coppens, Hancké, Vandenbroucke.
P.V.V. MM. Bril, Flamant, Van Mechelen.	MM. De Groot, Deswaene, Vandermeulen, Van Renterghem.
P.R.L. MM. Klein, Neven.	MM. Bertouille, Dubois, Hazette.
P.S.C. MM. Antoine, Charlier (Ph.).	M. Beaufays, Mme Corbisier-Hagon, M. Hiance.
V.U. M. Vangansbeke.	MM. Van Grembergen, Vervaeke.
Ecolo/ Agalev M. Geysels.	M. Daras, Mme Vogels.

Voir :

- 188 - 1988 :

— N° 1 : Proposition de loi déposée par M. M. Olivier.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1988-1989

26 JUNI 1989

WETSVOORSTEL

**stekkende tot een betere
bescherming van werknemers die
belast zijn met geldtransporten**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE SOCIALE ZAKEN (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER ANSOMS

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie heeft het onderhavig wetsvoorstel onderzocht tijdens haar vergaderingen van 29 juni 1989, 22 maart en 21 juni 1989.

(1) Samenstelling van de Commissie :
Voorzitter : de heer Marc Olivier.

A. — Vaste leden :	B. — Plaatsvervangers :
C.V.P. HH. Ansoms, De Roo, Marchand, Mevr. Nelis-Van Liedekerke, H. Olivier (M.).	HH. Bosmans (F.), Breyne, Mevr. Leysen, HH. Vandebosch, Van Hecke, Van Parys.
P.S. Mev. Burgeon (C.), HH. Daerden, Perdieu, Santkin, Vancrombruggen.	HH. Defosset, Gilles, Leroy, Mevr. Onkelinx, HH. Picqué, Walry.
S.P. Mevr. De Meyer, HH. Peeters, Sleeckx, Van der Sande.	HH. Beckers, Bossuyt, Coppens, Hancké, Vandenbroucke.
P.V.V. HH. Bril, Flamant, Van Mechelen.	HH. De Groot, Deswaene, Vandermeulen, Van Renterghem.
P.R.L. HH. Klein, Neven.	HH. Bertouille, Dubois, Hazette.
P.S.C. HH. Antoine, Charlier (Ph.).	H. Beaufays, Mevr. Corbisier-Hagon, H. Hiance.
V.U. H. Vangansbeke.	HH. Van Grembergen, Vervaeke.
Ecolo/ Agalev H. Geysels.	H. Daras, Mevr. Vogels.

Zie :

- 188 - 1988 :

— N° 1 : Wetsvoorstel ingediend door de heer M. Olivier.

Le Ministre de l'Emploi et du Travail a demandé l'avis du Conseil national du travail le 30 juin 1988. Ce Conseil a rendu son avis le 7 février 1989 (avis n° 909).

La proposition de loi a été adoptée le 21 juin 1989.

I. — EXPOSE DE L'AUTEUR

L'auteur souligne que le nombre d'attaques dirigées contre des transports de fonds a considérablement augmenté ces dernières années.

Il renvoie à la revue mensuelle de Fabrimetal de juin 1988, qui retrace l'évolution du nombre d'attaques à main armée au cours de la période 1983-1987.

Il s'avère que le nombre d'attaques est passé de 398 en 1983 à 515 en 1984 et à 751 en 1985.

Le nombre d'attaques à main armée contre des transports de fonds est passé de 15 en 1983 à 31 en 1984, à 47 en 1985 et à 57 en 1986. Il est retombé à 40 en 1987, mais l'auteur précise que l'on enregistre une nouvelle augmentation du nombre des agressions en 1988.

Les données communiquées par le Ministre de la Justice révèlent qu'un pourcentage relativement important de ces attaques sont commises entre 22 heures et 8 heures : en 1986 : 15 attaques sur 57, en 1987 : 15 sur 40 et en 1988 : 15 sur 42.

Les employeurs estiment que les transporteurs de fonds peuvent emprunter un autre itinéraire la nuit. L'auteur fait toutefois observer que cela ne se fait pas dans la pratique. Devant respecter des horaires, les travailleurs sont obligés de suivre les mêmes trajets.

De nombreuses institutions financières ont néanmoins pris des mesures pour renforcer la sécurité des transports de fonds.

