

**PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTEN-AANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,**

**betreffende "de inbreuken op de wet Major in de Brusselse Haven".**

**De voorzitter.**- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

**De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).**- In de Haven van Brussel zouden inbreuken tegen de wet-Major schering en inslag zijn. Dat vernamen we in de media. De wet-Major verplicht havenbedrijven om te werken met erkende havenarbeiders. In 1972-1973 voerde de toenmalige socialistische minister van Arbeid Louis Major de wet in, waardoor arbeid in de havengebieden uitsluitend mag worden verricht door erkende havenarbeiders. Met koninklijke besluiten werden de grenzen van de havengebieden vervolgens nauwkeurig afgebakend.

In tegenstelling tot de andere havens van ons land mag de Haven van Brussel de wet-Major blijkbaar met enige flexibiliteit toepassen. In andere havens, zoals die van Antwerpen, moet voor elke afzonderlijke opdracht een ploeg erkende havenarbeiders worden ingehuurd. In de kleinere Haven van Brussel bestaat dat ploegenstelsel niet en kan een bedrijf zelf kiezen hoeveel arbeiders het nodig heeft. Blijkbaar werkt dat misbruik in de hand. Een erkende arbeider wordt al gauw geen erkende arbeider. Een van de mogelijke verklaringen waarom bedrijven tijdelijke arbeiders verkiesbaar, is de hogere loonkost van erkende havenarbeiders.

De veiligheid wordt nochtans veel beter gegarandeerd met ervaren en erkende havenarbeiders dan met tijdelijke arbeiders. Bovendien is aangetoond dat erkende havenarbeiders productiever zijn omdat ze beter vertrouwd zijn met het werk.

Volgens de woordvoerder van de werkgevers-

**LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,**

**concernant "les infractions à la loi Major dans le Port de Bruxelles".**

**M. le président.**- La parole est à M. Lootens-Stael.

**M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)** *(en néerlandais).*- *Au Port de Bruxelles, les infractions à la loi Major, obligeant les entreprises portuaires à travailler avec des travailleurs portuaires reconnus, seraient monnaie courante.*

*Dans les autres ports du pays, il faut embaucher une équipe de travailleurs portuaires reconnus pour chaque mission. Ce système d'équipes n'existe manifestement pas dans le petit port de Bruxelles, où une entreprise peut choisir le nombre de débardeurs dont elle a besoin. Cela ouvre la voie aux abus et à l'engagement de travailleurs temporaires au coût salarial moins élevé.*

*Les travailleurs portuaires reconnus assurent pourtant une meilleure sécurité et ont une productivité plus élevée.*

*D'après le porte-parole de l'organisation des employeurs du Port de Bruxelles, ces infractions à la loi Major portent préjudice aux travailleurs portuaires et aux entreprises respectant la loi. D'une part, elles faussent la concurrence entre entreprises, et d'autre part, elles peuvent entraîner le chômage de travailleurs portuaires reconnus.*

*Je sais que votre gouvernement n'est pas entièrement compétent dans ce dossier, mais il l'est pour le Port de Bruxelles et l'Emploi. Il est donc concerné.*

*Pourquoi la loi Major n'est-elle pas respectée à Bruxelles ? Que fait le gouvernement pour repérer*

organisatie van de Haven in Brussel zijn zowel de havenarbeiders als de bedrijven die de wet volgen het slachtoffer van de overtredingen van de wet-Major. Er ontstaat immers concurrentievervalsing wanneer bepaalde bedrijven lagere tarieven kunnen hanteren voor hetzelfde werk door goedkopere werkkrachten in te schakelen. Een ander gevolg is dat erkende havenarbeiders soms genoodzaakt zijn te gaan stempelen.

Ik weet dat de Brusselse regering niet volledig bevoegd is voor dit dossier, maar ze is wel bevoegd voor de Haven van Brussel en de werkgelegenheid. Bijgevolg is ze betrokken partij.

Waarom wordt de wet-Major in Brussel niet nageleefd? Wat onderneemt de regering om de overtredingen op te sporen, tegen te gaan en eventueel te bestraffen? Hoeveel erkende havenarbeiders werken er in de Haven van Brussel? Hebt u enig zicht op de werkloosheidsvergoedingen die uitgekeerd moeten worden als gevolg van de huidige situatie?

