

Vergaderjaar 2007–2008

29 427

ILO-verdragen

Nr. 46

BRIEF VAN DE MINISTER VAN SOCIALE ZAKEN EN WERKGELEGENHEID

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 januari 2008

Op 21 februari 2007 (29 427, nr. 35) heeft mijn ambtsvoorganger in een brief aan u toegezegd u in de loop van 2007 een definitief kabinetsstandpunt te doen toekomen ten aanzien van de bekrachtiging van het in het kader van de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) tot stand gekomen Maritiem Arbeidsverdrag (Trb. 2006, 93, hierna te noemen MLC).

Met deze brief geef ik gaarne gevolg aan die toezegging en ik kan u dan ook mededelen dat de Rijksministerraad op 18 januari 2008 heeft ingestemd met het voornemen tot bekrachtiging van het MLC. Het kabinet streeft ernaar om eind 2008 een besluit te nemen over het starten van de goedkeuringsprocedure. Een wetsvoorstel houdende de goedkeuring van het voornemen tot bekrachtiging en de wijziging van de relevante wetgeving zult u dan voor uitdrukkelijke goedkeuring worden aangeboden. Nederland zou dan met ingang van 1 januari 2010 partij kunnen worden bij het MLC. De regering van de Nederlandse Antillen en van Aruba hebben te kennen gegeven medegedeling van het verdrag voor de Nederlandse Antillen en Aruba te wensen.

Belang van partij worden bij het MLC

Het kabinet acht het van groot belang partij te worden bij het MLC, omdat het wereldwijd de arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden voor alle zeevarenden verbetert. Door partij te worden bij het MLC levert Nederland een daadwerkelijke bijdrage aan het realiseren van de *Decent Work Agenda* van de ILO in de maritieme sector.

Het mondiale *level playing field* wordt bevorderd, mede door het tegengaan van *substandard shipping*. Hierbij ontstaat oneerlijke concurrentie doordat bepaalde goedkope vlaglanden niet in staat en bereid zijn de internationale regelgeving na te leven. Voorts is bekrachtiging van het MLC van belang voor de Nederlandse concurrentiepositie, de economische belangen voor de Nederlandse handelsvaart en de bevordering van een veilige zeevaart. Bovendien zal Nederland via de zogenaamde *no*

more favourable treatment clausule in het MLC te maken krijgen met de voorschriften van het verdrag. Deze clausule houdt in dat indien Nederland niet zou bekrachtigen, Nederlandse zeeschepen op den duur het risico lopen niet meer te worden toegelaten in havens van landen die wél bekrachtigd hebben. Van belang is voorts dat in het MLC een geheel nieuw toezicht- en handhavingsskader voor de vlaggenstaat en een havenstaatcontrole zijn opgenomen, waardoor de naleving van de verdragsverplichtingen geen vrijblijvend karakter zal hebben.

Het MLC consolideert en moderniseert bijna zeventig bestaande verdragen en aanbevelingen van de ILO in de maritieme sector. Bekrachtiging van het MLC past daarmee in het algemene streven van de Nederlandse regering om te komen tot een modernisering van de normstelling van de ILO die leidt tot een hogere ratificatiegraad van verdragen. Dit komt een wereldwijde bescherming van werknemers én een *level playing field* voor de werkgevers ten goede. Bovendien past consolidatie en modernisering van verdragen in het streven om te komen tot deregulering.

De verwachting is dat in principe alle EU-lidstaten het MLC zullen gaan bekrachtigen. Alleen Oostenrijk heeft te kennen gegeven dit waarschijnlijk niet te zullen doen. Ook belangrijke maritieme naties buiten de EU zijn voornemens te gaan bekrachtigen. Het betreft Noorwegen, Japan, Panama en de Bahama's. Liberia en de Marshall Eilanden hebben het MLC inmiddels al bekrachtigd.

Implementatie van het MLC

Het besluit om pas eind 2008 een besluit te nemen over het starten van de goedkeuringsprocedure en de te treffen wetgeving ter implementatie van het MLC, heeft de volgende redenen. In de eerste plaats worden binnen de EU voorbereidingen getroffen om delen van het MLC om te zetten in Gemeenschapsrecht. Zo hebben Europese sociale partners ECSA en ETF op 12 november 2007 een sociaal akkoord gesloten, waarvan de Commissie reeds heeft aangekondigd dit om te willen zetten in Gemeenschapsrecht. Bezien zal moeten worden of, en zo ja in hoeverre dit van invloed is op te maken keuzes inzake te treffen implementatiewetgeving.

In de tweede plaats is uit technisch overleg met de ILO gebleken dat met betrekking tot de verplichtingen in het MLC inzake arbeidsomstandigheden, sociale partners in de maritieme sector via zogenaamde ARBO-catalogi delen van het MLC kunnen implementeren. Deze wijze van implementeren voldoet dan aan het MLC. Dit sluit ook goed aan op het Nederlandse beleid terzake. De totstandkoming van de genoemde ARBO-catalogi in de komende tijd is dan ook relevant bij de implementatie van het MLC.

Tot slot behelst de implementatie van het MLC het treffen van wet- en regelgeving op veel terreinen. Een overzicht hiervan gaat als bijlage¹ bij deze brief. Gezien de complexiteit van de materie en de beperkt beschikbare capaciteit van de betrokken ministeries, is meer tijd nodig om te komen tot een wetsvoorstel voor de te treffen implementatiemaatregelen.

Sociale partners

Sociale partners in de maritieme sector worden intensief betrokken en geconsulteerd in het gehele proces ter voorbereiding op bekrachtiging en implementatie van het MLC. Zij hechten gezamenlijk zeer aan een spoedige bekrachtiging van het MLC door Nederland.

De minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
J. P. H. Donner

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.