

Memorie van Toelichting

## **Hoofdstuk 1 Inleiding**

Op 23 februari 2006 is in Genève het Maritiem arbeidsverdrag, 2006 (hierna: MAV), met 314 stemmen voor, nul stemmen tegen en vier onthoudingen (Venezuela en Libanon; per overheid kunnen 2 stemmen worden uitgebracht) door de Internationale Arbeidsconferentie (hierna: IAC) in haar vierenveertigste zitting aangenomen. Het MAV vormt de zogenaamde "vierde pijler" van de internationale maritieme zeevaartwetgeving, naast het Standard of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers (hierna: STCW), Marine Pollution (hierna: MARPOL) en het Safety of life at Sea (hierna: SOLAS) -Verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie (hierna: IMO).

Het MAV is een verdrag dat zowel bindende als niet-bindende elementen bevat. De bindende verplichtingen zijn te vinden in de Artikelen (Articles), de Voorschriften (Regulations) en de Normen (Standards; opgenomen in Code A). De niet-bindende elementen zijn te vinden onder de Leidraden (Guidelines; in Code B). De Internationale Arbeidsorganisatie (hierna: IAO) heeft desgevraagd toegelicht dat de bepalingen uit Code B weliswaar niet verplicht zijn bij implementatie van het verdrag, maar als een lidstaat het verdrag op een andere wijze implementeert dan in Code B staat omschreven, zal het wel aan de IAO moeten toelichten waarom het hiervan afwijkt ("comply or explain"). Het MAV kent hierdoor een nieuwe, voor de IAO unieke, structuur.

Het verdrag heeft drie onderliggende doelen: 1) het neerleggen in de Artikelen en Voorschriften van een gedegen reeks rechten en beginselen; 2) het, door middel van de Code, voorzien in een grote mate van flexibiliteit in de wijze waarop de leden die rechten en beginselen implementeren; en 3) waarborgen, door Titel 5, dat de rechten en plichten naar behoren worden gehandhaafd. De flexibiliteit ten aanzien van de uitvoering van het MAV is terug te vinden in twee mogelijkheden: 1) de mogelijkheid dat een lidstaat, waar nodig, de gedetailleerde vereisten uitvoert via het begrip 'wezenlijke gelijkwaardigheid' ('substantial equivalence'); en 2) de formulering van de verplichte vereisten van Code A op een meer algemene wijze, waardoor meer ruimte overblijft voor de invulling van de precieze maatregelen die op nationaal niveau moeten worden genomen. Voor een nadere toelichting op het verdrag wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel tot goedkeuring van het MAV.

Het MAV consolideert voor het merendeel bestaande maritieme arbeidsnormen. Voor Nederland is er toch een aantal noviteiten, doordat niet eerder geratificeerde verdragen in het MAV zijn geïncorporeerd en doordat bestaande verdragen zijn aangevuld met extra verplichtingen. Daarnaast worden door de bekrachtiging van het MAV nieuwe en extra inspectieverplichtingen geïntroduceerd voor zowel vlaggenstaat als havenstaat op arbeids- en sociale normen in de zeevaart.

### *§1.2 Betrokkenheid Europese Unie*

De Europese Commissie (hierna: EC) is vanaf het begin in 2001 actief betrokken bij de maritieme IAO-verrichtingen. Gedurende het gehele consolidatieproces heeft de EC een coördinerende rol vervuld voor en in overleg met de lidstaten. De EC kondigde in haar werkprogramma van 2006 aan het nieuwe MAV (deels) te willen omzetten in Europese regelgeving. Op 16 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. Dit besluit is door de Raad van Ministers op 7 juni 2007 aanvaard.

Om een spoedige ratificatie door de lidstaten te bevorderen heeft de Europese Commissie de Europese sociale partners uitgenodigd om een sociaal akkoord te sluiten op basis van artikel 155 VWEU (oud artikel 139 EG). Op 12 november 2007 hebben de Europese sociale partners een sociaal akkoord gesloten waarmee de inhoud van het MAV materieel wordt omarmd.

Om dit sociaal akkoord om te zetten in EU-recht heeft de Europese Commissie op 2 juli 2008 een voorstel voor een besluit van de Raad tot tenuitvoerlegging van de overeenkomst tussen de European Community Shipowners' Association (ECSA) en de European Transport Workers' Federation (ETF) inzake het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 (MLC 2006) en tot wijziging van Richtlijn 1999/63/EG bij de Raad ingediend. Dit besluit, Richtlijn 2009/13/EG, is op 16 februari 2009 door de Raad van Ministers aanvaard. Deze richtlijn dient ook tot wijziging van Richtlijn 1999/63/EG inzake de overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden, gesloten tussen dezelfde sociale partners ECSA en ETF. Die wijzigingen blijven strikt beperkt tot de bepalingen omtrent de arbeidstijd van zeevarenden die in het MAV reeds geregeld zijn. Derhalve dient dit wetsvoorstel mede ter implementatie van richtlijn 2009/13/EG.

Richtlijn 2009/13/EG omvat niet het gehele MAV. Ten eerste kan een sociaal akkoord op basis van art. 139 EG (nieuw artikel 155 VWEU) alleen juridisch bindende bepalingen bevatten. Daarom konden de leidraden (Code B) uit het MAV niet in deze richtlijn worden opgenomen. Dit ontslaat de EU Lidstaten uiteraard niet van de plicht om conform de bepalingen van het MAV rekening te houden met deze leidraden bij de bekrachtiging en de implementatie van het MAV. Richtlijn 2009/13/EG bevat derhalve alleen de Artikelen en Voorschriften van het MAV. Bovendien konden alleen die Artikelen en Voorschriften worden overgenomen in het sociaal akkoord die binnen de reikwijdte van artikel 153 VWEU (oud artikel 137 EG) vallen conform het bepaalde in artikel 155 VWEU lid 2.

Op grond van artikel 5 lid 1 van richtlijn 2009/13/EG verloopt de implementatietermijn van deze richtlijn één jaar na inwerkingtreding van de richtlijn. De richtlijn treedt in werking tegelijkertijd met het MAV. Het MAV treedt op zijn beurt in werking één jaar na het moment dat 30 ILO-lidstaten het verdrag bekrachtigd hebben, die tezamen een aandeel hebben van 33% in het wereldbrutoscheepstonnage (artikel VIII MAV). De totale implementatietermijn voor de richtlijn bedraagt dus 24 maanden vanaf het moment dat voldaan is aan de voorwaarden van artikel VIII MAV. Artikel VIII MAV bevat echter geen uiterste datum waarop aan de voorwaarden moet zijn voldaan. Op grond van artikel 19 van het ILO-Statuut zijn lidstaten niet verplicht om het MAV te bekrachtigen. Dit is de bevoegdheid van iedere lidstaat. Bekrachtiging geschiedt vervolgens volgens de nationale procedures van de betreffende staat. Daarom bevat deze EU-richtlijn, anders dan Europeesrechtelijk gebruikelijk, geen uiterste datum voor implementatie.

### *§1.3 Betrokkenheid van sociale partners bij de totstandkoming van de wetgeving*

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

De sociale partners in de maritieme sector zijn intensief betrokken en geconsulteerd in het gehele proces ter voorbereiding van de bekrachtiging en de totstandkoming van implementatiewet- en regelgeving van het MAV. De sociale partners hechten gezamenlijk zeer aan een spoedige bekrachtiging van het MAV door Nederland.

### *§1.4 Implementatie van het MAV in de nationale wetgeving*

De Universiteit Leiden heeft in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid onderzoek gedaan naar de implicaties voor de Nederlandse regelgeving bij eventuele ratificatie en implementatie van het MAV, ten einde de besluitvorming over ratificatie door de regering te faciliteren. De Universiteit Leiden heeft op 16 maart 2007 een rapport uitgebracht, dat in grote lijnen aangeeft in hoeverre de Nederlandse wet- en regelgeving reeds voldoet aan het MAV en in hoeverre bestaande regelgeving gewijzigd moet worden om te voldoen aan het MAV. Ook schetst het rapport mogelijke scenario's die bij de implementatie van het MAV gevolgd zouden kunnen worden.

De belangrijkste gevolgen voor Nederland bij bekrachtiging van het MAV zijn gelegen in de modernisering en aanpassingen van de zeevaart-arbeidsregelgeving (Boek 2 van het Wetboek van Koophandel (hierna WvK), de Zeevaartbemanningwet (hierna: Zbw) en Boek 7, titel 10, van het Burgerlijk Wetboek (hierna: BW) en enige bepalingen van de Arbeidsomstandighedenwet). De Universiteit van Leiden spreekt in haar rapport voorkeur uit voor het opnemen van de verplichtingen van het MAV in één nieuwe wet, eventueel (als tweede voorkeur) met beperking tot het terrein van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Hierdoor zou de structuur van het MAV beter gevolgd kunnen worden en dat zou leiden tot meer samenhangende wet- en regelgeving die toegankelijker

zou zijn dan implementatie in de bestaande wetten. Ook zou de handhavingstaak die uit het MAV voortvloeit op samenhangende wijze kunnen worden vorm gegeven. De regering heeft er echter voor gekozen om de verplichtingen van het MAV op te nemen in de bestaande wet- en regelgeving. Dit berust op de volgende argumenten. Als algemeen uitgangspunt in het wetgevingsbeleid geldt dat geen nieuwe wet- en regelgeving wordt opgesteld, indien de noodzaak hiervan niet is vastgesteld. De regering heeft in dit geval de noodzaak hiertoe niet kunnen vaststellen. Nederland voldoet op basis van haar bestaande wet- en regelgeving al aan een groot deel van de verplichtingen die voortvloeien uit het MAV. Met name op het gebied van sociale zekerheid, arbeidsomstandigheden en medische zorg en welzijn hoeft de wet- en regelgeving niet of nauwelijks te worden aangepast. Indien de verplichtingen van het MAV opgenomen zouden worden in één wet, zou de overzichtelijkheid en de samenhang van de huidige wet- en regelgeving worden verstoord. Bijvoorbeeld zou een deel van de bepalingen van de Arbeidsomstandighedenwet naar de nieuwe wet ter implementatie van het MAV moeten worden overgezet. In de voorkeursoptie van het rapport van de UvL zouden ook veel bepalingen van het BW en het WvK een plaats moeten vinden in een nieuwe wet, hetgeen in het licht van artikel 107 van de Grondwet (codificatie van privaatrecht in algemene wetboeken) bepaald niet voor de hand ligt. Voor de Zbw geldt dat deze wet dient ter implementatie van verschillende internationale verdragen (Solas -verdrag en STCW-verdrag) en Europese richtlijnen. Indien de verplichtingen van het MAV in één wet zouden worden geïmplementeerd, zou dit betekenen dat een deel van de Zbw zou worden overgeheveld naar de nieuwe wet. Voor het overige zou de Zbw moeten blijven bestaan, naast die nieuwe wet, terwijl op het terrein van de zeescheepvaart toch al vrij veel verschillende wetten van kracht zijn. Naar de mening van de regering zou dit de overzichtelijkheid en samenhang van de nationale wet- en regelgeving niet ten goede komen. De opgesomde nadelige aspecten van vergaande samenvoeging van voorschriften in één nieuwe wet weerspreken grotendeels de eerdergenoemde voordelen en wegen zwaarder. Overigens gaat de Zbw ingevolge het wetsvoorstel wel mede het kader bieden voor de accommodatievoorschriften van het MAV. De grondslag voor accommodatievoorschriften wordt naar de Zbw overgeheveld vanuit het WvK, waar ze enigszins een vreemde eend in de bijt vormen.

