

BELGISCHE SENAAT**ZITTING 1974-1975**

8 JANUARI 1975.

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (A.E.T.R.), van de Bijlage en van het Protocol van ondertekening, opgemaakt te Genève op 1 juli 1970.

VERSLAG

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
BUITENLANDSE ZAKEN UITGEBRACHT
DOOR DE HEER de BRUYNE.**

Een van de oogmerken van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek voorzien in het Verdrag voor de oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, is het uitschakelen van de ongelijkheden die van aard zijn de concurrentievoorwaarden in de vervoersector te vervalsen. De met dit doel gevoerde actie beoogt het geleidelijk aannemen van harmonisatiemaatregelen van sommige wetgevende, reglementaire of administratieve beschikkingen die eigen zijn aan het vervoer, ten einde, op E.E.G.-niveau, een gelijkshakeling te bekomen van de concurrentievoorwaarden tussen enerzijds de verschillende soorten van vervoer te land en anderzijds, binnen een zelfde soort vervoer, tussen de ondernemingen van de onderscheidene Lid-Staten.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Harmel, voorzitter; Bertrand, Boey, Daulne, D'Haeyer, De Rore, Deschamps, de Stexhe, Dewulf, Herbage, Hulpiau, Leynen, Rombaut, Van der Elst, Vandewiele, Verhaegen en de Bruyne, verslaggever.

Plaatsvervangers : de heren Aerts, Lahaye en Verleysen.

R. A 9983

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

442 (1974-1975) :

N° 1 : Ontwerp overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1974-1975**

8 JANVIER 1975.

Projet de loi portant approbation de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (A.E.T.R.), de l'Annexe et du Protocole de signature, faits à Genève le 1^{er} juillet 1970.

RAPPORT

**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ETRANGERES
PAR M. de BRUYNE.**

Un des objectifs de la politique commune des transports prévue par le Traité instituant la Communauté économique européenne est l'élimination des disparités de nature à fausser les conditions de concurrence dans le secteur des transports. L'action en cours à cette fin vise l'adoption progressive de mesures d'harmonisation de certaines dispositions législatives, réglementaires ou administratives spécifiques aux transports, en vue d'un rapprochement, à l'échelon de la C.E.E., des conditions de concurrence, d'une part, entre les différents modes de transports terrestres et, d'autre part, à l'intérieur d'un même mode de transport, entre les entreprises des différents Etats membres.

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. Harmel, président; Bertrand, Boey, Daulne, D'Haeyer, De Rore, Deschamps, de Stexhe, Dewulf, Herbage, Hulpiau, Leynen, Rombaut, Van der Elst, Vandewiele, Verhaegen et de Bruyne, rapporteur.

Membres suppléants : MM. Aerts, Lahaye et Verleysen.

R. A 9983

Voir :

Document du Sénat :

442 (1974-1975) :

N° 1 : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

Deze actie beoogt onder andere een harmonisatie in de vooruitgang van de sociale regimes, eigen aan het vervoer per spoor, over de weg en te water.

In dit verband heeft de Raad van de Europese Gemeenschappen op 25 maart 1969 een verordening (E.E.G.) nr. 543/69 aanvaard inzake de harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, inzonderheid betreffende de bemanningen en de rij- en rusttijden. Behalve de hiervoren herinnerde oogmerken beoogt de bedoelde verordening, die tegelijkertijd van toepassing is op het binnenlands vervoer in elk der Lid-Staten van de E.E.G. en tevens op het internationaal vervoer tussen deze Staten, eveneens een bevordering van de veiligheid van het wegverkeer.

Aangezien het toepassingsveld van de E.E.G.-verordening beperkt is tot het grondgebied van de Lid-Staten werd het opportuun geacht, tijdens onderhandelingen die gevoerd werden in de Europese Conferentie van Ministers van Vervoer, voor het internationaal vervoer een akkoord in dat verband uit te werken met landen die geen lid zijn van de E.E.G.

De onderhandelingen die daarop in de schoot van de Economische Commissie voor Europa werden gevoerd hebben geleid tot het afsluiten op 1 juli 1970 van het Europees Akkoord nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningleden van motorrijtuigen in het internationaal vervoer over de weg (A.E.T.R.) dat door België onder voorbehoud van bekrachtiging werd ondertekend op 15 januari 1971 en waarvan de beschikkingen volledig overeenstemmen met de E.E.G.-reglementering.

De bijzonderste moeilijkheden die door de Lid-Staten van de E.E.G. in de loop van de voornoemde onderhandelingen dienden overwonnen, waren het doen aanvaarden door de Staten die geen lid zijn van, enerzijds, de beperking van de dagelijkse rijtijd tot acht uren (in plaats van negen) en anderzijds van de mogelijkheid voor de E.E.G. om verder de sociale vooruitgang te bevorderen of de veiligheidsmaatregelen te verstrengen zonder op een aanpassing van het A.E.T.R. te moeten wachten.

