



Vlaams
Parlement

stuk **1431** (2011-2012) – Nr. 1
ingediend op 17 januari 2012 (2011-2012)

Ontwerp van decreet

houdende instemming
met het verdrag betreffende maritieme arbeid, 2006,
aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie
in haar vierennegentigste zitting in Genève
op 23 februari 2006*

* De tekst van het verdrag ligt ter inzage op de directie Decreetgeving
van het Vlaams Parlement

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet	13
Advies van de Vlaamse Havencommissie	17
Advies van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen	21
Advies van de Raad van State	31
Ontwerp van decreet	37

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING

1. Achtergrond

Wereldwijd zijn er meer dan 1,2 miljoen zeevarenden werkzaam in de maritieme sector. Deze activiteit is van vitaal belang voor de wereldeconomie daar zij maar liefst 90% van de handel vertegenwoordigt. De maritieme sector is de meest mondiaal geïntegreerde sector. Ongeacht hun vlag en hun thuishaven, bevaren ongeveer 48.000 grote schepen alle zeeën en oceanen. Hun bemanning wordt gerekruteerd in een groot aantal landen, en dan vooral in de minst ontwikkelde landen. Het volume van de wereldhandel heeft de jongste vijftig jaar een hoge vlucht genomen, grotendeels door een hogere productiviteit in de maritieme sector. Daarnaast is de snelheid waarmee goederen vervoerd worden, spectaculair toegenomen en is de kostprijs sterk gedaald. Zonder scheepseigenaars en zeelieden zou er geen sprake zijn van globalisering zoals wij die vandaag kennen.

Sinds 1920 heeft de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) 68 verdragen en aanbevelingen betreffende maritieme arbeid aangenomen. Artikel X van het verdrag bevat een opsomming van de verdragen die door het verdrag herzien worden. De herziening houdt een grondige wijziging, zo niet een vervanging in.

2. Ontstaan en doelstellingen van het verdrag

De beslissing van de IAO om een nieuw verdrag betreffende maritieme arbeid op te stellen, kwam tot stand nadat de organisaties van zeelieden en scheepseigenaars er in 2001 in een gezamenlijke resolutie op gewezen hadden dat de scheepvaartsector een internationaal regelgevend kader vereiste. Zij riepen de IAO op om zo veel mogelijk bestaande verdragen samen te brengen in een geconsolideerde tekst. Verschillende regeringen steunden die oproep. Steunend op een beslissing van het Internationaal Arbeidsbureau, ging een tripartiete werkgroep voor maritieme arbeidsnormen aan de slag.

Vertegenwoordigers van meer dan honderd lidstaten van de IAO en sociale partners namen gedurende vijf jaar deel aan de onderhandelingen. De Vlaamse overheid was er niet vertegenwoordigd.

Op 23 februari 2006 heeft de Internationale (Maritieme) Arbeidsconferentie de onderhandelingen afgerond met het aannemen van het verdrag: 314 afgevaardigden keurden de onderhandelde tekst goed, slechts vier onthielden zich. De directeur-generaal van de IAO sprak van een historische gebeurtenis. De goedkeuring vormt het begin van een nieuw tijdperk voor het uitvaardigen door de IAO van normen in het algemeen, en voor haar activiteiten in de maritieme sector in het bijzonder.

De Europese Unie (EU) speelde een belangrijke rol in het ontstaan van de verdragstekst. De Europese Commissie heeft de totstandkoming van het verdrag sterk gesteund, omdat zij overtuigd was van het belang van deze stap om oneerlijke concurrentie te bestrijden en de sociale normen wereldwijd aan te scherpen. Zij heeft een dynamische rol gespeeld door een waardevolle bijdrage te leveren aan de onderhandelingen en door ervoor te zorgen dat de verdragsbepalingen en de communautaire wetgeving op elkaar aansluiten. Bovendien heeft zij gezorgd voor een coördinatie van de standpunten van de lidstaten en een financiële bijdrage verleend. De Europese Commissie moedigt de ratificatie aan om ervoor te zorgen dat het verdrag spoedig in werking kan treden. Bovendien beijvert de Commissie zich om de communautaire normen te verbeteren door de meest relevante verdragsbepalingen in de communautaire wetgeving op te nemen. Dat initiatief leidde tot de hieronder vermelde richtlijn. Na de aanneming van het verdrag in de IAO, hebben ook de Raad van

Ministers van de EU en het Europees Parlement de lidstaten oproepen dit IAO-verdrag spoedig te ratificeren.

Op Europees niveau sloten de sociale partners een akkoord waarin dit verdrag wordt overgenomen (12 november 2007). De EU zette dit sociaal akkoord op 16 februari 2009 om in de Richtlijn 2009/13/EG. Deze richtlijn zet het verdrag gedeeltelijk om in EU-recht; hij neemt enkel de artikelen en voorschriften ervan over. Enkel de federale overheid zal deze richtlijn moeten omzetten in interne regelgeving.

Het verdrag is in de eerste plaats bedoeld om de bestaande verdragen en aanbevelingen met betrekking tot de maritieme arbeid te consolideren in één tekst die een grote juridische en politieke waarde heeft. De verdragen inzake de identiteitsdocumenten van zeevarenden werden herzien in 2003 en bijgevolg niet opgenomen in het voorliggende verdrag. Bovendien werden het verdrag inzake pensioenen van zeevarenden (1946) en een verdrag inzake minimumleeftijd (1921) dat niet langer relevant is voor de sector, niet geconsolideerd. Daarnaast moet de toepassing van innovatieve mechanismen ervoor zorgen dat de verdragstekst optimaal benut wordt.

Het verdrag moet ook de globalisering in goede banen leiden en billijke voorwaarden van mededinging waarborgen. Het draagt bij tot een stabilisering van de sector voor maritiem transport, die af te rekenen heeft met een sterke mondiale concurrentie, en tot een normalisering van het statuut van zeelieden in de context van de globalisering. Schadelijke effecten zoals sociale dumping benadelen immers zeelieden en reders die zich aan de regels houden.

Tot slot is het verdrag bedoeld om de maritieme veiligheid te verbeteren en het beroep aantrekkelijker te maken. Aangezien menselijke fouten aan de basis liggen van 80% van de ongevallen, is het essentieel dat sociale minimumnormen opgelegd worden in een coherent kader, en dat de opleidingen herzien worden. Kwalificaties en arbeidsvoorwaarden vullen elkaar immers aan.

3. Belang en inhoud van het verdrag

Het verdrag betreffende maritieme arbeid wordt beschouwd als de vierde pijler die de arbeidsomstandigheden van zeevarenden regelt, naast drie verdragen die gesloten werden in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), namelijk het verdrag voor milieubescherming op zee (MARPOL), het verdrag voor de veiligheid op zee (SOLAS) en het verdrag voor opleiding en certificatie van zeevarenden (STCW).

Het verdrag betreffende maritieme arbeid is belangrijk voor Vlaanderen en België, niet alleen omwille van het feit dat alle Belgische zeeschepen aan de gestelde voorwaarden moeten voldoen, maar ook omdat het verdrag een instrument biedt aan de havencontrolediensten om erop toe te zien dat buitenlandse schepen die onze havens aandoen, aan dezelfde voorwaarden voldoen.

