

WIJ **B**EATRIX, BIJ DE GRATIE GODS,  
KONINGIN DER NEDERLANDEN,  
PRINSES VAN ORANJE-NASSAU,  
ENZ. ENZ. ENZ.

Voorstel van rijkswet houdende goedkeuring van het op 23 februari 2006 te Genève tot stand gekomen Maritiem Arbeidsverdrag, 2006 (Trb. 2007, 93)

Allen die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:

Alzo Wij in overweging genomen hebben, dat het op 23 februari 2006 te Genève tot stand gekomen Maritiem Arbeidsverdrag, 2006, ingevolge artikel 91, eerste lid, van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal behoeft, alvorens het Koninkrijk daaraan kan worden gebonden;

Zo is het, dat Wij, de Raad van State van het Koninkrijk gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, de bepalingen van het Statuut voor het Koninkrijk in acht genomen zijnde, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

**Artikel 1**

Het op 23 februari 2006 te Genève tot stand gekomen Maritiem Arbeidsverdrag, 2006, waarvan de Engelse tekst en de vertaling in het Nederlands zijn geplaatst in Tractatenblad 2007, 93, wordt goedgekeurd voor het gehele Koninkrijk.

**Artikel 2**

Deze rijkswet treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin zij wordt geplaatst.

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad, in het Publicatieblad van de Nederlandse Antillen en in het Afkondigingsblad van Aruba zal worden geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

De Minister van Sociale Zaken  
en Werkgelegenheid,

J.P.H. Donner

De Minister Van Buitenlandse Zaken

M.J.M. Verhagen

De Minister Van Justitie,

E.M.H. Hirsch Ballin

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

C.M.P.S Eurlings

De Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport

A. Klink

Goedkeuring van het op 23 februari 2006 te Genève totstandgekomen Maritiem Arbeidsverdrag, 2006 (Trb. 2007, 93)

## MEMORIE VAN TOELICHTING

### I ALGEMEEN

Op 23 februari 2006 heeft de Internationale Arbeidsconferentie te Genève tijdens haar vierennegentigste zitting het Maritiem Arbeidsverdrag aangenomen (IAO-Verdrag nr 186; Trb. 2007, 93)(hierna: MAV).

Het MAV vormt de zogenoemde "vierde pijler" van de internationale zeevaartwetgeving en zal bestaan naast de volgende verdragen:

- het op 2 november 1973 te Londen tot standgekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd door het Protocol daarbij van 1978 (Trb. 1975, 147 en laatstelijk Trb. 2009, 103) (hierna: MARPOL) van de Internationale Maritieme Organisatie (hierna: IMO);
- het op 1 november 1974 te Londen tot standgekomen Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (Trb. 1976, 157 en laatstelijk Trb. 2009, 147) (hierna: SOLAS) van de IMO; en
- het op 7 juli 1978 te Londen tot standgekomen Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (Trb. 1981, 144 en laatstelijk Trb. 2008, 61) (hierna: STCW), eveneens van de IMO.

Op het terrein van de handelsvaart (de koopvaardij en 'natte waterbouw') bestaan thans meer dan 60 verdragen en aanbevelingen van de Internationale Arbeidsorganisatie (hierna: IAO). Deze internationale normen hebben betrekking op een scala aan onderwerpen zoals arbeidsomstandigheden en -voorwaarden, sociale zekerheid, accommodatie aan boord, medische keuringen van zeevarenden, toezicht en handhaving.

Als gevolg van ingrijpende technologische en economische veranderingen in de zeescheepvaart in de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw bleek het bestaande IAO-instrumentarium steeds minder toegesneden op de moderne praktijk van de sector. Het betreft hier onder meer technologische ontwikkelingen (schaalvergroting en specialisatie), de opkomst van de containerlijnvaart, verdergaande internationalisering, de opkomst van de goedkope vlagregisters, veranderingen op de terreinen van scheepsbeheer, financiering en eigendomstructuur en een verschuiving van het arbeidsaanbod vanuit de traditionele maritieme naties naar Zuidoost-Azië. Ook bleek dat er sprake was van een ongelijke ratificatie en naleving van IAO-verdragen, waardoor het internationale 'level playing field' steeds verder verstoord raakte en er veelvuldig oneerlijke concurrentie op het gebied van bemanningskosten plaats vond (ook wel 'social dumping' geheten).

In januari 2001 is door de Joint Maritime Commission (hierna: JMC) van de IAO het besluit tot herziening van het bestaande maritieme IAO-instrumentarium genomen, aangezien het vigerende maritieme IAO-instrumentarium niet meer volstond voor de huidige praktijk van de zeescheepvaart. Het JMC baseerde zich hierbij op een studie van het Seafarers International Research Centre te Cardiff. De hierboven genoemde fundamentele veranderingen in de scheepvaart en de gebrekkige ratificatie van de IAO-verdragen werden door de JMC in haar rapport onderschreven.

Een andere belangrijke constatering van de JMC betrof de structuur en de werkwijze van de (maritieme sector van de) IAO zelf. De mogelijkheden tot tussentijdse wijzigingen van bestaande maritieme verdragen waren beperkt. Dit vanwege de inhoud en opzet van de verdragen zelf, maar ook als gevolg van het feit dat er maar eens in de tien jaar een maritieme IAO-conferentie plaatsvindt waar eventuele wijzigingen en aanpassingen van bestaande maritieme normen aan de orde kunnen komen en er weinig flexibiliteit jegens veranderende omstandigheden bestaat. De JMC beval daarop aan de structuur van een nieuw maritiem IAO-instrument en de werkwijze ten behoeve van tussentijdse aanpassingen, analoog aan de werkwijze en structuur met betrekking tot IMO-

verdragen, op te zetten. De Raad van Beheer van het Internationaal Arbeidsbureau (hierna: IAB) nam de aanbevelingen van de JMC in maart 2001 over.

In december 2001 werd door de IAO een begin gemaakt met de consolidatie van het maritieme IAO-instrumentarium. De primaire doelstellingen van het nieuwe, gemoderniseerd maritiem arbeidsverdrag waren het *level playing field* in de mondiale zeevaartsector te verbeteren, '*decent work*'<sup>1</sup> voor alle zeevarenden te bevorderen - ondermeer via een nieuw toezichtmechanisme - en om te komen tot een nieuwe amenderingssystematiek waardoor het verdrag ook in de toekomst steeds actueel kan blijven.

- *Betrokkenheid Europese Unie*

De Europese Commissie van de Europese Unie (hierna: EC) is gedurende het gehele consolidatieproces actief betrokken geweest en heeft een coördinerende rol vervuld voor, en in overleg met, de lidstaten van de Europese Unie. De EC kondigde in haar werkprogramma van 2006 aan het nieuwe maritieme arbeidsverdrag (deels) te willen omzetten in Europese regelgeving. Op 15 juni 2006 heeft de EC een voorstel gedaan voor een besluit van de Raad om de Lidstaten te machtigen het MAV, in het belang van de Europese Gemeenschap, te ratificeren.<sup>2</sup> Dit besluit is op 7 juni 2007 door de Raad van Ministers genomen.<sup>3</sup> Op 2 juli 2008 heeft de EC een voorstel voor een besluit van de Raad voor een Richtlijn ter uitvoering van een overeenkomst gesloten tussen Europese sociale partners,<sup>4</sup> ter uitvoering van een deel van het MAV, bij de Raad ingediend.<sup>5</sup> Dit besluit is vervolgens op 17 december 2008 door de Raad van Ministers aangenomen.<sup>6</sup>

- *Inzet van het Koninkrijk der Nederlanden*

Het Koninkrijk der Nederlanden is in algemene zin pro-actief betrokken bij de IAO en in het bijzonder bij de totstandkoming van het MAV. De internationale afspraken die in IAO-verband worden gemaakt op het terrein van arbeidswet- en regelgeving in de zeevaart zijn van grote invloed op de concurrentiepositie van de Nederlandse zeevaartsector en het mondiale *level playing field*.

Het MAV is op een aanzienlijk aantal punten een modernisering en harmonisering van bestaande maritieme IAO-verdragen en is volgens de regering van het Koninkrijk een verbetering ten opzichte van de eerdere maritieme IAO-verdragen. Een aantal principiële bezwaren, zoals het haaks staan van verdragsverplichtingen op de wet- en regelgeving geldende binnen het Koninkrijk, die het Koninkrijk in het verleden hebben belet om bepaalde afzonderlijke maritieme IAO-verdragen te ratificeren, zijn met het aannemen van het nieuwe verdrag weggenomen. Dientengevolge kon de regering van het Koninkrijk instemmen met de aanvaarding van de tekst. Het verdrag betekent wel dat een scala aan nationale wet- en regelgeving dient te worden aangepast. Ook dient er een aanzienlijke uitbreiding van het toezichtinstrumentarium plaats te vinden, enerzijds, met een aantal nieuwe MAV-normen en, anderzijds, vanwege de nieuw geïntroduceerde certificeringsplicht van zeeschepen op basis van het MAV.

Vertegenwoordigers van de nationale reders en zeevarenden hebben ook intensief deelgenomen aan de (voor)besprekingen in de IAO. Zowel reders als zeevarenden hebben ingestemd met het MAV.

---

<sup>1</sup> De universele promotie van *decent work* is een doelstelling van de IAO. *Decent work* is daarmee een handelsmerk van de IAO geworden. De vertaling van het begrip gaat verder dan fatsoenlijke arbeid. Het wordt ook wel omschreven als: "werk dat productief is en uitgeoefend wordt in omstandigheden van vrijheid, gelijkheid, veiligheid en menselijke waardigheid".

<sup>2</sup> COM(2006) 288: Voorstel voor een beschikking van de Raad waarbij de lidstaten worden gemachtigd in het belang van de Europese Gemeenschap het geconsolideerde verdrag 2006 van de Internationale Arbeidsorganisatie betreffende maritieme arbeid te bekrachtigen

<sup>3</sup> Beschikking 2007/431/EG van de Raad van 7 juni 2007 waarbij de lidstaten worden gemachtigd in het belang van de Europese Gemeenschap het geconsolideerde Verdrag 2006 van de Internationale Arbeidsorganisatie betreffende maritieme arbeid te bekrachtigen (PbEG L 161 van 22 juni 2007)

<sup>4</sup> Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (European Community Shipowner Association, ECSA) en de Europese Federatie van vervoerswerknemers (European Transport Workers Federation, ETF).

<sup>5</sup> COM(2008) 422: Voorstel voor een Richtlijn van de Raad 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

<sup>6</sup> Richtlijn 2009/13/EG van 16 februari 2009 van de Raad van de Europese Unie, 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 (PbEG L 124 van 20 mei 2009)

## II VERDRAG

Het verdrag heeft tot doel het *level playing field* te verbeteren en '*decent work*' in de zeescheepvaart wereldwijd te bevorderen. Het vervangt en moderniseert ongeveer 60 bestaande IAO-verdragen en aanbevelingen op het terrein van de zeescheepvaart. Bij 17 van de 37 verdragen die door het MAV worden herzien, is het Koninkrijk der Nederlanden partij. Een overzicht hiervan is te vinden in Bijlage 1 bij deze memorie van toelichting.

Het op 19 juni 2003 te Genève tot standgekomen Verdrag tot herziening van het op 13 mei 1958 te Genève tot standgekomen Verdrag betreffende de Nationale Identiteitsbewijzen van Zeevarenden, 1958 (IAO-Verdrag nr. 185) (Trb. 2004, 222) wordt niet herzien door het MAV. Evenmin herzielt het MAV het op 28 juni 1946 te Seattle tot standgekomen Verdrag betreffende de pensioenen van zeelieden (IAO-Verdrag nr. 71) (Trb. 1955, 3 en laatstelijk Trb. 1997, 165). Beide verdragen blijven als zogenoemde '*stand alone conventions*' van kracht voor de landen die ze geratificeerd hebben. Het Koninkrijk der Nederlanden heeft van deze verdragen enkel IAO-Verdrag nr. 71 bekrachtigd.<sup>7</sup>

Het MAV omvat drie verschillende, maar aan elkaar gerelateerde delen, te weten de artikelen, de voorschriften en de Code. De artikelen en voorschriften bevatten de basisrechten, -beginselen, en -verplichtingen die Leden aangaan door het MAV te bekrachtigen. De Code voorziet in een grote mate van flexibiliteit in de wijze waarop de uitvoering van de voorschriften door de Leden wordt ingevuld. Daarnaast biedt Titel 5 van de Code waarborgen dat de rechten en plichten naar behoren worden gehandhaafd.

