

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1980-1981

25 MEI 1981

MEDEDELING AAN HET PARLEMENT ⁽¹⁾

- van het Verdrag n° 152 betreffende de arbeidsveiligheid en -gezondheid in havenarbeid;
- van de Aanbeveling n° 160 betreffende de arbeidsveiligheid en -gezondheid in havenarbeid;
- van het Verdrag n° 153 betreffende arbeidsduur en rusttijden in het wegvervoer;
- van de Aanbeveling n° 161 betreffende de arbeidsduur en de rusttijden in het wegvervoer;

aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar 65^{de} zitting, gehouden te Genève van 6 tot 27 juni 1979.

REGERINGSVERKLARING

DAMES EN HEREN,

Luidens artikel 19, § 5 van het Statuut der Internationale Arbeidsorganisatie, is de Regering gehouden de internationale oorkonden, aangenomen door de Jaarlijkse Algemene Conferenties, aan het Parlement mede te delen, binnen de termijn van één jaar na de sluiting van de zitting der Conferentie of, uitzonderlijk, van anderhalf jaar.

Een verslag over de toepassing in ons land, van die bepalingen wordt jaarlijks bij het Internationaal Arbeidsbureau uitgebracht.

Deze Verklaring heeft betrekking op de houding welke de Regering van zins is aan te nemen ten opzichte van de teksten die tijdens de 65^{de} zitting, gehouden te Genève van 6 tot 27 juni 1979, werden aangenomen.

Die teksten zijn :

- het Verdrag n° 152 betreffende de arbeidsveiligheid en -gezondheid in havenarbeid;
- de Aanbeveling n° 160 betreffende de arbeidsveiligheid en -gezondheid in havenarbeid;

⁽¹⁾ De teksten van de Verdragen en van de Aanbevelingen zijn ter Griffie van de Kamer neergelegd.

Chambre des Représentants

SESSION 1980-1981

25 MAI 1981

COMMUNICATION AU PARLEMENT ⁽¹⁾

- de la Convention n° 152 concernant la sécurité et l'hygiène du travail dans les manutentions portuaires;
- de la Recommandation n° 160 concernant la sécurité et l'hygiène du travail dans les manutentions portuaires;
- de la Convention n° 153 concernant la durée du travail et les périodes de repos dans les transports routiers;
- de la Recommandation n° 161 concernant la durée du travail et les périodes de repos dans les transports routiers;

adoptées par la Conférence internationale du Travail au cours de sa 65^{me} session qui s'est tenue à Genève du 6 au 27 juin 1979.

DECLARATION GOUVERNEMENTALE

MESDAMES, MESSIEURS,

Aux termes de l'article 19, § 5 de la Constitution de l'Organisation Internationale du Travail, le Gouvernement est tenu de faire connaître au Parlement les instruments internationaux adoptés par les conférences générales annuelles, dans le délai d'un an après la clôture de la session de la Conférence, ou exceptionnellement, d'un an et demi.

Un rapport sur l'application, dans notre pays, de cette disposition est adressée annuellement au Bureau International du Travail.

La présente Déclaration porte sur l'attitude, que compte adopter le Gouvernement à l'égard des textes adoptés au cours de la 65^{me} session qui s'est tenue à Genève du 6 au 27 juin 1979.

Les textes sont :

- la Convention n° 152 concernant la sécurité et l'hygiène du travail dans les manutentions portuaires;
- la Recommandation n° 160 concernant la sécurité et l'hygiène du travail dans les manutentions portuaires;

⁽¹⁾ Les textes des Conventions et des Recommandations sont déposés au Greffe de la Chambre.

- het Verdrag n° 153 betreffende de arbeidsduur en rusttijden in het wegvervoer;
- de Aanbeveling n° 161 betreffende de arbeidsduur en de rusttijden in het wegvervoer.

**

Verdrag n° 152 betreffende de arbeidsveiligheid en -gezondheid in havenarbeid.

Het Verdrag werd aangenomen met 387 stemmen, zonder verzet, en met 3 onthoudingen.