Mais le nombre d'attaques à main armée n'a pas diminué malgré ces mesures. Les délégués des travailleurs concernés demandent expressément que les transports de fonds soient interdits la nuit. Le contrôle et la protection peuvent en effet être mieux assurés de jour.

L'auteur fait enfin observer qu'en France et en Allemagne, les transports de fonds et de documents précieux ne peuvent plus être effectués la nuit.

II. — AVIS DU CONSEIL NATIONAL DU TRAVAIL (AVIS N° 909 DU 7 FÉVRIER 1989)

Le Conseil national du travail a indiqué dans son avis que les représentants des organisations de travailleurs considèrent « que la proposition précitée est de nature à diminuer les risques auxquels sont exposés les transporteurs de fonds, tandis que les membres représentant les organisations d'employeurs ne

Op 30 juni 1988 heeft de Minister van Tewerkstelling en Arbeid de Nationale Arbeidsraad om advies verzocht. Deze Raad bracht op 7 februari 1989 advies uit (advies n° 909).

Het wetsvoorstel werd op 21 juni 1989 goedgekeurd.

I. — TOELICHTING VAN DE AUTEUR

De auteur beklemtoont dat het aantal overvallen op geldtransporten de jongste jaren aanzienlijk is toegenomen.

Hij verwijst naar het maandblad van Fabrimetal van juni 1988, waarin de evolutie wordt geschetst van het aantal hold-ups over de periode 1983-1987.

Hieruit blijkt dat het aantal overvallen steeg van 398 in 1983 tot 515 in 1984 en 751 in 1985.

Het aantal hold-ups op geldtransporten steeg van 15 in 1983 tot 31 in 1984, 47 in 1985 en 57 in 1986. In 1987 is dit aantal gedaald tot 40 maar volgens de auteur is er in 1988 opnieuw een toenemende agressie waarneembaar.

Gegevens verstrekt door de Minister van Justitie tonen aan dat een relatief belangrijk percentage van deze hold-ups tussen 22 en 8 uur wordt gepleegd : in 1986 : 15 op 57, in 1987 : 15 op 40 en in 1988 : 15 op 42.

Volgens de werkgevers kunnen de geldtransporten 's nachts een andere route volgen. De auteur wijst er evenwel op dat dit in de praktijk niet gebeurt. Er worden tijdslimieten opgelegd waardoor de werknemers wel worden verplicht dezelfde routes te gebruiken.

Hij ontkent evenwel niet dat heel wat financiële instellingen voorzieningen hebben getroffen om de geldtransporten op een veiliger manier te laten geschieden.

Maar ondanks die maatregelen is het aantal hold-ups niet verminderd. De afgevaardigden van de betrokken werknemers vragen uitdrukkelijk dat geldtransporten 's nachts zouden worden verboden. Overdag is immers een betere controle en bescherming mogelijk.

De auteur merkt ten slotte op dat in Frankrijk en Duitsland geldtransporten en transporten van waardevolle papieren 's nachts niet meer zijn toegelaten.

II. — ADVIES VAN DE NATIONALE ARBEIDSRAAD (ADVIES N° 909 VAN 7 FEBRUARI 1989)

De Nationale Arbeidsraad deelt in zijn advies mee dat de vertegenwoordigers van de werknemersorganisaties van oordeel zijn « dat het genoemde voorstel ertoe kan leiden dat personen die met geldtransporten zijn belast, in mindere mate aan risico's zullen zijn blootgesteld »; de leden die de werkgeversorgani-

peuvent, notamment pour des raisons techniques de sécurité, souscrire à cette proposition de loi. »

Le CNT estime cependant que « la question soulevée relève de la problématique plus générale de la sécurité et ne concerne par ailleurs pas uniquement les transporteurs de fonds occupés dans les liens d'un contrat de travail ».

III. — DISCUSSION

Le Ministre de l'Emploi et du Travail souscrit sans réserve à l'objectif poursuivi par la proposition de loi à l'examen.

Il tient toutefois à formuler un certain nombre de remarques :

— tel qu'elle est formulée, la proposition de loi s'appliquerait non seulement au secteur privé, mais également aux organismes publics ayant des activités industrielles ou commerciales, tels que la Régie des postes et la SNCB;

— l'interdiction prévue s'appliquerait non seulement aux transports de fonds importants, mais également aux petits transports tels que ceux que les exploitants de restaurants font effectuer la nuit. Pourrait-on fixer un plafond?

