

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1971-1972.

25 FEBRUARI 1972.

WETSONTWERP betreffende de havenarbeid.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Ondanks de evolutie der technieken en de veranderlijke economische eisen heeft de havenarbeid steeds zijn specifiek karakter behouden. Een haven kan men beschouwen als één grote onderneming, die de gemeenschap ter beschikking stelt van de industrie en waar verschillende werkgevers hun activiteit uitoefenen. De tewerkstelling van de arbeiders is er zo verschillend van deze in de traditionele bedrijfstakken dat die arbeiders steeds een speciaal statuut hebben genoten. Zo bestaat er voor de havenarbeiders een bijzondere regeling inzake aanwerving, werkloosheid, arbeidsduur, enz. Dit alles is het gevolg van de noodwendigheid dat er bestendig havenarbeiders ter beschikking van de werkgevers moeten zijn voor los- en laadwerk. Daarom dienen de havenarbeiders elke dag, op vastgestelde aanwervingsuren en in bepaalde lokalen zich ter beschikking van het patronaat en de haven te houden.

Door de evolutie van de materiële omstandigheden waarin het lossen en het laden van schepen plaatsvindt, verliest de arbeid, waarvoor langdurende lichamelijke inspanningen worden vereist, aan belangrijkheid en wordt vervangen door arbeid met geperfectioneerde werktuigen waardoor de havenarbeider, door de bediening ervan, een geschoolde werknemer wordt.

Het vervoer van goederen over zee geschiedt hoe langer hoe meer in containers of met andere laadeenhedenstelsels, en tal van schepen werden tot containerschepen omgebouwd. De technieken van het horizontale overslaan (roll-on roll-off) en van het vervoer met bakken verscheept in een schip van het LASH-type (Lighter-Aboard Ships) nemen een grotere uitbreiding. De los- en laadinrichtingen zowel aan boord van schepen als op kaaien, alsmede de inrichting van de havens verbeteren voortdurend. Al deze nieuwe systemen en

Chambre des Représentants

SESSION 1971-1972.

25 FÉVRIER 1972.

PROJET DE LOI organisant le travail portuaire.

EXPOSE DES MOTIFS.

MESDAMES, MESSIEURS,

Malgré l'évolution des techniques et la mutation des impératifs économiques, le travail portuaire a toujours conservé son caractère spécifique. Un port peut être considéré comme une seule grande entreprise, que la communauté met à la disposition de l'industrie et où plusieurs employeurs exercent leurs activités. La mise au travail des ouvriers y est tellement différente par rapport aux branches d'activité traditionnelles que ces ouvriers ont toujours bénéficié d'un statut spécial. C'est ainsi que les travailleurs portuaires sont soumis à un règlement particulier en matière d'embauchage, de chômage, de durée du travail, etc. Cette situation résulte de la nécessité que les travailleurs portuaires doivent se trouver en permanence à la disposition des employeurs pour le travail de manutention. C'est pourquoi, les travailleurs portuaires doivent se tenir, chaque jour, à des heures fixes d'embauchage et dans des locaux déterminés, à la disposition du port et des employeurs.

Par l'évolution des conditions matérielles dans lesquelles le travail de chargement et de déchargement des navires s'effectue, les travaux nécessitant des efforts physiques prolongés perdent de leur importance et laissent la place aux travaux effectués au moyen d'outils perfectionnés dont le maniement fait du docker un travailleur qualifié.

Le transport des marchandises par voie de mer se fait de plus en plus couramment dans des containers ou par d'autres systèmes d'unité de charge, et de nombreux navires ont été aménagés en porte-containers. Les techniques de transbordement horizontal (roll-on roll-off) et du transport au moyen de barges embarquées sur un navire du type LASH (Lighter-Aboard Ships) s'étendent de plus en plus. Les installations de manutention des cargaisons, tant à bord du navire que sur les quais, ainsi que l'organisation des ports

uitrustingen werden in gebruik genomen teneinde het lossen en laden te versnellen en minder duur te maken, en de doeltreffendheid, de snelheid en het vermogen te verhogen.