#### *§1.5 Bestaande wetgeving die voldoet aan de verplichtingen die voortvloeien uit het MAV*

##### *§1.5.1: gezondheid en medische zorg*

De Nederlandse wetgeving en praktijk voldoen op het gebied van gezondheid, medische zorg en welzijn al voor een groot deel aan de normen van het MAV. De medische zorg aan boord van schepen is geregeld in bijzondere, op de scheepvaart betrekking hebbende, regelgeving zoals artikel 415 WvK vijfde lid 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 verzekeringplichtig voor de Zorgverzekeringwet (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 kent uitzonderingen op deze verzekeringplicht, zowel in uitbreidende als 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 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. 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 zee-arbeidsovereenkomst naar buitenlands recht. Hiermee wordt ook ten aanzien van deze groep aan de normen van het Verdrag voldaan.

Krachtens norm A4.1.3 van het MAV 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 Verdrag. Op grond van die bepaling kan ook door middel van de praktijk aan een Verdragsverplichting worden voldaan, tenzij het Verdrag anders bepaalt.

Ten aanzien van welzijn kan het volgende worden opgemerkt. De voorschriften met betrekking tot het welzijn van zeevarenden zijn geregeld in titel 4.4. van het MAV. Nederland voldoet aan de verplichtingen van het MAV. In Nederland is het onderwerp welzijn ten behoeve van ingezetenen geregeld in de Wet maatschappelijke ondersteuning (hierna: Wmo). Deze wet heeft per 1 januari 2007 de Welzijnswet en de Wet voorzieningen gehandicapten vervangen. Invulling van het beleid op het terrein 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 wat de gemeentelijke doelstellingen zijn op bepaalde onderdelen van de maatschappelijke ondersteuning en welke resultaten de gemeente in de door het plan bestreken periode wenst te behalen. Individuele voorzieningen en persoonsgebonden budgetten zijn in beginsel niet beschikbaar voor vreemdelingen, tenzij deze in Nederland rechtmatig verblijf houden in de zin van artikel 8, onder a tot en met e en l, van de Vreemdelingenwet. Deze individuele voorzieningen zijn in beginsel niet voor buitenlandse zeelieden (passanten) bedoeld. Blijkens het MAV 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. Tot op heden voldoen de in de praktijk in Nederlandse havens aanwezige welzijnsvoorzieningen voor zeelieden dan ook aan de betreffende bepalingen uit het MAV en behoeven geen aanpassing of uitwerking.

#### *§1.5.2: Sociale Zekerheid*

De Nederlandse socialezekerheidswetgeving voldoet aan de normen van het MAV. 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), de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten (AWBZ) 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 Europese Economische Ruimte (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 dient de zeewerkgever voor de zeevarende – indien deze niet reeds onder de Nederlandse werknemersverzekeringen valt – een verzekering te sluiten tegen onder meer het risico van ziekte, arbeidsongeval, beroepsziekte en overlijden. Alle

zeewerkgevers die zeevarenden in dienst hebben die woonachtig zijn in een land waarmee Nederland geen verdrag inzake sociale zekerheid heeft gesloten, zijn op grond van artikel 415h van het WvK van rechtswege bij de Vereniging Zee-Risico 1967 aangesloten. Als het schip onder een EU-vlag vaart, dan is – op grond van de Verordening (EEG) nr. 1408/71 betreffende de toepassing van de socialezekerheidsregelingen 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 desbetreffende 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.

### *§ 1.5.3 Repatriëring*

De verplichting die op grond van het MAV geldt om in bepaalde omstandigheden zeevarenden te repatriëren, strekt zich op grond van voorschrift 2.5 van het MAV ook uit tot de staat onder wiens vlag het schip vaart. Omdat in zijn algemeenheid verplichtingen die zich richten tot de lidstaten, niet worden geïmplementeerd, is hiervoor in het wetsvoorstel geen specifieke bepaling opgenomen.

## **Hoofdstuk 2 Kernbegrippen uit het MAV**

Het MAV introduceert een aantal begrippen die het toepassingsbereik van het MAV afbakenen. Hierbij gaat het om de begrippen: zeeschip, zeevarende en reder. Deze begrippen zijn kernbegrippen van het MAV. Zowel het begrip reder als het begrip zeevarende zijn ruimer gedefinieerd dan de begrippen reder en schepeling in de huidige Nederlandse wetgeving. Dit heeft derhalve gevolgen voor de Nederlandse wetgeving. Deze zullen in dit hoofdstuk worden beschreven.

### *§ 2.1 Zeeschip*

Het MAV definieert "schip" als een schip anders dan een schip dat uitsluitend vaart op binnenwateren of wateren binnen, of dicht grenzend aan, beschutte wateren of gebieden waar havenvoorschriften gelden. Hiermee is het toepassingsbereik van het verdrag afgebakend tot zeegaande schepen. Artikel II, lid 4 van het MAV voegt daaraan toe dat het verdrag van toepassing is op alle schepen die doorgaans worden gebruikt voor commerciële activiteiten, met uitzondering van schepen die worden gebruikt voor de visserij. Ook oorlogsschepen en marine hulpschepen zijn uitgezonderd van de toepassing van het verdrag. Ten slotte bevat artikel II, lid 4 van het MAV de mogelijkheid om traditioneel gebouwde schepen uit te zonderen. Zoals toegelicht in hoofdstuk 1 wordt het MAV in verschillende wetten geïmplementeerd. In deze wetten is met een definitiebepaling afgebakend op welke schepen de bepalingen ter implementatie van het MAV van toepassing zijn. Afgezien van de bepalingen betreffende de havenstaatcontrole, geldt voor al deze wetten dat de bepalingen van toepassing dienen te zijn op Nederlandse zeeschepen. Belangrijke delen van het verdrag krijgen een plaats in de huidige Zbw. In artikel 1 van de Zbw is een Nederlands schip gedefinieerd als een schip dat op grond van de Nederlandse rechtsregels gerechtigd is de vlag van het Koninkrijk te voeren. Dit zijn om te beginnen alle zeeschepen waarvan de eigendom in Nederland te boek staat in het scheepsregister bedoeld in artikel 194 van Boek 8 BW. Voorts betreft het de zeeschepen in rompbevrachting die zijn ingeschreven in het openbaar rompbevrachtingsregister van Nederland als bedoeld in artikel 2 van de Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting. Met de inschrijving in dit register verkrijgt een schip de hoedanigheid van Nederlands schip. De schepen die in één van beide bovengenoemde registers staan ingeschreven, zijn op grond van artikel 3 van de Zeebrievenwet gerechtigd de vlag van het Koninkrijk te voeren. De zeeschepen die in artikel 2 van de Zeebrievenwet zijn uitgezonderd, waaronder oorlogsschepen en vissersvaartuigen, voeren de vlag van het Koninkrijk op grond van gewoonterecht. Omdat in de definitie van de Zbw is opgenomen dat het schepen betreft die op grond van Nederlandse rechtsregels gerechtigd zijn de vlag van het Koninkrijk te voeren, zijn schepen die staan ingeschreven in het openbaar register van de Nederlandse Antillen of Aruba met deze definitie uitgezonderd.

Artikel 2 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek bevat een definitie van zeeschip voor het gehele Burgerlijk Wetboek. Op grond van dat artikel zijn zeeschepen de schepen, die als zeeschip te boek staan in de openbare registers, bedoeld in afdeling 2 van titel 1 van Boek 3 (de artikelen 3:16 e.v. BW) en de schepen die niet te boek staan in die registers en blijkens hun constructie uitsluitend of in hoofdzaak voor drijven in zee bestemd zijn. In aanvulling op deze definitie is, in overeenstemming met de huidige Zbw in afdeling 12 van titel 10 van Boek 7 BW opgenomen dat deze afdeling van toepassing is op zeeschepen die op grond van Nederlandse rechtsregels gerechtigd zijn de vlag van het Koninkrijk te voeren.

### § 2.2. Reder

Het begrip "shipowner" is een kernbegrip in het MAV 2006. De gegeven definitie is zeer breed:

#### Artikel II, lid 1, onderdeel j MAV:

*Reder (shipowner): de eigenaar van het schip of een andere organisatie of persoon, zoals de manager, de agent, of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip van de eigenaar heeft overgenomen en die, bij het aangaan van die verantwoordelijkheid, ermee heeft ingestemd de taken en verantwoordelijkheden die in overeenstemming met dit verdrag aan reders zijn opgelegd, te aanvaarden ongeacht het feit of andere organisaties of personen bepaalde taken of verantwoordelijkheden namens de reder vervullen.*

Het cursieve gedeelte geeft de kern van de definitie weer: het betreft de partij die de verantwoordelijkheid heeft over de exploitatie van het schip. Als verantwoordelijke voor de naleving van de regels ter implementatie van het MAV zal steeds deze partij moeten worden benoemd. Op grond van artikel 311 WvK en artikel 3 Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting kunnen drie entiteiten een schip in commerciële vaart laten registreren als Nederlands schip:

1. de eigenaar van het schip (de reder of de kapitein-eigenaar, art. 311, eerste en tweede lid WvK);
2. de rompbevrachter (art. 3 Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting);
3. de scheepsmanager (art. 311, derde lid WvK).

Afhankelijk van de registratie van een schip zal één van deze drie entiteiten – gelet op de omschrijving van het begrip reder in het MAV – verantwoordelijk zijn voor de naleving van dit verdrag en daarop voor de zeevarenden aan boord van het desbetreffende schip aanspreekbaar moeten kunnen zijn.

In de memorie van toelichting van het wetsvoorstel waarbij onder andere artikel 311 WvK is gewijzigd (Kamerstukken II 2005/06, 30 412, nr. 3, p. 6), wordt de rol van de scheepsmanager uiteengezet. Kenmerkend is dat de eigenaar van het schip het beheer van het schip heeft overgedragen aan een andere juridische entiteit op grond waarvan het desbetreffende schip onder Nederlandse vlag kan varen.

Uit de bijzondere wetten – zoals de Zbw – blijkt dat de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van een Nederlands schip bij één van de drie bovengenoemde entiteiten die het schip onder Nederlandse vlag heeft geregistreerd, moet rusten. Alleen zij kunnen immers de verantwoordelijkheid dragen voor het nakomen van de verplichtingen die op grond van de wet gelden voor Nederlandse schepen. In de Zbw zijn de partijen die verantwoordelijk kunnen zijn voor de exploitatie van een schip gedefinieerd onder één noemer, namelijk de "scheepsbeheerder". Het begrip "scheepsbeheerder" is bij de totstandkoming van de Zbw in 1997 geïntroduceerd. Daarmee werd beoogd vast te leggen bij wie de verantwoordelijkheid ligt voor het bemannen van een schip.