#### *Bespreking*

**De voorzitter.**- De heer Vervoort heeft het woord.

**De heer Rudi Vervoort, minister-president.**- De wet van 8 juni 1972 betreffende de havenarbeid, de zogenaamde wet-Major, stelt in het eerste artikel het volgende: "Niemand mag in de havengebieden havenarbeid laten verrichten door andere werknemers dan erkende havenarbeiders." Het principe is dan ook eenvoudig: uitsluitend erkende havenarbeiders mogen in het havengebied havenarbeid verrichten. De wet-Major definieert de havenarbeider aan de hand van drie parameters: de erkenningscriteria, de definitie van havenarbeid en het havengebied.

Het koninklijk besluit van 12 januari 1973 tot oprichting en tot vaststelling van de benaming en van de bevoegdheid van het paritair comité geeft een zeer ruime definitie van het begrip 'havenarbeid', dat het vervoer en de behandeling van producten in het havengebied omvat.

Voor Brussel definieert het koninklijk besluit het havengebied als het gebied dat "de zee- en rivierbekkens en de kades omvat, alsook een 50 m

*les infractions, les empêcher et éventuellement les sanctionner ? Combien de travailleurs portuaires reconnus y a-t-il au Port de Bruxelles ? Avez-vous une idée du montant des indemnités de chômage qui doivent être versées en raison de la situation actuelle ?*

#### *Discussion*

**M. le président.**- La parole est à M. Vervoort.

**M. Rudi Vervoort, ministre-président** (*en néerlandais*).- *L'article 1<sup>er</sup> de la loi du 8 juin 1972 organisant le travail portuaire, dite loi Major, stipule que seuls les dockers reconnus peuvent effectuer un travail portuaire dans une zone portuaire. Cette loi définit le travailleur portuaire sur la base de trois paramètres : les critères de reconnaissance, la définition du travail portuaire et la zone portuaire.*

*L'arrêté royal du 12 janvier 1973 instituant et fixant la dénomination et la compétence de la Commission paritaire des ports fournit, quant à lui, une définition très vaste du travail portuaire, qui englobe toutes les activités de transport et de manutention dans la zone portuaire.*

*L'arrêté royal définit la zone portuaire de Bruxelles comme le territoire incluant les bassins maritimes et fluviaux, ainsi que les quais, en plus de la bande de territoire de 50m le long des deux rives du canal maritime du pont Saintelette au pont de Heembeek. En l'espèce, dans chaque*

lange strook langs beide oevers van het zeekanaal vanaf de Sainctelettebrug tot aan de Heembeekbrug." In wezen moet elk pakhuis binnen dat gebied de havengoederen dus door erkende werknemers laten behandelen. Op bepaalde producten, zoals vloeibare olieproducten, chemische producten en producten afkomstig uit de visvangst, zijn er echter uitzonderingen van toepassing.

Inzake het toezicht op de wet-Major bepaalt artikel 4 dat "de overtredingen van deze wet en van de ter uitvoering daarvan genomen besluiten conform het Sociaal Strafwetboek worden opgespoord, vastgesteld en gesanctioneerd door de sociale inspecteurs". Voor de sociale aangelegenheden is de federale overheid dus bevoegd.

In de algemene voorwaarden die zijn opgenomen in de concessieovereenkomsten die de Haven van Brussel heeft gesloten, staat in artikel 16 dat de concessiehouder de wettelijke en reglementaire bepalingen van de Belgische en Europese overheden tijdens de volledige duur van de concessie moet naleven.

Artikel 17 bepaalt dat de concessiehouder "zich ertoe verbindt de wet van 8 juni 1972 betreffende de havenarbeid en haar uitvoeringsbesluiten na te leven". De Haven van Brussel ziet er via haar algemene voorwaarden op toe dat haar concessiehouders de wet-Major toepassen, ook al is de controle op het naleven van de wet - en met name het daaruit volgende beroep doen op dokwerkers - een federale bevoegdheid.

Op 1 maart 2017 bevat het contingent in totaal 30 havenarbeiders, waarvan er 22 gezond en voor werk beschikbaar zijn en er 8 langdurig ziek zijn.

Uit de in 2015 uitgevoerde studie over de sociaal-economische last van de bedrijven in het Brusselse havengebied blijkt dat het aantal havenarbeiders tussen 2010 en 2014 gedaald is van 42 naar 35. Die negatieve evolutie van het aantal havenarbeiders wordt verklaard door het kleinere aantal aanvragen. Volgens het CEMPO, het sociaal secretariaat voor havenarbeiders, wordt er door de modernisering van de transportmiddelen steeds minder over het water vervoerd.