Het verdrag slaat op alle schepen die gebruikt worden voor commerciële activiteiten, met uitzondering van vissersschepen en traditionele vaartuigen zoals Arabische dhows of Chinese jonken. Het beoogt internationale minimumnormen vast te stellen voor de maritieme sector die eenvoudig, duidelijk, samenhangend, aanvaardbaar en toepasbaar zijn.

Het verdrag bevat bepalingen die fatsoenlijke arbeids- en levensomstandigheden moeten garanderen aan boord van vaartuigen met een bruto tonnage van 500 ton of meer, die gebruikt worden in de internationale vaart of op trajecten tussen buitenlandse havens. De normen hebben betrekking op:

- de minimumvoorwaarden die gelden bij de werving van zeelieden;
- de arbeidsvoorwaarden en de rechten van de werknemer;

- de accommodatie aan boord;
- de sociale bescherming;
- de definiëring van de verantwoordelijkheden betreffende de toepassing van het verdrag.

Het verdrag regelt de werk- en leefomstandigheden van zeevarenden aan boord van een schip. Dit betreft onder meer het zeearbeidsrecht, sociale voorzieningen, arbeid- en rusttijden, het aantal bemanningsleden, de accommodatie aan boord, de verstrekking van voeding aan zeevarenden en medische voorzieningen. Elke zeevarende heeft recht op een loon van minimum achthonderd euro en er is een waterdichte regelgeving voor repatriëring.

Een nieuw instrument van de IAO-regelgeving in dit verband is het attest voor schepen als bewijs dat voldaan wordt aan de gestelde normen voor leef- en werkomstandigheden van de zeevarenden aan boord. De certificering zal gebeuren door middel van het maritiem arbeidsbewijs, met als bijlage de gelijkvormigheidsverklaring voor maritieme arbeid. Het toezicht op de naleving van het verdrag is voor rekening van de havenstaat.

4. Bevoegdheden van de Vlaamse overheid

Op grond van artikel 6, §1, IX, punt 1°, van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen, zoals gewijzigd, is arbeidsbemiddeling een gewestbevoegdheid. Op dat principe bestaan geen uitzonderingen. Ook arbeidsbemiddeling voor zeelieden is dus een exclusieve bevoegdheid van de drie gewesten. Bijgevolg slaan regel 1.4, norm A1.4, punten 1, 2, 3, 5 en 7 en norm A5.3 van het verdrag op die gewestbevoegdheid. De regels en de A-normen van het verdrag zijn bindend, zoals bepaald in artikel VI.1 en in de toelichting bij de regels en de code van het verdrag – de B-normen zijn niet bindend. Deze verdragsbepalingen over arbeidsbemiddeling voor zeelieden bevatten constitutieve verbintenissen.

De arbeidsbemiddeling is geen theoretische kwestie, want in het Vlaamse Gewest bestaan bureaus voor private arbeidsbemiddeling die gespecialiseerd zijn in de zeevaartsector. Ook de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding (VDAB) biedt arbeidsbemiddeling en beroepsopleiding aan voor kandidaat-zeevarenden. Vlaanderen heeft trouwens bij decreet van 19 maart 2004 het gemengde IAO-verdrag nr. 179 betreffende de werving van en de arbeidsbemiddeling voor zeevarenden goedgekeurd. Dit verdrag wordt door het verdrag betreffende maritieme arbeid vervangen. Bij intrafederale consensus werd overeengekomen dat de federale overheid het verdrag nr. 179 niet zal ratificeren.

Andere verdragsbepalingen die Vlaamse gemeenschapsbevoegdheden raken, zijn slechts declaratoir of intentioneel. Ze bevatten geen nieuwe, dwingende verbintenissen voor de Vlaamse Gemeenschap, maar er zijn voor haar wel bindende doelstellingen die omschreven worden in deel B van de code (verdragsartikel VI). Dit betekent dat het Gemeenschapsbeleid met die doelstellingen moet stroken, minstens daaraan geen afbreuk mag doen.

De regel A1.2 betreffende het geneeskundig getuigschrift voor kandidaat-zeevarenden bevat bepalingen over hun titels en kwalificaties. Die bepalingen zijn overgenomen van de conventie voor opleiding en certificatie van zeevarenden ('International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers', STCW). Die conventie heeft een exclusief federaal karakter. De zeevaartbrevetten worden immers door de federale overheid, FOD Mobiliteit en Vervoer, afgeleverd aan gediplomeerden in de zeevaartkunde, op voorwaarde dat zij tevens een nuttige ervaring op zee bewijzen. Het diploma behaald aan de Hogere Zeevaartschool in Antwerpen volstaat dus niet voor de aflevering van een brevet.

Regel A4.4 betreffende de toegang tot welzijnsinstallaties aan de wal voor alle zeevarenden slaat op bestaande installaties, die de verdragspartijen in hun adequate havens moeten

bevorderen, met de hulp van welzijnsraden. Deze regel omschrijft de installaties echter niet en legt geen enkel te behalen resultaat aan de partijen op.

De installaties aan wal, die regel 4.4 oplegt, verlenen toegang tot cultuuruitingen, sport, onderwijs en maatschappelijk welzijn. Norm A van regel 4.4 bepaalt dat de bestaande welzijnsinstallaties gelijkmatig toegankelijk en controleerbaar moeten zijn in de adequate havens van elke lidstaat. De richtlijnen onder B4.4 vullen de installaties concreet in qua gebruik, controle, financiering en uitrusting. Zulke installaties zijn beschikbaar in Vlaanderen.

II. SPECIFIEKE TOELICHTING VAN HET VERDRAG

1. Het verdrag betreffende maritieme arbeid zelf

Preamble

De Algemene Conferentie van de IAO wil een uniek en coherent instrument creëren dat alle actuele normen uit de huidige internationale arbeidsverdragen en -aanbevelingen voor zeevarenden, alsook fundamentele beginselen uit andere internationale arbeidsverdragen zo veel mogelijk integreert. De Algemene Conferentie beseft dat de IAO als belangrijkste taak de bevordering van fatsoenlijke arbeidsomstandigheden heeft. Zij verwijst naar verdragen inzake de veiligheid van schepen en hun bemanning en is vastbesloten om ervoor te zorgen dat zo veel mogelijk regeringen, reders en zeevarenden het verdrag kunnen aanvaarden en het op een doeltreffende manier kunnen toepassen en respecteren.

Artikel I – Algemene verplichtingen

Elke lidstaat van de IAO die het verdrag bekrachtigt, verbindt zich ertoe de verdragsbepalingen uitwerking te geven om zo het recht van alle zeevarenden op behoorlijk werk te garanderen. De lidstaten werken samen om te zorgen voor een daadwerkelijke toepassing en een volledige naleving van het verdrag.

Artikel II – Bepalingen en toepassingsgebied

In dit artikel staat een aantal begripsomschrijvingen zoals brutotonnage, arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst en dienst voor aanwerving van en arbeidsbemiddeling voor zeevarenden.

Het verdrag is van toepassing op alle zeevarenden en op alle schepen die aangewend worden voor commerciële activiteiten, met uitzondering van schepen die gebruikt worden voor de visserij of een vergelijkbare activiteit en schepen van traditionele bouw. Het is niet van toepassing op oorlogsschepen en hulpmarineschepen.

Elke verwijzing naar het verdrag heeft eveneens betrekking op de regels en de code.