Het vervangt het Verdrag n° 32 (herzien in 1932) betreffende de bescherming van de havenarbeiders tegen ongevallen, die goedgekeurd werd door de wet van 7 juli 1952 en die nu ontgensprekelijk voorbijgestreefd is.

Het was inderdaad noodzakelijk tot een herziening over te gaan van dit Verdrag waarvan de bepalingen niet meer aangepast zijn aan de vooruitgang van de techniek sedert de doorgedreven mechanisatie van de methoden van laden en lossen. Het was eveneens nodig nieuwe bepalingen te voorzien om de veiligheid te waarborgen van de werknemers die tewerkgesteld zijn op de onder vreemde vlag varende schepen, waarvan de uitrusting niet gedekt wordt door de wetten en reglementen van de aanleghaven.

De tekst van dit Verdrag komt tegemoet aan deze bekommernissen en voorziet dat de nationale wetten maatregelen van technische en administratieve aard moeten voorschrijven met het oog op het verzekeren van de voorkoming van arbeidsongevallen en beroepsziekten die van aard zijn de werknemers te treffen die bij de goederenbehandeling in de havens tewerkgesteld zijn.

De technische maatregelen betreffen de uitrusting van de kaden, de installaties aan boord van de schepen, de heftoestellen evenals de toebehoren voor goederenbehandeling die tijdens de laad- en losoperaties gebruikt worden.

Zij bevatten bovendien nauwkeurigere bepalingen, inzonderheid betreffende de bouw en het gebruik van de heftoestellen en van de toebehoren voor de goederenbehandeling zoals de lengen en paletten; de gebruiksvoorwaarden voor motorvoertuigen en van met motoren uitgeruste toestellen in de ruimen en tussendecken; de behandeling, de verpakking, de etikettering en het stuw van gevaarlijke stoffen of ladingen; de werken uitgevoerd in afgezonderde en luidruchtige ruimten evenals het dragen van individuele beschermkledij.

De door dit Verdrag voorziene administratieve maatregelen schrijven namelijk voor dat de heftoestellen van een schip minstens om de vijf jaar aan een beproeving moeten onderworpen worden en dat de andere heftoestellen en toebehoren bij de behandelingen enerzijds, ten minste om de twaalf maanden een diepgaand onderzoek moeten ondergaan en anderzijds voor het gebruik aan een regelmatige inspectie moeten worden onderworpen.

Ter gelegenheid van deze beproevingen, diepgaande onderzoeken en inspecties, zullen getuigschriften moeten afgeleverd worden die zullen opgenomen worden in een register dat ter beschikking gehouden wordt van de met het toezicht belaste diensten.

Volgens de bepalingen van het Verdrag zullen de Staten die het zullen bekrachtigen zich ertoe verbinden, de getuigschriften met betrekking tot de proeven op de heftoestellen en de toebehoren voor de behandeling wederkerig te erkennen en de nodige beslissingen te nemen om de moeilijkheden bij te leggen die zouden kunnen ontstaan in verband met de getuigschriften.

- la Convention n° 153 concernant la durée du travail et les périodes de repos dans les transports routiers;
- la Recommandation n° 161 concernant la durée du travail et les périodes de repos dans les transports routiers.

**

Convention n° 152 concernant la sécurité et l'hygiène du travail dans les manutentions portuaires.

La Convention a été adoptée par 387 voix pour, sans opposition, avec 3 abstentions.

Elle remplace la Convention n° 32 (révisée en 1932) sur la protection des dockers contre les accidents, qui fut approuvée par la loi du 7 juillet 1952 et qui est actuellement manifestement dépassée.

Il s'avérerait en effet nécessaire de revoir cette dernière convention dont les dispositions ne sont plus adaptées aux progrès techniques survenus depuis la mécanisation poussée des procédés de chargement et de déchargement. Il convenait également de prévoir de nouvelles dispositions pour garantir la sécurité des travailleurs occupés sur des navires battant pavillon étranger, dont l'équipement n'est pas couvert par les lois et règlements du port d'escale.

