

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

17 juillet 2013

PROJET DE LOI

portant assentiment à la Convention
du travail maritime, adoptée à Genève
le 23 février 2006 par la Conférence
internationale du Travail à sa 94^e session

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES RELATIONS EXTÉRIEURES
PAR
M. **Kristof WATERSCHOOT**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé du représentant du vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et des Affaires européennes	3
II. Discussion	5
III. Votes	10

Document précédent:

Doc 53 **2945/ (2012/2013)**:
001: Projet transmis par le Sénat.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

17 juli 2013

WETSONTWERP

houdende instemming met het
Verdrag betreffende maritieme arbeid,
aangenomen te Genève op 23 februari 2006
door de Internationale Arbeidsconferentie
tijdens haar 94^e zitting

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE BUITENLANDSE BETREKKINGEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Kristof WATERSCHOOT**

INHOUD

Blz.

I. Uiteenzetting door de vertegenwoordiger van de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Europese Zaken	3
II. Bespreking.....	5
III. Stemmingen	10

Voorgaand document:

Doc 53 **2945/ (2012/2013)**:
001: Ontwerp overgezonden door de Senaat.

6669

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**

Président/Voorzitter: François-Xavier de Donnea

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Ingeborg De Meulemeester, Els Demol, Daphné Dumery, Peter Luykx
PS	Philippe Blanchart, Olivier Henry, Patrick Moriau, Christiane Vienne
CD&V	Roel Deseyn, Steven Vanackere
MR	François-Xavier de Donnea, Corinne De Permentier
sp.a	Dirk Van der Maelen
Ecolo-Groen	Eva Brems
Open Vld	Herman De Croo
VB	Bruno Valkeniers
cdH	Georges Dallemagne

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Zuhal Demir, Jan Jambon, Bert Maertens, Nadia Sminate, Jan Van Esbroeck
Isabelle Emmery, André Frédéric, Laurence Meire, Özlem Özen
Gerald Kindermans, Nathalie Muylle, Kristof Waterschoot
Daniel Bacquelaine, Denis Ducarme, Katrin Jadin
Caroline Gennez, Bruno Tuybens
Juliette Boulet, Wouter De Vriendt
Gwendolyn Rutten, Lieve Wierinck
Annick Ponthier, Bert Schoofs
Christian Brocorno, Jeanne Nyanga-Lumbala

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
VB	:	Vlaams Belang
cdH	:	centre démocrate Humaniste
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
LDD	:	Lijst Dedecker
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie
INDEP-ONAFH	:	Indépendant-Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:	Afkortingen bij de nummering van de publicaties:
DOC 53 0000/000: Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000: Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA: Questions et Réponses écrites	QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV: Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV: Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN: Séance plénière	PLEN: Plenum
COM: Réunion de commission	COM: Commissievergadering
MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Commandes: Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.lachambre.be courriel : publications@lachambre.be	Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail : publicaties@dekamer.be

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné le présent projet de loi au cours de sa réunion du 16 juillet 2013.

I. — EXPOSÉ DU REPRÉSENTANT DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, DU COMMERCE EXTÉRIEUR ET DES AFFAIRES EUROPÉENNES

Le représentant du ministre indique que les gens de mer ainsi que leurs conditions de travail et de vie ont toujours fait l'objet d'une attention particulière de la part de l'Organisation internationale du travail (OIT).

Les questions relevant particulièrement de la situation des gens de mer ont été, dès l'origine de l'OIT, examinées dans le cadre d'une session maritime spéciale de la Conférence internationale du travail, dont la première s'est tenue en 1920.

La 94^e session de la Conférence internationale du travail tenue en février 2006, qui constitue la 10^e session maritime de l'OIT, a été consacrée à l'examen et à l'adoption d'un instrument de première importance, à savoir la Convention du travail maritime 2006, qui concrétise l'idée d'un code complet relatif aux droits des gens de mer.

Depuis 1920, l'OIT a adopté plus de 65 instruments maritimes (conventions et recommandations) traitant de tous les aspects des conditions de travail des gens de mer.

Ces instruments internationaux ont toutefois été élaborés de manière partielle au cours du temps en fonction des besoins et sans qu'il y ait eu de vision globale d'un dispositif cohérent. Ils contiennent des dispositions rigides portant sur des points de détail, ce qui a incité un grand nombre d'États à renoncer à les ratifier.

Au cours des 25 dernières années, l'internationalisation des immatriculations des navires et des équipages et la recherche d'une réduction du coût social d'exploitation des navires ont induit d'importants changements structurels dans le secteur des transports maritimes. Ce secteur est devenu l'un des exemples de la déréglementation sociale.