Artikel III – Fundamentele beginselen en rechten

De verdragsluitende staten moeten verifiëren of de bepalingen van hun wetgeving in het kader van het verdrag de volgende fundamentele rechten in acht nemen:

- het recht van vereniging en de daadwerkelijke erkenning van het recht op collectief overleg;
- de uitbanning van elke vorm van gedwongen of verplichte arbeid;
- de daadwerkelijke afschaffing van kinderarbeid;
- de wegwerking van discriminatie inzake werkgelegenheid en beroep.

Artikel IV – Rechten inzake werkgelegenheid en sociale rechten van zeevarenden

Alle zeevarenden hebben recht op:

- een veilige werkplaats waar de veiligheidsnormen nageleefd worden en zij geen gevaar lopen;
- billijke werkgelegenheidsvoorwaarden;
- behoorlijke arbeids- en leefomstandigheden aan boord van het schip;
- gezondheidsbescherming, medische zorg, welzijnsmaatregelen en andere vormen van sociale bescherming.

Elke verdragsluitende lidstaat ziet toe op de inachtneming van deze rechten. De naleving ervan kan gegarandeerd worden door de nationale wetgeving, collectieve overeenkomsten, de praktijk of andere maatregelen.

Artikel V – Verantwoordelijkheid om de bepalingen toe te passen en te doen naleven

Het artikel legt de verdragsluitende lidstaten de verplichting op om:

- de wetgeving of andere maatregelen toe te passen en te doen naleven;
- hun rechtsmacht en toezicht uit te oefenen op de schepen die onder hun vlag varen;
- erop toe te zien dat de schepen die onder hun vlag varen, in het bezit zijn van een maritiem arbeidsbewijs en een gelijkvormigheidsverklaring voor maritieme arbeid;
- hun rechtsmacht en toezicht uit te oefenen op de aanwervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten;
- sancties op te leggen in geval van schending van de voorschriften of correctieve maatregelen te treffen om elke schending af te schrikken;
- schepen die onder de vlag varen van een staat die het verdrag niet goedgekeurd heeft, geen gunstigere behandeling te bieden.

Elk schip kan in opdracht van een andere lidstaat dan de vlaggenstaat onderworpen worden aan inspectie wanneer het zich in een haven bevindt.

Artikel VI – Regels en delen A en B van de code

De regels en bepalingen van deel A zijn bindend, die van deel B zijn dat niet. Elke verdragsluitende lidstaat gaat de verbintenis aan om de in de regels van deel A vermelde beginselen en rechten in acht te nemen en elke regel toe te passen. Bovendien moet hij het voornemen hebben zich te kwijten van zijn verplichtingen zoals bepaald in deel B. Een lidstaat die niet in staat is de beginselen en rechten van deel A aan te wenden, kan de voorschriften toepassen via wetsbepalingen en reglementaire of andere bepalingen die gelijkwaardig zijn aan de bepalingen uit deel A, tenzij een verdragsbepaling dit niet toelaat.

Artikel VII – Overleg met de organisaties van reders en zeevarenden

Een verdragsluitende lidstaat kan bij afwezigheid van representatieve organisaties slechts een beslissing nemen over schendingen, vrijstellingen en andere soepele toepassingen van het verdrag na overleg met de bijzondere driedelige commissie zoals bedoeld in artikel XIII.

Artikel VIII – Inwerkingtreding

De verdragsluitende lidstaten moeten hun officiële bekrachtiging ter registratie meedelen aan de directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau. Slechts dan hebben de verdragsbepalingen een bindend karakter.

Het verdrag treedt in werking twaalf maanden na de registratie van de bekrachtiging van minstens dertig lidstaten die samen minstens 33% van de brutotonnage van de wereldhan-

delsvloot vertegenwoordigen. Na die datum wordt het verdrag van kracht twaalf maanden na de datum van registratie.

Artikel IX – Opzegging

Een verdragsluitende lidstaat heeft de mogelijkheid om het verdrag op te zeggen na verloop van een termijn van tien jaar na de datum van de inwerkingtreding ervan. De opzegging wordt van kracht één jaar na de registratie. Een lidstaat die geen gebruik gemaakt heeft van die mogelijkheid, is gebonden voor een nieuwe termijn van tien jaar.

Artikel X – Gevolgen van de inwerkingtreding

Het artikel geeft een opsomming van de 36 IAO-verdragen en het protocol bij het verdrag nr. 147 die het voorliggende verdrag herziert. Eén van die verdragen is het bovenvermelde verdrag met het nummer 179, dat Vlaanderen reeds goedkeurde bij het decreet van 19 maart 2004.

Artikelen XI en XII – Functies van de depositaris

De directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau informeert de IAO-lidstaten over de registratie van alle bekrachtigingen, aanvaarding en opzeggingen, en van de datum van inwerkingtreding van het verdrag. De directeur-generaal meldt elke registratie aan de secretaris-generaal van de Verenigde Naties.

Artikel XIII – Bijzondere drieledige commissie

De raad van beheer van het Internationaal Arbeidsbureau volgt de toepassing van het verdrag op via een commissie die bestaat uit vertegenwoordigers van de verdragsluitende lidstaten en afgevaardigden van reders en zeelieden. De vertegenwoordigers van de reders en die van de zeelieden hebben elk de helft van het stemrecht waarover de regeringen van de lidstaten beschikken.

Vertegenwoordigers van lidstaten die nog geen partij zijn bij het verdrag, kunnen deelnemen aan de werkzaamheden van de commissie, maar zij hebben geen stemrecht. De raad van beheer kan andere organisaties of instellingen verzoeken zich op de commissie te laten vertegenwoordigen door waarnemers.

Artikel XIV – Wijziging van dit verdrag

De Algemene Conferentie van de IAO kan wijzigingen van de verdragsbepalingen en van de code aannemen.

Artikel XV – Wijzigingen van de code

Het artikel beschrijft de procedure voor het wijzigen van de code.

Artikel XVI – Authentieke teksten

Het verdrag is opgesteld in het Frans en het Engels.

2. Toelichting bij de regels en de code van het verdrag betreffende maritieme arbeid

Deze toelichting maakt geen deel uit van het verdrag en is dus niet bindend voor de verdragspartijen. Zij beoogt enkel het lezen ervan te vergemakkelijken.

3. De regels en de code

Titel 1 – Vereiste minimumvoorwaarden voor het werk van zeelieden aan boord van een schip

De regels moeten waarborgen dat niemand onder een bepaalde minimumleeftijd (zes-tien jaar maar hoger in bepaalde gevallen) op een schip werkt. De zeevarenden moeten medisch geschikt zijn, en voldoende opgeleid of gekwalificeerd zijn. Zij moeten toegang hebben tot een efficiënt en goed gereguleerd systeem voor aanwerving en arbeidsbemiddeling.

Titel 2 – Arbeidsvoorwaarden

De zeevarenden moeten een billijke arbeidsovereenkomst krijgen en een regelmatig en volledig loon ontvangen voor hun werk. Hun arbeids- en rustduur moet gereguleerd worden en zij hebben recht op vakantie. In gevallen en op voorwaarden zoals beschreven in de code, hebben zij recht op een kosteloze repatriëring. Bij verlies van het schip of in geval van schipbreuk moeten zij een schadeloosstelling krijgen.

Titel 3 – Huisvesting, vrije tijd, voeding en catering

Op het vlak van huisvesting en vrije tijd zijn regels vastgelegd betreffende de grootte van de kajuiten en andere verblijfsruimtes, verwarming en ventilatie, het geluid, trillingen en andere omgevingsfactoren, de sanitaire installaties, de verlichting en de ziekenboeg.