Deze toenemende mechanisering van de havenarbeid is noodzakelijk als gevolg van de concurrentie waaraan onze havens op internationaal niveau het hoofd moeten bieden.

De snelheid van de door havenarbeiders verleende diensten is een belangrijke concurrerende factor van onze havens, die zich de produktiviteit tot hoofddoel hebben gesteld.

Het spreekt vanzelf, dat het aanwenden van nieuwe technieken bij de havenarbeid en de rationalisering van de door deze technieken vereiste arbeid meer dan ooit een samenwerking in vertrouwen tussen werkgevers en werknemers noodzakelijk maken, zodanig zelfs dat de nieuwe technieken onvermijdelijk veranderingen in de verworven, doch verouderde arbeidsgewoonten teweegbrengen en een werkelijke of mogelijke bedreiging voor het verlies van arbeidsplaatsen zijn. Het grootste belang moet inderdaad worden gehecht aan het scheppen en het behouden van een klimaat van vertrouwen tussen werkgevers en werknemers.

Dit ontwerp beoogt de veranderingen te vergemakkelijken en de vooroordelen van de werknemers uit de weg te ruimen door de vastheid van hun betrekking te waarborgen. Dat voordeel is aanzienlijk en zal toelaten in gelijk welke conjuncturele omstandigheden, geschoolde havenarbeiders ter beschikking van onze havens te stellen.

Opmerkelijk is daarbij dat de opvoering van de produktiviteit als gevolg van een steeds verder gaande mechanisering en van de aanpassing van de havenarbeid aan nieuwe arbeidsvoorwaarden, geen groter aantal arbeidsongevallen heeft veroorzaakt.

De havenarbeid blijft ontegenzeggelijk een gevaarlijke arbeid en ondanks het grotere aantal werknemers zijn de arbeidsongevallen niet toegenomen; dat bemoedigend resultaat is te danken aan de gestadige moeite die wordt gedaan ter voorkoming van arbeidsongevallen en om het beroep in minder gevaarlijke omstandigheden te doen uitoefenen.

Het wordt dus duidelijk, dat het niet meer mogelijk is het beroep van havenarbeider zo maar uit te oefenen zonder doelmatige beroepsopleiding. De nieuwe methoden voor het lossen en laden van goederen in de havens vergen een opleiding van de havenarbeiders waardoor zij een degelijker beroepsbekwaamheid verwerven.

Een zo groot mogelijk aangepaste informatie moet die werknemers tevens in staat stellen zich bewust en doeltreffend te beveiligen tegen de gevaren van een arbeidsongeval.

De werkgeversverenigingen en de representatieve werknemersorganisaties zijn zich bewust van de nieuwe problemen die bij het verrichten van havenarbeid ontstaan.

De problemen die het onderhavige ontwerp wil oplossen in ons land, zijn internationaal op het hoogste niveau, met name door de Internationale Arbeidsorganisatie, onderzocht.

Tijdens haar 181^e zitting (november 1970) heeft de Raad van beheer van het Internationaal Arbeidsbureau beslist de kwestie van de sociale gevolgen van de nieuwe methoden van lossen en laden (havens) op de agenda te plaatsen van de 57^e zitting (1972) van de Internationale Arbeidsconferentie.

De besluiten van de deskundigen van de technische driepartijenvergadering over havenarbeid die van 14 tot 25 april 1969 te Rotterdam is bijeengekomen stemmen overeen met de oogmerken van dit ontwerp.

Het vastleggen van een wettelijke basis voor een nationale traditie en het veralgemenen van een thans zeer verbreide handelwijze is het doel van dit ontwerp.

**

ne cessent de s'améliorer. Tous ces nouveaux systèmes et équipements ont été adoptés pour accélérer et rendre moins coûteuses les opérations de manutention en accroissant l'efficacité, la rapidité et la capacité.

Cette mécanisation accentuée du travail portuaire s'impose en raison de la concurrence à laquelle doivent faire face, sur le plan international, nos ports nationaux.

La rapidité du service offert par les travailleurs portuaires, est un élément essentiel de compétitivité de nos ports nationaux, dont l'objectif essentiel devient la productivité.