De voorschriften en de Code zijn onderverdeeld in algemene gebieden onder vijf titels. Elke titel bevat groepen bepalingen die betrekking hebben op een bepaald recht of beginsel, met bijbehorende nummering. Het MAV bevat zowel bindende als niet-bindende elementen. De bindende verplichtingen zijn te vinden in de artikelen, de voorschriften en de normen in Deel A van de Code. De niet-bindende elementen zijn opgenomen in de leidraden van Deel B van de Code. De IAO heeft desgevraagd toegelicht dat de bepalingen uit Deel B van de Code weliswaar niet verplicht zijn bij implementatie van het verdrag, maar als een partij het verdrag op een andere wijze implementeert dan in Deel B van de Code staat omschreven, zal deze wel aan de IAO moeten toelichten waarom het hiervan afwijkt ('*comply or explain*'). Het MAV kent hierdoor een afwijkende en voor de IAO unieke structuur, aangezien gewoonlijk in IAO-aanbevelingen richting wordt gegeven aan de implementatie van IAO-verdragen. Zo kan een groep in een titel bijvoorbeeld bestaan uit voorschrift 1.1, Norm A1.1 en leidraad B1.1.

De flexibiliteit ten aanzien van de uitvoering van het MAV komt naar voren in, ten eerste, de mogelijkheid dat een lidstaat, waar nodig, de gedetailleerde vereisten uitvoert via het begrip 'wezenlijke gelijkwaardigheid' ('*substantial equivalence*'); en ten tweede, de formulering van de verplichte vereisten van Deel A van de Code (zie hieronder) op een meer algemene wijze, waardoor meer ruimte overblijft voor de invulling van de precieze maatregelen die op nationaal niveau moeten worden genomen.

De partijen die het MAV hebben bekrachtigd, zijn evenwel niet gebonden aan de leidraden uit het MAV en inspecties hebben uitsluitend betrekking op de bindende elementen van dit verdrag.

Het MAV consolideert voor het merendeel bestaande maritieme arbeidsnormen. Voor Nederland is er evenwel een aantal noviteiten in het MAV te vinden, doordat niet eerder door het Koninkrijk voor Nederland geratificeerde verdragen in het MAV zijn geïncorporeerd en doordat bestaande verdragen zijn aangevuld met extra verplichtingen. De belangrijkste gevolgen voor Nederland bij bekrachtiging van het MAV zijn gelegen in de modernisering en aanpassing van de zeevaart-arbeidsregelgeving (zoals thans gespecificeerd in het Wetboek van Koophandel (hierna: WvK) en Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek (hierna: BW), de Zeevaartbemanningwet

<sup>7</sup> Het standpunt tot niet-bekrachtiging van IAO-verdrag nr. 185 is op 19 april 2007 aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal aangeboden (Kamerstukken II, vergaderjaar 2006–2007, 29 427, nr. 38). Op 23 april 2008 is een aanvulling aan de Tweede Kamer gestuurd. (Kamerstukken II, vergaderjaar 2007-2008, 29 427, nr. 48)

(hierna Zbw) en de introductie van nieuwe en extra inspectieverplichtingen. De Zbw zal bij bekrachtiging van het MAV een nieuwe naam krijgen: te weten de Wet Zeevarenden (hierna: Wz). Deze modernisering en aanpassing van de zeearbeidsregelgeving zijn neergelegd in het voorstel van wet houdende implementatie van het MAV.

Tegelijk met dit wetsvoorstel tot bekrachtiging van het MAV zal een wetsvoorstel tot wijziging van diverse Nederlandse wetten in verband met de implementatie van het MAV voor goedkeuring aan de Staten-Generaal worden voorgelegd.

### **III ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING**

#### **A ARTIKELEN**

**Artikel I** bevat de verplichting van iedere partij om de bepalingen van het verdrag volledig uit te voeren volgens de wijze beschreven in artikel VI van het verdrag, om zo het recht op volwaardig werk (*'decent work'*) van alle zeevarenden te waarborgen. De partijen zijn verplicht om hiertoe samen te werken voor wat betreft de uitvoering en handhaving.

In **artikel II** zijn de definities van de belangrijkste begrippen uit het verdrag omschreven, zoals bevoegde autoriteit, zeevarende, schip en reder. Als 'zeevarende' wordt beschouwd: 'elke persoon die werkzaam is of is gecontracteerd of in enige hoedanigheid werkzaamheden verricht aan boord van een schip waarop dit verdrag van toepassing is'. Deze omschrijving is ruim, zodat zelfstandigen hier ook onder vallen. Het artikel voorziet er evenwel in, dat in twijfelgevallen door de bevoegde autoriteit een beslissing kan worden genomen over de vraag of een bepaalde categorie personen als zeevarenden aangemerkt moet worden. Op grond van Richtlijn 2009/13/EG moet de autoriteit daarbij naar behoren rekening houden met de Resolution concerning information on occupational groups, die door de IAO in het kader van de MAV is aangenomen.

Ook de definitie van 'reder' is ruim; in deze definitie is een vorm van 'ketenaansprakelijkheid' geïntroduceerd. Niet alleen de eigenaar van het schip valt onder het begrip 'reder', maar ook een andere organisatie of persoon (zoals de manager, de agent of de rompbevrachter) die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip heeft overgenomen van de eigenaar en de taken en verantwoordelijkheden, die aan de reder conform het verdrag worden opgelegd, heeft aanvaard. Degene die het schip exploiteert dient hierbij de eindverantwoordelijke te zijn voor de verplichting die het verdrag aan de eigenaar van het schip oplegt. Degene die het schip exploiteert kan daarmee zijn verantwoordelijkheden niet ontlopen of "weg-contracteren", hij is volgens de opzet van het verdrag altijd eindverantwoordelijk.

Het MAV is van toepassing op alle schepen die doorgaans worden gebruikt voor commerciële activiteiten, met uitzondering van schepen die worden gebruikt voor de visvangst of soortgelijke doeleinden en op traditioneel gebouwde schepen. Dit verdrag is eveneens niet van toepassing op oorlogsschepen of marine hulpschepen. Schepen die worden gebruikt voor de visvangst of soortgelijke doeleinden vallen onder het op 14 juni 2007 te Genève totstandgekomen Verdrag betreffende werk in de visserijsector, 2007 (IAO-Verdrag nr. 188).

In **artikel III** zijn de fundamentele rechten en beginselen van zeevarenden opgenomen. Iedere partij dient te verzekeren dat zijn wet- en regelgeving deze respecteert. Het gaat hierbij om:

- (a) de vrijheid van vereniging en daadwerkelijke erkenning van het recht op collectieve onderhandelingen;<sup>8</sup>
- (b) de uitbanning van alle vormen van gedwongen of verplichte arbeid;<sup>9</sup>
- (c) de daadwerkelijke afschaffing van kinderarbeid;<sup>10</sup> en
- (d) de uitbanning van discriminatie ten aanzien van werkgelegenheid en beroepsuitoefening.<sup>11</sup>

Deze vier fundamentele rechten en beginselen zijn bevestigd in de IAO-Verklaring inzake fundamentele rechten en beginselen in verband met het werk uit 1998 en de IAO-Verklaring inzake sociale rechtvaardigheid voor een eerlijke globalisering van 10 juni 2008, als zijnde essentieel voor het bereiken van sociale rechtvaardigheid. Het MAV benoemt dit nog eens specifiek voor zeevarenden.

Het eerste tot en met het vierde lid van **artikel IV** beschrijven de arbeids- en sociale rechten van zeevarenden. Daarnaast voorziet het vijfde lid in de verplichting voor partijen om ervoor te zorgen dat - binnen de grenzen van hun jurisdictie - deze rechten volledig worden geïmplementeerd in overeenstemming met de vereisten van het verdrag. Dit mag, tenzij anders bepaald, via nationale wet- en regelgeving, collectieve arbeidsovereenkomst (hierna: CAO) of anderszins.

In **artikel V** is de verantwoordelijkheid van de partijen opgenomen om het verdrag niet alleen te implementeren, maar ook - door hierop toezicht uit te oefenen - te handhaven ten aanzien van schepen en zeevarenden die onder hun rechtsbevoegdheid vallen. Iedere partij moet een systeem instellen dat de naleving van het verdrag waarborgt op de schepen die zijn vlag voeren. Hiertoe geeft een partij een maritiem arbeidscertificaat en een verklaring naleving maritieme arbeid af (derde lid). Schepen waarop het verdrag van toepassing is kunnen ook in de haven van een andere Staat, die het MAV heeft geratificeerd, dan de vlaggenstaat worden geïnspecteerd (havenstaatcontrole) (vierde lid).

Een staat die partij is bij het MAV is ook verplicht de naleving van het verdrag te controleren ten aanzien van wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten, die op zijn grondgebied zijn gevestigd. De vereisten van het MAV dienen in de nationale wet- en regelgeving van de partijen te worden opgenomen en schendingen van de vereisten van het MAV dienen - in overeenstemming met het internationaal recht - te worden gevolgd door sancties of corrigerende maatregelen (vijfde en zesde lid).

Tenslotte mogen de partijen een schip varende onder de vlag van een staat die het verdrag niet bekrachtigd heeft, niet gunstiger behandelen dan een schip varende onder de vlag van een staat die het verdrag wel bekrachtigd heeft ('*no favourable treatment*').

**Artikel VI** specificeert het onderscheid tussen de bindende voorschriften en de normen van Deel A van de Code, enerzijds, en niet-dwingende leidraden van Deel B van de Code, anderzijds.

Een partij verplicht zich de rechten en beginselen uit de voorschriften te implementeren op de wijze zoals uiteengezet in Deel A van de Code, waarbij Deel B van de Code voorziet in de wijze waarop dit kan geschieden. Partijen kunnen afwijken van Deel B van de Code. Daarbij geldt het hierboven uiteengezette uitgangspunt van '*comply or explain*' (zie onder: Hoofdstuk II 'Verdrag').

---

<sup>8</sup> Vastgelegd in het op 09 juli 1948 te San Francisco totstandgekomen Verdrag betreffende de vrijheid tot het oprichten van vakverenigingen en de bescherming van het vakverenigingsrecht (IAO-Verdrag nr 87; Trb. 1949, 538); en het op 01 juli 1949 te Genève totstandgekomen Verdrag betreffende de toepassing van de beginselen van het recht zich te organiseren en collectief te onderhandelen (IAO-Verdrag nr. 98; Trb. 1972, 105).

<sup>9</sup> Vastgelegd in het op 28 juni 1930 te Genève totstandgekomen Verdrag betreffende de gedwongen of verplichte arbeid (IAO-Verdrag nr. 29; Trb. 1933, 26); en het op 25 juni 1957 te Genève totstandgekomen Verdrag betreffende de afschaffing van gedwongen arbeid (IAO-Verdrag nr. 105; Trb. 1957, 201).

<sup>10</sup> Vastgelegd in het op 26 juni 1973 te Genève totstandgekomen Verdrag betreffende de minimumleeftijd voor toelating tot het arbeidsproces (IAO-Verdrag nr. 138; Trb. 1974, 71); en het op 17 juni 1999 te Genève totstandgekomen Verdrag betreffende het verbod op en de onmiddellijke actie voor de uitbanning van de ergste vormen van kinderarbeid (IAO-Verdrag nr. 182; Trb. 1999, 179).

<sup>11</sup> Vastgelegd in het op 29 juni 1951 te Genève totstandgekomen Verdrag betreffende gelijke beloning van mannelijke en vrouwelijke arbeidskrachten voor arbeid van gelijke waarde (IAO-Verdrag nr. 100; Trb. 1952, 45); en het op 25 juni 1958 te Genève totstandgekomen Verdrag betreffende discriminatie in arbeid en beroep (IAO-Verdrag nr. 111; 1962, 41).

Daarbij dient in acht te worden genomen dat de gekozen methode van implementatie 'wezenlijk gelijkwaardig' dient te zijn aan hetgeen is voorgeschreven in een norm (derde lid). Als 'wezenlijk gelijkwaardig' kan worden aangemerkt de volledige realisatie van het algemene doel van de betreffende bepaling en wanneer is voldaan aan de specifieke vereisten van de bepaling of effecten die hieraan gelijkwaardig zijn.

**Artikel VII** bepaalt dat, bij het ontbreken van een representatieve organisatie van reders of zeevarenden, een partij eerst overleg moet voeren met het Bijzonder Tripartiet Comité (Artikel XIII) alvorens een besluit te nemen over afwijkingen, uitzonderingen of andere flexibele toepassingen van het verdrag, waarvan het verdrag overleg vereist met deze organisaties.

**Artikel VIII** regelt de inwerkingtreding van het verdrag en specificeert een tweetal vereisten. Ten eerste dient een minimum aantal van dertig landen het verdrag te bekrachtigen voordat het MAV in werking kan treden. Ten tweede dienen deze landen tezamen een minimum van 33% van het wereldbrutoscheepstonnage te vertegenwoordigen. Momenteel is het verdrag nog niet in werking getreden aangezien nog niet aan het eerste vereiste is voldaan.