Voor België is het wegverkeer, waarop het akkoord van toepassing is, zeer beperkt in vergelijking tot het verkeer binnen de E.E.G. Uit solidariteit met de andere Lid-Staten van de E.E.G. dient België evenwel het akkoord zo spoedig mogelijk te bekrachtigen om het in voege treden van dit akkoord niet te verhinderen of te vertragen, aangezien het uit juridische, economische en politieke overwegingen tegelijkertijd in al deze Staten moet van kracht worden.

De financiële weerslag van de bekrachtiging van het A.E.T.R. door België is praktisch nul.

Samenvatting van de beschikkingen van het akkoord.

Vooraf dient opgemerkt dat het A.E.T.R. in volmaakte harmonie is met de beschikkingen van de E.E.G.-reglementering die dezelfde materie betreft en reeds van toepassing is in België.

Artikel 1 betreft de noodzakelijke definities.

Cette action tend, entre autres, à une harmonisation dans le progrès des régimes sociaux propres au transport par fer, par route et par voie navigable.

Dans ce cadre, le Conseil des Communautés européennes a adopté le 25 mars 1969 le règlement (C.E.E.) n° 543/69 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, en particulier de celles relatives aux équipages, ainsi qu'aux temps de conduite et de repos. Outre les objectifs rappelés ci-avant, ledit règlement, qui couvre à la fois les transports en trafic intérieur dans chacun des Etats membres de la C.E.E. et les transports en trafic international entre ces Etats, vise également à une amélioration de la sécurité routière.

Le champ d'application du règlement communautaire étant limité au territoire de la C.E.E., il a été estimé opportun, au cours de discussions qui ont eu lieu à la Conférence européenne des Ministres des Transports, de mettre au point, pour les transports internationaux, un accord en la matière avec des pays non membres de la C.E.E.

Les négociations menées ensuite au sein de la Commission économique pour l'Europe ont abouti à la conclusion, le 1^{er} juillet 1970, de l'Accord relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports routiers internationaux par route (A.E.T.R.), qui a été signé par la Belgique, sous réserve de ratification, le 15 janvier 1971 et dont les dispositions sont en complète harmonie avec la réglementation C.E.E.

Les principales difficultés qui ont dû être surmontées par les Etats membres de la C.E.E. au cours desdites négociations consistaient à faire accepter par les pays non membres, d'une part, la limitation à huit heures (au lieu de neuf) de la durée journalière de conduite et, d'autre part, la faculté pour la C.E.E. de s'engager plus avant dans le progrès social ou le renforcement des règles de sécurité sans devoir attendre un aménagement de l'A.E.T.R.

Pour la Belgique, le trafic routier relevant de l'accord est très faible par rapport au trafic communautaire. Par solidarité avec les autres Etats membres de la C.E.E., notre pays se doit néanmoins de ratifier l'accord dans les meilleurs délais afin de ne pas empêcher ou retarder son entrée en vigueur qui, en raison de considérations juridiques, économiques et politiques, doit intervenir simultanément dans tous ces Etats.

L'incidence financière de la ratification de l'A.E.T.R. par la Belgique sera pratiquement nulle.

Résumé des dispositions de l'accord.

Il importe tout d'abord de noter que l'A.E.T.R. est en parfaite harmonie avec les dispositions de la réglementation C.E.E. portant sur la même matière et déjà appliquées en Belgique.

L'article 1^{er} est consacré aux définitions indispensables.

Artikel 2 bepaalt het toepassingsveld van de Overeenkomst. Daarin staat onder meer dat de Overeenkomst niet van toepassing is voor het vervoer van goederen met voertuigen waarvan het hoogste toegelaten gewicht 3,5 ton niet overschrijdt.

Artikel 3 bepaalt de houding van de contracterende partijen ten overstaan van de landen die de Overeenkomst niet ondertekenden.

Artikel 4 spreekt zich uit over de algemene principes in verband met het eerbiedigen van scheidsrechterlijke uitspraken en collectieve arbeidsovereenkomsten.

Het is duidelijk dat wanneer deze laatste strenger zijn dan de beschikkingen van de Overeenkomst, de nationale beschikkingen op de betrokken onderdanen van toepassing zijn.

De contracterende partijen mogen afzonderlijke overeenkomsten afsluiten (wat aan de E.E.G. de volledige vrijheid laat).

Artikel 5 somt de voorwaarden op die door de bestuurders moeten vervuld worden.

De artikelen 6 tot 10 bepalen de specifieke details in verband met de rust- en de rijtijden en de samenstelling van de bemanningen.

Als algemeen principe geldt namelijk de dagelijkse rusttijd van elf uren, de dagelijkse rijtijd van maximum acht uren, de maximale ononderbroken rijtijd van vier uren, de wekelijkse rijtijd van achtenveertig uren (te noteren dat de reglementering eveneens van toepassing is op niet bezoldigde bestuurders).

Deze artikelen voorzien eveneens in technische afwijkingen.

Voor een samenstel van voertuigen van meer dan 20 ton moet er een dubbele bemanning zijn ofwel moet de bestuurder na 450 km vervangen worden.

Artikel 11 voorziet in uitzonderingsgevallen, het gevaar en gevallen van overmacht.