De zeevarenden moeten voedsel van goede kwaliteit krijgen en ook drinkbaar water dat beschikbaar is onder de voorgeschreven hygiënische voorwaarden.

Titel 4 – Bescherming van de gezondheid, geneeskundige verzorging, welzijn en bescherming inzake sociale zekerheid

De gezondheid van zeevarenden moet beschermd worden en zij moeten een snelle toegang krijgen tot geneeskundige verzorging aan boord en aan land. De reders moeten bijstand en materiële hulp bieden om de financiële gevolgen op te vangen van ziekte, arbeidsongeval of overlijden tijdens het werk, in het kader van een maritieme arbeidsovereenkomst of die het gevolg zijn van dat werk.

Alle zeevarenden moeten aan wal toegang hebben tot installaties en diensten ter waarborging van hun gezondheid en welzijn. De financiële steun aan de welzijnsinstallaties in de havens moet komen van overheidssubsidies, belastingen en vrijwillige bijdragen gestort door reders, zeevarenden of hun organisaties.

De verdragsluitende lidstaten moeten erop toezien dat de zeevarenden en de personen te hunnen laste een bescherming genieten op het vlak van sociale zekerheid. De gewaarborgde bescherming moet minstens betrekking hebben op medische verzorging en uitkeringen bij ziekte, arbeidsongeval of beroepsziekte.

Titel 5 – Conformiteit en tenuitvoerlegging van de bepalingen

De opgesomde regels preciseren de verantwoordelijkheid van alle verdragsluitende lidstaten met betrekking tot de volledige naleving en toepassing van de beginselen en de rechten die gedefinieerd zijn in de verdragsartikelen, alsook de verplichtingen die vermeld zijn onder de bovenstaande titels.

De verdragsluitende lidstaten moeten zich kwijten van de verantwoordelijkheden die het verdrag hun toebedeelt ten aanzien van de schepen die onder hun vlag varen. Zij moeten een doeltreffend systeem creëren voor de inspectie en certificering van de maritieme werk-omstandigheden. Het maritieme arbeidsbewijs, met een gelijkvormigheidsverklaring voor

maritieme arbeid, bevestigt dat het schip volgens de regels geïnspecteerd is door de vlaggenstaat en dat de voorschriften inzake de werkomstandigheden voor de zeevarenden in de gecertificeerde mate nageleefd zijn.

Aan boord van de schepen moeten procedures bestaan die een correcte, doeltreffende en snelle regeling van klachten mogelijk maken.

De verdragsluitende lidstaten moeten ernstige maritieme ongevallen onderzoeken.

Ook de verantwoordelijkheden van de havenstaten zijn vastgelegd. Zij hebben betrekking op inspecties in de haven, en de behandeling aan de wal van klachten van zeevarenden.

Elke verdragsluitende lidstaat is ook verantwoordelijk voor het toezicht op de toepassing van de voorschriften met betrekking tot de aanwerving, de arbeidsbemiddeling en de bescherming op het vlak van sociale zekerheid van de zeevarenden die zijn nationaliteit bezitten en op zijn grondgebied verblijven of gedomicilieerd zijn, in de mate dat die verantwoordelijkheid voorzien is in het verdrag. Ook hier moet de verdragsluitende lidstaat een doeltreffend inspectie- en toezichtstelsel instellen.

Een bijlage bevat de opsomming van de werk- en levensomstandigheden die een vlaggenstaat moet inspecteren voor de certificering van het schip, de inhoud van het maritieme arbeidsbewijs en de gelijkvormigheidsverklaring voor maritieme arbeid, een overzicht van de algemene elementen die bij een inspectie moeten onderzocht worden en een voorbeeld van een nationale verklaring.

III. PROCEDUREVERLOOP

1. Aanneming en gemengde aard van het verdrag

Het verdrag betreffende maritieme arbeid werd aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie aan het einde van haar vierennegentigste zitting, die plaatsvond in Genève van 7 tot 23 februari 2006. Die aanneming staat gelijk met een ondertekening.

Tijdens zijn vergadering d.d. 21 mei 2007 besliste de Werkgroep Gemengde Verdragen (WGV), adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB), het exclusief federaal karakter van het verdrag vast te leggen, op voorstel van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Paradoxaal genoeg, vermeldde de federale overheid in haar verslag over de internationale conferentie die leidde tot de aanneming van dit verdrag, dat de medewerking van de gefedereerde overheden aan een permanente commissie voor de efficiënte inwerkingtreding en toepassing van dit verdrag noodzakelijk is.

De ICBB heeft op 9 juli 2008 het verslag van de WGV met die beslissing goedgekeurd, maar het verslag van de ICBB zelf werd nog steeds niet gevalideerd door een volgende ICBB.

Na nieuw onderzoek van het verdrag en na nieuw intern overleg, kwam de Vlaamse Regering tot de conclusie dat het verdrag toch een gemengd karakter heeft. Het resultaat hiervan is de vaststelling dat de verdragsbepalingen constitutief en dwingend zijn op het gebied van arbeidsbemiddeling. Bijgevolg kwam de regering tot de conclusie dat het Vlaamse Gewest mede bevoegd is en dat dit verdrag in die zin wel degelijk een gemengd verdrag is. De Vlaamse vertegenwoordiger in de WGV vroeg daarop het dossier er opnieuw te agenderen. Op 11 mei 2010 legde de WGV het gemengde karakter vast. Zowel de federale overheid, de gewesten en de Duitstalige Gemeenschap, wegens de overdracht van de bevoegdheid inzake arbeidsbemiddeling vanuit het Waalse Gewest, oefenen in dit

verdrag deze regelgevende bevoegdheid uit. De leden van de ICBB valideerden deze beslissing van de WGV stilzwijgend op 6 augustus 2010 en maakten ze zo uitvoerbaar.

Op grond van het advies van de Raad van State aan de Vlaamse minister van Werk, dat hieronder toegelicht wordt, heeft de WGV de gemengde aard van dit verdrag op 5 juli 2011 niettemin uitgebreid tot de andere twee gemeenschappen. De leden van de ICBB uitten geen bezwaar tegen deze nieuwe beslissing van de WGV, zodat deze sinds eind oktober 2011 eveneens uitvoerbaar is.

2. Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV)

Op 25 januari 2011 werd het advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) gevraagd over het voorontwerp van instemmingsdecreet. De SERV heeft deze adviesaanvraag voor behandeling overgemaakt aan de Vlaamse Havencommissie, aangezien het in casu gaat om een havengerelateerde materie.

In haar antwoord van 17 februari 2011 verleent de Vlaamse Havencommissie een positief advies over het genoemde voorontwerp van instemmingsdecreet en stelt zij voor het ontwerp van decreet in haar huidige vorm goed te keuren met het oog op een snelle ratificatie van het verdrag.

3. Advies van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (SARiV)

In zijn advies nr. 2011/7 van 3 maart 2011 staat de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen stil bij het belang van het verdrag. De SARiV concludeert als volgt: “Het Verdrag heeft het potentieel om niet alleen de arbeidsvoorwaarden en –omstandigheden voor meer dan 1,2 miljoen zeevarenden te verbeteren, maar tevens de economische belangen van Vlaanderen te ondersteunen door oneerlijke concurrentie te bestrijden. Het Verdrag biedt immers een instrument aan de havencontrolediensten om erop toe te zien dat buitenlandse schepen die onze havens aandoen, aan dezelfde voorwaarden inzake maritieme arbeid voldoen. De Adviesraad verwelkomt de klemtoon op toezicht en handhaving in het Verdrag, opdat een ‘level playing field’ kan worden gecreëerd met het oog op het tegengaan van substandaardschepen. Tevens draagt het Verdrag bij tot de harmonisatie van wetgeving, hetgeen de SARiV toejuicht. De Adviesraad hoopt dat België zo snel mogelijk partij wordt bij het Verdrag, conform de EU-oproep tot snelle ratificatie.”.