**Artikel IX** bevat de gebruikelijke opzeggingsbepalingen van een IAO-verdrag: het kan na afloop van de eerste termijn van 10 jaar na inwerkingtreding, gedurende één jaar worden opgezegd. Als dat niet gebeurt, gaat er een nieuwe termijn van 10 jaar in waarin het verdrag niet kan worden opgezegd.

**Artikel X** bevat een overzicht van de IAO-verdragen die door het MAV worden herzien. Dit zijn er 37. Van deze verdragen heeft Nederland er 17 bekrachtigd. (zie Bijlage I bij deze memorie van toelichting)

**Artikel XI en XII** beschrijven de taak van de Depositaris, de Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau (IAB), om alle leden en de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties in kennis te stellen van registratie van bekrachtigingen, aanvaardingen en opzeggingen van het verdrag alsmede van de datum waarop het verdrag in werking treedt.

**Artikel XIII** schrijft voor dat de Raad van Beheer van het IAB een Bijzonder Tripartiet Comité instelt met bijzondere bevoegdheden op het gebied van maritieme arbeidsnormen. Dit Comité draagt o.a. zorg voor een permanente toetsing van de werking van het verdrag. Het Comité is samengesteld uit vertegenwoordigers van lidstaten (alleen de lidstaten die het verdrag hebben bekrachtigd, hebben stemrecht) en van door de Raad van Beheer daartoe benoemde vertegenwoordigers van reders en zeevarenden.

**Artikel XIV en XV** bevatten de procedures voor wijziging van het verdrag respectievelijk de Code. Het MAV kent een voor de IAO gewone amenderingsprocedure voor de artikelen en voorschriften en een vereenvoudigde amenderingsprocedure voor de gehele Code. Bij de keuze voor de nieuwe structuur van het verdrag en de amenderingsprocedures is zoveel mogelijk aangesloten bij de werkwijze van de IMO.

Wijzigingen van het verdrag moeten door de IAC worden aangenomen.

Wijziging van de Code - zowel bindende- als niet-bindende elementen - is mogelijk via een lichtere procedure (Artikel XV), namelijk via een voorstel tot wijziging aan de Directeur Generaal van het IAB door een partij, gesteund door minimaal 5 andere lidstaten, of gesteund door de vertegenwoordigers van reders of zeevarenden van het Bijzonder Tripartiete Comité. Een voorstel tot wijziging kan ook worden ingediend door de laatste groep van vertegenwoordigers van reders of zeevarenden. Dit voorstel wordt aan de leden verstuurd met het verzoek om commentaar binnen zes maanden of een andere bepaalde termijn (3-9 maanden)aan te leveren. Daarna wordt het wijzigingsvoorstel behandeld door het Bijzonder Tripartiete Comité tijdens een vergadering van de Raad van Beheer. Indien de wijziging wordt aanvaard, wordt deze ter goedkeuring aan de IAC voorgelegd. Na goedkeuring worden de lidstaten die het verdrag bekrachtigd hebben vóór deze Conferentie over de wijziging geïnformeerd onder vermelding van een termijn waarbinnen ze de wijziging kunnen afwijzen. Als na afloop van die termijn meer dan 40% van de leden met een gezamenlijk 'world gross tonnage' (hierna: WGT) van minstens 40% die het verdrag hebben bekrachtigd dit niet hebben afgewezen, wordt de wijziging geacht te zijn aanvaard.



De gehele inhoud van de Code is van uitvoerende aard ten opzichte van de bepalingen van de voorschriften. Wijzigingen van de Code behoeven op grond van artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen geen parlementaire goedkeuring, tenzij de Staten-Generaal zich het recht terzake voorbehouden.

## **B. VOORSCHRIFTEN en de CODE**

De voorschriften bevatten, samen met de artikelen van het MAV, de fundamentele rechten en beginselen alsmede de fundamentele verplichtingen van de lidstaten die het verdrag ratificeren. De voorschriften zijn nader uitgewerkt in de Code. Deel A van de Code bestaat uit Normen, die verplicht zijn, maar wel zodanig algemeen geformuleerd dat ze ruimte overlaten bij nationale implementatie, en Deel B bestaat uit leidraden, die niet verplicht zijn maar evenmin kunnen worden genegeerd.

### **TITEL 1 MINIMUMVEREISTEN VOOR ZEEVARENDEN OM OP EEN SCHIP TE MOGEN WERKEN**

#### **1.1: De minimumleeftijd (16/18 jaar)**

Niemand mag onder de minimumleeftijd op een schip worden tewerkgesteld, in dienst genomen of werkzaam zijn. Als minimumleeftijd geldt 16 jaar, tenzij er sprake is van omstandigheden genoemd in de Code, zoals nachtarbeid en gevaarlijk werk. In dat geval is de minimumleeftijd hoger (18 jaar).

De Nederlandse wetgeving voldoet aan deze bepalingen. Arbeid op een zeeschip is alleen toegestaan voor degenen op wie hoofdstuk 6 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer (hierna: Atb-v) van toepassing is. Artikel 6.3:1 Atb-v bepaalt dat het hoofdstuk van toepassing is op arbeid door kapiteins en schepelingen. Onder schepelingen wordt verstaan zowel schepelingen van 18 jaar en ouder als jeugdige schepelingen van 16 of 17 jaar (artikel 6.1:2 Atb-v). Een schepeling is iemand die onder gezag van de kapitein arbeid op een zeeschip verricht. De definitie van schepeling in het Atb-v is minder ruim dan de definitie van zeevarende in het MAV. Derhalve zal artikel 6.1:2 Atb-v worden aangepast aan de definitie van zeevarende conform het MAV en zal "schepeling" worden vervangen door "zeevarende".

#### **1.2: Een geneeskundige verklaring waaruit blijkt dat de zeevarende medisch geschikt is voor de uitoefening van zijn taken op zee**

Zeevarenden moeten, voorafgaand aan hun werkzaamheden op een schip, een geldige geneeskundige verklaring van geschiktheid bezitten waaruit blijkt dat zij medisch gezien in staat zijn de hen opgedragen taken op zee te vervullen.

Een dergelijke verklaring moet zijn afgegeven volgens het daartoe - door de partij - voorgeschreven medisch onderzoek. Hierbij moet rekening zijn gehouden met toepasselijke internationale leidraden (zoals opgenomen in Deel B van de Code), waaronder die van de IAO, de IMO en de Wereldgezondheidsorganisatie. Een in overeenstemming met het STCW afgegeven medische verklaring, of een daarmee vergelijkbare, wordt ook geaccepteerd. De aard van het medisch onderzoek kan, afhankelijk van de functie, variëren. Zo zou bijvoorbeeld voor het uitoefenen van een functie waarbij gehoor of het kleuronderscheidingsvermogen van belang wordt geacht, in principe volstaan kunnen worden met een keuring waarbij wordt vastgesteld dat de gekeurde geen aandoening heeft die hem ongeschikt maakt voor die functie dan wel de gezondheid van andere opvarenden in gevaar kan brengen.

De afgegeven verklaring is in beginsel voor maximaal twee jaar geldig. Een keuring voor het kleuronderscheidingsvermogen blijft zes jaar geldig. In spoedeisende gevallen mag een zeevarende met een verlopen geneeskundige verklaring voor maximaal drie maanden worden aangesteld om werkzaamheden te verrichten tot aan de volgende aanloophaven waar hij een medische verklaring kan krijgen. Als de geldigheid van een verklaring tijdens een reis verloopt, blijft deze van kracht tot de volgende aanloophaven waarin een medische verklaring verkregen kan worden, mits dit niet langer duurt dan drie maanden.

In Nederland zijn de regels omtrent de medische geschiktheid van zeevarenden opgenomen in de Zeevaartbemanningwet (de artikelen 19, eerste lid, onderdeel a, onder 3°, en 40 t/m 48), het Besluit

zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart (hierna: Bzhz) (de artikelen 104 t/m 113) en het Keuringsreglement voor de Zeevaart 2005. De hierboven genoemde bepalingen uit het MAV worden in deze regelgeving geïmplementeerd.

### **1.3: Opleiding en kwalificaties**

Zeevarenden moeten opgeleid of gekwalificeerd zijn om hun taken aan boord van het schip te verrichten. Zij moeten daarnaast met succes een opleiding hebben afgerond voor persoonlijke veiligheid aan boord. Hieraan wordt voldaan als de zeevarende een training heeft gevolgd en over een certificaat beschikt dat is afgegeven in overeenstemming met de door de IMO aangenomen bindende instrumenten.

In Nederland wordt met betrekking tot kapiteins, officieren en gezellen reeds aan deze eisen voldaan door middel van de Zbw, artikel 18, eerste lid, artikel 19, en artikel 87 en artikel 116 van het Bzhz.

### **1.4: Arbeidsbemiddeling**

Het verdrag verplicht lidstaten zeevarenden kosteloos toegang te bieden tot een doeltreffend, adequaat en transparant systeem voor het vinden van werk aan boord van schepen. Publieke arbeidsbemiddeling zonder winstoogmerk was al mogelijk. Private arbeidsbemiddeling met winstoogmerk was nadrukkelijk verboden. Bij ratificatie van het MAV zal dat niet langer het geval zijn. Wel dient te worden gewaarborgd dat arbeidsbemiddelingsbureaus volgens gestandaardiseerde procedures werken. In Norm 1.4 zijn hierover eisen opgenomen. Voor wat betreft de publieke arbeidsbemiddeling bevat de Wet structuur uitvoeringsorganisatie werk en inkomen (Wet SUWI) reeds voldoende waarborgen. Private arbeidsbemiddeling valt niet onder het bereik van de Wet SUWI maar wel onder het bereik van de Wet allocatie arbeidskrachten door intermediairs (Waadi).

Lidstaten zijn verantwoordelijk voor de bescherming en bevordering van arbeidsrechten (zoals voorzien in het verdrag) van zeevarenden bij de exploitatie van publieke arbeidsbemiddelingsdiensten. Ten aanzien van private arbeidsbemiddelingsdiensten geldt dat deze alleen mogen worden geëxploiteerd volgens een daartoe gereguleerd systeem (vergunningen, certificering of anderszins). De lidstaat houdt hier toezicht op. Er kan ten aanzien van werkzoekenden en werkgevers in de maritieme sectoren worden volstaan met het treffen van regels in het Besluit arbeidsbemiddeling.<sup>12</sup>

Het Verdrag (Norm A1.4 onder 5.a) verbiedt dat arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden middelen, procedures of lijsten gebruiken die zijn bedoeld om zeevarenden te verhinderen of te ontmoedigen werk te vinden waarvoor zij gekwalificeerd zijn. Dit zogenoemde "belemmeringsverbod" zal eveneens in het Besluit arbeidsbemiddeling worden geregeld.

Het Verdrag (Norm A1.4 onder 5.b) verbiedt eveneens dat aan de zeevarenden kosten in rekening worden gebracht die verband houden met werving en plaatsing van de zeevarenden. Dit is geregeld in artikel 3, eerste lid, van de Waadi. De bepalingen onder 5.c en verder hebben betrekking op de aan private arbeidsbemiddelingsdiensten te stellen exploitatie-eisen en zullen, zoals hierboven is aangegeven, worden opgenomen in het Besluit arbeidsbemiddeling.

Een door het Verdrag (Norm A1.4 onder 7) vereiste klachtenprocedure zal worden opgenomen in het Besluit arbeidsbemiddeling.

Het Verdrag (Norm A1.4 onder 5. c vi) vereist bescherming in de vorm van een verzekering of gelijkwaardige passende maatregel ter compensatie van financiële verliezen door zeevarenden als gevolg van eventuele nalatigheid door een arbeidsbemiddelingsdienst of de desbetreffende scheepsbeheerder in gevolge de arbeidsovereenkomst van de zeevarenden van de verplichtingen ten aanzien van hen. In de nieuwe afdeling 12 van titel 7.10 BW wordt dat uitgewerkt door de scheepsbeheerder aansprakelijk te houden voor nakoming van de bepaalde verplichtingen die voortvloeien uit de arbeidsovereenkomst indien de werkgever veroordeeld is tot

<sup>12</sup> Besluit van 24 juni 1998, houdende regels inzake de vergunning tot arbeidsbemiddeling

nakoming doch dit nalaat te doen (zie artikel 7:738 BW). De bepalingen betreffende vergoeding in geval van verlies of zinken van het schip zijn nu nog opgenomen in het WvK.