C'est dans ce contexte, qu'armateurs et gens de mer ont fait l'expérience des limites de la dérégulation et ont constaté tant le besoin de sécurité juridique et

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 16 juli 2013.

I.— UITEENZETTING DOOR DE VERTEGENWOORDIGER VAN DE VICE-EERSTEMINISTER EN MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN, BUITENLANDSE HANDEL EN EUROPESE ZAKEN

De vertegenwoordiger van de minister wijst erop dat de zeevarenden en hun arbeids- en levensomstandigheden altijd de bijzondere aandacht hebben gekregen van de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO).

De kwesties die meer bepaald betrekking hadden op de situatie van de zeevarenden zijn, vanaf de oprichting van de IAO, besproken geweest in het raam van een bijzondere maritieme zitting van de Internationale Arbeidsconferentie, die haar eerste zitting hield in 1920.

De in februari 2006 gehouden 94^e zitting van de Internationale Arbeidsconferentie — de 10^e maritieme zitting van de IAO —, was gewijd aan de bespreking en de aanneming van een instrument van het allergrootste belang, met name het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006, dat concreet uitvoering geeft aan de idee van een alomvattende code waarin de rechten van de zeevarenden zijn vervat.

Sinds 1920 heeft de IAO meer dan 65 maritieme instrumenten (verdragen en aanbevelingen) aangenomen die betrekking hadden op alle aspecten van de arbeidsomstandigheden van de zeelieden.

Die internationale instrumenten werden evenwel partieel en gaandeweg uitgewerkt, afhankelijk van de behoeften, maar zonder dat een alomvattende visie op een coherent regelgevend geheel werd ontwikkeld. Die instrumenten omvatten rigide bepalingen over detailsaspecten, hetgeen tal van Staten ertoe heeft aangezet die instrumenten niet te ratificeren.

De jongste 25 jaar noteerde men in de sector van het maritiem vervoer belangrijke structurele veranderingen als gevolg van de internationalisering van de inschrijvingen van de schepen en van de bemanningen, alsook ingevolge het streven naar een lagere sociale kostprijs om een schip te exploiteren. Deze sector is uitgegroeid tot een van de voorbeelden van sociale deregulering.

Tegen die achtergrond hebben reders en zeevarenden de nadelen van de deregulering ondervonden. Zij hebben vastgesteld dat er echt behoefte was aan

de stabilité des conditions sociales d'exploitation des navires, que celui d'une reconnaissance des droits fondamentaux des gens de mer au travail.

Un important accord a donc été signé en janvier 2001 entre les partenaires sociaux lors de la 29^e session de la Commission paritaire maritime du Bureau international du travail (BIT). Cet "Accord de Genève" a tiré le bilan de la dégradation économique et sociale causée par la dérégulation du secteur et a placé les États maritimes devant leurs responsabilités normatives.

Il a pour objectif, non seulement d'améliorer la sécurité et les conditions de travail dans l'industrie maritime, mais aussi d'intensifier le dialogue social afin d'assurer un travail décent à chacun des travailleurs de cette industrie.

Dans cet Accord, la Commission paritaire maritime notait que le transport maritime était le "premier secteur économique réellement mondialisé" et que "les mesures prises, et notamment la réglementation, doivent pouvoir s'appliquer à l'ensemble du secteur". Il considérait que "l'élaboration d'un instrument qui rassemblerait, le plus largement possible, les instruments existants de l'OIT dans un texte unifié devrait constituer une priorité pour le secteur maritime afin que les normes répondent mieux aux besoins de tous les acteurs de ce secteur"¹. L'Accord en appelait ainsi à une réponse globale, l'adoption d'une nouvelle norme internationale du travail maritime unique et cohérente, destinée à devenir le quatrième pilier de la réglementation internationale du secteur maritime, en complément des grandes conventions internationales de l'Organisation Maritime Internationale que sont les conventions SOLAS², MARPOL³ et STCW⁴.

En mars 2001, le Conseil d'administration accepta l'Accord de la Commission paritaire maritime et créa le Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime. Les travaux de ce groupe s'achèveront par l'adoption, à l'issue de la 94^{ème} session (maritime) de la Conférence internationale du travail, de la Convention du travail maritime, le jeudi 23 février 2006, à trois cent quatorze voix pour, aucune voix contre, et quatre abstentions.

