



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

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 opgeroepen 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 havencontrole diensten 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 zearbeidsrecht, 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^o, 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

Preambule

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 aangaan 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 herziet. 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, aanvaardingen 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 arbeidsbe-
middeling.

Titel 2 – Arbeidsvoorwaarden

De zeevarenden moeten een billijke arbeidsovereenkomst krijgen en een regelmatig en vol-
ledig 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, arbeidsonge-
val 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 waarbor-
ging 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 gewaar-
borgde bescherming moet minstens betrekking hebben op medische verzorging en uitke-
ringen bij ziekte, arbeidsongeval of beroepsziekte.

Titel 5 – Conformiteit en tenuitvoerlegging van de bepalingen

De opgesomde regels preciseren de verantwoordelijkheid van alle verdragsluitende lidsta-
ten 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 Marshalleilanden, 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

**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

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