Aan het door het Verdrag (Norm A1.4 onder 6) geëiste toezicht op de private arbeidsbemiddelingsdienst wordt voldaan door het in artikel 13 Waadi genoemde toezicht. In het Besluit arbeidsbemiddeling zullen, voor zover noodzakelijk, aanvullende bepalingen worden opgenomen ten aanzien van gepaste mechanismen en procedures voor onderzoek naar klachten betreffende de activiteiten van arbeidsbemiddelingsdiensten voor zeevarenden waarbij, naargelang het geval, vertegenwoordigers van reders en zeevarenden worden betrokken.

Van de lidstaten wordt vereist (Norm A1.4 onder 8) dat zij onderdanen moeten wijzen op de problemen die zich kunnen voordoen bij het dienst nemen op een schip dat de vlag voert van een staat die het verdrag niet heeft bekrachtigd, totdat de lidstaat zekerheid heeft verkregen dat normen worden toegepast die gelijkwaardig zijn aan de normen die in dit Verdrag zijn vastgelegd. Dit zal worden geregeld in het Besluit arbeidsbemiddeling. In het Besluit arbeidsbemiddeling zal, conform het Verdrag, eveneens worden bepaald dat reders van schepen die van wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten gebruik maken die gevestigd zijn in landen waarop het verdrag niet van toepassing is, erop toe te zien dat die diensten voldoen aan de vereisten van deze Norm.

### **Terbeschikkingstelling van arbeidskrachten**

Niet met arbeidsbemiddeling dient verward te worden, het ter beschikking stellen van arbeidskrachten (uitlenen) door private uitzendbureaus met winstoogmerk.

Het MAV biedt de mogelijkheid uitzendarbeid toe te staan door middel van het treffen van substantieel gelijkwaardige maatregelen (artikel VI, derde en vierde lid). Onder andere in de nieuwe afdeling 12 van titel 7.10 BW wordt dat uitgewerkt door de scheepsbeheerder aansprakelijk te houden voor bepaalde verplichtingen die voortvloeien uit de arbeidsovereenkomst indien de werkgever veroordeeld is tot nakoming doch dit nalaat te doen (zie artikel 7:738 BW). Een andere maatregel die invulling van de substantiële gelijkwaardigheid bewerkstelligt, is de loonverhoudingsnorm op grond van artikel 8 van de Waadi.

Het hierboven genoemde belemmeringsverbod zal ten aanzien van het ter beschikking stellen van arbeidskrachten, ook in de zeevaart, bij de implementatie van de EU-uitzendrichtlijn, 2008/104/EG,<sup>13</sup> worden geregeld. Nederland dient deze richtlijn vóór 5 december 2011 te implementeren.

## **TITEL 2 ARBEIDSVoorwaarden**

### **2.1: Een rechtvaardige arbeidsovereenkomst voor zeevarenden**

Zeevarenden hebben recht op een duidelijke, schriftelijke, rechtens afdwingbare arbeidsovereenkomst waarin hun arbeidsvoorwaarden, die in overeenstemming moeten zijn met de normen uit de Code, zijn vastgelegd. De overeenkomst moet vrijwillig door de zeevarende zijn aangegaan.

De arbeidsovereenkomst moet zijn ondertekend door zowel de zeevarende als de reder of diens vertegenwoordiger. Beiden moeten een origineel exemplaar bezitten. De zeevarende moet voor de ondertekening gelegenheid hebben gehad de overeenkomst te bestuderen en advies in te winnen. Er moeten maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat zeevarenden aan boord duidelijke informatie over hun arbeidsvoorwaarden kunnen verkrijgen. Zeevarenden krijgen een document uitgereikt met een overzicht van hun werkzaamheden aan boord. Voorzover een CAO van toepassing is op de arbeidsovereenkomst, moet een afschrift van deze CAO aan boord beschikbaar zijn.

Iedere partij moet in wet- en regelgeving vastleggen welke informatie de arbeidsovereenkomst moet bevatten. Norm A2.1, vierde lid, somt op wat hier in ieder geval onder valt, zoals persoonlijke gegevens van de zeevarende en de reder, de functie van de zeevarende, het loon, informatie over de beëindiging van de overeenkomst, over de toepasselijkheid van CAO's en aanspraak op repatriëring.

<sup>13</sup> PbEG L327/9 van 5 december 2008

Een partij moet ook in wet- en regelgeving vastleggen welke minimumopzegtermijnen voor zeevarenden en reders gelden bij voortijdige beëindiging van de arbeidsovereenkomst. Deze termijnen worden vastgesteld na overleg met sociale partners en bedragen tenminste 7 dagen.

Om te voldoen aan bovenstaande bepalingen van het MAV zal een nieuwe afdeling 12 aan titel 7.10 BW worden toegevoegd: bijzondere bepalingen terzake van de zee-arbeidsovereenkomst. De bepalingen in afdeling 12 zijn deels gebaseerd op de huidige bepalingen in het Wetboek van Koophandel (hierna: WvK) betreffende de zee-arbeidsovereenkomst. De bepalingen zijn tevens gemoderniseerd en voor zover nodig aangepast aan het MAV.

## **2.2: Een regelmatige en volledige betaling van het loon**

Zeevarenden moeten regelmatig, uiterlijk met tussenpozen van een maand, en volledig in overeenstemming met hun arbeidsovereenkomst, voor hun werk worden betaald. Zeevarenden hebben recht op een maandelijks overzicht van verschuldigde betalingen en betaalde bedragen, inclusief loon, aanvullende betalingen en -indien toepasselijk- de gehanteerde wisselkoers. Reders moeten zeevarenden in de gelegenheid stellen om (een deel van) hun salaris over te maken aan familie of van hen afhankelijke personen/rechthebbenden.

Nederland zal aan deze eisen voldoen door deze voorschriften over te nemen in de nieuwe afdeling 12 van titel 10 Boek 7 BW.

## **2.3: Gereguleerde (maximum) arbeids- en (minimum) rusttijden**

Een partij moet maximumarbeidstijden en minimumrusttijden voor zeevarenden vaststellen in overeenstemming met de Code. Norm A2.3, derde lid, definieert arbeids- en rusttijden en bepaalt dat de norm voor arbeidstijden voor zeevarenden in principe acht uur per dag is, met een rustdag per week. Daarvan mag bij CAO worden afgeweken, maar deze afwijking mag niet minder gunstig zijn dan de norm.

Een partij moet bij de regulering van de arbeids- en rusttijden van zeevarenden, in verband met de veiligheid van de navigatie en de veilige bedrijfsvoering op het schip, rekening houden met het gevaar van (over)vermoeidheid van zeevarenden.

Rusttijden mogen verdeeld worden in niet meer dan twee tijdvakken, waarvan er één minstens zes uur moet bedragen. Een overzicht van de organisatie van werkzaamheden aan boord, met o.a. informatie over het rooster voor dienst op zee en in de haven en het wettelijk toegestane maximum aantal werkuren c.q. het vereiste minimum aantal rusturen, moet op een makkelijk toegankelijke plaats worden opgehangen. Daarnaast moeten overzichten worden bijgehouden van de dagelijkse arbeids- en rusttijden. De kapitein kan, in verband met de onmiddellijke veiligheid van het schip, personen aan boord of de lading, of voor het verlenen van hulp aan andere op zee verkerende schepen of personen in nood, het schema van de arbeids- en rusttijden van zeevarenden opschorten.

In de Nederlandse regelgeving zijn de arbeids- en rusttijden voor de kapitein, officieren en de overige bemanningsleden vastgelegd in hoofdstuk 6 van het Atb-v. De definitie van schepeling in het Atb-v is minder ruim dan de definitie van zeevarende in het verdrag. Derhalve zal artikel 6.1:2 lid c Atb-v vervangen worden door de definitie van zeevarende conform het MAV.

De voorschriften ten aanzien van rusttijden, zoals beschreven in Norm A2.3, staan in artikel 6.5:2 Atb-v. Artikel 6.4:2 Atb-v bepaalt dat alle rusttijd geregistreerd moet worden, zowel de reguliere uren als de niet vooraf in het rooster vastgelegde uren. Deze werklijst moet binnen 1 week zorgvuldig ingevuld zijn. Hij moet door kapitein en schepeling worden ondertekend en binnen 8 weken ingeleverd zijn bij de scheepsbeheerder. De schepeling ontvangt een afschrift (art. 6.4:2, eerste tot en met derde lid 1 Atb-v). In artikel 6.5:7 Atb-v is geregeld dat overschrijding van de normen alleen mogelijk is in geval van noodsituaties (en dat na afloop compensatie in tijd moet volgen).

## **2.4: Verlof**

Iedere partij moet in wet- en regelgeving minimumnormen vastleggen voor jaarlijks verlof met behoud van loon voor zeevarenden werkzaam op schepen met zijn vlag. Dit moet worden berekend op basis van een minimum van 2,5 kalenderdagen per maand werk. Er moet rekening gehouden worden met de bijzondere behoeften van zeevarenden met betrekking tot dit verlof.

Deze materie, die thans geregeld is in artikel 414 WvK, zal worden opgenomen in de nieuwe afdeling 12 in titel 7.10 BW.

## **2.5: Repatriëring**

Iedere partij moet zeker stellen dat alle zeevarenden die werkzaam zijn op schepen onder zijn vlag, recht hebben op repatriëring, zonder kosten voor zichzelf, onder bepaalde in het verdrag benoemde omstandigheden. Bij beëindiging van de zee-arbeidsovereenkomst buiten het land waar de zeevarende woonplaats of gewone verblijfplaats heeft, bestaat het recht op repatriëring. Daarnaast heeft de zeevarende recht op repatriëring indien hij niet langer in staat is om zijn taken onder de arbeidsovereenkomst uit te voeren of indien niet van hem verlangd kan worden dat hij zijn taken uitvoert in specifieke omstandigheden. Ook in geval van ziekte die repatriëring vereist en van schipbreuk bestaat dit recht. De zeevarende heeft ook recht op repatriëring indien de reder niet in staat is zijn wettelijke of contractuele verplichtingen na te komen wegens faillissement, verkoop van het zeeschip, verandering in de registratie van het zeeschip of wegens een andere soortgelijke reden. Indien de reder niet zorgt voor repatriëring voor zeevarenden die er recht op hebben, dan dient de vlaggenstaat zorg te dragen voor repatriëring van de betrokken zeevarenden. Daarnaast heeft de zeevarende recht op repatriëring indien het zeeschip koers zet naar een oorlogsgebied, terwijl de zeevarende weigert naar dat gebied te gaan. Deze materie, die thans wordt geregeld in het WvK, zal (aangepast) worden ondergebracht in de nieuwe afdeling 12 van titel 7.10 BW.

## **2.6: Vergoeding in geval van verlies of zinken van het schip**

Voorschrift 2.6 schrijft voor dat iedere partij waarborgen dient vast te leggen in geval van verlies van het schip of schipbreuk. Deze waarborgen moeten inhouden dat, in alle gevallen waarin het schip verloren gaat of schipbreuk lijdt, de reder aan elke zeevarende aan boord een schadeloosstelling betaalt wegens werkloosheid die uit het verlies van het schip of zinken van het schip voortvloeit. Deze bepalingen mogen geen afbreuk doen aan andere rechten die een zeevarende kan hebben ingevolge het nationale recht van een partij.

De bepalingen betreffende vergoeding in geval van verlies of zinken van het schip zijn opgenomen in het WvK. Deze bepalingen zullen worden overgenomen in de nieuwe afdeling 12 van titel 7.10 BW.

## **2.7: Voldoende bemanning**

Partijen zijn verplicht te verlangen dat de schepen onder hun vlag een voldoende aantal zeevarenden in dienst hebben om te waarborgen dat de schepen op veilige wijze en onder alle omstandigheden met voldoende zorg voor de veiligheid worden geëxploiteerd, met de nodige aandacht voor oververmoeidheid van de zeevarenden en de bijzondere aard en omstandigheden van de reis. Bij de vaststelling, goedkeuring of herziening van de bemanningssterkte moet, ingevolge voorschrift 2.7, met de terzake in het verdrag genoemde eisen rekening worden gehouden. Met hoofdstuk 2 van de Zbw wordt grotendeels voldaan aan deze bepalingen voor onder Nederlandse vlag varende schepen. Daarin zal aanvullend worden opgenomen dat de scheepsbeheerder bij het samenstellen van de bemanning van zijn schepen rekening moet houden met het voorkomen van oververmoeidheid. Bij de afgifte van het bemanningscertificaat door de Inspectie Verkeer en Waterstaat (hierna: IVW) zal worden beoordeeld of met deze aspecten voldoende rekening is gehouden. Op grond van leidraad B2.7.1 zou iedere partij een klachtenregeling betreffende de bemanningssterkte in stand moeten houden. Deze behandeling van specifieke klachten over de bemanningssterkte zal worden geregeld in het kader van de algemene klachtenprocedure zoals voorgeschreven in voorschrift 5.2 van het MAV.