In de memorie van toelichting bij het toenmalige wetsvoorstel Zbw staat daarover: "Met de definitie van scheepsbeheerder in deze wet wordt beoogd de ondernemersverantwoordelijkheid ingevolge het wetsvoorstel te leggen bij de natuurlijke of rechtspersoon die zorg draagt – als een van de onderdelen van de beheersvoering – voor het bemannen van het schip en hierover de dagelijkse leiding heeft. Dit betekent dat bijvoorbeeld niet als scheepsbeheerder in de zin van deze wet zal kunnen worden aangemerkt degene die uitsluitend zorg draagt voor het verschaffen van de overeengekomen bemanning. De dagelijkse leiding (het management van de beheersactiviteiten) dient in Nederland, vanuit een duurzame hoofd- of nevenvestiging in de zin van artikel 1, eerste lid, onder a of b, van de Handelsregisterwet te worden uitgeoefend." (Kamerstukken II 1996/97, 25 233, nr. 3, p. 15)

In de nota naar aanleiding van het verslag wordt nader ingegaan op de introductie van dit nieuwe begrip en de relatie met het begrip zee-werkgever van art. 309 WvK: "In veel gevallen zal de eigenaar of rompbevrachter zich in alle opzichten gedragen als de scheepsbeheerder. Er zijn echter constructies denkbaar en in de praktijk gebruikelijk, waarbij de eigenaar niet meer rechtstreeks

betrokken is bij bijvoorbeeld de samenstelling van de bemanning. Dat kan zich met name voordoen, indien het schip in eigendom is van een buitenlandse rechtspersoon. In dat geval kan de Nederlandse overheid niet zonder meer de in het buitenland gevestigde eigenaar aanspreken indien de Nederlandse bemanningsvoorschriften niet worden nageleefd. In artikel 311 WvK is daarom een voorziening getroffen, waarin wordt bepaald dat altijd een beheersbevoegde vertegenwoordiger van de buitenlandse eigenaar in het kader van een (Nederlandse) scheepvaartonderneming het dagelijks beheer voert over het schip." (Kamerstukken II 1996/97, 25 233, nr. 6, p 12)

Hieruit wordt duidelijk dat de "scheepsbeheerder" als bedoeld in de Zbw, de eigenaar, de rompbevrachter of de nadien in artikel 311 WvK opgenomen scheepsmanager kan zijn. Met het begrip "scheepsbeheerder" in de Zbw worden dus precies de entiteiten bedoeld die verantwoordelijk kunnen zijn voor de exploitatie van een schip dat onder Nederlandse vlag vaart. Omdat het MAV voor een deel in de Zbw zal worden geïmplementeerd (zie hoofdstuk 1) en het wenselijk is om geen onduidelijkheid te laten bestaan over welke partijen verantwoordelijk zijn voor de naleving van de Zbw wordt voorgesteld in de definitie van 'scheepsbeheerder' een koppeling te leggen met artikel 311 WvK.

Omdat vissersvaartuigen in artikel 319 WvK van de toepassing van artikel 311 WvK zijn uitgesloten, wordt in de voorgestelde definitie van "scheepsbeheerder" afzonderlijk vastgelegd dat dit begrip mede de natuurlijke of rechtspersoon omvat aan wie de verantwoordelijkheid voor de exploitatie kan zijn overgedragen aan een natuurlijke persoon of een rechtspersoon.

### *§ 2.3. Zeevarende*

Artikel II, lid 1, onderdeel f van het MAV geeft de volgende definitie van zeevarende:

*Zeevarende*, 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 definitie is ruimer dan het begrip schepeling. Schepeling wordt ingevolge artikel 396 WvK gedefinieerd als persoon die een zee-arbeidsovereenkomst met de zeewerkgever is aangegaan. Een zeevarende op grond van het MAV is echter een ieder die op een zeeschip werkzaamheden verricht, of dit nu in de hoedanigheid van werknemer of zelfstandige is. Ook de kapitein wordt onder het ruime begrip zeevarende geschaard. In een beperkt aantal gevallen wordt de kapitein nog afzonderlijk genoemd om hem in verband met zijn specifieke verantwoordelijkheden te onderscheiden van "gewone" zeevarenden.

Door de bekrachtiging van het MAV zal het begrip "schepeling" uit het WvK verdwijnen.

Met het MAV wordt beoogd aan alle zeevarenden de vereiste bescherming te bieden, en is het vanuit die optiek niet de bedoeling veel uitzonderingen te maken op de toepasselijkheid van het MAV. In artikel II, derde lid, van het MAV is gelet op dit uitgangspunt geregeld dat na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden, kan worden uitgemaakt of het MAV op bepaalde categorieën van personen van toepassing is.

De Internationale Arbeids Conferentie heeft in de Annex bij Resolutie VII, die in februari 2006 door de ILO is aangenomen tijdens haar 94e zitting, een verduidelijking gegeven van omstandigheden en criteria die een rol kunnen spelen bij het beantwoorden van de vraag of bepaalde categorieën personen al dan niet moeten worden aangemerkt als zeevarenden waarop de voorschriften van het MAV van toepassing zijn.

In de genoemde resolutie worden de volgende voorbeelden gegeven:

1. de aard van de werkzaamheden vormt geen onderdeel van de normale werkzaamheden van het schip. Dit betreft dan bijvoorbeeld wetenschappers, onderzoekers en tijdelijke specialisten;
2. hoewel de persoon maritieme vaardigheden bezit, is zijn functie geen onderdeel van de dagelijkse routine op het schip. Voorbeelden zijn zee- en havenloodsen, inspecteurs en superintendents;
3. de werkzaamheden worden slechts voor een korte tijd vervuld door personen, die gewoonlijk aan de wal werken. Dit kunnen wereldsterren zijn, die optreden op een cruiseschip, service- of garantiemachinisten, surveyors of havenwerkers.

Dit wetsvoorstel bevat in het voorgestelde artikel 1, tweede lid, van de Zbw, de mogelijkheid om na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden bij ministeriële regeling bepaalde categorieën van zeevarenden uit te zonderen. Hierbij zal worden aangesloten bij de criteria die zijn neergelegd in de Annex bij Resolutie VII van de Internationale arbeidsconferentie (94e zitting). Ook artikel 7:694 lid 2 BW geeft de mogelijkheid om categorieën van zeevarenden aan te wijzen die niet worden aangemerkt als zeevarenden in de zin van lid 1 van artikel 7:694. Bij het uitzonderen van categorieën zeevarenden zal rekening gehouden worden met de hierboven genoemde resolutie.

## Hoofdstuk 3 De Zeevaartbemanningwet

### § 3.1. Inleiding

De huidige Zbw en haar uitvoeringsregelgeving behelzen de voorschriften omtrent de bemanning aan boord van Nederlandse zeeschepen, met het oogmerk de veiligheid van het schip en de scheepvaart te bevorderen. Met dit regelgevingscomplex is zowel uitvoering gegeven aan verplichtingen voortvloeiend uit verdragen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO), als aan verplichtingen voortvloeiend uit Europese regelgeving. Het belangrijkste IMO-verdrag ten aanzien van de bemanning is het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, hierna te noemen: het STCW-Verdrag. De van toepassing zijnde IAO-verdragen zijn de verdragen met betrekking tot scheepskoks (nr. 69), het geneeskundig onderzoek (nr. 73) en de diplomering van volmatrozen (nr. 74). De Europeesrechtelijke voorschriften ten aanzien van de bemanning van zeeschepen zijn opgenomen in richtlijn nr. 2008/106/EG, richtlijn nr. 2005/45/EG en richtlijn nr. 92/29/EEG.

De Zbw bevat onder andere bepalingen omtrent de verplichtingen en bevoegdheden van de scheepsbeheerder en de kapitein, het bemanningsplan en het bemanningcertificaat, de vaarbevoegdheden, kennis- en ervaringseisen en de monsterring en de medische keuring van de bemanningen. De verantwoordelijkheid voor een juiste bemanning berust primair bij de scheepsbeheerder. In aansluiting op de beschouwingen in paragraaf 2.2 verdient het vermelding dat de scheepsbeheerder in artikel 1, onderdeel I, Zbw is gedefinieerd als de natuurlijke persoon of rechtspersoon die, vanuit een vestiging van een zeescheepvaartonderneming in Nederland, de dagelijkse leiding heeft over de exploitatie van het schip. Naast de scheepsbeheerder is de kapitein operationeel verantwoordelijk.

De Zbw heeft betrekking op Nederlandse zeeschepen die bedrijfsmatig worden gebruikt en op overheidsschepen. Expliciet uitgezonderd zijn oorlogsschepen, reddingsvaartuigen, pleziervaartuigen, schepen die onbemand mogen worden gesleept en onoverdekte vissersvaartuigen die in het zicht van de Nederlandse kust blijven. De voorschriften van de Zbw zijn zowel van toepassing op zeeschepen die op zee worden gebruikt als op zeeschepen die op de binnenwateren worden gebruikt.

Zoals hiervoor reeds is aangegeven zal een belangrijk deel van het MAV in de Zbw worden geïmplementeerd. Het betreft die onderwerpen waarvoor in de Zbw reeds een regeling voor de huidige bemanningen is getroffen, zoals de geneeskundige verklaring (Voorschrift 1.2), opleiding en kwalificaties (Voorschrift 1.3), bemanningssterkte (Voorschrift 2.7) en de scheepskok (Voorschrift 3.2). Daarnaast is de Zbw de meest aangewezen wet om enkele (nieuwe) onderdelen uit het MAV te implementeren. Het gaat hierbij om het certificaat en de verklaring naleving maritieme arbeid (Voorschrift 5.1.3), de klachten(afhandelings)procedures aan boord en aan de wal (Voorschriften 5.1.5 en 5.2.2) en de aanwezigheid aan boord van verschillende documenten (Normen A2.1, A5.1.1 en A5.1.3). In het WvK en het daarop gebaseerde Schepelingenbesluit zijn voorschriften opgenomen over de accommodatie en voeding van zeevarenden. De in het MAV omtrent dit onderwerp opgenomen bepalingen (Voorschriften 3.1 en 3.2) zullen in een op de Zbw gebaseerde ministeriële regeling worden opgenomen, omdat in verband met de opschoning van het WvK, de wettelijke grondslagen van het Schepelingenbesluit komen te vervallen. Nu de grondslagen van het Schepelingenbesluit komen te vervallen, zullen de accommodatievoorschriften van dat besluit nog slechts op basis van een overgangsbepaling van toepassing blijven voor schepen die zijn gebouwd voor de datum waarop het MAV voor Nederland van kracht wordt. Tevens voorziet het wetsvoorstel in de opname in de Zbw van een aantal bepalingen uit het WvK.

Waar dit mogelijk is worden de nieuwe voorschriften uit het MAV die voor alle zeevarenden gelden, geïntegreerd met de bestaande bepalingen. Nieuwe hoofdstukken zijn voorzien voor de bepalingen met betrekking tot accommodatie, voeding en overige voorzieningen voor zeevarenden aan boord van schepen alsmede het certificaat en de verklaring naleving maritieme arbeid.