¹ Annexe 2 du rapport final de la commission paritaire maritime (29^e session) Genève, 22-26 janvier 2001 (JMC/29/2001/14).

² Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (*International Convention for the Safety of Life at Sea*), telle que modifiée.

³ Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (*Marine pollution*), telle que modifiée.

⁴ Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (*Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarer*).

rechtszekerheid en aan stabiliteit aangaande de sociale omstandigheden in verband met de exploitatie van schepen, maar ook aan erkenning van de fundamentele rechten van de zeevarenden.

In januari 2001 hebben de sociale gesprekspartners derhalve een belangrijke overeenkomst ondertekend op de 29^e vergadering van de Gemengde Maritieme Commissie van het Internationaal Arbeidsbureau (IAB). Dat "akkoord van Genève" heeft de balans opgemaakt van de economische en sociale achteruitgang ingevolge de deregulering van de sector, en de zee Staten voor hun normatieve verantwoordelijkheid geplaatst.

Die tekst strekt ertoe in de maritieme sector de veiligheid en de arbeidsomstandigheden te verbeteren, alsook meer werk te maken van de sociale dialoog, zodat elke werknemer in die sector decent kan werken.

In dat akkoord heeft de Gemengde Maritieme Commissie aangegeven dat de maritieme sector de eerste echt gemondialiseerde economische sector is, zodat "de genomen maatregelen en meer bepaald de reglementering van toepassing moeten kunnen zijn op de hele sector". De tekst bepaalde dat "de uitwerking van een instrument dat de bestaande instrumenten van de IAO zo breed mogelijk samenbrengt in één tekst, een prioriteit zou zijn voor de maritieme sector, als men wil dat de normen beter aansluiten bij de behoeften van alle actoren van deze sector"¹. Het akkoord moet derhalve een alomvattend antwoord bieden, en een nieuwe eenvormige en coherente internationale norm in verband met maritieme arbeid aanreiken, om de "vierde pijler" te worden van de internationale reglementering van de maritieme sector, ter aanvulling van de fundamentele verdragen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), namelijk SOLAS², MARPOL³ en STCW⁴.

In maart 2001 keurde de Raad van bestuur het Akkoord van de Gemengde Maritieme Commissie goed en richtte de tripartiete werkgroep op hoog niveau voor de normen van de maritieme arbeid op. De werkzaamheden van die werkgroep leidden uiteindelijk op donderdag 23 februari 2006, na afloop van de 94^e (maritieme) zitting van de Internationale Arbeidsconferentie, tot de aanneming van het Verdrag betreffende maritieme arbeid, met driehonderd veertien stemmen voor, geen enkele stem tegen en vier onthoudingen.

¹ Bijlage 2 bij het verslag van de Gemengde Maritieme Commissie (29^e vergadering), Genève, 22-26 januari 2001 (JMC/29/2001/14).

² Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van menselijke levens op zee (*International Convention for the Safety of Life at Sea*), zoals gewijzigd.

³ Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen (*Marine pollution*), zoals gewijzigd.

⁴ Internationaal Verdrag van 1978 voor zeevarenden betreffende opleiding, diplomering en wachtdienst (*Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarer*), zoals gewijzigd.

Pour que la Convention entre en vigueur, elle doit avoir été ratifiée par 30 États membres de l'OIT représentant au total moins 33 % du tonnage brut mondial.

II. — DISCUSSION

M. Herman De Croo (Open Vld) constate que la Convention du travail maritime a été adoptée le 23 février 2006. Pourquoi a-t-il fallu aussi longtemps pour que le projet de loi d'assentiment soit déposé au Parlement?

La Convention entre en vigueur à partir du moment où elle est ratifiée par trente pays, représentant au moins le tiers du tonnage brut de la flotte mondiale. Est-ce déjà le cas?

Mme Daphné Dumery (N-VA) observe qu'il s'agit d'une Convention très importante dans la mesure où elle règle les conditions du travail maritime sur tous les navires, à l'exception des bateaux de pêche et des bateaux historiques. Il s'agit d'un progrès important puisque la Convention renforce les droits de 1,2 million de marins. 90 % du commerce maritime mondial serait ainsi concerné.

La Convention prévoit la délivrance d'un certificat de travail maritime prouvant que les armateurs satisfont aux standards minimaux définis par la Convention (Les règles et le Code, Titre 5, règle 5.1.1.).

Enfin, l'oratrice souligne que, dans son avis n° 53.219/1 du 2 mai 2013, le Conseil d'État a indiqué qu'il n'avait aucune remarque à formuler (Doc. Sénat n° 5-2188/1, p. 157).