## **2.8: Loopbaan-, competentie-ontwikkeling en werkgelegenheidsperspectieven**

Partijen zijn verplicht tot een nationaal beleid ter bevordering van loopbaan-, competentie-ontwikkeling en van werkgelegenheidsperspectieven voor zeevarenden die op zijn grondgebied woonachtig zijn. Dit, door voorschrift 2.8 voorgeschreven, nationale beleid heeft tot doel de maritieme sector te voorzien van voldoende en vakbekwame arbeidskrachten. Daarnaast moet dit beleid de zeevarenden helpen hun vaardigheden, kwalificaties en werkgelegenheidskansen te vergroten.

De partij stelt, na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden, duidelijke doelen op voor beroepskeuzevoorlichting, scholing en opleiding van zeevarenden, wier taken aan boord hoofdzakelijk betrekking hebben op de veilige exploitatie en navigatie van het schip, met inbegrip van permanente scholing.

Loopbaan-, competentie-ontwikkeling en werkgelegenheidsbeleid worden in Nederland niet bij wet geregeld, maar zijn een zaak van sociale partners in de maritieme sectoren. Veel afspraken worden vastgelegd door middel van CAO's. Beleid en bijbehorende plannen in het kader van loopbaan-, competentie-ontwikkeling en werkgelegenheidsbeleid worden zowel in de koopvaardij als in de waterbouw voornamelijk ontwikkeld via de Opleidings- en Ontwikkelingsfondsen.

In de koopvaardij wordt de CAO ten behoeve van het Opleidings- en Ontwikkelingsfonds Zeescheepvaart afgesloten tussen de sociale partners in de zeevaart, te weten de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) en Nautilus International. Men streeft ernaar dat deze CAO algemeen verbindend wordt verklaard door de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (hierna: SZW).

In de waterbouw vormt het Opleidings- & Ontwikkelingsfonds Waterbouw onderdeel van de CAO BTER (Bedrijfstoneigen regeling) Waterbouw. Deze CAO wordt afgesloten door de sociale partners in de waterbouw, te weten de Vereniging van Waterbouwers, FNV Waterbouw en CNV Hout en Bouw. Deze CAO wordt na afsluiting al aangeboden aan de Minister van SZW ten behoeve van een algemeen verbindend verklaring.

De huidige doelen van de beide opleidings- en ontwikkelingsfondsen voldoen aan de in voorschrift 2.8 verplicht gestelde standaard van het MAV.

## **TITEL 3 HUISVESTING, RECREATIEVOORZIENINGEN, VOEDING en CATERING**

### **3.1: Behoorlijke huisvesting en recreatievoorzieningen aan boord**

Iedere partij draagt er zorg voor dat voor zeevarenden die aan boord werken en/of wonen van schepen die zijn vlag voeren, behoorlijke huisvesting en recreatievoorzieningen aanwezig zijn en in stand worden gehouden. Norm A3.1 werkt dit voorschrift verder uit. De vereisten, die in deze Norm zijn opgenomen, zijn uitsluitend van toepassing op schepen gebouwd op of na de datum waarop het verdrag voor de desbetreffende lidstaat in werking treedt. Ten aanzien van schepen gebouwd vóór die datum blijven de vereisten met betrekking tot de bouw en uitrusting van toepassing als vervat in het op 18 juli 1949 te Genève tot stand gekomen Verdrag betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen, 1949 (herzien) (IAO-Verdrag nr. 92) (Trb. 1951, 30), en het op 30 oktober 1970 te Genève tot stand gekomen Verdrag betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen, 1970 (aanvullende bepalingen) (IAO-Verdrag nr. 133) (Trb. 1972, 49) voor zover de betreffende lidstaat deze IAO-verdragen heeft bekrachtigd. Het Koninkrijk der Nederlanden heeft beide verdragen bekrachtigd. Een schip wordt geacht te zijn gebouwd op de datum waarop de kiel is gelegd of de datum waarop een met de kiellegging vergelijkbaar constructiestadium is bereikt.

De huidige eisen voor huisvesting aan boord van Nederlandse schepen zijn opgenomen in het Schepelingenbesluit. In de Zbw is een grondslag worden opgenomen om een nieuwe regeling ter vervanging van het Schepelingenbesluit vast te stellen. Voor zover het verdrag afwijkt van de huidige bepalingen omtrent huisvesting in het Schepelingenbesluit, zal worden geregeld dat de oude normen van toepassing blijven voor bestaande schepen.

### **3.2: Toegang tot voeding en drinkwater van goede kwaliteit, verstrekt onder gereguleerde hygiënische omstandigheden**

Voorschrift 3.2 schrijft voor dat schepen levensmiddelen en drinkwater aan boord hebben waarvan de kwaliteit, voedingswaarde en hoeveelheid voldoende zijn voor de behoeften op het schip. Daarbij moet rekening worden gehouden met uiteenlopende culturele en godsdienstige achtergronden. Aan zeevarenden wordt tijdens hun dienstverband aan boord van het schip kosteloos voeding verstrekt. Op schepen met een voorgeschreven bemanning van tien of meer personen moeten de zeevarenden die als scheepskok zijn aangesteld en verantwoordelijk zijn voor de bereiding van maaltijden voor hun functie aan boord de nodige opleiding en diploma's hebben.

De huidige eisen voor voeding aan boord van Nederlandse schepen zijn, net als de huisvestingseisen, opgenomen in het Schepelingenbesluit. In de Zeevaartbemanningswet zal de algemene verplichting tot de verstrekking van gratis voeding en drinkwater worden opgenomen en een grondslag om nadere regels te stellen.

## **TITEL 4        BESCHERMING van de GEZONDHEID, MEDISCHE ZORG, WELZIJN en SOCIALE ZEKERHEIDSBESCHERMING**

### **4.1: Medische zorg aan boord van het schip en aan de wal**

In deze bepalingen is een verplichting opgelegd aan de partijen om te voorzien in adequate maatregelen ter bescherming van de gezondheid van zeevarenden die onder de vlag van de desbetreffende partij varen. Krachtens Norm A4.1.2 moeten de zeevarenden daartoe gedurende het werk aan boord in beginsel kosteloos, voor zover dat met het nationale recht en gebruiken van een lidstaat in overeenstemming is (Norm A4.1, onder d), toegang hebben tot onmiddellijke en adequate medische zorg. De gezondheidsbescherming en medische zorg aan boord moeten ingevolge Norm A4.1.4 zoveel mogelijk vergelijkbaar zijn met datgene dat normaliter beschikbaar is voor werknemers aan de wal.

De Nederlandse wetgeving voldoet aan de normen van het Verdrag en grotendeels aan die van de leidraad. Niet wordt voldaan aan de in de leidraad opgenomen aanbeveling om aan boord van een schip een standaardformulier medische rapportage te hebben ten behoeve van de medische behandeling van zeevarenden. Dat formulier zal voor gebruik aan boord van Nederlandse schepen worden ontwikkeld door de medisch adviseur van de IVW.

De medische zorg aan boord van schepen is geregeld in bijzondere, op de scheepvaart betrekking hebbende, regelgeving zoals artikel 415 WvK die nu wordt opgenomen in de voorgestelde afdeling 12 van Boek 7 BW, de Regeling veiligheid zeeschepen en het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart.

Een zeevarende (zowel de werknemer als de zelfstandige) die, op grond van nationaal recht of met toepassing van de regels van internationale sociale zekerheidsregelingen, verzekerd is voor de Nederlandse volksverzekeringswetten, is daarmee ook verzekerd ingevolge de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten (hierna: AWBZ) en verzekeringsplichtig voor de Zorgverzekeringswet (hierna: Zvw). Verzekerd voor de volksverzekeringen krachtens nationaal recht zijn ingezetenen van Nederland en niet-ingezetenen voor zover zij krachtens een dienstbetrekking aan de Nederlandse loonbelasting zijn onderworpen. Het Besluit uitbreiding en beperking kring verzekerden volksverzekeringen 1999<sup>14</sup> kent uitzonderingen op deze verzekeringsplicht, zowel in uitbreidende zin als in beperkende zin, zoals deze ook voor de volksverzekeringen gelden.

Krachtens de AWBZ en de Zvw heeft de betrokkene, voor zover hij medische zorg inroept die onder het aansprakenpakket van deze verzekeringen valt, recht op zorg of op een vergoeding van de kosten van zorg, waar ter wereld hij zich ook bevindt, tot maximaal het Nederlandse tarief dat voor de betrokken behandeling geldt. De Zvw en de AWBZ kennen voor een aantal aanspraken zorggebonden eigen betalingen; daarnaast kent de Zvw ook een verplicht eigen risico. Gedurende de reis hebben zeevarenden aanspraak op zorg op grond van de bepalingen in artikel 415 van het WvK, nu opgenomen in de voorgestelde afdeling 12 van Boek 7.10 BW. In verband met die

---

<sup>14</sup> 24 december 1998, *Stb.* 1998, 746

dekking door het WvK is de inkomensafhankelijke premie voor de Zvw op nihil vastgesteld. Dit geldt niet voor de premie AWBZ en de nominale premie Zvw. Dat hoeft ook niet omdat het beginsel "kosteloos" ziet op het werken aan boord. Dit beginsel geldt niet zodra de zeevarende weer is teruggekeerd naar het land waar hij zijn woon of gewone verblijfplaats heeft. Dit beginsel geldt ook niet voor de zeevarende die verzekeringsplichtige is op grond van de Zvw. Zolang hij verblijft in Nederland heeft de zeevarende die verzekerd is ingevolge de AWBZ en de Zvw, ten laste van die verzekeringen, recht op zorg of op vergoeding van de kosten daarvan.

Zeevarenden, die met een buitenlands contract op een Nederlands schip werken zijn niet verzekerd onder de Nederlandse sociale verzekeringswetgeving. Zij zijn daarmee ook niet verzekerd op grond van de Nederlandse ziektekostenverzekeringswetgeving. In de voorgestelde afdeling 12 van Boek 7.10 van het BW wordt de regeling voor zieke zeevarenden met een zee-arbeidsovereenkomst naar Nederlands recht, van overeenkomstige toepassing verklaard op de zieke zeevarende die werkzaam is op basis van een arbeidsovereenkomst naar buitenlands recht. Hiermee wordt ook ten aanzien van deze groep aan de normen van het verdrag voldaan.

Krachtens Norm A4.1.3 moet iedere partij ervoor zorg dragen dat zeevarenden aan boord van schepen die zich binnen zijn grondgebied bevinden, toegang hebben tot de medische faciliteiten aan de wal. De Nederlandse gezondheidszorg staat open voor iedereen voor wie die zorg noodzakelijk is. Dat is in Nederland niet wettelijk geregeld, maar vloeit voort uit de medische ethiek. Bij nalatigheid bij het verlenen van noodzakelijke zorg kunnen in voorkomend geval burgerrechtelijke, strafrechtelijke en tuchtrechtelijke sancties worden toegepast. De verlening van medische zorg staat onder toezicht van het Staatstoezicht op de volksgezondheid. Omdat in de praktijk al wordt voldaan aan de verdragsnorm is er geen behoefte aan een nadere wettelijke regeling op dat vlak. Het verdrag verplicht daartoe ook niet, gelet op artikel IV. Op grond van die bepaling kan ook door middel van de praktijk aan een verdragsverplichting worden voldaan, tenzij het verdrag anders bepaalt.

#### **4.2: Aansprakelijkheid van de reder om de zeevarende te beschermen tegen de financiële gevolgen van ziekte, ongeval of overlijden**

Op grond van voorschrift 4.2 dient iedere partij maatregelen te treffen om ervoor te zorgen dat zeevarenden die werkzaam zijn op schepen die haar vlag voeren recht hebben op materiële bijstand en ondersteuning door de reder betreffende de financiële gevolgen van ziekte, ongeval of overlijden terwijl zij werkzaam zijn op grond van een arbeidsovereenkomst voor zeevarenden of ingevolge een dergelijke overeenkomst. Norm A4.2 werkt dit voorschrift verder uit. Reders zijn aansprakelijk voor de kosten gemaakt door op hun schip werkzame zeevarenden met betrekking tot ziekte en ongeval die zich voordoen tussen de datum van aanvang van de dienst en de datum waarop zij zijn gerepatrieerd.

Reders moeten financiële zekerheid stellen in geval van overlijden of langdurige arbeidsongeschiktheid van zeevarenden als gevolg van een bedrijfsongeval, beroepsziekte of bedrijfsrisico.

Daarbij zijn zij aansprakelijk voor de kosten van medische zorg en kost en inwoning. Deze aansprakelijkheid kan worden beperkt tot een tijdvak van ten minste 16 weken vanaf de datum van aanvang van ziekte of ongeval. In geval van overlijden gedurende de periode van aanstelling van de zeevarende is de reder verantwoordelijk voor de uitvaartkosten.