— il serait possible d'atteindre le même objectif en adaptant le RGPT. Le Ministre estime que cette solution permettrait une plus grande souplesse d'application qu'une modification de la loi du 16 mars 1971 sur le travail.

Mais comme aucune disposition concernant la sécurité, l'agression et le terrorisme n'a encore été insérée dans le RGPT, le Ministre n'insiste pas sur ce dernier point.

Plusieurs membres estiment que cette interdiction pourrait compromettre gravement le fonctionnement de la Régie des postes et de la Société nationale des Chemins de fer belges.

C'est généralement le soir que les institutions financières transfèrent leurs fonds et valeurs à la Régie des postes. Les sacs postaux sont le plus souvent transportés pendant la nuit par la SNCB. Une interdiction d'effectuer des transports pendant la nuit pourrait donc poser des problèmes considérables et même faire perdre des clients à la Régie des postes.

Un membre ayant demandé ce qu'il faut entendre par « raisons techniques de sécurité » (avis du CNT, p. 3), *le Ministre* répond qu'il ne dispose pas d'informations précises à ce sujet. Il présume que les organisations de travailleurs entendent par là qu'il est tout compte fait plus sûr d'effectuer les transports en dehors des heures normales de travail : la nuit, les véhicules peuvent se rapprocher davantage de l'endroit où les fonds doivent être livrés, il n'y a pas de clientèle qui puisse être prise en otage, et cetera.

saties vertegenwoordigen, kunnen onder meer om veiligheidstechnische redenen niet akkoord gaan met het genoemde wetsvoorstel.

De NAR was voorts van mening dat het « opgeworpen vraagstuk één bepaald aspect is van de meer algemene veiligheidsproblematiek en dat het niet enkel gaat om de met geldtransporten belaste personen die in het raam van een arbeidsovereenkomst zijn tewerkgesteld ».

III. — BESPREKING

De Minister van Tewerkstelling en Arbeid kan zich volledig akkoord verklaren met de doelstelling van het onderhavige wetsvoorstel.

Hij wenst evenwel enkele bedenkingen te formuleren :

— zoals de tekst wordt geformuleerd, is het toepassingsgebied van het voorstel niet beperkt tot de privé-sector maar strekt het zich uit tot de overheidsinstellingen die industriële of commerciële activiteiten uitoefenen, meer bepaald de Regie der Posterijen en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen;

— het beoogde transportverbod zal niet alleen toepasselijk zijn op grote geldtransporten maar ook op kleinere transporten die bijvoorbeeld restaurant-uitbaters 's nachts laten uitvoeren. Kan er een plafond worden opgelegd?

— hetzelfde doel kan ook worden bereikt door een aanpassing van het ARAB. Volgens de Minister zou dergelijke werkwijze een grotere soepelheid mogelijk maken dan een wijziging van de Arbeidswet van 16 maart 1971.

Maar omdat in het ARAB nog geen bepalingen werden opgenomen die betrekking hebben op de thema's veiligheid-agressie-terrorisme dringt de Minister hier niet op aan.

Verscheidene leden zijn van mening dat de werking van de Regie der Posterijen en van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen door dit verbod ernstig in het gedrang kan worden gebracht.

De financiële instellingen maken gewoonlijk 's avonds hun fondsen en waarden over aan de Regie der Posterijen. Die postzakken worden meestal 's nachts door de NMBS getransporteerd. Een nachtelijk transportverbod zou dus enorme moeilijkheden kunnen opleveren en kan voor de Regie der Posterijen zelfs tot verlies van cliënten leiden.

Op de vraag wat wordt bedoeld met het begrip « veiligheidstechnische redenen » (advies NAR, blz. 3) antwoordt *de Minister* dat hij hierover geen precieze informatie heeft. Hij vermoedt dat de werkgeversorganisaties hiermee bedoelen dat het uiteindelijk veiliger is om de transporten uit te voeren op een ogenblik dat er geen normale activiteit is : de wagens kunnen 's nachts dicht bij de plaats komen waar het geld moet worden geleverd, er is geen cliënteel aanwezig dat kan worden gegijzeld, enzovoort.