De Vlaamse Regering onderschrijft deze conclusies van de SARiV.

Naast zijn beleidsmatig advies, formuleert de SARiV voorstellen tot drie aanpassingen van de memorie van toelichting. Op deze voorstellen van de adviesraad gaat de Regering niet in. De bovenvermelde Richtlijn 2009/13/EG betreft uitsluitend federale bevoegdheden en dient dus niet aan bod te komen in deze memorie en in het ontwerp van decreet. Overeenkomstig artikel X van het verdrag betreffende maritieme arbeid, herziend het nieuwe verdrag een reeks IAO-verdragen inzake maritieme arbeid en zeelui, waaronder het gemengde verdrag nr. 179 betreffende de werving van en de arbeidsbemiddeling voor zeevarenden. Uit vergelijking van beide verdragen blijkt dat de verschillen tussen beide verdragen minimaal zijn. Bij intrafederale consensus is besloten om het verdrag nr. 179 niet te ratificeren, ook al had Vlaanderen verdrag nr. 179 reeds bij het decreet van 19 maart 2004 goedgekeurd. Tot slot volstaat het deze uitgebreide memorie slechts aan te vullen met de vermelding van de nieuwe klachtenprocedure aan wal tot handhaving van de verdragsbepalingen (verdragsregel 5.5), die vlaggenstaten en havenstaten bindt.

4. Advies van de Raad van State

In zijn advies van 24 mei 2011 (ref. 49.642/1) maakt de afdeling Wetgeving van de Raad van State twee opmerkingen. Vooreerst merkt de Raad op dat het voorliggende verdrag

niet enkel betrekking heeft op gewestbevoegdheden, maar tevens aspecten bevat die refereren aan gemeenschapsbevoegdheden. De Raad wijst op regel 4.4 van het verdrag, die slaat op de toegang tot de welzijnsinstallaties aan wal. De vaststelling dat deze verdragsbepalingen niet bindend zijn, maar slechts declaratoir of intentioneel, doet hieraan volgens de Raad niets af. Bijgevolg meent de Raad dat het eerste artikel van het ontwerp van decreet tot instemming met dit verdrag moet worden gewijzigd, in deze zin dat het decreet voortaan eveneens een gemeenschapsaangelegenheid zal regelen. Vervolgens beveelt de Raad aan de vertaling naar het Nederlands van de Engelstalige verdragstekst na te zien, waarbij de Raad een paar voorbeelden geeft van terminologische fouten.

De Vlaamse Regering heeft gevolg gegeven aan de opmerkingen van de Raad van State. Artikel 1 van het ontwerp van instemmingsdecreet werd gewijzigd in bovenvermelde zin. Met de federale overheid werd overeengekomen om als basis de vertaling te gebruiken die de Nederlandse overheid publiceerde naar aanleiding van haar instemmingswet van 6 juli 2011 en die aan te passen aan de rechtsorden in België. De federale overheid zal instaan voor de eindredactie van de officiële vertaling en de bekendmaking daarvan in het Staatsblad, na de internationale ratificatie door de federale overheid.

5. Inwerkingtreding van het verdrag

Volgens zijn artikel VIII, treedt het verdrag in werking twaalf maanden nadat de bekrachtiging geregistreerd is van minstens dertig IAO-lidstaten, die in totaal minstens 33% van de brutotonnage van de wereldhandelsvloot vertegenwoordigen. Aan deze laatste voorwaarde is al voldaan, want de grootste vier vlagstaten (Liberia, de Marshall-eilanden, de Bahama's en Panama) zijn samen goed voor meer dan 40% van de wereldhandelsvloot. Begin december 2011 hadden twintig landen, waaronder de EU-lidstaten Bulgarije, Denemarken, Letland, Luxemburg en Spanje hun ratificatieakte neergelegd.

Voor de lidstaten die na de datum van inwerkingtreding hun ratificatieakte neerleggen, wordt het verdrag van kracht twaalf maanden na de datum waarop de directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau hun akte van bekrachtiging registreerde. Dit zal het geval zijn voor het federale België, nadat de drie gewesten, de drie gemeenschappen en de federale overheid via hun parlementen en regeringen instemming hebben verleend met dit verdrag.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid,
Landbouw en Plattelandsbeleid,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk,
Ruimtelijke Ordening en Sport,

Philippe MUYTERS

VOORONTWERP VAN DECREET



VOORONTWERP

**Ontwerp van decreet houdende instemming met
het verdrag betreffende maritieme arbeid, 2006,
aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie
in haar vierennegentigste zitting in Genève op 23 februari 2006**

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid en de Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Het verdrag betreffende maritieme arbeid, 2006, aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie in haar vierennegentigste zitting in Genève op 23 februari 2006, zal volkomen gevolg hebben.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid,
Landbouw en Plattelandsbeleid,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk,
Ruimtelijke Ordening en Sport,

Philippe MUYTERS

ADVIES VAN DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE



Aan de heer Philippe Muyters
Vlaams minister van Financien, Begroting,
Werk, Ruimtelijke Ordening & Sport
Koning Albert II-laan 19 - Phoenixgebouw

1210 BRUSSEL

contactpersoon
Jean-Pierre Merckx
jpmcrckx@serv.be

ons kenmerk
VHC_BR_20110217_instemmingsdecreet

Brussel
17 februari 2011

Uw adviesvraag van 25 januari 2011 aan de SERV over het voorontwerp van instemmingsdecreet inzake het verdrag betreffende de maritieme arbeid, aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie op 23 februari 2006

Mijnheer de Minister

U heeft de SERV advies gevraagd over het in hoofding vermelde instemmingsdecreet. De SERV heeft deze adviesvraag aan de Vlaamse Havencommissie overgemaakt, met de vraag om deze adviesvraag te behandelen, omwille van het gegeven dat het hier gaat om havengerelateerde materie.

Als Voorzitter van de Vlaamse Havencommissie heb ik het genoegen u te melden dat wij geen opmerkingen hebben bij het genoemde voorontwerp van instemmingsdecreet. Wat ons betreft mag het instemmingsdecreet goedgekeurd worden, zodat de procedure van ratificatie onverwijld kan worden voortgezet. Deze brief geldt als advies van de Vlaamse Havencommissie.