Wanneer ziekte of ongeval leidt tot arbeidsongeschiktheid dan is de reder aansprakelijk voor betaling van het volledige loon zolang de zieke of gewonde zeevarenden aan boord blijven of totdat de zeevarenden in overeenstemming met het MAV zijn gerepatrieerd.

Nederland voldoet aan deze bepalingen. In de artikelen 415 tot en met 415i WvK zijn de bepalingen opgenomen ten aanzien van ziekte, ongeval en overlijden. Deze bepalingen worden aangepast. Zij worden opgenomen in de voorgestelde afdeling 12 van Boek 7.10 van het BW.

#### **4.3: Bescherming van de gezondheid van de zeevarende en veiligheid en ongevallenpreventie**

Voorschrift 4.3 bepaalt dat elke partij ervoor zorg moet dragen dat de werkomgeving van zeevarenden bevorderlijk is voor de bedrijfsveiligheid en gezondheid op het werk. Hiertoe dient de partij nationale richtsnoeren te ontwikkelen en te publiceren na overleg met de sociale partners. In Norm A4.3 is uitgewerkt welke onderwerpen de richtsnoeren dienen te bevatten. Daarbij gaat het onder meer om



voorkoming van bedrijfsongevallen, letsel en ziekten, blootstelling aan lawaai en trillingen, rapportage en verzameling van statistieken inzake bedrijfsongevallen en ziekten en om veiligheids- en gezondheidsonderwijs voor jonge zeevarenden.

De regelgeving die voortvloeit uit voorschrift 4.3 van het MAV is deels opgenomen in de wet- en regelgeving omtrent arbeidsomstandigheden, te weten de Arbeidsomstandighedenwet (hierna: Arbowed), het Arbeidsomstandighedenbesluit (hierna: Arbobesluit) en de Arbeidsomstandighedenregeling, omdat de betreffende materie daarbij aansluit, en deels in de scheepvaartwetgeving (de Schepenwet, het Schepenbesluit 2004 en de Regeling veiligheid zeeschepen, de Zbw en het Bzhz), omdat daarin nu al specifieke maritieme regelgeving verankerd is, zoals verplichtingen uit het SOLAS-Verdrag, het Uitwateringsverdrag en het STCW-Verdrag.

Ten aanzien van bepaalde onderwerpen genoemd in voorschrift A4.3 is de formulering zodanig dat rekening kan worden gehouden met eventuele, door sociale partners opgestelde Arbocatalogi. De mogelijkheid hiertoe is in de memorie van toelichting (Kamerstukken II 2005/06, 30 552, nr. 3) bij de wijziging van de Arbeidsomstandighedenwet (Stb. 2006, 673) genoemd en hangt samen met de daarin omschreven verdeling van verantwoordelijkheden tussen de overheid (doelvoorschriften) en private partijen, die op eigen initiatief arbocatalogi kunnen opstellen. In arbocatalogi kunnen middelvoorschriften worden opgenomen ter uitwerking van de doelvoorschriften.

#### **4.4: Toegang tot welzijnsvoorzieningen aan wal**

In voorschrift 4.4 worden partijen verplichtingen opgelegd om ervoor zorg te dragen dat welzijnsvoorzieningen die in de desbetreffende partij aanwezig zijn gemakkelijk toegankelijk zijn voor zeevarenden die aan boord van een zeeschip werken, ten behoeve van hun gezondheid en welzijn. Daarnaast hebben partijen een inspanningsverplichting om de ontwikkeling van in het verdrag genoemde welzijnsvoorzieningen in bepaalde havens te bevorderen. Ook wordt in het verdrag opgesomd welke verantwoordelijkheden een partij heeft met betrekking tot voorzieningen op het gebied van welzijn, cultuur, recreatie en informatie en diensten.

In Norm A4.4 worden de verplichtingen van de partijen op het gebied van welzijnsvoorzieningen verder uitgeschreven.

Norm A4.4, eerste lid, bepaalt dat iedere partij moet regelen dat de in die staat aanwezige welzijnsvoorzieningen beschikbaar zijn voor gebruik door alle zeevarenden zonder enig onderscheid naar nationaliteit, ras, huidskleur, geslacht, godsdienst, politieke overtuiging of sociale achtergrond en ongeacht de vlaggestaat van het schip waarop zij werken. Ingevolge Norm A4.4, tweede lid, moet iedere partij de ontwikkeling van welzijnsvoorzieningen in daarvoor geschikte havens van het land bevorderen en, na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden, vaststellen welke havens daarvoor als geschikt moeten worden aangemerkt. Ingevolge Norm A4.4, derde lid, moet iedere partij de instelling bevorderen van welzijnsraden, die de welzijnsvoorzieningen en -diensten regelmatig doorlichten om te waarborgen dat deze geschikt blijven, gelet op de veranderingen in de behoeften van zeevarenden die voortvloeien uit technische, bedrijfsmatige en andere ontwikkelingen in de scheepvaartsector.

In Nederland is het onderwerp welzijn ten behoeve van de ingezetenen geregeld in de Wet Maatschappelijke ondersteuning (hierna: WMO). Deze wet heeft de Welzijnswet en de Wet voorzieningen gehandicapten vervangen. De invulling van de maatschappelijke ondersteuning in de zin van deze wet is opgedragen aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten. Daartoe stellen de gemeenteraden plannen op waarin ondermeer is opgenomen welke maatregelen zijn genomen en welke resultaten zijn bereikt in een bepaalde periode. Individuele voorzieningen en persoonsgebonden budgetten zijn in beginsel niet beschikbaar voor vreemdelingen, tenzij deze in Nederland rechtmatig verblijf houden in de zin van de Vreemdelingenwet. Deze voorzieningen zijn in beginsel niet voor buitenlandse zeelieden (passanten) bedoeld. Blijkens leidraad B4.4.1 heeft het verdrag echter niet op zulke individuele voorzieningen betrekking, maar veeleer op openbare welzijns- en recreatieve voorzieningen. In de (grote) Nederlandse havensteden (Rotterdam, Amsterdam, Vlissingen, Delfzijl, Terneuzen) zijn reeds vele decennia zeemanshuizen aanwezig. De daarin aanwezige voorzieningen kunnen als adequaat worden aangemerkt en deze behoeven derhalve geen verdere formele invulling en uitwerking. Tot op

heden voldoet de in de praktijk in Nederlandse havens aanwezige welzijnsvoorziening voor zeelieden aan deze bepalingen.

#### **4.5: Sociale zekerheidsbescherming**

Dit Voorschrift bevat eerst drie leden die de doelstelling op het terrein van sociale zekerheid nader omschrijven. Ten eerste dient de partij ervoor zorg te dragen dat zeevarenden toegang hebben tot de sociale zekerheid. Ten tweede dient de partij, in overeenstemming met zijn nationale omstandigheden, maatregelen te treffen om geleidelijk te komen tot een volledige sociale zekerheidsbescherming voor zeevarenden, zowel individueel als door internationale samenwerking. Ten derde dient de partij te waarborgen dat zeevarenden recht hebben op sociale zekerheidsbescherming die niet minder gunstig is dan die werknemers aan de wal genieten.

Deze verplichtingen zijn vervolgens in Norm A4.5 concreet uitgewerkt. De belangrijkste bepalingen van deze Norm worden hierna kort besproken.

In Norm A4.5, eerste lid, wordt de *materiële werkingssfeer* omschreven. In aanvulling op de bescherming inzake medische zorg (in voorschrift 4.1) en de redersaansprakelijkheid (in voorschrift 4.2), worden de volgende negen takken van sociale zekerheid onderscheiden:

- medische zorg
- uitkering bij ziekte
- werkloosheidsuitkering
- ouderdomspensioen
- uitkering bij arbeidsongevallen en beroepsziekten
- kinderbijslag
- moederschapsuitkering
- arbeidsongeschiktheidsuitkering
- nabestaandenuitkering.

Verder bepaalt Norm A4.5, tweede lid, dat een lidstaat op het tijdstip van bekrachtiging voor ten minste drie van de hiervoor genoemde takken bescherming moet bieden.

In het derde lid van Norm A4.5 wordt onder andere de *personele werkingssfeer* omschreven. Ingevolge deze bepaling dient elke lidstaat overeenkomstig zijn nationale omstandigheden stappen te zetten om te voorzien in (de hiervoor bedoelde) aanvullende sociale zekerheidsbescherming voor alle zeevarenden die normaliter op zijn grondgebied woonachtig zijn. Met andere woorden, het MAV gaat met betrekking tot de sociale zekerheid uit van het *woonlandbeginsel*. Dit in tegenstelling tot medische zorg aan boord en aan de wal (Norm A.4.1) en de redersaansprakelijkheden bij ziekte, ongeval en overlijden (Norm 4.2). In die gevallen geldt het *vlaggenstaatbeginsel*.

Norm A4.5, vierde lid, biedt de mogelijkheid om sociale zekerheidsbescherming te bieden door bilaterale of multilaterale overeenkomsten of door bepalingen aangenomen in het kader van regionale organisaties voor economische integratie. Deze bepaling biedt de grondslag om, in afwijking van het derde lid, het *vlaggenstaatbeginsel* te hanteren in internationale verdragen of supranationale regelgeving.

Tot slot bepaalt het zevende lid van Norm A4.5 de wijze waarop sociale zekerheidsbescherming kan worden geboden. Dit kan zowel door wet- en regelgeving als door CAO's of private regelingen, al dan niet in combinatie met elkaar.

De Nederlandse socialezekerheidswetgeving voldoet aan de normen van het verdrag. Dit oordeel wordt gedeeld door de sociale partners in deze sector. Zeevarenden die in Nederland wonen, zijn in beginsel verzekerd voor de volksverzekeringen: de Algemene Ouderdomswet (hierna AOW), de Algemene nabestaandenwet (Anw) en de Algemene kinderbijslagwet (AKW). Daarmee wordt voldaan aan de eis dat voor ten minste drie takken van sociale zekerheid bescherming wordt geboden. Op het voorgaande bestaat een uitzondering als de zeevarende gedurende een aaneengesloten periode van ten minste drie maanden voor een buiten de EER gevestigde werkgever op een

buitenlands zeeschip van buiten de EER werkt. Dat doet zich naar het oordeel van de sociale partners in deze sector echter weinig voor.

Daarmee wordt voldaan aan de eis dat aan ingezetenen voor ten minste drie takken van sociale zekerheid bescherming wordt geboden

Daarnaast zijn zeevarenden die in Nederland wonen voor de werknemersverzekeringen en – voor zover dat al niet het geval is – voor de volksverzekeringen verzekerd, indien ze in dienst zijn van een in Nederland gevestigde werkgever. Ingeval ze in dienst zijn van een in het buitenland gevestigde werkgever, dan hangt de bescherming af van de vraag onder welke vlag het schip vaart.

- Als het schip onder een Nederlandse vlag vaart, dan is de zeewerkgever voor de zeevarende – indien deze niet reeds onder de Nederlandse werknemersverzekeringen valt – van rechtswege aangesloten bij de Vereniging Zee-risico 1967 ter waarborging van zijn verplichtingen die voortvloeien uit het risico van ziekte, arbeidsongeval, beroepsziekte en overlijden. Dit is nu geregeld in artikel 415a e.v. van het Wetboek van Koophandel.
- Als het schip onder een EU-vlag vaart, dan is – op grond van de Verordening (EEG) nr. 1408/71 betreffende de toepassing van de sociale-zekerheidsregelingen op werknemers en zelfstandigen, alsmede op hun gezinsleden, die zich binnen de Gemeenschap verplaatsen (PbEG L 74 van 27 maart 1972)– de socialezekerheidswetgeving van het betreffende EU-land van toepassing. Dit is op grond van lid 4 van Norm A4.5 toegestaan.
- In de overige gevallen hangt de geboden bescherming af van de vraag of er een verdrag van toepassing is of de socialezekerheidswetgeving van een ander land. In theorie kan het zich voordoen dat daardoor een enkele zeevarende niet voor ten minste drie takken van sociale zekerheid is beschermd. Het valt echter buiten de rechtsmacht van Nederland om verplichtingen, zoals premiebetaling en re-integratiemaatregelen, op te leggen aan buitenlandse werkgevers op een niet-EU zeeschip.

## **TITEL 5 NALEVING en HANDHAVING**

In Titel 5 zijn de verantwoordelijkheden van de partijen opgenomen voor het volledig effectueren en handhaven van de beginselen en rechten van het verdrag. Kern hiervan is het controleren van de naleving van het MAV via een adequaat systeem van inspecties: voor de vlaggenstaat op schepen onder zijn vlag en voor de havenstaat op schepen onder buitenlandse vlag die zijn havens aandoen. De mogelijkheid om bepalingen van Deel A van de Code via maatregelen van wezenlijke gelijkwaardigheid (*“substantial equivalence”*) uit te voeren, is niet van toepassing op Titel 5.