Aangezien de reikwijdte van de Zbw met de implementatie van het Maritiem Arbeidsverdrag wordt uitgebreid, zowel wat betreft de onderwerpen als de personen waarop de wet van toepassing is, is de citeertitel "Zeevaartbemanningwet" niet langer toereikend. Het wetsvoorstel noemt als nieuwe citeertitel "Wet zeevarenden".



### *§ 3.2 Huisvesting en voeding*

Het MAV stelt eisen ten aanzien van de huisvesting en recreatievoorzieningen aan boord (voorschrift 3.1). De hieraan gestelde eisen komen grotendeels overeen met de eisen die nu gelden op grond van het Schepelingenbesluit. Het verdrag stelt ook eisen ten aanzien van de voeding en catering aan boord. Ook deze eisen komen voor een belangrijk deel overeen met de nu geldende eisen van het Schepelingenbesluit. Voorgesteld wordt om de eisen ten aanzien van huisvesting, recreatievoorzieningen en voeding vast te leggen in een ministeriële regeling omdat het om gedetailleerde voorschriften van overwegend technische aard gaat die rechtstreeks voortkomen uit het MAV. De voorgestelde artikelen 48 en 48a Zbw geven daarvoor de grondslag. Het Schepelingenbesluit zal komen te vervallen, maar speelt voor reeds gebouwde schepen deels nog een rol op basis van overgangsrecht (zie daarover ook § 3.1 van deze memorie van toelichting).

### *§ 3.3. Toezicht en handhaving*

De uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de arbeidsnormen voor zeevarenden in de praktijk zijn één van de hoofddoelstellingen geweest bij het concipiëren van het MAV. Daarmee is titel V van het MAV inzake het toezicht en de handhaving een novum ten opzichte van de bestaande situatie in de maritieme ILO-instrumenten.

Het afwijken van de voorschriften van titel V is niet toegestaan. Achtergrond is dat het "level playing field" zoveel mogelijk wordt gehandhaafd en zo mogelijk bevorderd dient te worden opdat "substandard shipping", dat wil zeggen het concurreren op basis van oneerlijke concurrentievoorwaarden op technische, arbeids- en sociale normen, zoveel als mogelijk wordt tegengegaan.

De vlaggenstaat is verantwoordelijk voor de naleving en handhaving van de normen van het MAV ten aanzien van haar schepen. De vlaggenstaat moet daartoe een doeltreffend systeem voor inspectie en certificering van het verdrag instellen zoals het aanwijzen van voldoende gekwalificeerde inspecteurs en het opleiden daarvan, het verschaffen van (wettelijke) bevoegdheden aan de inspectiediensten zodat deze hun werk naar behoren kunnen uitoefenen en, het monitoren van de inspectieresultaten en, het instellen van passende sancties bij schendingen van de verdragsvereisten.

Afgezien van verplichtingen voor de vlaggenstaat legt het MAV ook verplichtingen aan de havenstaat op, teneinde de handhaving van het verdrag mondiaal mogelijk te maken. Ten slotte bevat titel V van het verdrag ook verplichtingen voor de zogenoemde labour supplying landen, landen die in het arbeidsaanbod van zeevarenden voorzien.

#### *§ 3.3.1 Vlaggenstaatsinspecties MAV*

Hoewel enkele ILO-verplichtingen thans reeds onderdeel uitmaken van bestaande vlaggenstaatsinspecties, wordt met het MAV het certificaat maritieme arbeid geïntroduceerd waarbij schepen voor de certificering en in het kader van toezicht op de naleving op 14 punten waarop het MAV betrekking heeft gecontroleerd dienen te worden. Nieuwe elementen daarbij zijn het gebruik van (bonafide) private arbeidsbemiddelaars, recreatieve voorzieningen aan boord, klachtenprocedures aan boord en aan de wal, de uitbetaling van loon, de individuele arbeidsovereenkomsten en de minimumleeftijd.

#### *§ 3.3.2 Certificaat maritieme arbeid*

Net als in veel verdragen die gelden voor de zeescheepvaart, is in het MAV geregeld dat commercieel gebruikte schepen die varen onder de vlag van een lidstaat, voorzien moeten zijn van een certificaat om aan te tonen dat wordt voldaan aan de vereisten van het MAV. Op grond van het MAV geldt voor schepen van 500 GT die internationale reizen maken, dat ze een certificaat maritieme arbeid moeten hebben (zie voorschrift 5.1.3 van het MAV). Voordat een schip een certificaat maritieme arbeid kan krijgen, moet door de scheepsbeheerder een verklaring naleving maritieme arbeid zijn ingevuld waarin hij aangeeft welke maatregelen worden genomen om de voortdurende naleving van het verdrag te waarborgen. Dit wordt de verklaring naleving maritieme arbeid deel II genoemd. De verklaring naleving maritieme arbeid naleving deel I wordt opgesteld door de bevoegde autoriteit van de lidstaat, met daarin verwijzing naar de nationale wettelijke bepalingen ter implementatie van het MAV, eventuele scheepsspecifieke eisen op grond van de nationale wetgeving en de normen waarop wordt geïnspecteerd alvorens een certificaat maritieme arbeid te kunnen afgeven (zie voor de volledige opsomming, norm A5.1.3, lid 10 MAV). Als de

scheepsbeheerder dat wenst, kan hij ook voor schepen kleiner dan 500 GT een certificaat maritieme arbeid met de tweedelige verklaring naleving maritieme arbeid aanvragen. De regels omtrent het certificaat maritieme arbeid en de verklaring naleving maritieme arbeid worden geïmplementeerd in de artikelen 48b en 48c van de Zbw. Zie daarover verder de artikelsgewijze toelichting.

Het certificaat maritieme arbeid, op te stellen door de vlaggenstaat alsook de verklaring, waarvan deel II wordt opgesteld door de scheepsbeheerder, moet voldoen aan het desbetreffende model zoals voorgeschreven in de Aanhangselen bij het MAV.

De onderzoeken waaraan Nederlandse vlaggenschepen dienen te worden onderworpen ter verkrijging van de certificaten, de wijze waarop deze onderzoeken worden uitgevoerd en de frequentie ervan zullen nader worden bepaald bij ministeriële regeling op grond van de Zbw. Deze regeling zal eveneens voorschriften omvatten ten aanzien van de geldigheidsduur van de certificaten, de verlenging van de geldigheid, de voorwaarden voor afgifte etc.

De redenen voor intrekking van het certificaat zijn eveneens in de Zbw opgenomen. Voorbeelden zijn in het geval een schip om- of uitvlagt, of indien de inrichting en uitrusting wordt onderworpen aan een ingrijpende wijziging zoals genoemd in titel III van het MAV. Het certificaat vervalt indien de geldigheidsduur is verstreken, indien de voor het behoud van het certificaat verplichte onderzoeken niet hebben plaats gevonden, indien het schip van naam en nummer verandert etc. Indien het schip een andere bestemming krijgt dan waarvoor het oorspronkelijk was bedoeld en waarvoor de certificaten zijn afgegeven, kunnen bij ministeriële regeling nadere regelen worden gesteld wanneer het certificaat komt te vervallen.

Inspecties en certificering mogen worden uitbesteed aan organisaties die door de partij zijn erkend als competent en onafhankelijk zoals vereist in de Code. De partij blijft eindverantwoordelijk. Het certificaat maritieme arbeid toont in principe aan dat het schip naar behoren geïnspecteerd is en aan de verdragsvereisten voldoet. De lidstaat moet over dit systeem rapporteren aan het Internationale Arbeidsbureau (IAB).

De erkenning van klassenbureaus is in Nederland geregeld in de Schepenwet en in de 'Regeling erkende organisaties Schepenwet'. In totaal zijn er thans zeven erkende klassenorganisaties waarop de IVW het toezicht uitoefent. De IVW zal meta toezicht houden op de klassenbureaus inzake de uitvoering van de uitbestede taken. De certificerende taken – ook in het kader van het MAV – blijven daarmee onder de ministeriële verantwoordelijkheid vallen.

De EU verplicht vlaggenstaten eens in de twee jaar te rapporteren over het functioneren van klassenbureaus. De European Maritime Safety Agency (EMSA) is kritisch ten opzichte van uitbesteding, als dit niet gepaard gaat met gedegen vlaggenstaattoezicht door de overheid zelf. Daarom verplicht de EU haar lidstaten om eens in de twee jaar te rapporteren over het functioneren van de klassenorganisaties.

### *§ 3.3.3 Klachtenprocedures*

Een nieuw element in het MAV is de behandeling van klachten van zeevarenden over vermoedelijke schendingen van de vereisten van het MAV. De instelling van de MAV klachtenprocedure vormt een nieuwe verplichting voor vlaggenstaten en havenstaten. Elke partij moet ervoor zorgen dat aan boord van schepen varende onder zijn vlag, procedures gelden voor de eerlijke, doeltreffende en snelle behandeling van klachten van zeevarenden wegens een inbreuk op alle vereisten van het verdrag. Informatie over de geldende klachtenprocedures, contactpersonen en dergelijke moet (door middel van een afschrift) aan de zeevarende aan boord beschikbaar worden gesteld. Indien de klacht niet op een lager niveau kan worden afgedaan, staat het de zeevarende vrij zich tot de kapitein te wenden en indien nodig, tot de daartoe bevoegde instantie, in Nederland de Inspectie Verkeer en Waterstaat. In laatste instantie heeft de vlaggenstaat de plicht om maatregelen te nemen om te komen tot een oplossing. Een vlaggenstaat moet er ook voor zorgen dat represailles tegen een zeevarende wegens het indienen van een klacht zijn verboden of worden bestraft. Dit wordt geregeld in artikel 60a van de Zbw. In artikel 69a van de Zbw is de verplichting voor de scheepsbeheerder opgenomen dat aan boord een door hem vastgestelde klachtenprocedure geldt. In het derde lid van artikel 69a wordt geregeld dat de zeevarenden voor aanvang van hun werkzaamheden aan boord een afschrift van deze klachtenprocedure ontvangen. Op basis van artikel 69a, tweede lid, zal bij ministeriële regeling worden vastgelegd waaraan de door de scheepsbeheerder vast te stellen klachtenprocedure moet voldoen. O.a. zal hierin verplicht worden gesteld om contactinformatie van de Inspectie op te nemen.

Naast de klachtenprocedure aan boord, schrijft het MAV in voorschrift 5.2.2. een klachtenprocedure

aan de wal voor. Dit zal – voor wat betreft de buitenlandse schepen – worden geregeld in de Wet havenstaatcontrole bij de implementatie van richtlijn 2009/16/EG (implementatietermijn uiterlijk 31 december 2010). Voor zeevarenden op Nederlandse schepen wordt in het voorgestelde artikel 69b een grondslag opgenomen om een procedure vast te stellen voor de afhandeling van klachten door de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

#### *§ 3.3.4 Havenstaatcontrole*

Een havenstaat is verantwoordelijk voor het controleren van de naleving van het verdrag door schepen onder buitenlandse vlag die zijn havens aandoen. Het doel van havenstaatcontroles is het tegengaan van oneerlijke concurrentie met zogenoemde substandaard schepen (dat wil zeggen van schepen die niet aan de internationaal vastgestelde technische, arbeids- en sociale normen en vereisten voldoen) en om de veilige vaart te bevorderen. Ook in het MAV zijn voorschriften opgenomen over het uitvoeren van havenstaatcontroles.