Un membre ne peut marquer son accord sur la proposition de loi à l'examen :

1) il n'est pas indiqué de tout vouloir régler par une loi. Il existe d'autres possibilités, par exemple la concertation entre les représentants des organisations patronales et syndicales. Si les transports de fonds effectués la nuit comportent plus de risques, les primes d'assurance afférentes à ces transports seront aussi beaucoup plus élevées et le nombre de transports effectués de nuit diminuera automatiquement grâce au mécanisme du marché;

2) il ne peut être prouvé que les transports de fonds effectués la nuit comportent plus de risques que ceux effectués de jour;

3) on peut aussi s'interroger sur l'opportunité de la proposition de loi à l'examen, car elle implique que l'Etat reconnaît qu'il est incapable d'assurer la sécurité sur la voie publique entre 22 et 6 heures;

4) le texte de la proposition de loi est assez vague. Qu'y a-t-il lieu d'entendre par « des fonds, des valeurs, des instruments de paiement ou des objets ou documents précieux »? Cette formulation, qui recouvre également le transport de petites sommes d'argent, est-elle bien conforme aux objectifs de l'auteur?

L'auteur estime qu'il est impossible de faire une distinction selon que les transports de fonds sont effectués par des firmes privées ou par des organismes publics.

La proposition de loi vise à protéger uniformément tous les travailleurs chargés du transport de fonds, qu'ils soient occupés dans le secteur privé ou dans le secteur public.

L'auteur estime qu'aucun problème ne se posera dans le secteur Horeca, étant donné que les transports de fonds y sont presque toujours effectués par l'employeur lui-même.

L'auteur précise ensuite que la période d'interdiction (de 22 heures à 6 heures) a été choisie de manière à permettre à tous les intéressés (y compris la Régie des postes et la SNCB) de s'organiser pour assurer les transports de fonds nécessaires. La Banque nationale effectuée par exemple les transports de fonds durant la journée.

Il rappelle que les chiffres cités montrent que beaucoup de hold-up ont lieu la nuit et est convaincu qu'une interdiction d'effectuer des transports pendant la nuit rendra les conditions de travail des convoyeurs de fonds plus sûres.

Un membre se demande si le législateur ne pourrait pas se borner à établir un principe général en laissant aux commissions paritaires le soin d'en préciser les modalités.

L'auteur estime que cette solution est inadéquate, les intérêts des partenaires étant trop divergents.

Certains membres demeurent convaincus qu'il conviendrait d'étudier cette matière dans un cadre plus large. Il faut en effet consacrer une plus grande

Een lid kan zich niet akkoord verklaren met onderhavig voorstel :

1) het is niet aangewezen alles te willen regelen bij wet. Er bestaan andere mogelijkheden, bijvoorbeeld overleg tussen de vertegenwoordigers van de werkgevers- en werknemersorganisaties. En indien geldtransporten 's nachts meer risico's inhouden, zullen de verzekeringspremies voor die transporten veel hoger liggen, waardoor via het marktmechanisme automatisch de transporten 's nachts zullen afnemen;

2) het kan niet onomstotelijk worden aangetoond dat geldtransporten 's nachts meer gevaar inhouden dan overdag;

3) men kan zich ook vragen stellen over de opportuniteit van dit voorstel. Want het impliceert dat de Staat toegeeft dat hij onbekwaam is om tussen 22 u en 6 u de veiligheid op de openbare weg te verzekeren;

4) de tekst van het wetsvoorstel is vrij vaag. Wat wordt beoogd met « fondsen, waarden, betaalmiddelen, kostbaarheden of waardevolle documenten »? Volgens deze tekst wordt ook het transport van kleine geldbedragen gevisieerd, maar strookt dit wel met de bedoeling van de auteur?

De auteur is van oordeel dat er geen onderscheid kan worden gemaakt tussen geldtransporten al naar gelang die door privé-firma's of door overheidsinstellingen worden uitgevoerd.

Met het wetsvoorstel wordt een uniforme bescherming van de met geldtransporten belaste werknemers nagestreefd, ongeacht of zij in de privé-sector of in overheidsdienst werkzaam zijn.

In de horecasector zullen zich volgens de auteur geen problemen stellen omdat geldtransporten vrijwel altijd door de werkgever zelf geschieden.

De auteur legt vervolgens uit dat de periode (van 22 u tot 6 u) zo werd gekozen dat alle betrokkenen (ook de Regie der Posterijen en NMBS) zich kunnen organiseren om de noodzakelijke transporten te verrichten. De Nationale Bank bijvoorbeeld voert de geldtransporten overdag uit.