### **5.1: Verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat**

De vlaggenstaat is verantwoordelijk voor de implementatie van het verdrag voor schepen die zijn vlag voeren. Deze verantwoordelijkheid wordt hieronder nader toegelicht.

#### **5.1.1: Algemene beginselen**

De vlaggenstaat is verantwoordelijk voor de implementatie van het verdrag ten aanzien van schepen die zijn vlag voeren. De vlaggenstaat moet een doeltreffend systeem voor inspectie en certificering instellen zodat de arbeids- en leefomstandigheden van zeevarenden aan boord van schepen onder zijn vlag (blijven) voldoen aan de normen van het verdrag. De vlaggenstaatinspecties en bijbehorende certificering mogen worden uitbesteed aan de bevoegde en onafhankelijke erkende organisaties, maar de lidstaat blijft verantwoordelijk. Een ‘certificaat maritieme arbeid’ (uit te geven door de vlaggenstaat) en een ‘verklaring naleving maritieme arbeid’ (een lijst van toepasselijke nationale regelgeving (deel I) en een “verklaring naleving maritieme arbeid” (opgesteld door de reder) hoe op het schip het verdrag wordt nageleefd (deel II) tonen in principe aan dat het schip naar behoren geïnspecteerd is en aan de verdragsvereisten voldoet. De partij moet over dit systeem van inspectie en certificering rapporteren aan het IAB.

De certificeringsverplichting en de daarbij horende bevoegdheden zullen worden geregeld in de Zeevaartbemanningwet.

### **5.1.2: Bevoegdverklaring van erkende organisaties**

Inspecties en certificering mogen worden uitbesteed aan publieke of andere erkende organisaties die door de partij zijn erkend als competent en onafhankelijk zoals vereist in de Code. In de Zeevaartbemanningswet zal een basis worden opgenomen om personen aan te wijzen die de onderzoeken verrichten ter verkrijging en verlenging van de certificaten maritieme arbeid.

### **5.1.3: Certificaat maritieme arbeid en Verklaring naleving maritieme arbeid**

Elk schip van minstens 500 wereldbrutoscheepstonnage, (afgezien van de schepen waarvoor op grond van artikel II van het verdrag een uitzondering geldt) dat internationale reizen maakt of werkzaam is vanuit een haven of tussen havens in een ander land, moet een 'certificaat maritieme arbeid' en een 'verklaring naleving maritieme arbeid deel I en II' aan boord hebben. Het certificaat en de verklaring moeten voldoen aan het model zoals voorgeschreven in de Code. Deze modellen zijn opgenomen in de aanhangselen bij het MAV. De verklaring maritieme arbeid bestaat uit twee delen. Deel I bevat een opsomming van de eisen waaraan een specifiek schip op grond van de nationale regelgeving en eventuele vrijstellingen of ontheffingen moet voldoen. Deel II wordt door de reder opgesteld en bevat de maatregelen die op het schip gelden om de voortdurende naleving van het MAV te waarborgen. In de aanhangselen bij het MAV is ook opgenomen op welke arbeids- en leefomstandigheden moet worden gecontroleerd, te weten: minimumleeftijd, geneeskundige verklaring, kwalificaties van zeevarenden, arbeidsovereenkomsten van zeevarenden, gebruikmaking van een officiële, gecertificeerde of gereguleerde private wervings- en arbeidsbemiddelingsdienst, arbeids- en rusttijden, bemanningsamenstelling van het schip, accommodatie, recreatievoorzieningen aan boord, voeding en catering, gezondheid en veiligheid en ongevallenpreventie, medische zorg aan boord, klachtenprocedures aan boord en betaling van lonen. Het gaat daarbij om 14 onderwerpen in totaal. Het certificaat maritieme arbeid wordt afgegeven als een schip voldoet aan de nationale eisen die op deze 14 punten ter implementatie van het MAV gelden en de verklaring naleving maritieme arbeid deel II is goedgekeurd en afgegeven. De beide documenten moeten altijd tezamen aan boord aanwezig zijn.

Bovenstaande verplichtingen van het MAV worden geïmplementeerd in de Zbw. Op grond van voorschrift 5.1.3, zesde lid, van het MAV moet er een openbaar register worden ingesteld van de afgegeven Certificaten maritieme arbeid. Daarnaast is in Norm A5.1.3, twaalfde lid, van het MAV voorgeschreven dat op verzoek afschriften van de verleende certificaten moet worden verstrekt. Eén en ander zal worden geregeld in artikel 67 Zbw.

### **5.1.4: Inspectie en handhaving**

Iedere partij moet over een doeltreffend en gecoördineerd systeem van regelmatige inspecties, monitoring en andere controle-maatregelen beschikken, zodat het kan verifiëren of schepen die zijn vlag voeren de vereisten van het MAV, zoals geïmplementeerd in nationale wet- en regelgeving, naleven. In voorschrift 5.1.4 is nader uitgewerkt waar dit systeem van inspectie en handhaving aan moet voldoen, zoals het aanwijzen en het opleiden van voldoende gekwalificeerde inspecteurs, het verschaffen van (wettelijke) bevoegdheden van de inspecteurs zodat deze hun werk naar behoren kunnen uitoefenen, het bijhouden van een register met informatie over de inspecties en het instellen van passende sancties bij schendingen van de verdragsvereisten.

Voorschrift 5.1.4, dertiende lid, van het MAV schrijft voor dat er een register wordt bijgehouden met de resultaten van de inspecties die jaarlijks worden gepubliceerd. Daartoe zal op grond van de Zbw een centraal register worden ingesteld en zullen bij ministeriële regeling regels worden gesteld met betrekking tot het bijhouden van de inspectiegegevens. Daarbij zal worden geregeld dat de inspectiegegevens bij het Centrale inspectieregister gedeponeerd moeten worden.

Norm A5.1.4, zeventiende lid, van het MAV vraagt passende sancties te stellen bij schending van de vereisten van het verdrag. Dit zal worden geregeld door het opnemen van verbodsbepalingen in de Zbw die strafbaar worden gesteld in de Wet op de economische delicten. De mogelijkheid van het opleggen van deze sancties geldt naast de mogelijkheid maatregelen te treffen als aanhouding en intrekking van het Certificaat maritieme arbeid.

### **5.1.5: Klachtenprocedures aan boord**

Iedere partij moet ervoor zorgen dat aan boord van schepen die onder zijn vlag varen procedures gelden voor een eerlijke, doeltreffende en snelle behandeling van klachten van zeevarenden wegens een inbreuk op de vereisten van het verdrag. Voorts moet informatie over de contactpersonen schriftelijk aan de zeevarende aan boord beschikbaar worden gesteld. Een partij moet er ook voor zorgen dat represailles tegen een zeevarende wegens het indienen van een klacht zijn verboden of worden bestraft. Dit wordt opgenomen in de Zbw met de grondslag om bij ministeriële regeling regels te stellen terzake van de in voorschrift 5.1.5 voorgeschreven klachtenprocedure aan boord van schepen.

Op grond van Norm A5.1.5, vierde lid, van het MAV moet de op het desbetreffende schip geldende klachtenprocedure omwille van de kenbaarheid worden uitgereikt aan de zeevarenden aan boord. In het kader van het Certificaat maritieme arbeid en de Verklaring naleving maritieme arbeid wordt hierop ook geïnspecteerd.

### **5.1.6: Scheepvaartongevallen**

Een partij moet een officieel onderzoek instellen naar ernstige scheepvaartongevallen met letsel of overlijden waarbij een schip met zijn vlag betrokken is. Onderzoek naar scheepvaartongevallen is in Nederland geregeld in hoofdstuk IV van de Schepenwet.

## **5.2: Verantwoordelijkheden van de havenstaat:**

Een havenstaat is verantwoordelijk voor het controleren van de naleving van het MAV op buitenlandse schepen in zijn haven. Hoe hieraan moet worden voldaan wordt hieronder nader uitgewerkt.

### **5.2.1: Inspecties in de haven**

Een partij kan een buitenlands schip in zijn havens inspecteren om de naleving van de arbeids- en leefomstandigheden van zeevarenden, zoals voorgeschreven door het verdrag, te toetsen. Onder voorschrift 5.2.1 wordt onder meer uiteengezet hoe deze inspecties moeten plaatsvinden. Ook wordt uiteengezet dat deze inspecties moeten worden uitgevoerd door een bevoegde functionaris. Prima facie bewijs voor naleving van het verdrag zijn het 'Certificaat maritieme arbeid' en de 'Verklaring naleving maritieme arbeid'. Het systeem van havenstaatcontrole zoals in het MAV voorzien, sluit volledig aan bij de wijze waarop dit geregeld is in IMO-verdragen en in de Wet havenstaatcontrole. Door het MAV aan te wijzen als verdrag waarop de Wet havenstaatcontrole van toepassing is, worden de bevoegdheden die nodig zijn voor havenstaatcontrole in het kader van het MAV geregeld.

In Norm A5.2.1, achtste lid, van het MAV is – net als in andere verdragen waarbij havenstaatcontrole aan de orde is – vastgelegd dat voorkomen moet worden dat een schip onnodig wordt aangehouden of opgehouden. Een nieuw element is daarbij dat het MAV expliciet stelt dat schadevergoeding moet worden betaald voor geleden verliezen of schade. De bewijslast ligt daarvoor bij de klager. Dit zal worden opgenomen in de Wet havenstaatcontrole met een grondslag om regels te stellen over de schadevergoeding in geval het beroep door de rechtbank gegrond wordt verklaard.

### **5.2.2: Klachtenafhandelingsprocedures aan wal voor zeevarenden**

Elke lidstaat moet ervoor zorgen dat zeevarenden, aan boord van buitenlandse schepen die een haven binnen zijn grondgebied aandoen, bij een daartoe aangewezen instantie een klacht kunnen indienen over schending van het MAV, met het doel een snelle en praktische oplossing ervan te bevorderen.

De bepalingen in voorschrift 5.2.2 zetten nader uiteen hoe deze klachtenprocedure aan de wal van de havenstaat geregeld moet zijn. In de Zbw zal worden geregeld waar zeevarenden een klacht kunnen indienen en een grondslag worden opgenomen om de klachtenprocedure uit te werken bij ministeriële regeling.

### 5.3: Verantwoordelijkheden betreffende het arbeidsaanbod

Niet alleen is een partij verantwoordelijk voor toezicht en handhaving van arbeids- en leefomstandigheden van zeevarenden die dienst doen op schepen onder zijn vlag, maar ook voor de werving, plaatsing en de sociale zekerheid van zeevarenden die onderdaan of ingezetene zijn, of anderszins op zijn grondgebied woonachtig zijn. Dit wordt gematerialiseerd doordat de inspecteurs deze vereisten ook moeten controleren en goedkeuren/certificeren (zie Aanhangsel A5-I bij het MAV) en dit wordt meegenomen in de Verklaring naleving maritieme arbeid. Dit is verder uitgewerkt in de implementatiewetgeving van het MAV. De regels omtrent de verklaring maritieme arbeid en het Certificaat maritieme arbeid worden geïmplementeerd in artikel 48b en 48c Zbw.

## IV STANDPUNT TEN AANZIEN VAN BEKRACHTIGING

Naar de mening van het regering is bekrachtiging van het MAV noodzakelijk. Dit is bij brief van 24 januari 2008 aan het Parlement medegedeeld.<sup>15</sup> Toen is ook aangekondigd dat een besluit over het starten van de goedkeuringsprocedure nog zou volgen, evenals een wetsvoorstel houdende de goedkeuring van het voornemen tot bekrachtiging en een wetsvoorstel tot wijziging van de relevante wetgeving.

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

Daarnaast wordt het mondiale 'level playing field' bevorderd, mede door het tegengaan van 'substandard shipping' en zogenaamde 'social dumping'. Hierbij ontstaat oneerlijke concurrentie doordat goedkope vlagregisters niet in staat en bereid zijn de internationale arbeids- en sociale wet- en regelgeving na te leven aan boord van hun zeeschepen. De bekrachtiging van het MAV is daarmee van belang voor de Nederlandse concurrentiepositie, de economische belangen van de Nederlandse handelsvaart en de bevordering van een veilige zeevaart. Bovendien zal Nederland via de zogenaamde 'no more favourable treatment'-clausule in het MAV te maken krijgen met de voorschriften van het verdrag. Met name omdat het toezichts- en handhavingsskader van het MAV een wereldwijd karakter zal kennen. De 'no more favourable treatment'-clausule houdt in dat indien Nederland niet zou bekrachtigen, Nederlandse zeeschepen op den duur vaker en diepgaander worden geïnspecteerd in havens van landen die wel bekrachtigd hebben. Extra werk en oponthoud zijn dan het gevolg.