Voor Nederland zullen deze havenstaatcontroles geharmoniseerd plaats vinden in het kader van de afspraken van het Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU). Het Paris MoU zal – mede aan de hand van de door de ILO vastgestelde richtlijnen ten behoeve van havenstaatcontroles op het MAV – richtlijnen ontwikkelen over de wijze waarop de controles het beste kunnen worden uitgevoerd.

De bevoegdheden als neergelegd in de Wet havenstaatcontrole zijn op één punt na, toereikend om inspecties uit te voeren op buitenlandse schepen als voorgeschreven in voorschrift 5.2 van het MAV. Om daadwerkelijk de Wet havenstaatcontrole te kunnen toepassen voor inspecties in het kader van het MAV, wordt het verdrag op grond van dit wetsvoorstel opgenomen in artikel 1 van de Wet havenstaatcontrole.

## **Hoofdstuk 4 Het Burgerlijk Wetboek**

In de nieuwe bepalingen over de zee-arbeidsovereenkomst in afdeling 12 van titel 10 van Boek 7 van het BW wordt enerzijds het MAV geïmplementeerd en wordt anderzijds een modernisering voorgesteld met betrekking tot de huidige bepalingen uit het WvK over de arbeidsovereenkomst van de kapitein en de schepeling. In afdeling 12A worden de bepalingen over de zeevisserij opgenomen, welke bepalingen worden aangepast aan afdeling 12.

#### *§ 4.1 Implementatie*

Het MAV bevat in titel 2 (Arbeidsvoorwaarden) een aantal bepalingen met betrekking tot de arbeidsovereenkomst. Het betreft bepalingen over de inhoud en vorm van de arbeidsovereenkomst (2.1), de lonen (2.2), het recht op verlof (2.4), repatriëring (2.5), en de vergoeding voor zeevarenden in het geval van verlies van het schip door schipbreuk (2.6). Voorts zijn van belang voor het arbeidsovereenkomstenrecht de bepalingen over medische zorg aan boord van het schip aan de wal (4.1), de aansprakelijkheid van de reder (4.2) en de bepalingen over sociale zekerheid (4.5).

Veel van deze bepalingen zijn vlaggenstaatsbepalingen, dat wil zeggen dat deze bepalingen gelden voor iedere zeevarende die arbeid verricht aan boord van een schip dat met een vlag vaart van een land dat partij is bij het MAV. Dit betekent dat niet alleen een zeevarende op een schip dat vaart met de Nederlandse vlag met een arbeidsovereenkomst naar Nederlands recht de bescherming dient te krijgen die het MAV voorschrijft, maar dat ook een zeevarende met een zee-arbeidsovereenkomst naar buitenlands recht op een schip met een Nederlandse vlag een beroep kan doen op deze vlaggenstaatsbepalingen van het MAV. In afdeling 12 is hiermee rekening gehouden en is een bepaling opgenomen (artikel 736 lid 1) waarin een aantal artikelen van afdeling 12 van overeenkomstige toepassing wordt verklaard op een zee-arbeidsovereenkomst naar buitenlands recht.

De bepalingen van het MAV zijn in hoofdzaak geïmplementeerd door aanpassing van de huidige bepalingen over de arbeidsovereenkomst voor de kapitein en schepeling (artikelen 375 tot en met 451e WvK). De artikelen 452- 452w WvK hebben betrekking op de zeevisserij en vallen buiten het MAV. De huidige arbeidsrechtelijke bepalingen met betrekking tot de kapitein en schepeling alsmede de bepalingen over de visserij zijn daarnaast zoveel mogelijk gemoderniseerd en opgenomen in het BW. Een verdere inhoudelijke aanpassing van de visserijbepalingen volgt mogelijk bij de implementatie van het op 14 juni 2007 tot stand gekomen en met het MAV vergelijkbare Visserijverdrag (IAO-Verdrag nr. 188).

Een standpunt ten aanzien van de ratificatie van dit verdrag zal naar verwachting in 2011 aan het parlement worden aangeboden.

#### *§ 4.2. Modernisering en verplaatsing naar BW*

De oorspronkelijke bepalingen over de arbeidsovereenkomst van de kapitein en schepeling uit het WvK stammen uit 1838. De bepalingen zijn in 1937 (Wet van 14 juni 1930, Stb. 240) herzien omdat na ongeveer 100 jaar de bepalingen bij de eisen van die tijd waren achter geraakt. Ook thans kan van een aantal bepalingen worden gezegd dat deze als verouderd kunnen worden beschouwd en is modernisering wenselijk. In het Ontwerp voor Boek 8 BW was plaats gereserveerd voor de arbeidsovereenkomst van de kapitein en de schepeling. Tot opnemning van de bepalingen van het WvK over de arbeidsovereenkomst in Boek 8 is het echter nooit gekomen. Thans wordt er voor gekozen de bepalingen over de zee-arbeidsovereenkomst op te nemen in titel 10 van Boek 7 BW, omdat in deze titel in de afdelingen 1 tot en met 9 de bepalingen over de arbeidsovereenkomst en, in afdeling 11, de bepalingen over de uitzendovereenkomst zijn opgenomen. Deze bepalingen zijn van toepassing op de zee-arbeidsovereenkomst voor zover daarvan in de regeling van de zee-arbeidsovereenkomst niet wordt afgeweken. De bepalingen van afdeling 12 bevatten alleen waar nodig specifieke regels met betrekking tot de zee-arbeidsovereenkomst.

Een en ander betekent dat de artikelen 375 tot en met 387 en 389 tot en met 450d in de derde en vierde titel van het tweede boek WvK, die betrekking hebben op de arbeidsovereenkomst tussen de zeewerkgever en de kapitein en de zeewerkgever en de schepelingen, waar nodig worden aangepast en worden verplaatst naar afdeling 12 van titel 10 van Boek 7 BW. Dit geldt ook voor de bepalingen over de schepelingen ter visserij in de vierde titel van het tweede boek (artikelen 452 tot en met 452p WvK). De bepalingen over de arbeidsovereenkomst in de zeevisserij uit het WvK worden aangepast aan de bepalingen over de zee-arbeidsovereenkomst en in een nieuwe afdeling 12A opgenomen. De artikelen 452q tot en met 452w WvK over de maatschap in de zeevisserij worden opgenomen in een nieuwe titel 13 van Boek 7 BW over de vennootschap (Kamerstukken I, 2004-2005, 28 746, A), voorzover die bepalingen met betrekking tot de vennootschap in de zeevisserij nog wenselijk worden geacht ten opzichte van de algemene bepalingen over de vennootschap. Van een aantal artikelen dat betrekking heeft op de arbeidsovereenkomst tot de vaart ter zee is gebleken dat deze kunnen vervallen omdat zij verouderd zijn. Deze zijn niet in het BW opgenomen. Tevens is een aantal artikelen overgeheveld naar de Wet zeevarenden omdat deze artikelen inhoudelijk passen bij de materie geregeld in laatstgenoemde wet.

#### *§ 4.3. Zee-arbeidsovereenkomst in BW*

Het MAV heeft betrekking op zeevarenden. Een zeevarende is ingevolge artikel II van het MAV een ieder die op een zeeschip werkzaamheden verricht. In titel 2 van het MAV worden voorschriften gegeven die zien op de arbeidsovereenkomst van de zeevarende. Deze bepalingen worden in een nieuwe afdeling 12 van titel 10 van Boek 7 BW uitgewerkt. Afdeling 12 ziet op de zeevarenden met een zee-arbeidsovereenkomst, dat wil zeggen op die zeevarenden die zich verbinden arbeid aan boord van een zeeschip te verrichten. Dit betekent dat van belang is dat een zeevarende een arbeidsovereenkomst aangaat om werkzaamheden uit te voeren aan boord van een zeeschip. Bij overige zeevarenden in de zin van het MAV die werkzaamheden aan boord van een zeeschip verrichten, derhalve zeevarenden die geen zee-arbeidsovereenkomst hebben gesloten, kan worden gedacht aan zelfstandigen en werknemers die tijdelijk aan boord arbeid verrichten op basis van een reeds bestaande "gewone" arbeidsovereenkomst op grond van artikel 7:610 BW. Een aannemer die werkzaamheden verricht aan boord van een zeeschip, valt onder de definitie van zeevarende van het MAV, maar is geen zeevarende met een zee-arbeidsovereenkomst als bedoeld in artikel 694. Ook een monteur, die reeds een arbeidsovereenkomst heeft en aan boord van een zeeschip is om een reparatie uit te voeren, is niet werkzaam op grond van een zee-arbeidsovereenkomst. Ter bescherming van deze personen en werknemers alsmede met het oog op een goede gang van zaken aan boord wordt een aantal bepalingen op hun arbeidsverhouding van overeenkomstige toepassing verklaard (zie art. 735, 736 lid 2 en 737).

Het gebruik van het begrip zeevarende in het MAV heeft ertoe geleid dat het begrip schepeling uit het WvK is vervallen. Ook de kapitein kan onder het ruime begrip zeevarende worden geschaard. In een beperkt aantal gevallen wordt, ter afbakening met de overige zeevarenden, de kapitein nog afzonderlijk genoemd.

Opgemerkt zij dat de bepalingen over de kapitein met een publiekrechtelijk karakter (de derde titel tot en met artikel 374 WvK, met uitzondering van de artikelen 346 en 364 WvK) gehandhaafd blijven in het WvK. Deze worden niet door het MAV bestreken en behoeven derhalve op grond van het MAV geen aanpassing.

Ingevolge het huidige artikel 396, eerste lid, WvK dient een arbeidsovereenkomst te worden aangegaan met de zeewerkgever. Onder zeewerkgever wordt verstaan de eigenaar, of in geval van rompbefrachtiging, de rompbefrachter (art. 309, tweede lid, WvK).

Het MAV noemt als wederpartij de reder. De reder is volgens artikel II, onder 1, sub j, de eigenaar van het schip of een andere persoon of organisatie, zoals de rompbefrachter of de agent, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip heeft overgenomen van de eigenaar en die, bij het aangaan van die verantwoordelijkheid, ermee heeft ingestemd de taken en verantwoordelijkheden van de reder te aanvaarden, ongeacht het feit of andere organisaties bepaalde taken of verantwoordelijkheden namens de reder vervullen. In afdeling 12 wordt de reder, zoals benoemd in het MAV, in aansluiting bij de Wet zeevarenden aangeduid als scheepsbeheerder en wordt ook voor de omschrijving van dit begrip aangesloten bij die wet.

Uit de omschrijving van zee-arbeidsovereenkomst waarin wordt gezegd dat de zee-arbeidsovereenkomst een arbeidsovereenkomst is, volgt dat de zee-arbeidsovereenkomst wordt gesloten tussen een werkgever en een werknemer (zeevarende).