M. Bruno Valkeniers (VB) est lui aussi favorable au présent projet de loi, même s'il déplore le dépôt tardif du document au Parlement.

La Convention revêt une grande importance car elle fixe des normes internationales en ce qui concerne le travail maritime et règle le contrôle de leur application.

La Convention entrera en vigueur le 20 août 2013, car elle est d'ores et déjà ratifiée par plus de trente pays, représentant plus de la moitié du tonnage brut de la flotte mondiale. Lorsque la Convention entrera en vigueur, s'appliquera-t-elle uniquement aux navires battant pavillon des parties contractantes ou également au reste de la flotte mondiale? Qu'en est-il des pays offrant des pavillons de complaisance?

Om in werking te treden moet het Verdrag worden bekrachtigd door 30 lidstaten van de IAO die in totaal minstens 33 % van de totale brutotonnenmaat op wereldniveau vertegenwoordigen.

II. — BESPREKING

De heer Herman De Croo (Open Vld) stelt vast dat het Verdrag betreffende maritieme arbeid op 23 februari 2006 is aangenomen. Waarom heeft het zo lang geduurd eer het wetsontwerp dat met dat Verdrag instemt aan het Parlement kon worden voorgelegd?

Het Verdrag treedt in werking zodra het is bekrachtigd door dertig landen, die samen minstens een derde van de brutotonnenmaat van de wereldvloot vertegenwoordigen. Is dat nu al het geval?

Mevrouw Daphné Dumery (N-VA) merkt op dat het om een heel belangrijk Verdrag gaat, want het regelt de voorwaarden van de maritieme arbeid op alle schepen, met uitzondering van vissersschepen en historische schepen. Daarmee wordt een grote stap voorwaarts gezet, daar het Verdrag 1,2 miljoen zeevarenden meer rechten geeft. Dat heeft gevolgen voor 90 % van de wereldwijde maritieme handel.

Het Verdrag bepaalt dat een maritiem arbeidscertificaat wordt afgegeven dat bewijst dat de reders aan de in het Verdrag bepaalde minimumnormen voldoen (De voorschriften en de Code, Titel 5, voorschrift 5.1.1.).

Tot slot wijst de spreekster erop dat de Raad van State in zijn advies nr. 53.219/1 van 2 mei 2013 heeft aangegeven geen enkele opmerking te hebben (Stuk Senaat nr. 5-2188/1, blz. 157).

Ook *de heer Bruno Valkeniers (VB)* vindt dit wetsontwerp een goede zaak, al betreurt hij dat het document nu pas in het Parlement op tafel ligt.

Het Verdrag is heel belangrijk, want het voorziet in internationale normen voor de maritieme arbeid en het regelt de controle op de inachtneming van die normen.

Het Verdrag betreffende maritieme arbeid zal in werking treden vanaf 20 augustus 2013, omdat het nu al door meer dan dertig landen is bekrachtigd. Deze landen vertegenwoordigen meer dan de helft van de brutotonnenmaat van de wereldvloot. Zal het Verdrag, wanneer het in werking is getreden, enkel van toepassing zijn voor schepen die onder de vlag varen van een Staat die het Verdrag heeft bekrachtigd, of ook voor de rest van de wereldvloot? Wat gebeurt er met landen die uitvlaggingsstructuren aanbieden?

L'orateur fait remarquer qu'il s'agit d'un traité mixte, qui doit donc aussi être ratifié par les régions. Où en est cette procédure?

Mme Christiane Vienne (PS) constate que la présente Convention couvre pour la première fois dans l'histoire du travail mondial l'ensemble d'une profession, bannissant les conditions discriminatoires dans les contrats d'embauche et garantissant les libertés syndicales. Cette Convention est le fruit de négociations tripartites entre l'OIT, la Fédération internationale des ouvriers du transport et les États.

La Convention suscite cependant encore quelques questions et remarques:

— Au-delà du forum de l'OIT, des débats concernant la lutte contre le dumping social sont-ils menés, notamment à l'échelon européen, par les armateurs?

— Le taux de ratification des conventions précédentes était très faible. Cette situation a eu pour conséquence de pénaliser économiquement les armateurs et les gouvernements soucieux de garantir un travail décent aux gens de mer. Qu'en est-il aujourd'hui? Beaucoup de pays vont-ils ratifier la présente Convention? Quels sont-ils?

— La Convention fixe des standards et des acquis sociaux minimaux pour les marins. A cet égard, il faut veiller à ce que les conditions de travail plus favorables offertes dans certains États ne soient pas remises en cause suite à l'application de la Convention.