Het MAV consolideert en moderniseert bijna 70 bestaande verdragen en aanbevelingen van de IAO in de maritieme sector. Bekrachtiging van het MAV past daarmee in het algemene streven van de Nederlandse regering om te komen tot een modernisering van de normstelling van de IAO die leidt tot een hogere ratificatiegraad van verdragen. Dit komt een wereldwijde bescherming van werknemers en een 'level playing field' voor de reders ten goede. Bovendien past een consolidatie en modernisering van verdragen in het streven om te komen tot deregulering en tot andere en betere wet- en regelgeving.

Op grond van Richtlijn 2009/13/EG van 16 februari 2009 van de Raad van de Europese Unie, 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<sup>16</sup> zullen naar verwachting alle EU-lidstaten het MAV per 1 januari 2011 gaan bekrachtigen. Ook belangrijke vlaggenstaten en zeevarende naties buiten de EU zijn voornemens te bekrachtigen.

---

<sup>15</sup> Brief van 24 januari 2008 (IZ/IA/07/35600) aan de Tweede Kamer van Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid J.P.H. Donner. Dit standpunt is conform de beleidslijn die is uiteengezet in de brief van de toenmalige Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 8 mei 1995 aan de Tweede Kamer naar aanleiding van de motie van het lid Van Middelkoop (Kamerstukken II, 1994/95, 23 900 XV, nr. 44, blz. 8).

<sup>16</sup> PbEG L 124 van 20 mei 2009

## V CONSULTATIE SOCIALE PARTNERS

Op grond van het op 21 juni 1976 te Genève tot stand gekomen Verdrag betreffende tripartiete raadplegingsprocedures ter bevordering van de tenuitvoerlegging van internationale arbeidsnormen (Trb. 1976, 177) worden de meest representatieve organisaties van werkgevers en werknemers geconsulteerd over voornemens tot bekrachtiging van verdragen.

Sociale partners hechten gezamenlijk zeer aan een spoedige bekrachtiging van het MAV door Nederland. Sociale partners in de maritieme sector zijn intensief betrokken en geconsulteerd in het gehele proces ter voorbereiding van de totstandkoming van implementatiewet- en regelgeving van het MAV. Er is veelvuldig overleg gevoerd in dat kader, zowel op technisch als bestuurlijk niveau. De regering heeft voor dit intensieve traject gekozen om een zo groot mogelijk draagvlak voor de wijze van implementatie van het MAV bij de sociale partners te verkrijgen. Dit wetsvoorstel is voorgelegd aan de Vereniging VNO-NCW (VNO-NCW), de Federatie Nederlandse Vakbeweging (FNV), het Christelijk Nationaal Vakverbond (CNV) en de Vakcentrale voor middengroepen en hoger personeel (MHP), evenals de meest representatieve organisaties van werkgevers en werknemers uit de zeevaartsector Nautilus International, de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) en de Vereniging van waterbouwers (VBKO).

Het Landelijk Platform Maritiem voor werk, inkomen en zorg (hierna: het Landelijk Platform Maritiem) heeft namens de organisaties van werkgevers en werknemers in de maritieme sectoren zeescheepvaart, waterbouw en visserij een reactie gezonden. Uit deze reactie blijkt dat voornoemde organisaties het voornemen tot bekrachtiging steunen.

Het Landelijk Platform Maritiem merkt het volgende op. De organisaties verenigd in het Landelijk Platform Maritiem betreuren het dat de regering er niet voor heeft gekozen om het MAV in één wet te implementeren. De regering merkt op dat Nederland op grond van de bestaande wet- en regelgeving deels al voldoet aan de verplichtingen die voortvloeien uit het MAV. Indien de verplichtingen van het MAV opgenomen zouden worden in één wet, zou de bestaande samenhang van de huidige wet- en regelgeving worden verstoord.

Voorts merkt het Landelijk Platform Maritiem op dat voorschrift 1.4 MAV geen grondslag biedt voor het introduceren van uitzendarbeid in de maritieme sectoren. Door de toelating van een ander werkgeverschap, waarbij de werkgever geen band meer met Nederland behoeft te hebben, ten onrechte te baseren op voorschrift 1.4 van het MAV komt de rechtsbescherming van de zeevarende te zeer onder druk te staan. Het Landelijk Platform Maritiem is wel voorstander van het toelaten van ander werkgeverschap, mits dit op verantwoorde en aanvaardbare wijze gebeurt. Het MAV biedt de mogelijkheid uitzendarbeid toe te staan door middel van het treffen van substantieel gelijkwaardige maatregelen (Artikel VI, leden 3 en 4, MAV). Volgens het Landelijk Platform Maritiem behelzen substantieel gelijkwaardige maatregelen het volgende:

- introductie van ander werkgeverschap
- iedere werknemer die aan boord van een zeeschip werkzaam is, is zeevarende.
- (grensoverschrijdend) ander werkgeverschap reguleren door hoofdstuk 3 van de Waadi van toepassing te doen zijn;
- het zeearbeidsovereenkomstenrecht moet op alle zeevarenden van toepassing zijn, ook als de werkgever niet de scheepsbeheerder is;
- de scheepsbeheerder is aansprakelijk voor nakoming van de zee-arbeidsovereenkomst;
- Nederlandse rechters zijn bevoegd kennis te nemen van en te beslissen over geschillen, ongeacht het gekozen recht en ongeacht de woonplaats van de zeevarende.

Na intensief overleg met vertegenwoordigers van het Landelijk Platform Maritiem en vertegenwoordigers van FNV, VNO-NCW, en CNV staat de regering uitzendarbeid toe door middel van het treffen van substantieel gelijkwaardige maatregelen (Artikel VI, leden 3 en 4, MAV).

De bepalingen ten aanzien van de zeearbeidsovereenkomst zijn opgenomen in de nieuwe afdeling 12 van titel 7.10 van het BW. Om zeevarenden die werkzaam zijn op basis van een andere arbeidsovereenkomst dan de

zeearbeidsovereenkomst naar Nederlands recht de bescherming van het MAV te geven zijn een aantal artikelen van deze afdeling van toepassing verklaard op de zeearbeidsovereenkomst naar buitenlands recht en de gewone arbeidsovereenkomst naar buitenlands recht. Ook aan werknemers die gewoonlijk aan de wal werken, maar tijdelijk aan boord van een zeeschip werken, worden een aantal rechten uit de nieuwe afdeling 12 van titel 7.10 BW toegekend vanwege de bijzondere tijdelijke werkomgeving.

Titel 2 van het MAV geeft regels voor de arbeidsovereenkomst van de zeevarende. Van enkele voorschriften uit deze titel is niet geheel duidelijk of deze een verdere strekking hebben en ook betrekking hebben op andere arbeidsrelaties aan boord van een zeeschip. Er is zekerheidshalve voor gekozen om deze onderdelen ook op andere werkzaamheden anders dan op grond van een zee-arbeidsovereenkomst van toepassing te laten zijn.

De aansprakelijkheid van de scheepsbeheerder wordt in de nieuwe afdeling 12 van titel 7.10 BW uitgewerkt door de scheepsbeheerder aansprakelijk te houden voor bepaalde verplichtingen die voortvloeien uit de arbeidsovereenkomst indien de werkgever veroordeeld is tot nakoming doch dit nalaat te doen (zie artikel 7:738 BW). Een andere maatregel die invulling van de substantiële gelijkwaardigheid bewerkstelligt, is de loonverhoudingsnorm op grond van artikel 8 van de Waadi.

Ten aanzien van de rechtsmacht van de Nederlandse rechter merkt de regering het volgende op. Wanneer geen internationale regelingen van toepassing zijn, zoals de EG-executieverordening, wordt de rechtsmacht bepaald ingevolge de artikelen van Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering (Rv).

Op grond van artikel 2 Rv bestaat er rechtsmacht voor de Nederlandse rechter indien de gedaagde zijn woonplaats of gewone verblijfplaats in Nederland heeft en artikel 3 Rv kent rechtsmacht toe indien de verzoeker in Nederland zijn woonplaats of gewone verblijfplaats heeft. In artikel 6 Rv, onderdeel b, wordt de Nederlandse rechter rechtsmacht toegekend in het geval van een individuele arbeidsovereenkomst of een agentuurovereenkomst, indien de arbeid gewoonlijk in Nederland wordt verricht of laatstelijk in Nederland werd verricht. Hieronder valt niet de arbeid verricht op grond van een arbeidsovereenkomst aan boord van een Nederlands zeeschip.. Daar op grond van de artikelen 2 en 3 Rv niet in alle gevallen rechtsmacht van de Nederlandse rechter zal bestaan, wordt ter bescherming van de zeevarende op een Nederlands zeeschip, voorgesteld om in onderdeel b van artikel 6 Rv ook rechtsmacht toe te kennen in het geval van een individuele arbeidsovereenkomst of een agentuurovereenkomst, indien de arbeid gewoonlijk op een Nederlands zeeschip wordt verricht of laatstelijk gewoonlijk werd verricht. Wanneer de rechtsmacht op grond van Rv dient te worden bepaald, kan in geval van arbeid aan boord van een Nederlands schip de Nederlandse rechter worden geadieerd.

Aan de overige inhoudelijke en redactionele opmerkingen van het Landelijk Platform Maritiem is zo veel mogelijk tegemoetgekomen door middel van tekstaanpassingen.

## **VI KONINKRIJKSPOSITIE**

Thans wordt de goedkeuring van het verdrag voor het gehele Koninkrijk gevraagd. De volgende overwegingen worden meegegeven voor het Caribische deel van het Koninkrijk.

De regering van de Nederlandse Antillen heeft eerder besloten medegelding van het MAV niet wenselijk te achten, gezien de op handen zijnde staatkundige ontwikkelingen binnen het Koninkrijk. In de context van deze ontwikkelingen heeft de Nederlands-Antilliaanse regering aangegeven zijn eerder ingenomen standpunt ten aanzien van medegelding op korte termijn te heroverwegen. Medegelding zou voor met name voor het Land Curaçao van belang kunnen zijn vanwege de aanwezigheid van een handelsvloot en het aantal zeevarenden. Het Land Curaçao en het Land Sint Maarten zullen na de staatkundige hervorming derhalve de mogelijkheid van medegelding van het MAV bezien. Daartoe is een Nederlandse wetgevingsjurist aangetrokken en daarbij zal het rapport 'Medegelding Maritiem Arbeidsverdrag 2006 Nederlandse Antillen en Aruba' van de Universiteit Leiden worden betrokken.

Na de staatkundige hervorming van het Koninkrijk, zal de medegeldingsvraag worden voorgelegd aan het Land Curaçao en het Land Sint-Maarten. Op het moment dat de regeringen van het Land Curaçao en het Land Sint



Maarten medegelding wenselijk achten en hebben voorzien in eventuele uitvoeringswetgeving, kan die medegelding direct tot stand worden gebracht.

Wat de BES-eilanden betreft zal na de staatkundige hervorming en de aansluiting van Bonaire, Sint Eustatius en Saba bij Nederland, de toepassing van het MAV op die eilanden in beraad worden genomen. Dat betekent dat het MAV vooralsnog alleen voor het Europese deel van Nederland zal gelden.

Te zijner tijd zal worden bepaald of het MAV voor de BES-eilanden zal gelden. Voor de toepassing op de BES-eilanden zal dan geen goedkeuring meer nodig zijn van de Staten-Generaal aangezien het verdrag voor het gehele Koninkrijk zal zijn goedgekeurd.

De regering van Aruba heeft besloten medegelding van het MAV niet wenselijk te achten. Aruba heeft geen handelsvloot, er zijn geen zeeschepen geregistreerd die onder de reikwijdte van het MAV vallen en het aantal zeevarenden is gering. Daarnaast kent Aruba geen inspectiedienst voor de scheepvaart die de verplichtingen die uit het MAV voortvloeien kunnen controleren. Gelet op het bovenstaande meent de regering van Aruba dat medegelding niet wenselijk is.

Wanneer Aruba in de toekomst wel een grotere maritieme aanwezigheid wil nastreven en medegelding wenselijk zal achten, kan die medegelding direct tot stand worden gebracht, aangezien het MAV voor het gehele Koninkrijk zal zijn goedgekeurd.

De Minister van Sociale Zaken  
en Werkgelegenheid,

J.P.H. Donner

De Minister Van Buitenlandse Zaken

M.J.M. Verhagen

De Minister Van Justitie,

E.M.H. Hirsch Ballin

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

C.M.P.S Eurlings

De Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport

A. Klink