De werkgever van de zeevarende kan de scheepsbeheerder zijn, maar dit hoeft niet steeds het geval te zijn. In de zeevaart wordt met uitzendkrachten gewerkt. In dat geval is het uitzendbureau op grond van artikel 690 van Boek 7 BW de werkgever van de zeevarende. Onder de zee-arbeidsovereenkomst valt, zo wordt nadrukkelijk in artikel 694 bepaald, ook de uitzendovereenkomst. Het MAV noemt uitzendarbeid niet, maar biedt de mogelijkheid uitzendarbeid toe te staan door middel van het treffen van substantieel gelijkwaardige maatregelen (artikel VI, derde en vierde lid). 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).

Op grond van het hiervoor genoemde voorschrift van artikel 396, eerste lid, WvK kan de uitzendwerkgever thans niet als zeewerkgever worden beschouwd. Dit heeft in de praktijk wel geleid tot het zogenoemde "dubbele werkgeverschap". Zowel het uitzendbureau als de zeewerkgever ondertekenen bij deze constructie de arbeidsovereenkomst (veelal ondertekent het uitzendbureau namens de zeewerkgever). Deze constructie is op grond van afdeling 12 niet meer nodig.

Daarnaast kan de werkgever van de zeevarende bijvoorbeeld de exploitant van een winkel of van een horecagelegenheid aan boord van een cruiseschip zijn. Wanneer het personeel in de winkel of horecagelegenheid een arbeidsovereenkomst is aangegaan om arbeid te verrichten aan boord van een zeeschip, bestaat er een zee-arbeidsovereenkomst. Wanneer dit personeel reeds een gewone arbeidsovereenkomst is aangegaan en tijdelijk niet aan de wal, maar aan boord werkzaam is, is er geen sprake van een zee-arbeidsovereenkomst.

De werkzaamheden worden door de zeevarende verricht aan boord van een zeeschip. Hiervoor is in paragraaf 2.1 op de omschrijving van zeeschip in het MAV ingegaan.

Artikel 2 van Boek 8 BW bevat een definitie van zeeschip voor het gehele BW. Op grond van dat artikel zijn zeeschepen de schepen, die als zeeschip te boek staan in de openbare registers, bedoeld in afdeling 2 van titel 1 van Boek 3 (de artikelen 3:16 e.v. BW) en de schepen die niet teboekstaan in die registers en blijkens hun constructie uitsluitend of in hoofdzaak voor drijven in zee bestemd zijn. Ingevolge lid 2 van artikel 2 van Boek 8 BW kunnen bij algemene maatregel van bestuur schepen, die geen zeeschepen zijn, voor de toepassing van bepalingen van dit wetboek als zeeschip worden aangewezen, dan wel bepalingen van dit wetboek niet van toepassing worden verklaard op schepen, die zeeschepen zijn. In artikel 695 lid 1 wordt voorts in overeenstemming met de huidige Zbw (art. 1, onder b) en de nieuwe Wet zeevarenden aangegeven dat afdeling 12 van toepassing is op zeeschepen die op grond van Nederlandse rechtsregels gerechtigd zijn de vlag van het Koninkrijk te voeren.

Het ligt in de bedoeling om bij algemene maatregel van bestuur dezelfde categorieën schepen uit te zonderen zoals in artikel 2, lid 2, van de Wet zeevarenden is gedaan. Afdeling 12 zal dan niet van toepassing zijn op schepen die uitsluitend varen op Nederlandse binnenwateren of wateren binnen, of dicht grenzend aan beschutte wateren of gebieden waar Nederlandse havenvoorschriften gelden, onbemande schepen die niet van middelen tot werktuiglijke voortstuwing zijn voorzien, oorlogsschepen en marine hulpschepen, reddingsvaartuigen, onoverdekte vissersvaartuigen die in de regel niet buiten het zicht van de Nederlandse kust worden gebracht en pleziervaartuigen.

#### *§ 4.4 Aansprakelijkheid inlener*

Omdat er, zoals hiervoor aan de orde kwam, op schepen met een Nederlandse vlag in de praktijk ook met uitzendkrachten gewerkt wordt, is ter bescherming van deze zeevarende een bepaling over inlenersaansprakelijkheid opgenomen (artikel 693). Inlener is ingevolge artikel 690 van Boek 7 BW de derde aan wie de werknemer door de werkgever, in het kader van de uitoefening van het beroep of bedrijf van de werkgever, ter beschikking wordt gesteld om krachtens een door deze aan de werkgever verstrekte opdracht arbeid te verrichten onder toezicht en leiding van de derde. De inlener is aansprakelijk voor de nakoming van bepaalde in het MAV opgenomen verplichtingen (de vlaggenstaatverplichtingen), indien de werkgever (het uitzendbureau) met de nakoming hiervan in gebreke is.

Met deze bepaling wordt aan de zeevarende, die als uitzendkracht aan boord van een schip met Nederlandse vlag werkt, bescherming geboden in die zin dat op een aantal vlaggenstaatsbepalingen van het MAV (de artikelen 706 tot en met 709, 717 tot en met 720, 734 tot en met 734I in afdeling 12) door de zeevarende een beroep kan worden gedaan, ongeacht het op de arbeidsovereenkomst en de overeenkomst tussen de werkgever en de derde toepasselijke recht. Voorwaarde is dat de werkgever (het uitzendbureau) met de nakoming in gebreke blijft.

#### *§ 4.5 Aansprakelijkheid scheepsbeheerder*

Voor de gevallen dat de werkgever niet tevens de scheepsbeheerder is in de zin van afdeling 12, is een artikel over de aansprakelijkheid van de scheepsbeheerder opgenomen (art. 738). Op grond van dit artikel is de scheepsbeheerder aansprakelijk voor de nakoming van een aantal vlaggenstaatsverplichtingen (de artikelen 706 tot en met 709, 717 tot en met 720, 734 tot en met 734I in afdeling 12) met betrekking tot de zee-arbeidsovereenkomst als de werkgever onherroepelijk tot nakoming hiervan is veroordeeld en met nakoming daarvan in gebreke blijft.

Vereist voor de aansprakelijkheid is dat eerst de werkgever is aangesproken, dat deze onherroepelijk is veroordeeld tot nakoming en vervolgens in gebreke blijft na te komen.

In het geval van uitzendwerk kan de uitzendkracht bij het niet nakomen door diens werkgever, het uitzendbureau, ervoor kiezen de inlener aan te spreken tot nakoming van de verplichtingen op basis van de hiervoor aangegeven inlenersaansprakelijkheid. Wanneer de inlener eveneens in gebreke blijft met nakoming, dient de uitzendkracht alvorens de scheepsbeheerder te kunnen aanspreken, een onherroepelijke uitspraak te verkrijgen waarin de werkgever (het uitzendbureau) tot nakoming van de verplichting is veroordeeld en vervolgens nalaat na te komen.

Voor alle zeevarenden bestaat er derhalve een gelijke verplichting om een onherroepelijk vonnis te verkrijgen jegens de persoon of organisatie met wie de zee-arbeidsovereenkomst is aangegaan, alvorens de scheepsbeheerder kan worden aangesproken.

#### *§ 4.6 Zieke zeevarende*

In de artikelen 734-734I worden de aanspraken van de zieke zeevarende jegens zijn werkgever geregeld. Deze bepalingen zijn grotendeels ontleend aan de regeling voor de zieke zeevarende zoals bepaald in de artikelen 415-415h van het WvK. De regeling voor de zieke zeevarende maakt onderscheid tussen zeevarenden die verzekerd zijn onder de Ziektewet of een daarmee overeenkomende wettelijke regeling van een EU-Lidstaat en een zeevarende die dat niet is (artikelen 734d-734k).

De zeevarende die wegens ziekte, zwangerschap of bevalling verhinderd is om te werken, ontvangt 100% van zijn loon zolang hij aan boord is van een schip, ongeacht de wijze waarop de zeevarende verzekerd is. Tijdens zijn ziekte heeft de zeevarende recht op verpleging en geneeskundige behandeling zolang hij niet verblijft of niet is teruggekeerd in het land waar hij zijn woonplaats of gewone verblijfplaats heeft. Indien de zeevarende ter verpleging wordt achtergelaten in een land waar hij niet zijn woon- of gewone verblijfplaats heeft, kan hij aanspraak maken op volledige doorbetaling van zijn loon.

Zeevarenden die verzekerd zijn onder de Ziektewet of een daarmee overeenkomende wettelijke regeling van een andere EU-lidstaat hebben in afwijking van artikel 629 lid 1 BW recht op 100% van het loon gedurende de eerste 12 weken. Dit recht eindigt zo gauw de zeevarende passende arbeid kan verkrijgen of is teruggekeerd in het land waar hij zijn woonplaats of gewone verblijfplaats heeft. Na afloop van deze termijn is artikel 629 lid 1 BW van toepassing en heeft de zeevarende recht op 70% van het loon. Voor de berekening van de periode van 104 weken als bedoeld in artikel 629 lid 1 BW worden de periodes meegeteld waarin de zeevarende ziek aan boord is of ter verpleging is achtergelaten in een land waar hij niet zijn woonplaats of gewone verblijfplaats heeft. Het meetellen van de dagen dat de zeevarende ziek aan boord is voor de berekening van de periode van 104 weken is een nieuw element.

De zeevarende die niet verzekerd is onder de Ziektewet of een daarmee overeenkomende wettelijke regeling van een andere EU-lidstaat heeft ook recht op 100% van zijn loon gedurende de eerste 12 weken van zijn ziekte indien hij nog niet is teruggekeerd in het land waar hij zijn woonplaats of gewone verblijfplaats heeft. Na afloop van deze termijn heeft de zeevarende recht op 80% van zijn loon gedurende 52 weken.

In de artikelen 734e-734k worden de aanspraken op rechten en voorzieningen geregeld van de zeevarende, die een ongeval krijgt in verband met zijn zee-arbeidsovereenkomst of (gedeeltelijk) arbeidsongeschikt raakt. Artikel 734f ziet op arbeidsongeschiktheid. De artikelen 734e en 734g hebben betrekking op ongevallen. Indien de zeevarende tengevolge van het ongeval overlijdt, hebben zijn nagelaten betrekkingen recht op een uitkering. De artikelen 734d-734k hebben betrekking op de zeevarende die niet verzekerd is onder de Ziektewet of een daarmee overeenkomende wettelijke regeling van een EU-lidstaat.

Een nieuw element in de regeling voor de zieke zeevarende is dat de kantonrechter van de rechtbank te Rotterdam als enige bevoegd is tot kennisneming van geschillen op dit terrein. In het WvK is de kantonrechter van de rechtbank van het arrondissement waarin het scheepsbedrijf is gevestigd, bevoegd.

## **Hoofdstuk 5 Arbeidsomstandighedenwet**

De regelgeving die voortvloeit uit Voorschrift 4.3 van het MAV "Bescherming van de gezondheid en veiligheid en ongevallenpreventie" is in het onderhavige voorstel deels opgenomen in de wet- en regelgeving omtrent arbeidsomstandigheden, omdat de desbetreffende materie daarbij aansluit, en deels in de scheepvaartwetgeving, omdat daarin nu al specifieke maritieme regelgeving verankerd is, zoals verplichtingen uit het SOLAS-Verdrag.