*entrepôt situé au sein de cette zone, les produits doivent être manipulés par des travailleurs reconnus. Il existe toutefois des exceptions, notamment pour les produits chimiques ou issus de la pêche.*

*En matière de contrôle de la loi Major, l'article 4 stipule que les infractions aux dispositions de cette loi et à ses arrêtés d'exécution sont recherchées, constatées et sanctionnées conformément au Code pénal social par les inspecteurs sociaux. Et c'est le pouvoir fédéral qui est compétent pour les matières sociales.*

*Via l'article 16 des conditions générales des contrats de concession qu'il octroie, le Port de Bruxelles veille à ce que les concessionnaires appliquent les dispositions légales et réglementaires des autorités belges et européennes pendant toute la durée de la concession. L'article 17 se concentre, quant à lui, sur le respect de la loi du 8 juin 1972 sur le travail portuaire et ses arrêtés d'exécution par le concessionnaire. Le Port de Bruxelles veille, par ses conditions générales, à ce que le concessionnaire applique la loi Major, mais le contrôle du respect de cette loi, et donc le fait de faire appel à des dockers, dépendent du pouvoir fédéral.*

*Le 1<sup>er</sup> mars 2017, le contingent comportait 30 dockers, dont 8 malades de longue durée.*

*D'après une étude relative à la charge socio-économique des entreprises de la zone du Port de Bruxelles réalisée en 2015, le nombre de travailleurs portuaires est passé de 42 à 35 entre 2010 et 2014 à la suite de la diminution du nombre de demandes. D'après la centrale des employés portuaires (Cempo), la modernisation des moyens de transport entraîne une diminution du transport fluvial.*

*Les travailleurs sont exclusivement masculins et un tiers d'entre eux a plus de 45 ans.*

*L'indemnité de chômage journalière brute d'un travailleur portuaire s'élève à 70,55 euros.*

De werknemers zijn allen mannen en twee derde is ouder dan 45.

Het dagelijks bruto werkloosheidsbedrag voor een havenarbeider bedraagt 70,55 euro.

**De voorzitter.**- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

**De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).**- Ik zal mijn collega-volksvertegenwoordigers in de Kamer vragen om de bevoegde federale minister te interpellieren.

Ik leer uit uw antwoord dat we in een vicieuze cirkel dreigen terecht te komen. Omdat er uitzendarbeiders worden ingeschakeld, daalt de vraag naar havenarbeiders en bijgevolg ook het aantal havenarbeiders. Dat is geen gunstige evolutie voor de havenarbeid in het algemeen. Het is belangrijk dat de Brusselse regering ingrijpt, daar waar haar bevoegdheden dat toelaten.

- *Het incident is gesloten.*

#### INTERPELLATIE VAN DE HEER ALAIN MARON

TOT DE HEER RUDI VERVOORT,  
MINISTER-PRESIDENT VAN DE  
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE  
REGERING, BELAST MET  
PLAATSELIJKE BESTUREN,  
TERRITORIALE ONTWIKKELING,  
STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN  
EN LANDSCHAPPEN, STUDENTEN-  
AANGELEGENHEDEN, TOERISME,  
OPENBAAR AMBT, WETENSCHAP-  
PELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE  
NETHEID,

betreffende "de uitvoering van het richtschema Zuid of de transformatie ervan, gezien de verklaringen van de NMBS en andere actoren, alsook de komst van het instrument RPA (richtplan van aanleg)".

**M. le président.**- La parole est à M. Lootens-Stael.

**M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (en néerlandais).**- *Je demanderai à mes collègues à la Chambre d'interpeller le ministre fédéral compétent.*

*Votre réponse m'apprend que nous risquons de nous retrouver dans un cercle vicieux. L'engagement d'intérimaires réduit la demande de travailleurs portuaires, et par conséquent leur nombre. Ce n'est pas une évolution favorable pour le travail portuaire en général. Le gouvernement bruxellois doit intervenir là où il est compétent.*

- *L'incident est clos.*

#### INTERPELLATION DE M. ALAIN MARON

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-  
PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE  
LA RÉGION DE BRUXELLES-  
CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS  
LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT  
TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE  
LA VILLE, DES MONUMENTS ET  
SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES,  
DU TOURISME, DE LA FONCTION  
PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE  
SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ  
PUBLIQUE,

concernant "la mise en œuvre du schéma directeur Midi ou sa transformation, vu les déclarations de la SNCB et d'autres acteurs, ainsi que l'arrivée de l'outil PAD (plan d'aménagement directeur)".