Met de meeste hoogachting

Prof. dr. Francis Rome
Voorzitter Vlaamse Havencommissie

Vlaamse Havencommissie • Wetstraat 34-36 • 1040 Brussel
T +32 2 209 01 11 • F +32 2 217 70 08 • info@vlaamsehavencommissie.be • www.vlaamsehavencommissie.be

ADVIES VAN DE STRATEGISCHE ADVIESRAAD INTERNATIONAAL
VLAANDEREN



Flemish Foreign Affairs Council

VERDRAG BETREFFENDE MARITIEME ARBEID

2011/7

3 maart 2011

Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen, Boudewijnlaan 30 bus 81, 1000 Brussel
Tel.: + 32 2 553 01 81, E-mail: sariv@iv.vlaanderen.be, <http://www.sariv.be>

INHOUDSOPGAVE

Inhoudsopgave	24
1. Inleiding	25
2. Inhoud van het verdrag	25
3. Verhouding tot het recht van de Europese Unie	26
4. Relatie tot Vlaamse bevoegdheden	27
5. Code A en code B.....	27
6. Toezicht en handhaving.....	28
7. CONCLUSIE	28

1. INLEIDING

Tijdens haar vergadering van 21 januari 2011 hechtte de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring aan het voorontwerp van decreet houdende instemming met het Verdrag betreffende maritieme arbeid, aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie (hierna: “de IAO”) in haar vierennegentigste zitting in Genève op 23 februari 2006 (hierna: “het Verdrag”). Zij gelastte minister Muyters, bevoegd voor het werkgelegenheidsbeleid, het advies van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (hierna: “de Raad”) en de SERV in te winnen. De Raad vernam dat de SERV het dossier voor advies zal voorleggen aan de Vlaamse Havencommissie. De Raad keurde onderhavig advies goed op zijn vergadering van 28 februari 2011.

2. INHOUD VAN HET VERDRAG

Het Verdrag zorgt voor zowel een consolidatie van verschillende oudere verdragen inzake maritieme arbeid, als voor een modernisering daarvan. Deze consolidatie komt tegemoet aan de gezamenlijke resolutie van de organisaties van zeelieden en scheepseigenaars, die in 2001 verzochten om de stroomlijning en bundeling van de bestaande regelgeving.

Het Verdrag slaat op de maritieme arbeid op alle schepen die gebruikt worden voor commerciële activiteiten, met uitzondering van vissersschepen en traditionele/historische vaartuigen. Het beoogt internationale minimumnormen vast te stellen inzake de werving van zeelieden, de arbeidsvoorwaarden en de rechten van de werknemer, de accommodatie aan boord, de sociale bescherming, enz. Een nieuw instrument dat het Verdrag tot stand brengt, is het attest voor schepen als bewijs dat voldaan wordt aan de gestelde normen voor leef- en werkomstandigheden van de zeevarenden aan boord. Deze certificering zal gebeuren door middel van het maritiem arbeidsbewijs, met als bijlage de gelijkvormigheidsverklaring voor maritieme arbeid.

Het Verdrag bevat zowel bindende als niet-bindende elementen. De bindende verplichtingen zijn opgenomen in de Artikelen, de Voorschriften en de Normen (opgenomen in Code A) terwijl de niet-bindende elementen zijn opgenomen in de Leidraden (opgenomen in Code B). Het Verdrag heeft drie grote doelstellingen: (i) het neerleggen in de Artikelen en Voorschriften van een gedegen reeks rechten en beginselen, (ii) het, door middel van de Code, voorzien in een grote mate van flexibiliteit in de wijze waarop de leden die rechten en beginselen uitvoeren, en (iii) waarborgen, door Titel 5, dat de rechten en plichten naar behoren worden gehandhaafd.

Het Verdrag vormt de zogenaamde “vierde pijler” van de internationale maritieme wetgeving, naast het verdrag voor milieubescherming op zee (MARPOL)¹, het verdrag voor de veiligheid op zee (SOLAS)² en het verdrag voor opleiding en certificatie van zeevarenden (STCW)³.

Volgens artikel VIII treedt het Verdrag in werking twaalf maanden nadat de bekrachtiging geregistreerd is van minstens dertig IAO-lidstaten, die in totaal minstens 33% van de bruto tonnage

¹ Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, gedaan te Londen op 2 november 1973, zoals gewijzigd, B.S. 17 mei 2006.

² Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, gedaan te Londen op 1 november 1974, zoals gewijzigd, B.S. 8 juni 2007.

³ Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, gedaan te Londen op 7 juli 1978, B.S. 29 oktober 1982.

van de wereldhandelsvloot vertegenwoordigen. Aan de laatste voorwaarde is intussen reeds voldaan via de ratificatie door de grootste vier vlagstaten, nl. Liberia, de Marshalleilanden, de Bahamas en Panama, samen goed voor meer dan 40% van de wereldhandelsvloot. Inmiddels hebben nog acht andere staten hun akte van bekrachtiging neergelegd: Bulgarije, Spanje, Bosnië-Herzegovina, Kroatië, Noorwegen, Canada, Saint Vincent en de Grenadines, en Zwitserland.⁴ De Raad merkt op dat de Memorie van Toelichting de laatste drie staten niet vermeldt.

3. VERHOUDING TOT HET RECHT VAN DE EUROPESE UNIE

De Memorie van Toelichting bij onderhavig dossier beperkt zijn verwijzing naar de Europese Unie (hierna: “de EU”) door te stellen dat de Europese Commissie de totstandkoming van het Verdrag sterk heeft gesteund. Er is eveneens een korte paragraaf gewijd aan de EU bij de bespreking van de inwerkingtreding van het Verdrag. De Raad vraagt meer aandacht voor de rol van de EU en met name voor Richtlijn 2009/13/EG.⁵ De Raad van Ministers van de Europese Unie heeft in de eerste plaats de lidstaten gemachtigd het Verdrag te ratificeren.⁶ Op 14 januari 2009 riep het Europees Parlement in een resolutie de lidstaten van de EU op om het Verdrag snel te ratificeren.⁷ Om een spoedige ratificatie door de lidstaten te bevorderen heeft de Europese Commissie de Europese sociale partners uitgenodigd om een sociaal akkoord te sluiten op basis van artikel 155 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU). Op 12 november 2007 hebben de Europese sociale partners een sociaal akkoord gesloten waarmee de inhoud van het Verdrag wordt omarmd. Om dit sociaal akkoord om te zetten in EU-recht heeft de Europese Commissie op 2 juli 2008 een voorstel voor een besluit van de Raad tot tenuitvoerlegging van de overeenkomst tussen de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) inzake het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 en tot wijziging van Richtlijn 1999/63/EG⁸ bij de Raad ingediend. De Raad heeft op 16 februari 2009 Richtlijn 2009/13/EG aangenomen. Deze Richtlijn omvat enkel de Artikelen en Voorschriften van het Verdrag. De Raad mist een verwijzing naar Richtlijn 2009/13/EG in het voorontwerp van instemmingsdecreet en in bijhorende Memorie van Toelichting aangezien deze Richtlijn het Verdrag gedeeltelijk omzet in EU-recht.

⁴ INTERNATIONALE ARBEIDSORGANISATIE, *Convention No. MLC*, 24.02.2011. [<http://www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/ratific.pl?C186>]

⁵ Richtlijn 2009/13/EG van de Raad van 16 februari 2009 tot tenuitvoerlegging van de overeenkomst tussen de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) inzake het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 en tot wijziging van Richtlijn 1999/63/EG, PB 2009 L 124.

⁶ Beschikking van de Raad van 7 juni 2007 waarbij de lidstaten worden gemachtigd in het belang van de Europese Gemeenschap het geconsolideerde Verdrag 2006 van de Internationale Arbeidsorganisatie betreffende maritieme arbeid te bekrachtigen, nr. 2007/431/EG, Pb 2007 L 161, 63-64.

⁷ Resolutie van het Europees Parlement van 14 januari 2009 over het voorstel voor een richtlijn van de Raad tot tenuitvoerlegging van de overeenkomst tussen de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) inzake het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 en tot wijziging van Richtlijn 1999/63/EG, Pb 2010 C46, 69-70.

