



STRATEGISCHE ADVIESRAAD

INTERNATIONAAL
VLAANDEREN

Flemish Foreign Affairs Council

VERDRAG BETREFFENDE MARITIEME ARBEID

2011/7

3 maart 2011

INHOUDSOPGAVE

Inhoudsopgave	2
1. Inleiding	3
2. Inhoud van het verdrag	3
3. Verhouding tot het recht van de Europese unie	4
4. Relatie tot Vlaamse bevoegdheden	5
5. Code A en code B	5
6. Toezicht en handhaving	6
7. Conclusie	6

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 Marshall-eilanden, 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,

(getekend)

(getekend)

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 Roctus (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 Haevers (beleidsmedewerker)
Roos Van de Cruys (beleidsmedewerker)
Charlotte Verroens (administratief deskundige)