— Des inspecteurs seront-ils recrutés dans notre pays?

— La Convention présente l'avantage d'énoncer des obligations strictes en matière de principes et de droits mais elle donne aux membres qui la ratifient une plus grande latitude que par le passé en ce qui concerne sa mise en œuvre. Comment la Belgique utilisera-t-elle cette latitude?

— La Convention prévoit-elle une procédure de réclamation pour les marins?

M. Kristof Waterschoot (CD&V) estime qu'il est urgent d'adopter le présent projet de loi d'assentiment étant donné que la Convention entrera en vigueur le 20 août 2013. La Convention date du 23 février 2006 mais elle a donné lieu à de longues

De spreker merkt op dat het een gemengd verdrag betreft, dat dus ook door de gewesten moet worden bekrachtigd. Hoe staat het met die procedure?

Mevrouw Christiane Vienne (PS) stelt vast dat voor het eerst in de arbeidsgeschiedenis het Verdrag een wereldwijde regeling instelt voor een beroep in zijn geheel, waarbij bij de indienstneming geen discriminerende voorwaarden in de arbeidsovereenkomsten mogen worden opgenomen en de vrijheden inzake vakvereniging worden gewaarborgd. Het Verdrag is het resultaat van tripartiete onderhandelingen tussen de IAO, de *International Transport Workers' Federation* en de landen.

De tekst doet echter nog enkele vragen en opmerkingen rijzen:

— Hebben de reders naast het IAO-overleg ook debatten gevoerd ter bestrijding van sociale dumping, met name op Europees vlak?

— De ratificatiegraad van de vorige verdragen was bijzonder laag. Die situatie heeft tot gevolg gehad dat de reders en de regeringen die ernaar streefden de zeevlieden behoorlijke werkomstandigheden te waarborgen, economisch werden benadeeld. Hoe is die situatie nu? Gaan veel landen dit Verdrag ratificeren? Welke zijn die landen?

— Het Verdrag legt standaarden en sociale minimumnormen voor de zeevarenden vast. In dat opzicht moet men erop toezien dat de gunstiger arbeidsvoorwaarden die in bepaalde landen worden geboden, na de toepassing van het Verdrag niet op de helling komen te staan.

— Zullen er in ons land inspecteurs in dienst worden genomen?

— Het Verdrag heeft het voordeel dat inzake principes en rechten strenge verplichtingen worden uitgevaardigd, maar het geeft de ratificerende leden in verband met de uitvoering ervan meer armslag dan in het verleden. Hoe zal België van die speelruimte gebruik maken?

— Voorziet het Verdrag in een klachtenprocedure voor de zeevarenden?

De heer Kristof Waterschoot (CD&V) vindt dat dit wetsontwerp houdende instemming dringend moet worden aangenomen, aangezien het Verdrag in werking treedt op 20 augustus 2013. Het Verdrag dateert van 23 februari 2006, maar het heeft met betrekking tot de

discussions quant à son application. Le membre espère que ce dépôt tardif restera une exception.

La présente Convention est innovante en ce qu'elle constitue pour la première fois un véritable Code du travail mondial pour les gens de mer et définit des standards minimaux pour ces travailleurs.

Les conditions de travail équitables font l'objet de règles impératives. La Convention règle des matières aussi diverses que les conditions de vie à bord, la protection de la santé, les salaires, les temps de repos ... En outre, les États signataires s'engagent à adopter des mesures ouvrant à tous les gens de mer l'accès à leur système de sécurité sociale, ce qui n'est pas une évidence dans certains pays.

L'orateur salue également le fait que les règles de "Port State Control" s'appliqueront à tous les navires, même si le pays dans lequel ils sont immatriculés n'a pas ratifié la Convention.

Il se réjouit que les trois régions aient déjà marqué leur assentiment.

En conclusion, le membre souligne l'importance de la Convention qui permet de lutter contre le dumping social dans un secteur qui y est particulièrement sensible.

M. Georges Dallemagne (cdH) est favorable à la Convention qui contribuera à l'amélioration de la sécurité maritime en complétant les Conventions fondamentales de l'Organisation maritime internationale (OMI). Elle vise à apporter des réponses concrètes aux défis de la mondialisation en luttant contre le dumping social. Ce texte prévoit des normes minimales pour le personnel des navires battant pavillon d'un État ayant ratifié la Convention, d'une part, et les gens de mer à à bord de navires faisant escale dans les ports des États ayant ratifié la Convention, d'autre part. Ces normes, qui fixent notamment des conditions d'âge, de qualification, des conditions de travail, de sécurité sociale et de protection de la santé pour les gens de mer, s'appliquent à 1,2 million de personnes et forment dès lors un véritable Code pour le travail maritime à l'échelle mondiale.