Il est évident que l'introduction de techniques nouvelles du travail portuaire et la rationalisation du travail que ces techniques entraînent, rendent plus impérieuse encore la nécessité d'une collaboration empreinte de confiance entre les employeurs et les travailleurs, dans la mesure même où les techniques nouvelles entraînent des mutations nécessaires dans les habitudes de travail acquises mais périmées et constituent une menace réelle ou supposée de perte d'emploi. La plus grande importance doit en effet être attachée à l'établissement et au maintien d'un climat de confiance entre les employeurs et les travailleurs.

Le présent projet tend à faciliter les mutations et à dissiper les appréhensions des travailleurs en leur donnant la garantie de leur emploi. Cet avantage est considérable et permettra quelles que soient les conditions conjoncturelles, de mettre à la disposition de nos ports nationaux des travailleurs portuaires qualifiés.

D'autre part, il est remarquable que l'accroissement de la productivité consécutive à la mécanisation de plus en plus poussée et à l'adaptation du travail portuaire aux nouvelles conditions de travail, n'ait pas entraîné un nombre plus grand d'accidents du travail.

Le travail portuaire reste incontestablement une activité dangereuse et, malgré l'augmentation du nombre des travailleurs, les accidents du travail ne se sont pas multipliés; ce résultat encourageant est dû aux efforts constants accomplis en vue de la prévention des accidents du travail, et afin de rendre l'exercice de la profession moins périlleux.

Il devient donc évident qu'il n'est plus possible d'exercer d'emblée la profession de travailleur portuaire, sans préparation adéquate sur le plan de la formation professionnelle. Les nouvelles méthodes de manutention portuaire appellent une amélioration de la formation des dockers, tendant à leur donner des qualifications professionnelles plus complètes.

Une information aussi adaptée que possible doit également permettre à ces travailleurs de se prémunir d'une manière consciente et efficace, des risques d'accident du travail.

Les groupements d'employeurs et les organisations représentatives de travailleurs sont conscients des problèmes nouveaux relatifs à l'exercice de l'activité portuaire.

Les problèmes que le présent projet tend à régler dans notre pays ont été abordés sur le plan international au plus haut niveau, celui de l'Organisation internationale du travail.

Lors de sa 181^e session (novembre 1970) le Conseil d'administration du Bureau international du travail a décidé d'inscrire à l'ordre du jour de la 57^e session (1972) de la Conférence internationale du travail, la question des répercussions sociales des nouvelles méthodes de manutention (docks).

Les conclusions des experts de la réunion technique tripartite sur le travail portuaire, qui s'est tenue à Rotterdam du 14 au 25 avril 1969, concordent avec les objectifs du projet.

Le présent projet a pour but de fixer une base légale pour une tradition nationale et à généraliser une pratique largement d'application à l'heure actuelle.

**

Artikel 1 van het ontwerp stelt het principe van de erkenning van de hoedanigheid van havenarbeider en verbiedt het verrichten van havenarbeid aan een werknemer die niet die hoedanigheid heeft.

Artikel 2 laat toe de inhoud van de begrippen « havenarbeid » en « havenzone » te omschrijven : voor de toepassing van deze wet, hebben die begrippen dezelfde inhoud als die, welke is gegeven door de besluiten ter uitvoering van de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités. Het betreft meer in het bijzonder het koninklijk besluit tot instelling van de paritaire organen voor de havens, en tot vaststelling van de bevoegdheid ervan.

Artikel 3 van het ontwerp verleent de Koning de bevoegdheid om de voorwaarden vast te stellen waaronder en de wijzen waarop havenarbeiders worden erkend op advies van het bevoegd paritaire orgaan.

De artikelen 4 tot 9 en 14 voorzien in de bestraffing van de overtredingen van de bepalingen van dit wetsontwerp en van de uitvoeringsbesluiten ervan. De artikelen 11 tot 13 beogen het toezicht dat uiteraard behoort tot de bevoegdheid van de inspectie van de sociale wetten.

Dit is, Dames en Heren, het wetsontwerp dat de Regering de eer heeft aan uw beraadslagingen voor te leggen.