Le texte de cette Convention rencontre ces préoccupations et prévoit que les lois nationales doivent prescrire des mesures d'ordre technique et administratif destinées à assurer la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles susceptibles d'affecter les travailleurs employés dans les manutentions portuaires.

Les mesures techniques concernent l'équipement des quais, les installations à bord des navires, les engins de levage ainsi que les accessoires de manutention mis en œuvre lors des opérations de chargement et de déchargement.

Elles comprennent, en outre, des dispositions plus précises relatives, notamment, à la conception et à l'utilisation des engins de levage et des accessoires de manutention tels que les élingues et les palettes; aux conditions d'utilisation de véhicules ou appareils à moteur dans les cales et entrepôts; à la manipulation, au conditionnement, à l'étiquetage et à l'arrimage des substances ou cargaisons dangereuses; aux travaux effectués dans les espaces confinés et bruyants ainsi qu'au port de vêtements de protection individuelle.

Les mesures administratives prévues par cette Convention prescrivent notamment que les appareils de levage d'un navire seront soumis à un essai au moins tous les cinq ans et que les autres appareils de levage et les accessoires de manutention devront faire l'objet d'une part, d'un examen approfondi au moins tous les douze mois, et d'autre part, d'une inspection régulière avant utilisation.

A l'occasion de ces essais, examens approfondis et inspections des certificats devront être délivrés et seront regroupés dans un registre tenu à la disposition des services chargés de la surveillance.

Aux termes de la Convention, les Etats qui la ratifieront s'engagent à reconnaître mutuellement les certificats relatifs aux essais des appareils de levage et des accessoires de manutention et à prendre les décisions nécessaires pour aplanir les difficultés qui pourraient surgir en matière de certification.

Een van de meest belangrijke aspecten van dit instrument, tenslotte, is dat de nadruk gelegd wordt op de voorafgaande vorming en opleiding van de havenarbeiders vóór hun aanwerving en op de medewerking van de representatieve organisaties van werknemers en van werkgevers, niet enkel wat de veiligheid en hygiëne op de werkplaatsen betreft, maar ook bij het opstellen en de toepassing van de nationale normen en reglementen.

De nationale wetgeving van ons land is, globaal gezien, praktisch conform aan de bepalingen van het Verdrag. Twee afzonderlijke reglementen regelen inderdaad de veiligheid van de schepen en deze van de havenwerkzaamheden. Het gaat enerzijds om de reglementen betreffende de Zeevaartinspectie, goedgekeurd bij koninklijk besluit van 20 juli 1973, en anderzijds om het algemeen reglement voor de arbeidsbescherming, goedgekeurd bij de besluiten van de Regent van 11 februari 1946 en 27 september 1947. Dit laatste document hergroepeert in een enkele tekst meerdere bepalingen betreffende de veiligheid en de gezondheid van de werknemers alsook de salubriteit van de werkplaatsen.

Artikel 2 van het Verdrag voorziet dat de Lid-Staten de toepassing van het Verdrag kunnen uitsluiten wat de behandelingen in de havens betreft waar het gaat om onregelmatig verkeer of om verkeer dat beperkt is tot schepen met lichte tonnemaat, eveneens de behandelingen betreffende de vissersboten of bepaalde categorieën van vissersboten. In deze context is de afwijking voorkomende in artikel 541 van het algemeen reglement voor de arbeidsbescherming, voor boten van de binnenscheepvaart met een bruto tonnage lager dan 500 ton, niet in tegenspraak met de bepalingen van het Verdrag.

Een meer gedetailleerd onderzoek van de bepalingen van het Verdrag laat evenwel enkele tegenstrijdigheden blijken met onze nationale wetgeving.