La ratification par la Belgique de la Convention témoigne de sa volonté de prévoir des conditions de travail équitables pour les gens de mer. Elle va permettre de renforcer la compétitivité des compagnies belges de

toepassing aanleiding gegeven tot lange discussies. De spreker hoopt dat die late indiening uitzonderlijk zal blijven.

Het Verdrag is innovierend: voor het eerst komt er wereldwijd een echte arbeidscode voor de zeevarenden, die voor die werknemers minimumnormen naar voren schuift.

Er gelden inzake billijke arbeidsvoorwaarden dwingende voorschriften. Het Verdrag regelt zeer diverse aangelegenheden, zoals de leefomstandigheden aan boord, de gezondheidsbescherming, de lonen, de rusttijden enzovoort. Bovendien verbinden de ondertekenende landen zich ertoe maatregelen aan te nemen die voor alle zeevarenden de toegang tot hun sociale-zekerheidsstelsel openen, wat in bepaalde landen niet evident is.

De spreker verheugt er zich ook over dat de "Port State Control"-regels voor alle schepen zullen gelden, ongeacht of het land onder wiens vlag ze zijn geregistreerd, het Verdrag heeft geratificeerd.

Hij is er ook mee ingenomen dat de drie gewesten al hun instemming hebben betuigd.

Tot besluit beklemtoont het lid het belang van het Verdrag, dat middelen aanreikt om de sociale dumping te bestrijden in een sector die daarvoor bijzonder gevoelig is.

De heer Georges Dallemagne (cdH) verheugt zich over het Verdrag; het zal immers de maritieme veiligheid verhogen doordat het een aanvulling vormt op de fundamentele verdragen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Via de bestrijding van de sociale dumping beoogt het Verdrag concrete oplossingen aan te dragen voor de uitdagingen die de mondialisering met zich brengt. Deze tekst voorziet in minimumnormen voor de bemanningen van de schepen die de vlag voeren van een Staat die het Verdrag heeft geratificeerd, alsook voor het personeel aan boord van schepen die de havens aandoen van de Staten die het Verdrag hebben geratificeerd. Die normen, die met name betrekking hebben op de leeftijdsvereisten, de kwalificatievereisten, de arbeidsomstandigheden, de sociale zekerheid en de bescherming van de gezondheid van de zeevarenden, zijn van toepassing op 1,2 miljoen mensen en vormen dus een echte wereldwijde maritieme-arbeidscode.

Dat ons land het Verdrag ratificeert, bewijst dat België ernaar streeft te voorzien in billijke arbeidsomstandigheden voor de zeevarenden. Dankzij het Verdrag zal het concurrentievermogen van de Belgische

navigation grâce à une réglementation mondiale limitant les possibilités de concurrence déloyale.

L'orateur demande ensuite si la Belgique dispose déjà d'un dispositif permettant d'assurer des contrôles et si les effectifs pour ce faire sont suffisants. Il souhaiterait également savoir quel est l'état des lieux des ratifications des différents États de l'Union européenne et si certaines raisons expliquent la non-ratification par certains de ces États.

M. Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen) se réjouit lui aussi de l'adoption de la présente Convention qui assure pour l'ensemble des gens de mer des conditions minimales en matière sanitaire, de logement, de conditions de travail et de protection sociale et médicale. Le renforcement des droits pour le personnel maritime par la mise en place de nouvelles normes permettra désormais d'éviter la concurrence déloyale et le dumping social dans le secteur marin.

L'orateur se demande cependant pourquoi la Belgique a tant tardé à ratifier cette Convention alors que celle-ci a été adoptée le 23 février 2006 et que le Conseil de l'Union européenne avait incité ses États en 2009 à la mettre en œuvre⁵. Le membre déplore par ailleurs l'absence du ministre pour l'examen d'un projet de loi aussi important.

*
* *

Le représentant du ministre confirme qu'il s'agit d'un traité mixte qui a déjà été ratifié par les parlements régionaux.

Il a fallu plusieurs années avant que le projet de loi d'assentiment soit déposé au Parlement parce que la Convention est très complexe et fixe des règles dans des domaines très divers. En outre, il s'agit d'une convention tripartite, négociée entre les armateurs, les gens de mer et les administrations des États concernés.