Hij herhaalt dat de geciteerde cijfers aantonen dat vrij veel hold-ups 's nachts gebeuren. Hij is ervan overtuigd dat een nachtelijk transportverbod de bescherming van die werknemers ongetwijfeld ten goede komt.

Een lid vraagt zich af of de wetgever geen algemeen principe zou kunnen vooropstellen waarbij het dan aan de paritaire comités zou worden overgelaten om de modaliteiten ervan uit te werken.

Volgens de auteur is deze werkwijze niet aangewezen omdat de belangen van de partners te ver uit elkaar liggen.

Sommige leden blijven van mening dat deze aangelegenheid in een ruimer kader moet worden bestudeerd. Er moet inderdaad meer aandacht worden be-

attention à la protection des travailleurs chargés de transporter des fonds, mais sous un angle plus large.

Si l'on peut qualifier la proposition de loi à l'examen d'initiative louable, il faut cependant craindre des effets secondaires indésirables, tels qu'une augmentation du nombre de hold-up en plein jour (ce qui peut représenter un risque plus grand pour la population), ainsi que des inconvénients pour certains services publics.

Il convient de consacrer une étude plus approfondie à ce problème, ce qui sera peut-être possible lors de l'examen du projet de loi relatif aux entreprises de gardiennage privées que prépare le Ministre de l'Intérieur.

Un membre préconise d'introduire la notion de « sécurité » dans le RGPT. L'objectif visé par la proposition de loi pourrait s'inscrire dans une révision globale du RGPT.

L'auteur répète que sa proposition vise à assurer une meilleure protection aux travailleurs qui sont chargés de transporter des fonds. Elle n'a donc rien à voir avec le problème de l'agrément des entreprises de gardiennage, ni avec celui de la réglementation du travail de nuit en général, l'accent étant mis sur la protection et la sécurité des travailleurs.

Il estime qu'il ne faut donc pas attendre le dépôt du projet de loi relatif aux entreprises de gardiennage privées et que la réglementation prévue par la proposition de loi doit s'appliquer sans délai.

Il répète qu'il a consulté certaines organisations de transport, des délégués syndicaux et des clients des sociétés visées (les institutions financières). Il résulte de ces consultations que le respect de l'interdiction prévu ne posera pas de problèmes insurmontables dans ces secteurs.

*
* *

L'article unique est ensuite adopté par 6 voix contre 3 et 9 abstentions.

Le Rapporteur,

J. ANSOMS

Le Président,

M. OLIVIER

steed aan de bescherming van werknemers belast met geldtransporten, maar dan vanuit een bredere invalshoek.

Hoewel dit wetsvoorstel als een lovenswaardig initiatief kan worden bestempeld, bestaat er toch gevaar voor ongewenste neveneffecten zoals een toename van het aantal hold-ups overdag (wat voor de bevolking een groter risico kan inhouden), evenals de nadelen die sommige openbare diensten hierdoor kunnen ondervinden.

Deze problematiek moet verder worden uitgediept. Hierop kan wellicht verder worden ingegaan bij het onderzoek van het wetsontwerp over de privé-bewakingsfirma's dat door de Minister van Binnenlandse Zaken wordt voorbereid.

Een lid is voorstander van het invoeren van de notie « veiligheid » in het ARAB. Het door het wetsvoorstel beoogde doel zou kunnen kaderen in een globale herziening van het ARAB.

De auteur herhaalt dat zijn voorstel ertoe strekt om de werknemers belast met geldtransporten een betere bescherming te bieden. Dit voorstel heeft dus niets te maken met het probleem van erkenning van bewakingsfirma's en met de reglementering van de nachtarbeid in het algemeen. De klemtoon ligt op de bescherming en veiligheid van de werknemers.

Hij is van oordeel dat er dus niet moet worden gewacht op het wetsontwerp over de privé-bewakingsfirma's. Een snelle regeling dringt zich op.

Hij herhaalt dat hij overleg heeft gepleegd met bepaalde transportorganisaties, bepaalde syndicale afgevaardigden en met bepaalde opdrachtgevers (financiële instellingen). Hieruit is gebleken dat er zich in deze sectoren geen onoverkomelijke problemen zullen stellen om dit transportverbod te respecteren.

*
* *

Het enig artikel wordt vervolgens aangenomen met 6 tegen 3 stemmen en 9 onthoudingen.

De Rapporteur,

J. ANSOMS

De Voorzitter,

M. OLIVIER