In artikel 3 wordt inderdaad bepaald dat de vastgestelde of verplaatsbare toestellen voor goederenbehandeling, gebruikt te lande of aan boord van een schip voor het laden en lossen van lasten of voor het verplaatsen ervan van de ene naar de andere plaats in opgehangen of geheven toestand, met inbegrip van de kadehellingen aangedreven door motorkracht, moeten gelijkgesteld worden met heftoestellen. Een dergelijke bepaling impliceert dat de heftucks, gebruikt voor het opheffen van lasten, eveneens moeten onderworpen worden aan de proeven en diepgaande jaarlijkse onderzoeken die voorzien zijn voor de heftoestellen bij de artikelen 22 en 23 van het Verdrag. Hieruit volgt dat er geen overeenstemming is tussen de teksten van het Verdrag en onze nationale reglementering die geen enkele proef of jaarlijks onderzoek oplegt voor deze specifieke toestellen. Er dient evenwel te worden opgemerkt dat de voorschriften van artikel 44bis van het algemeen reglement voor de arbeidsbescherming toelaten zich te verzetten tegen het in dienst houden van de behandelingstoestellen die bij normale belasting en bedrijfsomstandigheden niet veilig zouden zijn en aldus in de meeste gevallen een voldoende veiligheid van deze toestellen kan worden verzekerd.

De artikelen 24, §§ 1, 29 en 31, van het Verdrag voorzien ondermeer dat de nationale reglementering voorschriften moet bevatten betreffende het verbod op het hergebruik van lengen voor eenmalig gebruik, de controle op het aanslagmateriaal van de voorgestopte ladingen, de inrichting van de container-terminals en de constructie van paletten of ander gelijkaardig materieel voor het dragen van lasten.

Geen enkel gelijkaardig voorschrift komt voor in het algemeen reglement voor de arbeidsbescherming, alhoewel in toepassing van artikel 281 de kettingen, kabels, lengen, paletten en andere toebehoren voor goederenbehandeling, een driemaandelijks controle door een erkend organisme moeten ondergaan.

Enfin, un des aspects les plus importants de cet instrument est l'accent mis sur la formation et l'instruction préalables des travailleurs portuaires avant leur engagement et sur la participation des organisations représentatives des travailleurs et des employeurs non seulement à la sécurité et à l'hygiène des lieux de travail, mais aussi à l'élaboration et l'application des normes et règlements nationaux.

La législation nationale de notre pays est dans son ensemble pratiquement conforme aux dispositions de la Convention. Deux réglementations distinctes règlent en effet respectivement la sécurité des navires et celle des opérations portuaires. Il s'agit d'une part des règlements concernant l'Inspection Maritime approuvés par l'arrêté royal du 20 juillet 1973, et d'autre part, du règlement général pour la protection du travail approuvé par les arrêtés du Régent des 11 février 1946 et 27 septembre 1947. Ce dernier document regroupe en un texte unique plusieurs dispositions relatives à la sécurité et la santé des travailleurs ainsi qu'à la salubrité des lieux de travail.

L'article 2 de la Convention prévoit que les Etats Membres peuvent exclure de l'application de la Convention les manutentions portuaires dans les lieux où le trafic est irrégulier et limité à des navires de faible tonnage ainsi que celles relatives aux bateaux de pêche ou à certaines catégories de bateaux de pêche. Dans ce contexte, la dérogation figurant à l'article 541 du règlement général pour la protection du travail, pour les bateaux de navigation intérieure ayant un tonnage brut inférieur à 500 tonnes, n'est pas en contradiction avec les dispositions de la Convention.

Un examen plus en détail des dispositions de la Convention laisse apparaître cependant certaines discordances avec notre législation nationale.

L'article 3 considère en effet que les appareils de manutention fixes ou mobiles, utilisés à terre ou à bord d'un navire pour suspendre, lever ou affaler des charges, ou les déplacer d'un emplacement à un autre en position suspendue ou soulevée, y compris les rampes de quai actionnées par la force motrice, doivent être assimilés à des appareils de levage. Une telle définition implique dès lors que les chariots auto-éleveurs utilisés pour soulever des charges soient également soumis aux essais et aux examens approfondis annuels prévus pour les appareils de levage aux articles 22 et 23 de la Convention. De ce fait, il n'y a pas accord entre les textes de la Convention et notre réglementation nationale qui n'impose aucun essai, ni examen annuel pour ce type particulier d'engins. Il convient, toutefois, de faire remarquer que les prescriptions de l'article 44bis du règlement général pour la protection du travail permettent de s'opposer au maintien en service des engins de manutention qui ne sont pas sûrs dans les conditions normales de charge et de fonctionnement et ainsi d'assurer une sécurité suffisante de ces engins dans la plupart des cas.