⁸ Richtlijn 1999/63/EG van de Raad van 21 juni 1999 inzake de overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden, gesloten door de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Federatie van de bonden voor het vervoerspersoneel in de Europese Unie (FST), Pb 1999 L 167, 33-37.

4. RELATIE TOT VLAAMSE BEVOEGDHEDEN

Tijdens zijn vergadering d.d. 21 mei 2007 besliste de Werkgroep gemengde verdragen (hierna: “WGV”), adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (hierna: “ICBB”), het exclusief federaal karakter van het Verdrag vast te leggen. Deze zienswijze werd echter herroepen. Op 11 mei 2010 legde de WGV het gemengde karakter vast, hetgeen door de ICBB op 6 augustus 2010 werd bekrachtigd via een stilzwijgende procedure, vermits de ICBB reeds lange tijd niet meer is samengekomen.

De Memorie van Toelichting meldt dat arbeidsbemiddeling voor zeelieden een exclusieve gewestbevoegdheid is. Regel 1.4, norm A1.4, punten 1, 2, 3, 5 en 7 en norm A5.3 van het Verdrag slaan op die gewestbevoegdheid en bevatten dwingende verbintenissen. Vlaanderen heeft reeds bij decreet van 19 maart 2004 het IAO-Verdrag nr. 179 betreffende de werving van en arbeidsbemiddeling voor zeevarenden goedgekeurd.⁹ Dit gemengde IAO-Verdrag nr. 179 wordt door onderhavig Verdrag vervangen. De Memorie van Toelichting geeft niet weer of alle bepalingen uit het IAO-Verdrag nr. 179 exact zijn overgenomen dan wel of er bepaalde wijzigingen zijn geweest. De Raad hoopt dat deze toetsing is gebeurd en vraagt om, in overleg met de federale overheid, het Verdrag correct om te zetten in de nationale en Vlaamse wetgeving. Bij wijze van voorbeeld verwijst de Raad naar artikel 5b) van het Verdrag, dat bepaalt dat honoraria of andere kosten voor de aanwerving, de arbeidsbemiddeling of het verkrijgen van een job niet mogen gefactureerd worden aan zeevarenden, naast enkele kosten waarvoor de zeevarenden wel moeten instaan. Dit artikel verwijst naar de kosten voor visa terwijl artikel 4 van het IAO-Verdrag nr. 179 geen verwijzing naar dergelijke kosten opneemt.

De Raad beklemtoont dat een goede tenuitvoerlegging van de verdragsbepalingen van essentieel belang is voor het succes van het Verdrag. In deze context verwijst hij naar Nederland, waar de Universiteit Leiden in opdracht van het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid onderzoek heeft gedaan naar de implicaties voor de Nederlandse regelgeving bij ratificatie van het Verdrag.¹⁰

5. CODE A EN CODE B

Zoals reeds aangehaald, is deel A van de Code dwingend terwijl deel B van de Code niet-bindende elementen bevat. De IAO heeft echter toegelicht dat indien een partij het Verdrag op een andere wijze ten uitvoer legt dan in Code B staat omschreven, het wel aan de IAO zal moeten toelichten waarom het hiervan afwijkt (volgens het principe “*comply or explain*”).¹¹ Het is een beleidskeuze of, en in welke mate, Vlaanderen ijvert voor het dwingend voorschrijven van deel B van de Code. Zoals het advies van de Universiteit Leiden aangeeft, ligt het in sommige gevallen mogelijks voor de hand dat dit gebeurt, bijvoorbeeld omdat de materie reeds (op dit detailniveau) is geregeld of omdat de regering de regeling van deze kwesties op de manier van deel B van groot belang acht. In andere

⁹ Decreet van 19 maart 2004 houdende instemming met het verdrag nr. 179 betreffende de werving van en arbeidsbemiddeling voor zeevarenden, aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie op 22 oktober 1996, B.S. 3 mei 2004.

¹⁰ G.J.J. HEERMA VAN VOSS, e.a., *Advies Wetgevingsimplicaties implementatie Maritiem Arbeidsverdrag 2006*, Universiteit Leiden, 2007.

¹¹ MINISTER VAN SOCIALE ZAKEN EN WERKGELEGENHEID, Memorie van Toelichting inzake het voorstel van wet houdende Implementatie van het op 23 februari 2006 te Genève tot stand gekomen Maritiem Arbeidsverdrag 2006, Kamerstuk Tweede Kamer der Staten-Generaal 32 535 (R1923), 21.10.2010.

gevallen kan behoefte bestaan aan afwijking of de mogelijkheid daartoe. De wijze waarop dit dan wordt geregeld is eveneens een beleidskeuze. In bepaalde gevallen zou kunnen worden overwogen om over het antwoord op deze beleidsvraag de sociale partners in de sector zeevaart te consulteren.¹² Het advies van de Vlaamse Havencommissie is hier van belang.

6. TOEZICHT EN HANDHAVING

De uitvoerbaarheid en de mogelijkheid tot handhaving van de arbeidsnormen voor zeevarenden in de praktijk, was één van de hoofddoelstellingen bij het opstellen van het Verdrag en zit vervat in titel V van het Verdrag. Het Verdrag kan pas doeltreffend zijn indien er een “level playing field” wordt gecreëerd opdat “substandard shipping”, m.n. het concurreren op basis van oneerlijke concurrentievoorwaarden op technische, arbeids- en sociale normen, zoveel als mogelijk wordt tegengegaan.

De vlaggenstaat is verantwoordelijk voor de naleving en handhaving van de normen van het Verdrag ten aanzien van haar schepen. De vlaggenstaat moet daartoe een doeltreffend systeem voor inspectie en certificering van het Verdrag instellen, zoals het aanwijzen van voldoende gekwalificeerde inspecteurs en het opleiden daarvan, het verschaffen van (wettelijke) bevoegdheden aan de inspectiediensten zodat deze hun werk naar behoren kunnen uitoefenen, het monitoren van de inspectieresultaten en het instellen van passende sancties bij schendingen van de verdragsvereisten. Afgezien van verplichtingen voor de vlaggenstaat legt het Verdrag ook verplichtingen aan de havenstaat op, teneinde de handhaving van het Verdrag mondiaal mogelijk te maken. Het maritiem arbeidsbewijs, met als bijlage de gelijkvormigheidsverklaring voor maritieme arbeid, is een nieuwigheid van het Verdrag. De vlaggenstaat is verantwoordelijk voor het opstellen ervan terwijl de havenstaat deze certificering controleert bij schepen onder buitenlandse vlag die zijn havens aandoen. Door middel van havenstaatcontroles gaat men oneerlijke concurrentie met zogeheten substandaard schepen tegen.

Ten slotte is tevens de behandeling van klachten van zeevarenden over vermoedelijke schendingen van de vereisten van het Verdrag een nieuw element in het Verdrag. De instelling van een klachtenprocedure vormt een nieuwe verplichting voor vlaggenstaten en havenstaten. De Raad merkt op dat de Memorie van Toelichting hieraan geen aandacht schenkt. Bij Titel 5 in de Memorie van Toelichting wordt enkel vermeld dat aan boord van de schepen procedures moeten bestaan die een correcte, doeltreffende en snelle regeling van klachten mogelijk maakt. Men spreekt niet over de klachtenprocedure aan wal (regel 5.2.2. van het Verdrag) en laat na om de nieuwigheid van de klachtenprocedure te beklemtonen.

