



## **Nieuwe ILO CODE OF PRACTICE ON SAFETY AND HEALTH IN PORTS ook interessant voor Nederland**

### **Wat is ILO?**

ILO staat voor International Labour Organisation en het is een onderdeel van de Verenigde Naties. De ILO werd na de Eerste Wereldoorlog opgericht vanuit het idee dat een duurzame vrede niet mogelijk is zonder sociale rechtvaardigheid. Om sociale rechtvaardigheid te bereiken heeft de ILO vier hoofddoelstellingen geformuleerd: het bevorderen van het recht op werk, het verbeteren van de kans om werk te krijgen en te behouden voor mannen en voor vrouwen, het invoeren en uitbouwen van sociale zekerheid, én het bevorderen van sociale dialoog tussen werkgevers, werknemers en overheid.

### **Regels en richtlijnen**

De ILO probeert die doelen te bereiken door regels en richtlijnen op te stellen, zowel algemene als voor verschillende sectoren van de economie. Die laatste drie partijen, werkgevers, werknemers en overheden, bepalen gezamenlijk de inhoud van de regels en richtlijnen.

*Regels*, vastgelegd in ILO conventies, binden de overheden die de conventies hebben ondertekend. Een voorbeeld daarvan is ILO conventie 81, die gaat over de Arbeidsinspecties (bij ons: I-SZW, ook nog vaak “Arbeidsinspectie” genoemd). Daarin is wat de taken zijn van een arbeidsinspectie en hoe deze zou moeten werken om onafhankelijk toezicht op een veilige en gezonde werkomgeving te organiseren. Omdat ook Nederland deze conventie heeft ondertekend, moet de Nederlandse wet en praktijk aan deze ILO conventie voldoen.

*Richtlijnen* hebben geen verplichtend karakter, maar kunnen worden gezien als een dringend advies aan iedereen voor wie de richtlijn bedoeld is.

### **Regels en richtlijnen voor havens**

De ILO “bemoeit zich” ook met de havens. Nederland heeft bijvoorbeeld ILO conventie 152 ondertekend, die specifiek gaat over havenwerk. Daarin is een flink aantal veiligheidsaspecten geregeld die voor ons min of meer vanzelfsprekend lijken en die ook gedekt worden door Nederlandse wetgeving.

Er is bijvoorbeeld ook een ILO richtlijn voor het verpakken en vervoeren van lading in containers (Guidelines for Packing of Cargo Transport Units, oftewel de CTU code). Daarin is vastgelegd hoe je lading zou moeten verpakken, opdat die veilig kan worden vervoerd.

### **Code of Practice on Safety and Health in Ports**

Er is ook een richtlijn die heet: Code of Practice on Safety and Health in Ports, (CoP) over veilig en gezond werken in de haven. Die richtlijn is in feite een uitwerking van ILO conventie 152 (die ook door Nederland is ondertekend). De CoP is door werkgeversorganisaties, werknemersorganisaties en overheden vastgesteld in 2005. In die CoP is zeer uitvoerig beschreven waar je allemaal op moet letten om op een veilige en gezonde manier in de haven te kunnen werken.

Die CoP behandelt een enorm groot aantal aspecten, van hoe je in een onderneming veiligheidsbeleid moet vaststellen tot het gebruik van touwladders (liever niet), van de eisen die je aan allerlei kranen moet stellen tot seksuele intimidatie (ook liever niet) en van het gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen tot de eisen die aan toiletfaciliteiten gesteld zouden moeten worden (deuren, mannen en vrouwen apart). En aan verlichting, etc. etc. Al met al ruim 300 bladzijden aan tekst, met hier en daar een plaatje.

De hele code is geformuleerd met de formulering “should be”, oftewel, alles wat er in staat “zou moeten”. Het is immers een richtlijn. Een deze CoP is echter niet zomaar een advies, maar een internationaal breed gedragen, door werkgevers, werknemers en overheden geaccepteerde en onderschreven richtlijn voor veilig en gezond werken in de haven.

### **Update 2016**

In november 2016 is deze Code of Practice geactualiseerd. Dat gebeurde bij de ILO in Genève, waar delegaties van werkgeversorganisaties (via de Internationale Organisatie van Werkgevers IOE), van werknemersorganisaties (via ITF) en van overheden (op uitnodiging van de ILO) samen de bestaande CoP hebben doorgenomen, onderdelen van de code hebben gewijzigd, en onderdelen hebben toegevoegd. FNV Havens maakte deel uit van de werknemersdelegatie en Nederland was vertegenwoordigd in de delegatie van overheden. Alle wijzigingen van de oude code zijn door de drie partijen aangenomen, en daarmee is een nieuwe Code of Practice ontstaan. Deze geldt dus nu als richtlijn voor iedereen die te maken heeft met de zorg voor een veilige en gezonde werkomgeving in de haven.

### **Wat is nieuw aan de nieuwe code?**

Het is onmogelijk om alles wat nieuw en gewijzigd is hier te vermelden. Veel elementen voor de Nederlandse situatie ook niet zo bar interessant, omdat ze bij ons reeds op een behoorlijk niveau geregeld zijn. Voor heel veel buitenlanden kunnen ze er natuurlijk wel toe doen en we hopen dat vakbonden, overheden en werkgevers er daar hun voordeel mee doen. Dat op zich is al een goede reden om deze Code of Practice als internationale standaard op de kaart te houden.

Maar ook voor Nederland bevat de nieuwe CoP interessante nieuwe bepalingen. Onder andere:

- AGV's zouden moeten worden uitgerust met een veiligheidssysteem (inclusief geluids- en lichtsignalen) dat de AGV automatisch doet stoppen zodra een object zich op zijn pad bevindt of als de AGV te hard gaat.
- Bij het laden en lossen van schepen, zeker in het geval dat kranen op afstand worden bestuurd, zou er radiocommunicatie moeten zijn tussen de kraanmachinist en een havenwerker aan boord van het schip die toeziet op dat proces. De benodigde communicatieapparatuur moet goed werken en goed onderhouden worden.
- Kranen zouden, conform nationale wet- en regelgeving, toegankelijk moeten zijn voor hulpdiensten, zodat de kraanmachinist veilig kan worden weggehaald als hij bijvoorbeeld onwel is geraakt.
- De werkplekken van Remote Crane Operators, zouden ergonomisch verantwoord moeten worden vormgegeven en niet toegankelijk moeten zijn voor onbevoegden.
- De werkgevers zouden ervoor moeten zorgen dat het werk voor Remote Crane Operators zo verdeeld is dat zij regelmatig een korte pauze kunnen hebben, die hen in staat stelt ook even een andere houding aan te nemen; bij voorkeur pauzes van vijf tot tien minuten elk uur. Deze pauzes mogen niet worden opgespaard tot één langere pauze. Dergelijke korte pauzes zouden alleen mogen vervallen in geval van nood.

FNV Havens zal deze ILO richtlijnen zeker onder de aandacht van werkgevers brengen.