Les articles 24, §§ 1, 29 et 31, de la Convention disposent, en outre, que la réglementation nationale doit renfermer des prescriptions visant l'interdiction de réutiliser des élingues perdues ou jetables, le contrôle des élingues des charges préélinguées, l'aménagement des terminaux de conteneurs et la construction de palettes ou autres dispositions analogues destinés à contenir des charges.

Aucune mesure aussi précise ne se trouve dans le règlement général pour la protection du travail, bien qu'en application de l'article 281, les chaînes, câbles, élingues, palettes et autres accessoires de manutention doivent subir trimestriellement un contrôle par un organisme agréé.

Artikel 11 van het Verdrag formuleert eisen betreffende de wegen en de doorgangen bestemd voor het verkeer van de werknemers en de voertuigen, die we niet volledig terugvinden in het algemeen reglement voor de arbeidsbescherming. Daarentegen zijn de meeste van deze eisen opgenomen in een reglement dat handelt over het verkeer in de havens.

Artikel 17 voorziet dat, in de mate van het mogelijke en praktisch realiseerbaar, de toegangsmogelijkheden tot het scheepsruim zouden gescheiden zijn van de luikopeningen en de zich eronder bevindende ruimte, en verkiest een vaste trap als toegangsmiddel tot het scheepsruim boven gelijk welke andere uitrusting.

Dergelijke bepaling komt momenteel niet voor in artikel 532 van het algemeen reglement voor de arbeidsbescherming. Het werd trouwens tot op heden niet nodig geacht het erin op te nemen gezien de verscheidenheid van de schepen die in onze havens aanleggen.

Artikel 18 van het Verdrag behandelt het bijzonder probleem van de luikpanelen van de scheepsruimen die verplaatst worden door middel van heftoestellen. Het gaat om een specifiek probleem voor schepen van recente constructie, dat niet opgenomen is in artikel 531bis van het algemeen reglement voor de arbeidsbescherming, niettegenstaande de voorschriften van dit artikel in ruime mate toelaten de risico's die inherent zijn aan het verplaatsen van dergelijke luikpanelen te verhelpen.

Rekening houdende met hetgeen voorafgaat kan worden gesteld dat de Belgische reglementering voldoet aan de fundamentele bepalingen van het Verdrag maar dat er enkele kleine verschillen blijven bestaan op onbelangrijke punten van het algemeen reglement voor de arbeidsbescherming. Er zullen voorstellen voorbereid worden om deze kleine verschillen weg te werken.

Tot besluit, mits hoger bedoelde wijzigingen van het algemeen reglement voor de arbeidsbescherming, zou de Regering de bekrachtiging van dit Verdrag kunnen overwegen.

**

Aanbeveling n° 160 betreffende arbeidsveiligheid en -gezondheid in havenarbeid.

Deze Aanbeveling werd aangenomen met 378 stemmen, zonder verzet, en met 4 onthoudingen.

Ze vult op verscheidene algemene en technische aspecten het Verdrag n° 152 over hetzelfde onderwerp aan.

In een eerste deel wordt een opsomming gegeven van de technische documenten en richtlijnen die aan de basis zouden moeten liggen van de toepassing van het Verdrag en van de opstelling van iedere reglementering betreffende de veiligheid en de hygiëne bij de goederenbehandeling in de havens.

Met het oog op het voorkomen van arbeidsongevallen en beroepsziekten stelt ze in dit deel eveneens voor om aan de werknemers een opleiding of voldoende onderricht te verstrekken aangaande veilige werkmethodes, eerste hulpmethoden en de bediening van hef- en behandelingstoestellen.