7. CONCLUSIE

Het Verdrag heeft het potentieel om niet alleen de arbeidsvoorwaarden en –omstandigheden voor meer dan 1,2 miljoen zeevarenden te verbeteren, het ondersteunt tevens de economische belangen van Vlaanderen door oneerlijke concurrentie te bestrijden. Het Verdrag biedt immers een instrument aan de havencontrolediensten om erop toe te zien dat buitenlandse schepen die onze havens aandoen, aan dezelfde voorwaarden inzake maritieme arbeid voldoen. De Raad verwelkomt de klemtoon op toezicht en handhaving in het Verdrag opdat een “level playing field” kan worden

¹² G.J.J. HEERMA VAN VOSS, e.a., 15-16.

gecreëerd met het oog op het tegengaan van substandaard schepen. Tevens draagt het Verdrag bij tot de harmonisatie van wetgeving, hetgeen de Raad verwelkomt. De Raad hoopt dat België zo snel mogelijk partij wordt bij het Verdrag, conform de EU-oproep tot snelle ratificatie. Ten slotte vraagt hij om de Memorie van Toelichting op de hoger aangegeven punten aan te passen en te actualiseren.

Namens de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen,

Hoogachtend,



Prof. Dr. Jan Wouters
Voorzitter SARiV



Freddy Evens
Secretaris SARiV

Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen

Opdracht

De Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (SARiV) is een onafhankelijk adviesorgaan van de Vlaamse Regering. Hij adviseert de Vlaamse Regering bij de totstandkoming van haar buitenlands beleid, haar beleid inzake internationaal ondernemen, toerisme en internationale samenwerking. Hij doet dit hetzij op vraag van de Vlaamse Regering, hetzij uit eigen beweging.

Samenstelling

Leden	Plaatsvervangers
1° Voorzitter: Prof. dr. Jan Wouters (gewoon hoogleraar internationaal en Europees recht, K.U.Leuven)	
2° Dirk Rohtus (docent internationale politiek, Lessius Hogeschool)	
3° Hans De Belder (oud-diplomaat)	
4° Jean Bossuyt (hoofd strategie European Centre for Development Policy Management Maastricht)	
5° Leo Sleuwaegen (gewoon hoogleraar bedrijfseconomie en strategie, K.U.Leuven en Vlerick Leuven Gent Management School)	
6° Kim Van der Borgh (docent internationaal handelsrecht en handelspolitiek, VUB)	
7° Karl Verlinden (gedelegeerd bestuurder Qualiphar)	
8° Luc Vandenbroucke (Senior Executive Vice President, Barco)	
9° Hilde Plas (stafmedewerker VVSG)	
10° Johan De Meester (zaakvoerder Viking Reizen)	
11° Els Dirix (ABVV)	Mehdi Koocheki (ABVV)
12° Jessie Van Couwenberghe (ACV)	Veronique Rousseau (ACV)
13° Geert Eggermont (UNIZO)	Veronique Willems (UNIZO)
14° Anneliese Daelemans (Voka-Vlaams Economisch Verbond)	Jan Van Doren (Voka-VEV)
15° Wiske Jult (11.11.11.)	Koen Detavernier (11.11.11.)
16° Ann De Jonghe (Wereldsolidariteit)	Gijs Justaert (Wereldsolidariteit)
17° Milan Rutten (FOS, BTC-bestuur)	Saskia De Block (FOS)
18° Isabel Vertriest (Oxfam Wereldwinkels)	Lode Delbare (Trias)
19° Luc Glorieux (Afgevaardigd bestuurder B.A.A.V.)	Karolien Leyman (vzw Toeristische Attracties)
20° Jan Van Steen (directeur Omnia)	Nico Moyaert (CIB Vlaanderen vzw)

Secretariaat:

Freddy Evens (secretaris)
 Eva Haeveryans (beleidsmedewerker)
 Roos Van de Cruys (beleidsmedewerker)
 Charlotte Verroens (administratief deskundige)

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 49.642/1
VAN 24 MEI 2011

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

DE RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, eerste kamer, op 3 mei 2011 door de Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van decreet “houdende instemming met het verdrag betreffende maritieme arbeid, 2006, aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie in haar vierennegentigste zitting in Genève op 23 februari 2006”, heeft het volgende advies gegeven:

49.642/1

1. Het om advies voorgelegde voorontwerp van decreet strekt ertoe instemming te verlenen met het “verdrag betreffende maritieme arbeid, 2006, aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie in haar vierennegentigste zitting in Genève op 23 februari 2006”.

2. Luidens artikel 1 van het ontwerp van decreet wordt een gewestaangelegenheid geregeld. Het verdrag waarmee instemming wordt verleend betreft evenwel ook aspecten die veeleer aan een gemeenschapsbevoegdheid refereren.

Zo heeft bijvoorbeeld regel 4.4 van het verdrag betrekking op de toegang tot welzijnsinstallaties (welfare facilities) aan wal. Uit de omschrijving van sommige onderdelen van de norm B4.4¹ blijkt dat die welzijnsinstallaties verband houden met sport, onderwijs, maatschappelijk welzijn en andere persoonsgebonden aangelegenheden, waarvoor niet de gewestoverheden, doch wel de gemeenschappen bevoegd zijn.²

Het verdrag waarmee het om advies voorgelegde ontwerp instemming beoogt te verlenen zou, rekening houdend met wat voorafgaat, ook door de bevoegde gemeenschapswetgevers moeten worden goedgekeurd.³

3. Het verdient aanbeveling om de Nederlandse vertaling van de authentieke Engelse versie van het verdrag aan een bijkomend nazicht te onderwerpen. Zo worden bijvoorbeeld de woorden “collective bargaining agreement” in de Nederlandse tekst weergegeven door zowel “collectieve overeenkomst” (norm A1.4.3 (a)) als “collectieve conventie” (norm A1.4.5.(c.iii)). In norm A1.4.6 stemmen de woorden “similar authorizations” inhoudelijk niet overeen met de woorden “andere toelatingen” in de Nederlandse vertaling.

¹ Zie de onderdelen B4.4.1.3 (vrij verkeer van films, boeken en kranten), B4.4.2.3 (b) (sport), B4.4.2.3 (c) (pedagogische infrastructuur), B4.4.2.3 (d) (individuele adviesbegeleiding) en B4.4.1.4 (d) (organisatie van seminaries betreffende welzijn).

² Zie artikel 127 van de Grondwet en de artikelen 4 en 5 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

³ Het gegeven dat de verdragsbepalingen die refereren aan een gemeenschapsbevoegdheid niet bindend zijn, maar slechts declaratoir of intentioneel, doet geen afbreuk aan die conclusie.

49.642/1

De kamer was samengesteld uit

de Heren	M. VAN DAMME,	kamervoorzitter,
	J. BAERT,	
	W. VAN VAERENBERGH,	staatsraden,
Mevrouw	A. BECKERS,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door Mevr. N. VAN LEUVEN, auditeur.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

A. BECKERS

M. VAN DAMME

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid en de Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gemeenschaps- en een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Het verdrag betreffende maritieme arbeid, 2006, aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie in haar vierennegentigste zitting in Genève op 23 februari 2006, zal volkomen gevolg hebben.

Brussel, 23 december 2011.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid,
Landbouw en Plattelandsbeleid,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk,
Ruimtelijke Ordening en Sport,

Philippe MUYTERS