Elle exige aussi que l'ensemble des mesures prévues soient traduites dans la législation des États contractants. Le gouvernement a donc décidé de tout mettre

⁵ Directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE.

scheepvaartmaatschappijen verbeteren, aangezien deze mondiale reglementering de mogelijkheden van oneerlijke concurrentie zal inperken.

Voorts vraagt de spreker of ons land al over een instrumentarium beschikt om het toezicht te waarborgen en of het daartoe vereiste personeel voorhanden is. Voorts vraagt hij hoever het staat met de ratificering door de diverse EU-lidstaten en wenst hij te weten waarom sommige EU-lidstaten het Verdrag niet ratificeren.

Ook *de heer Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen)* is verheugd dat dit Verdrag is aangenomen; dit instrument houdt immers in dat voor alle zeevarenden in minimumnormen wordt voorzien op het vlak van hygiëne, huisvesting, arbeidsomstandigheden, alsook van sociale en medische bescherming. Aangezien de instelling van deze nieuwe normen de rechten van de zeevarenden ten goede komt, zullen oneerlijke concurrentie en sociale dumping in de maritieme sector binnenkort tot het verleden behoren.

Voorts vraagt de spreker zich af waarom ons land zo lang heeft getalmd om dit Verdrag te ratificeren; het werd immers al op 23 februari 2006 goedgekeurd en de Raad van de Europese Unie had er bij de EU-lidstaten in 2009 op aangedrongen het ten uitvoer te leggen⁵. Hij betreurt tevens dat de minister niet aanwezig is bij de bespreking van een dermate belangrijk wetsontwerp.

*
* *

De vertegenwoordiger van de minister bevestigt dat het gaat om een gemengd verdrag dat werd geratificeerd door de gewestparlementen.

Het heeft een aantal jaren geduurd vooraleer dit ontwerp van instemmingswet in het federale Parlement werd ingediend omdat dit een zeer complex Verdrag is dat de regelgeving in zeer uiteenlopende domeinen bepaalt. Bovendien gaat het om een Verdrag waarover werd onderhandeld tussen drie partijen, met name de reders, de zeevarenden en de administratieve overheden van de betrokken Staten.

Voorts vereist het dat alle maatregelen worden omgezet in de wetgeving van de verdragsluitende Staten. Daarom heeft de regering besloten alles in het

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.

en œuvre pour apporter le plus rapidement possible les modifications nécessaires dans les différentes lois visées.

L'application des règles fixées par la Convention est elle aussi très complexe. La procédure de ratification n'a donc pu commencer qu'en 2010. Le 20 août 2012, le nombre minimal de parties contractantes (30 pays couvrant au moins un tiers du tonnage brut de la flotte mondiale) a été atteint. La Convention entrera donc en vigueur un an plus tard, à savoir le 20 août 2013. A ce jour, la Convention a été ratifiée par 43 États.

La mise en œuvre de la Convention doit se faire en concertation avec les armateurs et les partenaires sociaux. Vu les nombreux domaines concernés, plusieurs administrations sont concernées. Un protocole a donc été signé entre les diverses administrations afin de confier le suivi de l'implémentation des différentes mesures prévues au SPF Mobilité et Transport.

Les nouvelles mesures n'ont pas d'impact budgétaire étant donné que les missions de contrôle à bord partout dans le monde (les navires battant pavillon belge ne sont pratiquement jamais amarré en Belgique) sont en partie confiées à des sociétés de classification, qui sont des sociétés privées. Un accord spécifique a été signé en la matière avec ces sociétés. L'administration contrôle leurs activités de manière très stricte. Ces sociétés sont rémunérées par les armateurs.

Par contre, le contrôle des navires battant pavillon étranger dans les ports belges est confié au service chargé du "Port State Control". Les compétences de ce service seront étendues afin qu'il puisse aussi vérifier la bonne application de la nouvelle Convention.

Par ailleurs, le protocole susvisé prévoit la mise en œuvre d'une procédure administrative de réclamation tant pour ce qui concerne les plaintes à bord que les plaintes à terre.

M. Bruno Valkeniers (VB) demande si le fait que les armateurs paient les sociétés de contrôle ne va pas poser problème en termes d'objectivité. Le système des plaintes doit-il permettre de vérifier si ces sociétés font bien leur travail?

Le représentant du ministre indique que les plaintes déposées par les marins ne porteront probablement pas sur la manière dont les sociétés de classification

werk te stellen om zo spoedig mogelijk de noodzakelijke veranderingen in de verschillende desbetreffende wetten aan te brengen.