In een tweede deel wordt de toepassing gesuggereerd van een bepaald aantal preciese technische maatregelen betreffende het markeren van de verkeerswegen, de toegangsmiddelen tot de schepen, de bescherming van de luikopeningen, het gebruik van motorvoertuigen in de scheepsruimen, de constructie, het onderhoud, het gebruik en het toezicht op de heftoestellen en de toebehoren voor goederenbehandeling, de gevaarlijke stoffen evenals het medisch toezicht op de werknemers.

Bepaalde van deze maatregelen onderstrepen terecht het nut van een voorafgaande inspectie van de kabels of ander

L'article 11 de la Convention formule des exigences au sujet des chemins et couloirs de circulation destinés aux travailleurs et aux véhicules, que l'on ne retrouve pas entièrement dans le règlement général pour la protection du travail. Par contre, la plupart de ces exigences sont insérées dans un règlement relatif à la circulation dans les ports.

L'article 17 prévoit, dans la mesure où cela est raisonnable et pratiquement réalisable, la séparation des moyens d'accès à la cale de l'aire des écoutilles et donne la préférence à l'escalier fixe comme moyen d'accès à la cale d'un navire plutôt qu'à tout autre équipement.

Pareille disposition ne figure pas actuellement à l'article 532 du règlement général pour la protection du travail. Il n'a d'ailleurs pas été jugé nécessaire, jusqu'à présent, de l'insérer, vu la diversité des armements arrivant dans nos ports.

L'article 18 de la Convention traite du problème particulier de panneaux de cale de navires manœuvrés à l'aide d'appareils de levage. Il s'agit d'un problème spécifique aux navires de construction récente, qui n'est pas repris actuellement à l'article 531bis du règlement général pour la protection du travail, bien que les prescriptions de cet article permettent dans une large mesure de pallier aux risques inhérents à la manœuvre de ces panneaux.

Compte tenu de ce qui précède, il est permis d'affirmer que la réglementation belge satisfait aux dispositions fondamentales de la Convention mais qu'il subsiste quelques divergences mineures sur des points de détail du règlement général pour la protection du travail. Des propositions seront élaborées pour supprimer ces légères divergences.

En conclusion, moyennant les modifications du règlement général pour la protection du travail dont question ci-dessus, le Gouvernement pourrait envisager la ratification de cette Convention.

**

Recommandation n° 160 concernant la sécurité et l'hygiène du travail dans les manutentions portuaires.

La présente Recommandation a été adoptée par 378 voix pour, sans opposition, avec 4 abstentions.

Elle complète sur divers aspects généraux et techniques la Convention n° 152 sur le même objet.

Dans une première partie, elle énumère les documents et les directives techniques qui devraient servir de base à la mise en application de la Convention et à l'élaboration de toute réglementation sur la sécurité et l'hygiène dans les manutentions portuaires.

En vue de prévenir les accidents du travail et les maladies professionnelles, elle propose également, dans cette partie, de dispenser aux travailleurs une formation ou une instruction suffisante en matière de méthodes de travail sûres, de méthodes de premiers secours et de conduite des appareils de manutention.

Dans une seconde partie, elle suggère la mise en application d'un certain nombre de mesures techniques précises au sujet du marquage des chemins de circulation, des moyens d'accès aux navires, de la protection des écoutilles, de l'utilisation de véhicules à moteur dans les cales de navires, de la construction, de l'entretien, de l'utilisation et de la surveillance des appareils de levage et des accessoires de manutention, des substances dangereuses ainsi que de la surveillance médicale des travailleurs.

Certaines de ces mesures soulignent, à juste titre, l'intérêt de procéder à une inspection préalable des câbles ou autres

aanslagmateriaal gebruikt voor voorgestopte lasten en het markeren en etiketteren van paletten voor eenmalig gebruik. Het zou aldus mogelijk zijn een belangrijke vooruitgang te verwezenlijken op het domein van de veiligheid bij de behandeling van voorgestopte ladingen en van ladingen bevestigd op paletten voor eenmalig gebruik.