Ten aanzien van bepaalde onderwerpen uit het MAV is de formulering zodanig dat rekening wordt gehouden met eventuele, door sociale partners opgestelde Arbocatalogi. De mogelijkheid hiertoe is in de memorie van toelichting bij de wijziging van de Arbeidsomstandighedenwet met ingang van 2007 genoemd, en hangt samen met de daarin omschreven verdeling van verantwoordelijkheden tussen de overheid (doelvoorschriften) en de private partijen, die op eigen initiatief arbocatalogi kunnen opstellen (zie Kamerstukken II 30 552, nr. 3). In arbocatalogi kunnen middelvoorschriften worden opgenomen, ter uitwerking van de doelvoorschriften. Indien sociale partners een dergelijke catalogus voor hun (deel)sector hebben gesloten, die positief door de Minister van SZW is getoetst en is gepubliceerd in de Verzamelbeleidsregel, zal de inhoud van deze catalogus, voor zover deze betrekking heeft op de in het MAV geregelde onderwerpen, in de plaats komen van de desbetreffende, naar aanleiding van de ratificatie van het MAV in de wet- en regelgeving op te nemen bepalingen. (zie Kamerstukken II 29 427, nr. 46).

De bepalingen in de Titels 3 en 4.3 van het MAV bevatten in beperkte mate een wijziging van de bestaande voorschriften. In de artikelgewijze toelichting wordt hierop teruggekomen.

Omdat de definitie van zeevarende in het MAV ruimer is dan het begrip schepeling, is een aanpassing van de Arbeidsomstandighedenwet 2007, gericht op de positie van de ZZP'er, nodig. Hierop wordt bij de artikelsgewijze toelichting ingegaan.

## **Hoofdstuk 6 Wet allocatie arbeidskrachten door intermediairs**

De wederpartij van de zeevarende in de voorgestelde afdeling 12 van titel 10 van Boek 7 BW is de werkgever. Het begrip "werkgever" is niet nader ingevuld. Naast de scheepsbeheerder kan dus ook een ander, bijvoorbeeld het uitzendbureau werkgever zijn. Een uitzendovereenkomst wordt in artikel 7:694 BW begrepen onder de zee-arbeidsovereenkomst.

In de zeevaart wordt met uitzendkrachten gewerkt, die hun woonplaats of gewone verblijfplaats buiten Nederland hebben. In die gevallen is het uitzendbureau op grond van artikel 690 van Boek 7 BW de werkgever van de zeevarende. Dit kan een uitzendbureau zijn dat niet in Nederland is gevestigd.

Met het oog daarop is het van belang dat de normen van de Wet allocatie arbeidskrachten door intermediairs van toepassing zijn met betrekking tot arbeid verricht aan boord van een Nederlands

schip, ook in de situatie dat het uitzendbureau niet in Nederland is gevestigd. Dat uitzendbureau is dan loon en overige vergoedingen verschuldigd overeenkomstig het loon en de overige vergoedingen die worden toegekend aan werknemers, werkzaam in gelijke of gelijkwaardige functies in dienst van de scheepsbeheerder.

## **Hoofdstuk 7 Financiële gevolgen**

### *§ 7.1 Uitvoeringskosten*

Zoals toegelicht in § 3.3. en 3.4 van deze toelichting, stelt het MAV een nieuw systeem van toezicht en handhaving voor. Dit systeem bevat drie onderdelen: vlaggenstaatinspecties, havenstaatinspecties en de klachtenprocedure.

#### *7.1.1. Vlaggenstaatinspecties*

De vlaggenstaatinspecties omvatten de volgende onderdelen:

Alle schepen van tenminste 500 GT onder Nederlandse vlag, die internationale reizen maken moeten gecertificeerd worden. Zij zijn verplicht een certificaat maritieme arbeid te hebben waarmee aangetoond kan worden dat deze schepen voldoen aan de vereisten van het MAV (zie § 3.3.2 certificaat maritieme arbeid). Het certificaat heeft een geldigheid van ten hoogste 5 jaar. De geldigheid van het certificaat wordt onderworpen aan een tussentijdse inspectie tussen de tweede en de derde verjaardatum van het certificaat. Er zijn nu 1287 zeeschepen onder Nederlandse vlag, jaarlijks komen er nieuwe schepen bij, maar gaan er ook schepen af. Bij de certificering worden 14 punten geïnspecteerd. Het gaat om veiligheids- en milieuaspecten, arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden. De inspectie op veiligheid, milieu en arbeidsomstandigheden wordt nu uitgevoerd door de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). Taken op het gebied van arbeidsvoorwaarden zijn nieuw.

De IVW overlegt met de klassenbureau's of de inspecties en certificering voor het MAV aan hen kan worden gemandateerd. In dat kader moet de IVW toezicht houden op de uitvoering van die werkzaamheden door de zeven klassenbureaus. Verder moet de IVW handhavende inspecties uitvoeren op schepen onder Nederlandse vlag die niet verplicht zijn over het certificaat maritieme arbeid te beschikken. Dat betreft schepen < 500 GT en schepen > 500 GT, die geen internationale reizen maken.

- Uitgebreide Inspecties van schepen van minder dan 500 GT die geen certificaat willen (maximaal 400 schepen)
- Toezicht op klassenbureaus waaraan certificering is uitbesteed (7 klassenbureaus);

De raming voor de vlaggenstaatinspecties en het toezicht op de klassenbureaus bedraagt jaarlijks totaal 1 FTE (1300 uur).

#### *§ 7.1.2 Havenstaatinspecties*

Nederland dient controles uit te voeren op buitenlandse zeeschepen die de Nederlandse havens aandoen. Deze controles omvatten de volgende onderdelen:

1. Controle van het certificaat maritieme arbeid;
2. Inspecteren van 14 onderdelen van het MAV bij het ontbreken van dat certificaat;
3. Tijdens een inspectie aan boord in ontvangst nemen van klachten en daar een initieel onderzoek naar doen.

Als uitgangspunt wordt genomen dat er 1600 inspecties per jaar op buitenlandse schepen in Nederlandse havens plaatsvinden. Hiervoor wordt 1 extra FTE geraamd.

#### *§ 7.1.3. Klachtenprocedure*

Het MAV schrijft een klachtenprocedure voor (zie § 3.3.3 van de toelichting). Deze klachten komen van zeevarenden op buitenlandse schepen in een Nederlandse haven, van zeevarenden op een Nederlands schip of van buitenlandse overheden na onderzoek van een klacht op een Nederlands schip.

In eerste instantie moeten klachten op buitenlandse schepen in Nederlandse havens worden onderzocht en moet worden geprobeerd dit op te lossen. Lukt dat niet, dan moet de klacht onder de aandacht van de vlaggenstaat van het schip worden gebracht en met een 'verzoek' om over de uitkomsten en een bijbehorend plan van actie geïnformeerd te worden.



Dit laatste punt is een nieuw onderdeel voor zover het "sociale" klachten (klachten over minimumleeftijd, over arbeidsovereenkomsten, gebruik van arbeidsbemiddelingsbureaus en uitzendbureaus, klachtenprocedure aan boord of betaling van loon) betreft. Klachten van technische aard worden nu al behandeld. Voor de werkzaamheden in dit verband wordt de volgende capaciteit nodig geacht:

-2 fte voor onderzoek bij Nederlandse rederijen na klachten over Nederlandse schepen of voor onderzoek aan boord van buitenlandse schepen in een Nederlandse haven.

-1 fte voor administratieve werkzaamheden ter uitvoering van de klachtenprocedure. Dit betreft het in ontvangst nemen van klachten van buitenlandse zeevarenden in een Nederlandse haven en van buitenlandse bevoegde autoriteiten over een Nederlands schip, de coördinatie van de werkzaamheden van de twee klachtenonderzoekers en het (jaarlijks) rapporteren hiervan aan de ILO.

### *§ 7.2 Administratieve lasten*

Ter uitvoering van de doelstelling van het kabinet om de uit wet- en regelgeving voortvloeiende administratieve lastendruk te reduceren, zijn bij de bekrachtiging van het MAV wijzigingen aangebracht in de zeevaart-arbeidsregelgeving, met name in de Zbw. De totale reductie van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven komt neer op € 4.378.343,--. Hieronder wordt nader ingegaan op de lastenverlichting.

De verplichting tot het beschikken over een geldige geneeskundige verklaring op grond van artikel 40, tweede lid, van de Wet zeevarenden komt neer op een bedrag van € 675.000,-- inhoudelijke nalevingslasten per jaar. Elke andere zeevarende dan een bemanningslid dient te beschikken over een geldige geneeskundige verklaring van geschiktheid voor de zeevaart. De betreffende groep van ongeveer 9.000 zeevarenden dient over het algemeen één keer per twee jaar te worden gekeurd. Het tarief voor een keuring bedraagt per zeevarende € 150,--.

Hierbij wordt opgemerkt dat sinds jaren van alle zeevarenden wordt verlangd dat zij over een geldige geneeskundige verklaring beschikken, ook van de zeevarenden voor wie nog geen wettelijke verplichting daartoe bestond. De facto betekent de invoering van een verplichte keuring voor alle zeevarenden op grond van artikel 40, tweede lid, derhalve geen lastenverhoging.

Leidraad B4.3.5. van het MAV geeft aan dat alle bedrijfsongevallen en -ziekten zouden moeten worden gerapporteerd zodat deze kunnen worden onderzocht en uitgebreide statistieken kunnen worden bijgehouden. Rapporten zouden niet beperkt mogen worden tot sterfgevallen of ongelukken waarbij het schip betrokken is.

De kapitein heeft al krachtens de Schepenwet (artikel 9, lid 2) de plicht tot kennisgeving van averijen en ongevallen. Dit geschiedt in het geval zich aan boord een arbeidsongeval voordoet door middel van het in omloop zijnde 'Ongevallen registratie formulier' en het wordt gemeld aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat/divisie Scheepvaart (IVW/dS). De leidraad leidt ertoe dat het aantal meldingen naar inschatting zal stijgen met 400, hetgeen een stijging van de administratieve lasten oplevert van € 1867,-- op jaarbasis.

In artikel 69a Zbw is voorgeschreven dat iedere zeevarende voor aanvang van de werkzaamheden van de kapitein een afschrift ontvangt van de aan boord geldende klachtenprocedure. Uitgaande van 7600 FTE (exclusief uitzendkrachten) in de zeevaartsector die gemiddeld 2.5 keer per jaar aan boord gaan komt dit neer op een stijging van € 14250,-- aan administratieve lasten op jaarbasis.

Artikel 27 derde lid Zbw geeft aan dat de kapitein een weigering van toestemming aan een bemanningslid om de wal op te gaan in het scheepsdagboek vermeldt. Naar inschatting is dit een aantal malen per jaar van toepassing. De administratieve lasten zijn daarom marginaal.

In artikel 38a Zbw is opgenomen dat de kapitein het monsterboekje bewaart na de aanmonstering en het aan het bemanningslid teruggeeft bij de afmonstering. De praktijk laat zien dat de monsterboekjes al werden bewaard door de kapitein. De facto betekent dit geen lastenverzwaring.