De Minister van Tewerkstelling en Arbeid,
L. MAJOR.

L'article 1^{er} du projet pose le principe de la reconnaissance de la qualité de travailleur portuaire et interdit l'occupation à un travail portuaire, d'un travailleur qui ne serait pas revêtu de cette qualité.

L'article 2 permet de déterminer le contenu des notions de travail portuaire et de zone portuaire : pour l'application de la présente loi, ces notions ont le même contenu que celui qui leur est donné par les arrêtés pris en application de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires. Il s'agit plus particulièrement de l'arrêté royal qui instituera les organes paritaires pour les ports et déterminera leur compétence.

L'article 3 du projet donne au Roi le pouvoir de fixer les conditions et les modalités de reconnaissance des ouvriers portuaires, sur avis de l'organe paritaire compétent.

Les articles 4 à 9 et 14 organisent la répression des infractions commises aux dispositions du présent projet de loi et à ses arrêtés d'exécution, tandis que les articles 11 à 13 en organisent la surveillance, qui appartiendra tout naturellement au service de l'inspection des lois sociales.

Tel est, Mesdames, Messieurs, le projet de loi que le Gouvernement a l'honneur de soumettre à vos délibérations.

Le Ministre de l'Emploi et du Travail,
L. MAJOR.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Gelet op de wet van 23 december 1946, houdende instelling van een Raad van State, inzonderheid op artikel 2, tweede lid;

Gelet op de hoogdringendheid;

Op de voordracht van Onze Minister van Tewerkstelling en Arbeid;

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Tewerkstelling en Arbeid is gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen waarvan de inhoud volgt :

Artikel 1.

Niemand mag in de havengebieden, havenarbeid laten verrichten door andere werknemers dan erkende havenarbeiders.

Art. 2.

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, geldt voor de toepassing van deze wet.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Vu la loi du 23 décembre 1946 portant création d'un Conseil d'Etat, notamment l'article 2, alinéa 2;

Vu l'urgence;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Emploi et du Travail;

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre de l'Emploi et du Travail est chargé de présenter en Notre nom, aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

Article 1.

Nul ne peut faire effectuer un travail portuaire dans les zones portuaires par des travailleurs autres que les ouvriers portuaires reconnus.

Art. 2.

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. 3.

De Koning bepaalt de voorwaarden en de modaliteiten van de erkenning van de havenarbeiders op advies van het voor het betrokken havengebied bevoegd paritair comité.

Het geraadpleegd paritair comité deelt zijn advies mede binnen twee maanden nadat het daarom verzocht werd, zoniet wordt er geen rekening mede gehouden.

Art. 4.

Onverminderd de artikelen 269 tot 274 van het Strafwetboek, worden met een boete van 26 tot 500 frank gestraft :

1° de werkgever, zijn aangestelden of lasthebbers, die arbeid doen of laten verrichten in strijd met de bepalingen van deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan;

2° al wie het krachtens deze wet geregelde toezicht verhindert.

Art. 5.

Voor de in artikel 4, 1°, bedoelde misdrijven wordt de geldboete zoveel maal toegepast als er personen in strijd met de bepalingen van de wet of de uitvoeringsbesluiten ervan arbeid verrichten; het bedrag van de geldboete mag niet hoger zijn dan 50 000 frank.

Art. 6.

Bij herhaling binnen één jaar na een vorige veroordeling, kan de straf op het dubbel van het maximum worden gebracht.

Art. 7.

De werkgever is burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de boeten waartoe zijn aangestelden of lasthebbers zijn veroordeeld.

Art. 8.

Alle bepalingen van boek I van het Strafwetboek, uitgezonderd hoofdstuk V, maar met inbegrip van hoofdstuk VII en van artikel 85, zijn van toepassing op de bij deze wet bepaalde misdrijven.

Art. 9.

De strafvordering wegens overtreding van de bepalingen van deze wet en van de ter uitvoering hiervan genomen besluiten verjaart door verloop van één jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan.

Art. 10.