In het algemeen stelt de Aanbeveling op zeer hoog niveau doelstellingen voorop, die reeds in België zijn bereikt of kunnen bereikt worden.

Alhoewel het niet mogelijk is al de doelstellingen van deze Aanbeveling in de onmiddellijke toekomst te verwezenlijken, kan de Regering niettemin voorstellen de Aanbeveling te aanvaarden.

**

Verdrag n° 153 betreffende arbeidsduur en rusttijden in het wegvervoer.

Dit Verdrag werd aangenomen met 276 stemmen vóór, 59 stemmen tegen en 43 onthoudingen.

De materie ervan ressorteert onder de exclusieve bevoegdheid van de Europese Gemeenschappen.

Ter uitvoering van de doelstellingen van het Verdrag van Rome in het kader van het gemeenschappelijke vervoersbeleid, kan de Raad van de Europese Gemeenschappen immers, krachtens artikel 75 van dat Verdrag, gemeenschappelijke regels uitwerken voor internationaal vervoer van of naar het grondgebied van één Lidstaat of over het grondgebied van één of meer Lidstaten.

Aldus heeft de Raad Verordening n° 543/69 aangenomen van 25 maart 1969 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer.

Overeenkomstig de bepalingen van het gemeenschapsrecht, mogen de Lidstaten van de Gemeenschap echter geen Internationale Verdragen bekrachtigen over onderwerpen die ressorteren onder de bevoegdheid van de Gemeenschap.

Bijgevolg, valt de bekrachtiging van dit Verdrag onder de bevoegdheid van de Raad van de Europese Gemeenschappen.

**

Aanbeveling n° 161 betreffende de arbeidsduur en de rusttijden in het wegvervoer.

De Aanbeveling werd aangenomen met 282 stemmen vóór, 57 stemmen tegen en 26 onthoudingen.

Zij is van toepassing op loontrekkenden die werken met motorvoertuigen, die beroepshalve gebezigd worden voor het vervoer over de weg van goederen of passagiers.

Zij heeft het doel de normale arbeidsduur geleidelijk te verminderen tot een gemiddelde van 40 uren per week en 8 uren per dag. De dagelijkse arbeidsduur mag 10 uren, uitzonderlijk 12 uren, niet overschrijden.

De Aanbeveling heeft ook tot doel aan elke werknemer een onderbreking toe te kennen na een werkelijke ononderbroken periode van arbeid van 5 uren, alsook na een ononderbroken rijtijd van 4 uren.

De rijtijd mag noch 9 uren per dag noch 48 uren per week overschrijden en wordt verminderd ingeval de vervoersactiviteiten in bijzonder moeilijke omstandigheden worden uitgevoerd.

De dagelijkse rustperiode dient gemiddeld ten minste 11 aaneengesloten uren te omvatten en nooit minder te bedragen dan 8 uren.

Naast de dagelijkse rustperiode dient een wekelijkse rustperiode van ten minste 24 aaneengesloten uren te worden toegekend. In het lange afstandsvervoer mag die wekelijkse rustperiode worden samengevoegd.

dispositifs servant au préélingage des charges et de prévoir le marquage ou l'étiquetage des palettes perdues. Il serait ainsi possible de réaliser un progrès important dans le domaine de la sécurité, lors de la manutention des charges préélinguées et des charges conditionnées sur palettes perdues.

En général, la Recommandation fixe, à un niveau fort élevé, des objectifs qui sont déjà atteints ou qui peuvent l'être en Belgique.

Bien qu'il n'est pas possible de réaliser tous les objectifs de cette Recommandation dans un avenir immédiat, le Gouvernement peut néanmoins proposer de l'accepter.

**

Convention n° 153 concernant la durée du travail et les périodes de repos dans les transports routiers.

Cette Convention a été adoptée par 276 voix pour, 59 voix contre, avec 43 abstentions.

