

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

21 décembre 2010

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. Willem-Frederik Schiltz et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

21 december 2010

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 Willem-Frederik Schiltz c.s.)

N-VA : Nieuw-Vlaamse Alliantie PS : Parti Socialiste MR : Mouvement Réformateur CD&V : Christen-Democratisch en Vlaams sp.a : socialistische partij anders Ecolo-Groen! : Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales — Groen Open Vld : Open Vlaamse liberalen en democraten VB : Vlaams Belang cdH : centre démocrate Humaniste LDD : Lijst Dedecker PP : Parti Populaire	
<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i> DOC 53 0000/000: Document parlementaire de la 53^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif QRVA: Questions et Réponses écrites CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte) CRABV: Compte Rendu Analytique (couverture bleue) 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: couverture blanche; COM: couverture saumon) PLEN: Séance plénière COM: Réunion de commission MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i> DOC 53 0000/000: Parlementair document van de 53^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft) CRABV: Beknopt Verslag (blauwe kaft) CRIV: 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) PLEN: Plenum COM: Commissievergadering MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)
<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i> Commandes: Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél.: 02/ 549 81 60 Fax: 02/549 82 74 www.laChambre.be e-mail: publications@laChambre.be	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i> Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel.: 02/ 549 81 60 Fax: 02/549 82 74 www.deKamer.be e-mail: publicaties@deKamer.be

DÉVELOPPEMENTS

La présente proposition reprend le texte de la proposition de résolution DOC 52 0722/001.

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 tonnes.³

En outre, les performances des navires à cargaison sèche se sont accrues de 20 pour cent depuis huit ans;

¹ Office de Promotion des Voies Navigables, *Le Plan Wallon*, on-line: 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

Dit voorstel neemt de tekst over van voorstel van resolutie DOC 52 0722/001.

In 2000 werd een maatregel van kracht die een verbod instelde op interimarbeid 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; tank-

¹ Office de Promotion des Voies Navigables, *Le Plan Wallon*, on-line: 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.

en moyenne, la taille des navires-citernes a augmenté de 18 pour cent depuis sept ans à peine.

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'intérimaires 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'intérimaires 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

schepen zijn gemiddeld 18 procent groter dan nauwelijks zeven jaar geleden.

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 scheepsjongens om de verhoogde vraag in goederentrafiek 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 te werk 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 — scheepsjongens, 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 goederentrafik in de sector. Het opheffen van het verbod op

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 lidstaten, om voor dit vervoer het vrij verrichten van diensten te verzekeren, Publicatieblad Nr. L 175 van 13/07/1996 blz. 0007 - 0008.

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 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.

uitzendarbeid in de binnenvaart kan bijdragen tot meer competitiviteit, een betere instroom van nieuwe jonge krachten en een vertraging van de uitstroom van actief binnenvaartpersoneel. Daarenboven wordt de arbeid, door het toelaten van uitzendkrachten geflexibiliseerd, waardoor de keuzevrijheid van de werknemer toeneemt.

Willem-Frederik SCHILTZ (Open Vld)
Mathias DE CLERCQ (Open Vld)
Maggie DE BLOCK (Open Vld)
Gwendolyn RUTTEN (Open Vld)
Carina VAN CAUTER (Open Vld)

PROPOSITION DE RÉOLUTION

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*".

3 décembre 2010

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*".

3 december 2010

Willem-Frederik SCHILTZ (Open Vld)
Mathias DE CLERCQ (Open Vld)
Maggie DE BLOCK (Open Vld)
Gwendolyn RUTTEN (Open Vld)
Carina VAN CAUTER (Open Vld)