Onverminderd de plichten van de officieren van gerechtelijke politie, houden de door de Koning aangewezen ambtenaren en beambten toezicht op de uitvoering van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

Art. 11.

De in artikel 10 bedoelde ambtenaren en beambten mogen bij de uitvoering van hun opdracht :

1° op elk ogenblik van de dag of van de nacht zonder voorgaande verwittiging vrij binnengaan in alle inrichtingen,

Art. 3.

Le Roi fixe les conditions et les modalités de reconnaissance des ouvriers portuaires, sur avis de la commission paritaire compétente pour la zone portuaire concernée. La commission paritaire consultée émet son avis dans les deux mois après y avoir été invitée, à défaut de quoi il sera passé outre.

Art. 4.

Sans préjudice des articles 269 à 274 du Code pénal, sont punis d'une amende de 26 à 500 francs :

1° l'employeur, ses préposés ou mandataires qui ont fait ou laissé travailler contrairement aux dispositions de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution;

2° toute personne qui met obstacle à la surveillance organisée en vertu de la présente loi.

Art. 5.

En ce qui concerne les infractions prévues à l'article 4, 1°, l'amende est appliquée autant de fois qu'il y a eu de personnes qui travaillent contrairement aux dispositions de la loi ou de ses arrêtés d'exécution, sans que le montant de l'amende puisse excéder 50 000 francs.

Art. 6.

En cas de récidive dans l'année qui suit une condamnation, la peine peut être portée au double du maximum.

Art. 7.

L'employeur est civilement responsable des amendes auxquelles ses préposés ou mandataires ont été condamnés.

Art. 8.

Toutes les dispositions du livre I^{er} du Code pénal, le chapitre V excepté, mais le chapitre VII et l'article 85 compris, sont applicables aux infractions prévues par la présente loi.

Art. 9.

L'action publique résultant des infractions aux dispositions de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de celle-ci se prescrit par un an à compter du fait qui a donné naissance à l'action.

Art. 10.

Sans préjudice des devoirs incombant aux officiers de police judiciaire, les fonctionnaires et agents désignés par le Roi surveillent l'exécution de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Art. 11.

Les fonctionnaires et agents visés à l'article 10 peuvent dans l'exercice de leur mission :

1° pénétrer librement, à toute heure du jour ou de la nuit, sans avertissement préalable, dans tous les établissements,

gedeelten van inrichtingen, lokalen of andere werkplaatsen gelegen in de havengebieden waar havenarbeid wordt verricht; tot de bewoonde lokalen hebben zij evenwel enkel toegang wanneer de rechter in de politierechtbank vooraf toestemming heeft verleend;

2° tussen 5 en 21 uur, zonder voorafgaande verwittiging, vrij binnentreden in al de lokalen waarvan zij redelijkerwijze kunnen vermoeden dat ze aan hun controle zijn onderworpen; in de bewoonde lokalen mogen zij echter alleen met de voorafgaande toestemming van de rechter in de politierechtbank binnentreden;

3° tussen 21 en 5 uur, met de voorafgaande toestemming van de rechter in de politierechtbank, binnentreden in de in 2° bedoelde lokalen, voor zover er redenen voorhanden zijn om te geloven dat er inbreuken gepleegd worden op de onderhavige wet;

4° elk onderzoek, elke controle en enquête instellen, alsook alle inlichtingen inwinnen die zij nodig achten om zich ervan te vergewissen dat de wets- en reglementsbepalingen werkelijk worden nageleefd, en met name :

a) hetzij alleen, hetzij te zamen, de werkgever, zijn aangestelden of lasthebbers, alsook de werknemers en de leden van de vakbondsafvaardiging, van de comités voor veiligheid, gezondheid en verfraaiing der werkplaatsen en van de ondernemingsraden ondervragen over alle feiten welke het nuttig is te kennen voor de uitoefening van het toezicht;

b) zonder verplaatsing en bij eerste vordering, alle documenten, stukken of bescheiden, die nuttig zijn voor het vervullen van hun opdracht, doen overleggen of opzoeken, van die documenten kennis nemen ofwel er fotografisch of anderszins afschrift van doen nemen, ze in beslag nemen om het bewijs van de overtreding te leveren of om de mededaders of medeplichtigen van de overtreders op te sporen, aan de belanghebbenden een ontvangstbewijs van de inbeslaggenomen documenten geven.