Ook de toepassing van de bij het Verdrag vastgelegde regels is zeer complex. De ratificatieprocedure kon dan ook pas beginnen in 2010. Op 20 augustus 2012 werd het minimale aantal verdragsluitende partijen gehaald (30 landen die ten minste een derde van de brutotonnenmaat van de wereldvloot vertegenwoordigen). Het Verdrag zal een jaar later in werking treden, dat wil zeggen op 20 augustus 2013. Tot dusver werd het Verdrag door 43 Staten geratificeerd.

De tenuitvoerlegging van het Verdrag moet geschieden in overleg met de reders en de sociale partners. Aangezien zulks veel materies behelst, zijn er verschillende administratieve diensten bij betrokken. Derhalve werd tussen de diverse besturen een protocol ondertekend om de *follow-up* van de tenuitvoerlegging van de verschillende geplande maatregelen te vertrouwen aan de FOD Mobiliteit en Vervoer.

De nieuwe maatregelen hebben geen gevolgen voor de begroting, omdat de controleopdrachten aan boord overal ter wereld (de onder Belgische vlag varende schepen zijn vrijwel nooit aangemeerd in België) deels worden toevertrouwd aan classificatiebureaus, die privévennootschappen zijn. Dienaangaande werd met die bureaus een specifieke overeenkomst ondertekend. De administratie controleert hun activiteiten zeer strikt. Die bureaus worden betaald door de reders.

Met de controle van de onder buitenlandse vlag varende schepen in de Belgische havens daarentegen is de dienst belast die de "Port State Control" moet verrichten. De bevoegdheden van die dienst zullen worden verruimd, opdat hij ook kan nagaan of het Verdrag naar behoren wordt toegepast.

Bovendien stelt bovenvermeld protocol in uitzicht dat zowel voor klachten aan boord als voor klachten aan wal een administratieve klachtenprocedure concreet vorm zal krijgen.

De heer Bruno Valkeniers (VB) vraagt of het feit dat de reders de controlerende vennootschappen betalen geen moeilijkheden zal doen rijzen op het stuk van de objectiviteit. Moet met de klachtenregeling kunnen worden nagegaan of die vennootschappen hun werk naar behoren hebben verricht?

Volgens de vertegenwoordiger van de minister zullen de door de zeevarenden ingediende klachten vermoedelijk niet gaan over de wijze waarop de

effectuent leur contrôle mais sur la manière dont l'armateur règle les conditions de vie et de travail à bord. Les sociétés de classification effectuent toutes les vérifications requises à bord des navires au nom de la Belgique partout dans le monde et font rapport à l'administration belge.

Les armateurs ont marqué leur accord sur toutes ces dispositions. La ratification de la Convention renforcera en effet la compétitivité des compagnies belges de navigation en favorisant la concurrence loyale. Cette concurrence prend deux aspects: la Convention s'applique aux navires battant pavillon des parties contractantes, ainsi qu'aux navires dans les ports des parties contractantes, ce qui permet un double système de contrôle.

Enfin, l'intervenant précise que la Convention prévoit diverses modalités quant au respect du seuil des normes minimales.

III. — VOTES

Les articles 1^{er} à 3, ainsi que l'ensemble du projet de loi sont successivement adoptés à l'unanimité.

Le rapporteur,

Le président, a.i.

K. WATERSCHOOT

P. LUYKX

classificatiebureaus hun controle verrichten, maar over de wijze waarop de reder de levens- en arbeidsomstandigheden aan boord regelt. De classificatiebureaus doen namens België alle aan boord van de schepen vereiste verificaties overal ter wereld en rapporteren aan de Belgische administratie.

De reders hebben met al die bepalingen ingestemd. De bekrachtiging van het Verdrag zal het concurrentievermogen van de Belgische scheepvaartmaatschappijen namelijk versterken en rechtmatige mededinging in de hand werken. Die mededinging neemt twee vormen aan: het Verdrag is van toepassing op de schepen die varen onder de vlag van de verdragsluitende partijen, alsook op de schepen in de havens van de verdragsluitende partijen, wat een dubbel controlesysteem mogelijk maakt.

Tot slot preciseert de spreker dat het Verdrag voorziet in diverse nadere voorwaarden voor de inachtneming van de minimumnormen als drempel.

III. — STEMMINGEN

De artikelen 1 tot 3, alsmede het hele wetsontwerp worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

De rapporteur,

De voorzitter a.i.,

K. WATERSCHOOT

P. LUYKX