La matière dont elle est l'objet relève de la compétence exclusive des Communautés européennes.

En effet, en vue de réaliser les objectifs du Traité de Rome dans le cadre de la politique commune des transports, le Conseil des Communautés européennes peut établir des règles communes applicables aux transports internationaux exécutés, au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres, sur base de l'article 75 du Traité.

C'est ainsi que le Conseil a adopté le Règlement n° 543/69 du 25 mars 1969 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route.

Or, conformément au droit communautaire, les Etats membres de la Communauté européenne ne peuvent ratifier des Conventions internationales portant sur des sujets relevant de la compétence de la Communauté.

Par conséquent, la ratification de cette Convention relève de la compétence du Conseil des Communautés européennes.

**

Recommandation n° 161 concernant la durée du travail et les périodes de repos dans les transports routiers.

La Recommandation a été adoptée par 282 voix pour, 57 voix contre, avec 26 abstentions.

Elle s'applique au personnel salarié occupé à bord de véhicules automobiles effectuant des transports de marchandises ou de personnes, à titre professionnel.

Elle tend à réduire progressivement la durée normale de travail à 40 heures par semaine et à 8 heures par jour en moyenne. La durée journalière ne devrait pas dépasser 10 heures, exceptionnellement 12 heures.

La Recommandation vise à octroyer une pause à tout travailleur après une durée de travail effectif de 5 heures continues, ainsi qu'une durée de conduite de 4 heures continues.

La durée de conduite ne devrait pas dépasser 9 heures par jour, ni 48 heures par semaine avec réduction si les transports s'effectuent dans des conditions particulièrement difficiles.

Le repos journalier devrait être au moins de 11 heures consécutives en moyenne sans jamais être inférieur à 8 heures.

Un repos hebdomadaire minimum de 24 heures consécutives en plus du repos journalier devrait être accordé. Une possibilité de cumul existe pour les transports à longue distance.

Uitzonderingen kunnen worden toegestaan in geval van ongelukken, overmacht en dringende, uitzonderlijke noodzaak.

Controlemiddelen (controleboek, arbeidsurenaangifte, enz.) en een doeltreffend toezichtstelsysteem moeten worden opgelegd.

**

De Europese Verordening n° 543/69 regelt de rijtijd, de dagelijkse en wekelijkse rustperiode, de uitzonderingen daarop, de besturingsmiddelen en de sancties. Op één enkele uitzondering na, die hierna volgt, is die Verordening of sociaal meer gevorderd dan de voorstellen in de Aanbeveling, of er volledig aan gelijk.

Enkel het punt betreffende de aan elke werknemer toe te kennen onderbreking na een werkelijke ononderbroken periode van arbeid van 5 ononderbroken uren wordt noch door de Europese Verordening n° 543/69, noch door onze nationale wetgeving of reglementering geregeld.

De Regering kan de Aanbeveling bijgevolg niet aannemen.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

Ch.-F. NOTHOMB.

De Minister van Tewerkstelling en Arbeid,

R. DE WULF.

Des dérogations peuvent être permises en cas d'accident, de force majeure, de nécessité urgente.

Il faudrait prescrire des moyens de contrôle (livret de contrôle, déclaration des heures de travail, etc.) et prévoir un système d'inspection adéquat.

**

Le règlement européen n° 543/69 règle le temps de conduite, le temps de repos journalier et hebdomadaire, les dérogations, les moyens de conduite et les sanctions. A la seule exception reprise ci-dessous, soit il est plus avancé socialement que les propositions de la Recommandation, soit il les rencontre parfaitement.

Seul le point relatif à la pause à octroyer à tout travailleur après une durée de travail effectif de 5 heures continues n'est pas réglé ni par le règlement européen n° 543/69 ni par notre législation et réglementation nationales.

En conséquence, le Gouvernement n'est pas en mesure d'accepter la Recommandation.

Le Ministre des Affaires étrangères,

Ch.-F. NOTHOMB.

Le Ministre de l'Emploi et du Travail,

R. DE WULF.