Art. 12.

De in artikel 10 bedoelde ambtenaren en beambten hebben het recht waarschuwingen te geven, voor de overtreder een termijn te bepalen om zich in orde te stellen en processen-verbaal op te maken die bewijskracht hebben tot het tegendeel is bewezen.

Op straffe van nietigheid moet een afschrift van het proces-verbaal ter kennis van de overtreder worden gebracht binnen zeven dagen na de vaststelling van de overtreding.

Art. 13.

De in artikel 10 bedoelde ambtenaren en beambten kunnen in de uitoefening van hun ambt de bijstand van de gemeentepolitie en van de rijkswacht vorderen.

Art. 14.

In artikel 1 van de wet van 30 juni 1971 betreffende de administratieve geldboeten toepasselijk in geval van inbreuk op sommige sociale wetten, wordt een 29° bijgevoegd dat luidt als volgt :

« 29° de werkgever die de bepalingen overtreedt van de wet van betreffende de havenarbeid of van de besluiten ter uitvoering ervan overtreedt;

parties d'établissements, locaux ou autres lieux de travail situés dans les zones portuaires où un travail portuaire est effectué; toutefois, dans les locaux habités, ils ne peuvent pénétrer qu'avec l'autorisation préalable du juge du tribunal de police;

2° pénétrer librement, entre 5 et 21 heures, sans avertissement préalable, dans tous les locaux qu'ils peuvent avoir un motif raisonnable de supposer être assujettis à leur contrôle; toutefois dans les locaux habités ils ne peuvent pénétrer qu'avec l'autorisation préalable du juge du tribunal de police;

3° pénétrer entre 21 et 5 heures avec l'autorisation préalable du juge au tribunal de police, dans les locaux visés au 2° pour autant qu'il existe des raisons de croire qu'il s'y commet des infractions à la présente loi;

4° procéder à tous examens, contrôles et enquêtes et recueillir toutes informations qu'ils estiment nécessaires pour s'assurer que les dispositions légales et réglementaires sont effectivement observées, et notamment :

a) interroger, soit seuls, soit ensemble, l'employeur, ses préposés ou mandataires ainsi que les travailleurs et les membres des délégations syndicales, des comités de sécurité, d'hygiène et d'embellissement des lieux de travail et des conseils d'entreprise sur tous faits dont la connaissance est utile à l'exercice de la surveillance;

b) se faire produire, sans déplacement et à première réquisition, ou rechercher tous documents, pièces ou titres utiles à l'accomplissement de leur mission, prendre connaissance ou faire prendre copie photographique ou autre de ces documents, les saisir pour faire la preuve de l'infraction ou pour rechercher les coauteurs ou complices des contrevenants, donner aux intéressés un récépissé des documents saisis.

Art. 12.

Les fonctionnaires et agents visés à l'article 10 ont le droit de donner des avertissements, de fixer au contrevenant un délai destiné à lui permettre de se mettre en règle, de dresser des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire.

Une copie du procès-verbal doit, à peine de nullité, être notifiée au contrevenant dans les sept jours de la constatation de l'infraction.

Art. 13.

Les fonctionnaires et agents visés à l'article 10 peuvent dans l'exercice de leurs fonctions, requérir l'assistance de la police communale et de la gendarmerie.

Art. 14.

A l'article 1^{er} de la loi du 30 juin 1971 relative aux amendes administratives applicables en cas d'infraction à certaines lois sociales, il est ajouté un 29° libellé comme suit :

« 29° l'employeur qui enfreint les dispositions de la loi du relative au travail portuaire ou des arrêtés pris en exécution de cette loi;

Art. 15.

Deze wet treedt in werking de dag waarop zij in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 25 februari 1972.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Tewerkstelling en Arbeid,

L. MAJOR.

Art. 15.

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 25 février 1972.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre de l'Emploi et du Travail,

L. MAJOR.