De artikelen 12 en 13 hebben betrekking op de controle op het in acht nemen van de beschikkingen van de Overeenkomst, die wordt uitgeoefend bij middel van een persoonlijk controleboekje.

Het gebruik van het boekje sluit een later gebruik van een controleapparaat niet uit (bijlage aan het protocol van ondertekening).

Artikel 14 betreft internationale wederkerige bijstand.

Artikel 15 legt de overgangsbepalingen vast.

Artikel 16 schrijft voor dat de Overeenkomst zal in voege treden op de honderdtachtigste dag na de nederlegging van de achtste akte van bekrachtiging of toetreding.

De volgende artikelen hebben betrekking op de aankondiging van de Overeenkomst, op amendementen, op geschil-

L'article 2 fixe le champ d'application de l'Accord. On y relève notamment que l'Accord ne s'applique pas aux transports de marchandises effectués au moyen de véhicules dont le poids maximal autorisé n'excède pas 3,5 tonnes.

L'article 3 a trait à l'attitude des parties contractantes à l'égard des pays non parties à l'Accord.

L'article 4 énonce des principes généraux en matière de respect des sentences arbitrales et des conventions collectives.

Il est clair que, là où ces dernières sont plus sévères que les dispositions de l'Accord, elles sont applicables aux nationaux.

Les parties contractantes peuvent conclure des accords particuliers (ce qui laisse toute liberté à la C.E.E.).

L'article 5 énonce les conditions à remplir par les conducteurs.

Les articles 6 à 10 arrêtent les détails spécifiques en ce qui concerne les temps de repos et de conduite et la composition des équipages.

Les principes généraux sont notamment le repos journalier de onze heures, le temps de conduite journalier de huit heures au maximum, la durée maximale de conduite continue de quatre heures, la limitation de la durée de conduite hebdomadaire à quarante-huit heures (à noter que la réglementation est également applicable aux conducteurs non salariés).

Ces mêmes articles prévoient des dérogations à caractère technique.

Il y a obligation de double équipage, ou de relais du conducteur, après 450 km, pour les véhicules articulés de plus de 20 tonnes.

L'article 11 vise les cas exceptionnels, le danger et la force majeure.

Les articles 12 et 13 ont trait au contrôle du respect des dispositions de l'Accord, qui s'exerce au moyen d'un livret individuel de contrôle.

L'usage du livret n'exclut pas l'utilisation ultérieure d'un tachygraphe (addendum figurant au protocole de signature).

L'article 14 a trait à l'entraide internationale.

L'article 15 contient des dispositions transitoires.

L'article 16 prévoit que l'Accord entrera en vigueur le cent quatre-vingtième jour après la date du dépôt du huitième instrument de ratification ou d'adhésion.

Les articles suivants sont relatifs à la dénonciation de l'Accord, aux amendements, aux différents, etc. et sont

len, enz. en zijn praktisch dezelfde als deze van andere internationale overeenkomsten die afgesloten worden in het raam van de Organisatie van de Verenigde Naties.

De bijlage is een model van een individueel controleboekje.

*
**

De verslaggever wenst tenslotte nog te onderstrepen dat de toepassing van het akkoord in de praktijk niet zonder moeilijkheden voortschrijdt en dat de verschillende betrokken beroepsbelangen bij de uitvoeringsfazen nauw zullen moeten betrokken worden. Hierbij stellen zich belangrijke vraagstukken op het sociaal-economische, syndicale en patronale vlak. Ook de overheid zal er zich nog mee moeten inlaten. Deze vraagstukken vallen echter buiten het raam van onderhavig wetsontwerp, waarvan de goedkeuring in elk geval van aard zal zijn om het nastreven van sociaal-verantwoorde oplossingen in de praktijk te vergemakkelijken. Tegen deze opvatting werd door geen enkele van de betrokken sociale partners bezwaar gemaakt.

Het ontwerp is met eenparigheid van stemmen door de dertien aanwezige leden aangenomen.

Dit verslag is bij eenparigheid van de dertien aanwezige leden goedgekeurd.

De Verslaggever,
H. de BRUYNE.

De Voorzitter,
P. HARMEL.

conformes à la pratique courante en matière d'accords internationaux conclus dans le cadre de l'Organisation des Nations Unies.

L'annexe détermine le modèle du livret individuel de contrôle.

*
**

En conclusion, votre rapporteur tient encore à souligner que, dans la pratique, l'application de l'Accord ne progresse pas sans quelque difficulté et que les différents intérêts professionnels en cause devront être étroitement associés aux diverses phases de son exécution. A cet égard se posent de graves problèmes sur les plans socio-économique, syndical et patronal. Les pouvoirs publics devront bien s'en occuper également. Mais ces problèmes débordent le cadre du projet de loi à l'examen, dont l'adoption sera, en tout état de cause, de nature à faciliter en pratique la recherche de solutions se justifiant au point de vue social. Aucun des partenaires sociaux intéressés n'a soulevé d'objection contre cette conception des choses.

Le projet de loi a été adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 13 membres présents.

Le Rapporteur,
H. de BRUYNE.

Le Président,
P. HARMEL.