

**BELGISCHE HAVENARBEID  
ENIGE VAN EU DIE NOOIT  
WERD GEMODERNISEERD**

*Embargo 14.5.13 17u00*

**ANALYSE VAN HAVENARBEID IN 22 EU-LANDEN  
IN PREMIÈRE IN GENT**

Het klassieke Belgische stelsel van havenarbeid is het meest rigide van heel de Europese Unie en het enige in de EU dat nog nooit grondig werd gemoderniseerd. Dat is één van de opmerkelijke conclusies van het grootscheepse onderzoek dat het havenrechtcentrum Portius uitvoerde in opdracht van de Europese Commissie. Op 14 mei werd de studie onder ruime internationale belangstelling voorgesteld in de aula van de Gentse universiteit.

Portius raamt het **totaal aantal havenarbeiders** in Europese zeehavens op **110.000** (waarvan ongeveer één tiende is tewerkgesteld in de Belgische havens). Onder de 22 Europese Lidstaten met zeehavens zijn er 16 waar havenarbeid nog is onderworpen aan beperkende regels over aanwerving en toegang tot de arbeidsmarkt. In de meeste gevallen moeten de havenarbeiders daar een vorm van officiële **erkenning** bezitten en is het de werkgever niet mogelijk om andere arbeiders tewerk te stellen. Deze klassieke havenarbeidsstelsels werden ingevoerd om een vaste groep havenarbeiders een **werkgarantie** te geven in een sector waar de vraag naar arbeid dagelijks fluctueert met de ups en downs van de haventrafiek.

De jongste decennia hebben een aantal Europese landen hun bijzondere regime voor havenarbeid afgebouwd, lees geliberaliseerd. In steeds meer havens worden havenarbeiders tewerkgesteld onder het **normale arbeidsrecht**, en kunnen pieken worden opgevangen door **interimkantoren**.

Een ander typisch kenmerk van de havenarbeid is in vele landen de zeer **hoge syndicalisatiegraad**, die soms de proporties aanneemt van een *closed shop*, d.w.z. een reservering van werk voor vakbondsleden. Ook in België zijn er indicaties dat *closed shop*-situaties voorkomen.

Wat betreft de **opleiding** van havenarbeiders bestaat in Europa **geen enkele uniformiteit**. Havenarbeiders worden opgeleid op overkoepelend havenniveau maar toenemend ook door individuele terminalbedrijven. In enkele landen bemoeit de overheid zich met opleiding. In de haven van Antwerpen wordt de opleiding paritair beheerd en is ze zeer sterk uitgebouwd.

Havenarbeid wordt klassiek beschouwd als een **zeer gevaarlijk beroep**. Slechts in een beperkt aantal landen bestaan echter specifieke **ongevallenstatistieken** voor havenarbeid. Ondanks de mechanisatie en informatisering van de havenarbeid suggereren de beschikbare cijfers dat de havenarbeid **één van de meest risicovolle jobs** in de economie blijft. Ondanks de grondige paritaire veiligheidsnormering blijven de Belgische ongevallenstatistieken veruit de meest ongunstige van alle economische sectoren. Een eenduidige verklaring van deze alarmerende cijfers is niet beschikbaar.

In verschillende EU-landen doen zich rond havenarbeid **ernstige problemen** voor. De klassieke, al dan niet hervormde arbeidsmarktsystemen van landen zoals België, Griekenland, Portugal en Spanje, genieten onder werkgevers slechts een **beperkt draagvlak wegens hun rigiditeit en verschillende kostenverhogende excessen**. Volledig geliberaliseerde arbeidsstelsels elders, zoals in Estland, Ierland en het Verenigd Koninkrijk worden dan weer door vakorganisaties aangeklaagd wegens **overmatige flexibiliteit, lage lonen en onveiligheid**. Al is het voor buitenstaanders niet steeds gemakkelijk harde feiten te onderscheiden van retoriek, de grote verschillen in de organisatie van de havenarbeid kunnen niet worden ontkend.

Paradoxaal wordt het **Belgische stelsel**, dat berust op de Wet-Major van 1972 en lokale, paritair afgesproken Codexen, maar nog nooit grondig werd hervormd, gekenmerkt door stringente regulering én onveiligheid. Vele terminalbedrijven roemen de kwaliteit en productiviteit van de havenarbeid, maar verwerpen niet te rechtvaardigen inefficiënties die de kosten onredelijk verhogen en trafiekverlies veroorzaken. Vakorganisaties verdedigen het huidige stelsel. Op Belgisch niveau wordt het Antwerpse stelsel algemeen als het meest rigide beschouwd, en waarschijnlijk is het ook het strengst gereguleerde van alle havens in de Europese Unie.

Het **Duitse** voorbeeld toont aan dat een klassiek poolsysteem met erkende dagloners behoorlijk kan functioneren en onder werkgevers en werknemers hoge acceptatie kan vinden. In **Frankrijk** zijn de jongste decennia belangrijkste stapsgewijze hervormingen doorgevoerd. In **Nederland** bestaat geen specifieke nationale regeling meer, maar blijft de toegang tot de arbeidsmarkt beperkt via een aantal bedrijfs-CAO's die voorrang geven aan werknemers van bepaalde onderaannemers. In het **Verenigd Koninkrijk** en **Ierland** zijn alle sectorspecifieke regels afgeschaft. **Italië** hervormde de havenarbeid gedeeltelijk onder invloed van Europese rechtspraak en interventies van de Europese Commissie. In **Bulgarije, Cyprus, Malta** en **Roemenië** is de havenarbeidswetgeving min of meer versoepeld; enkele andere zoals **Estland, Letland, Litouwen** en **Polen** zagen of zien een transitie naar een volledig vrije arbeidsmarkt. In **Denemarken, Finland** en **Zweden** bestaan nog steeds klassieke aanwervingsstelsels op nationaal of lokaal niveau. In **Griekenland, Portugal** en **Spanje** wordt de havenarbeid momenteel geliberaliseerd in de context van Europese maatregelen ter bestrijding van de schuldencrisis.

Een aantal probleemsituaties rond beperkingen van toegang tot de arbeidsmarkt, rigiditeiten in de arbeidsorganisatie en onveiligheid kunnen indruisen tegen **bestaande EU-regels** (EU-regels inzake vrij verkeer en/of mededinging en arbeidsveiligheidsnormeringen). Momenteel voert de Europese Commissie een

formele inbreukprocedure tegen Spanje. Wat België betreft is Europa een onderzoek gestart.

De **Europese Commissie** zal binnenkort de krachtlijnen van haar **nieuwe havenbeleid** voorstellen. Eerdere pogingen tot liberalisering van de havendiensten (Port Package I en II) faalden, o.m. wegens protest van de vakorganisaties. De Europese Commissie wenst de sociale partners nu de kans te geven om rond havenarbeid afspraken te maken in het raam van een gloednieuwe **Europese sociale dialoog**. De gegevens verzameld in de studie van Portius, die meer dan 1400 pagina's telt, zullen in deze sociale dialoog kunnen worden geanalyseerd en besproken. De auteurs van de studie hopen dat ze ook nuttig materiaal kan bieden voor de dialoog over de hervorming van de Belgische havenarbeid, die gevolg geeft aan het Regeerakkoord en sinds kort effectief van start is gegaan.

*Meer info: Prof. dr. Eric Van Hooydonk, Voorzitter van Portius – International and EU Port Law Centre, T +32 3 238 67 14, M +32 475 870 780, [eric@portius.org](mailto:eric@portius.org), [www.portius.org](http://www.portius.org)*