De scheepsbeheerder draagt er zorg voor dat aan boord van het schip op een duidelijk zichtbare en toegankelijke plaats een afschrift wordt opgehangen van het certificaat maritieme arbeid en de verklaring naleving maritieme arbeid. Dit is opgenomen in artikel 69C Zbw. Uitgaande van 1221 zeeschepen (medio 2008 exclusief overheidsschepen en vissersschepen) en een geldigheid van het certificaat van maximaal vijf jaar bedragen de administratieve lasten € 1140,--.

In de regeling op grond van artikel 48 Zbw is een maandelijkse inspectie voorgeschreven in verband met de inspecties op reinheid van de verblijven om te waarborgen dat de huisvesting van zeevarenden schoon en fatsoenlijk bewoonbaar is en in een goede staat van onderhoud wordt gehouden. Het resultaat van elke inspectie moet worden opgetekend in het scheepsdagboek en ter inzage beschikbaar zijn.

In artikel 63, derde lid, van het Schepelingenbesluit was opgenomen dat een kapitein of een daartoe aangewezen officier een wekelijkse inspectie dient uit te voeren van alle verblijven waarbij hij zich door een of meer leden van de bemanning doet vergezellen.

De frequentie van de bewuste inspectie kan op basis van het MAV Norm A3.1 lid 18 worden gereduceerd. De wijziging is geëffectueerd in de regeling op grond van artikel 48 Zbw.

Uit de praktijk blijkt dat degenen die aan boord zijn reeds dagelijks de toestand van de te inspecteren onderdelen in de gaten houden en zo nodig actie ondernemen. Derhalve kan worden geconstateerd dat een wekelijkse inspectie en melding daarvan als een administratieve last kan worden aangemerkt die kan worden gereduceerd zonder dat er afbreuk wordt gedaan aan de kwaliteit en reinheid van verblijven. Door de inspectie en melding van wekelijks in maandelijks te veranderen worden de administratieve lasten gereduceerd met een bedrag van € 4.395.600,--.

De totale reductie van administratieve lasten voor het bedrijfsleven bedragen (€4.395.600– €17257) €4.378.343,--.

## **Hoofdstuk 8 Consultatie en adviezen**

### *§ 8.1 ACTAL*

Het algemene advies van ACTAL is om het wetsvoorstel in te dienen. ACTAL adviseert om bij de uitwerking in lagere regelgeving de mogelijkheden te onderzoeken om tot een verdere lastenreductie te komen. In de uitwerking van lagere regelgeving zal de regering onderzoeken of het mogelijk is om tot een verdere lastenreductie te komen.

### *§ 8.2 Raad voor de rechtspraak*

De Raad voor de rechtspraak is om advies gevraagd over de voorgestelde concentratie van rechtbevoegdheid bij de kantonrechter van de rechtbank Rotterdam (artikel 7:705 BW) alsmede over de voorgestelde toekenning van rechtsmacht van de Nederlandse rechter in zaken betreffende een individuele arbeidsovereenkomst of een agentuurovereenkomst, indien de arbeid gewoonlijk op een zeeschip wordt verricht (aanvulling van artikel 6 Rv).

De aanvulling van artikel 6 Rv geeft de Raad geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

De voorgestelde competentieregeling kan op instemming van de Raad rekenen, aangezien deze voldoet aan het Toetsingskader Concentratie dat de Rechtspraak hiervoor hanteert, vanwege het naar verwachting beperkte aantal zaken per jaar, het specialistische karakter van de materie en het feit dat wordt aangesloten bij bestaande competenties van de betreffende rechtbank. Verder maakt de Raad hierover de volgende opmerkingen.

#### *Eenduidigheid van de competentieregeling*

De Raad voor de rechtspraak gaat ervan uit dat het de bedoeling van de wetgever is om de kantonrechter van de rechtbank Rotterdam exclusief bevoegd te maken om over de hier aan de orde zijnde geschillen te oordelen. Om voor de rechtspraak gewenste eenduidigheid met betrekking tot de relatieve bevoegdheid te verkrijgen, wordt geadviseerd om het wetsvoorstel en de toelichting in dit verband te wijzigen en te verduidelijken.

Naar aanleiding van het advies van de Raad voor de rechtspraak zijn in artikel 705 de woorden "bij uitsluiting" toegevoegd om duidelijk te maken dat het hier om een exclusieve bevoegdheid gaat. Aan het slot van het artikel is opgenomen dat dit alleen anders is als dit uit afdeling 12 volgt. Artikel 728, dat ziet op de ontbinding van de arbeidsovereenkomst, geeft op dit punt een afwijkende regeling. Vanwege het meer algemene karakter van een dergelijk ontbindingsverzoek blijft naast de kantonrechter van de rechtbank Rotterdam de reeds op grond van artikel 685 lid 3 bevoegde kantonrechter in deze zaken bevoegd (zie verder de toelichting op artt. 705 en 728 BW).

De Raad voor de rechtspraak signaleert dat het voorgestelde artikel 696 BW enkele bepalingen bevat omtrent de al dan niet dwingendrechtelijkheid van artikelen van het wetsvoorstel en vraagt zich af hoe deze bepalingen zich verhouden tot de bedoeling om maritieme arbeidsgeschillen te concentreren bij de kantonrechter van de rechtbank Rotterdam. Naar aanleiding van deze opmerking van de Raad wordt in het tweede lid van artikel 696 BW naar artikel 705 verwezen. Artikel 705 heeft hierdoor een dwingendrechtelijk karakter gekregen.

De Raad voor de rechtspraak gaat er terecht van uit dat het de bedoeling is dat de voorgestelde competentieregeling ook van toepassing is op geschillen over zee-arbeidsovereenkomsten waarop ander dan Nederlands recht van toepassing is. Naar aanleiding van deze opmerking van de Raad is artikel 705 aangevuld met de zinsnede "ongeacht het toepasselijke recht".

#### *Reikwijdte competentieregeling*

Naar aanleiding van een vraag van de Raad of artikel 705 ook van toepassing is op geschillen over een collectieve arbeidsovereenkomst is in artikel 705 een verwijzing naar een collectieve arbeidsovereenkomst of regeling door of namens een bevoegd bestuursorgaan opgenomen.

#### *Werklast beide wetsvoorstellen*

De Raad verwacht geen noemenswaardige werklastgevolgen voor de Rechtspraak.

#### *§ 8.3 Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)*

Een aanzienlijk deel van het MAV wordt geïmplementeerd in de Zbw, waarbij de IVW is belast met de uit het verdrag voortvloeiende toezichts- en handhabingsbepalingen. Derhalve is aan de IVW gevraagd om een uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets uit te voeren.

De belangrijkste opmerkingen van de IVW hebben betrekking op de onderstaande punten.

#### *Wettelijke basistarieven in Zbw*

In de Zbw ontbreekt een wettelijke basis om tarieven vast te stellen voor de afgifte van certificaten voor maritieme arbeid, de verklaring naleving maritieme arbeid (deel I en deel II) en de daarmee verband houdende inspecties. De regering heeft naar aanleiding van de opmerking van de IVW de wettekst van artikel 62 Zbw gewijzigd. De wijziging van artikel 62 Zbw voorziet in een grondslag om tarieven te stellen voor de afgifte, vervanging of vernieuwing van de nieuwe op grond van het MAV vereiste documenten: het certificaat maritieme arbeid en de verklaring naleving maritieme arbeid.

#### *Certificering en Intermediairs*

Het wetsvoorstel bevat nog een onduidelijkheid met betrekking tot het gebruik van buitenlandse uitzendbureaus door de scheepsbeheerder. Concreet gaat het om de wijze waarop de IVW in het kader van het certificaat naleving maritieme arbeid vaststelt dat de scheepsbeheerder een buitenlands uitzendbureau inschakelt dat voldoet aan de eisen die het verdrag stelt. De eisen die het MAV stelt aan intermediairs, zal de regering daarom nader vormgeven in de lagere regelgeving.

#### *Klachtenprocedure*

In de Zbw wordt een klachtenregeling geïntroduceerd, terzake van schendingen van de door het verdrag aan zeevarenden toegekende rechten. Als een klacht aan boord niet kan worden opgelost, is het mogelijk voor een zeevarende een klacht in te dienen bij de IVW, die de klacht moet behandelen. Daarvoor heeft de IVW bevoegdheden nodig die zich over het gehele verdrag uitstrekken. Vooral nog zijn de bevoegdheden beperkt tot die onderdelen waarvoor een schip het certificaat maritieme arbeid moet ontvangen.

De regering merkt hierbij het volgende op. Klachten die buiten de reikwijdte van het certificaat vallen, zullen worden doorgestuurd aan de bevoegde instantie.

Indien de klacht gegrond is en geen verband houdt met het certificaat, heeft de IVW op basis van het wetsvoorstel echter geen mogelijkheden om de klacht te onderzoeken en handhavend op te treden.

Op basis van artikel 69a, tweede lid, zal bij ministeriële regeling worden vastgelegd waaraan de door de scheepsbeheerder vast te stellen klachtenprocedure moet voldoen. Naast de klachtenprocedure aan boord, schrijft het MAV in voorschrift 5.2.2. een klachtenprocedure aan de wal voor. Dit zal – voor wat betreft de buitenlandse schepen – worden geregeld in de Wet havenstaatcontrole bij de implementatie van richtlijn 2009/16/EG (implementatietermijn uiterlijk 31

december 2010). Voor zeevarenden op Nederlandse schepen wordt in het voorgestelde artikel 69b Zbw een grondslag opgenomen om een verdere procedure vast te stellen voor de afhandeling van klachten door de IVW. Op basis van art. 69b Zbw mag de zeevarende over elke schending een klacht insturen. Bij ministeriële regeling zal worden aangegeven hoe een klacht wordt afgehandeld.

Voorts merkt de IVW op dat de klachtenregeling en de daaruit voortvloeiende handhaving betrekking hebben op de publiekrechtelijke relatie tussen de IVW en de scheepsbeheerder. De IVW treedt derhalve niet op als belangenbehartiger van de zeevarende. De zeevarende zal zelf moeten opkomen voor zijn rechten in de privaatrechtelijke relatie met de scheepsbeheerder en kan hiertoe gebruik maken van de bestaande civiele rechtsgang.

#### *Minimumleeftijd*

In het met het wetsvoorstel samenhangende voorstel van wet tot goedkeuring van het verdrag wordt gesteld dat de Nederlandse wetgeving voldoet aan de relevante verdragsbepalingen over de minimumleeftijd door middel van de bestaande Arbeidstijdenwet en het daarmee samenhangende Arbeidstijdenbesluit vervoer. Het verdrag verbiedt elke vorm van arbeid door personen jonger dan 16 jaar. Op grond van artikel 3:2, tweede lid, onderdeel c, van de Arbeidstijdenwet is het echter mogelijk dat personen jonger dan 16 jaar naast en in samenhang met onderwijs arbeid van lichte aard verrichten. Daarom beveelt IVW aan om te bezien of deze omissie tot aanpassing van de Arbeidstijdenwet moet leiden.

De regering merkt hierbij het volgende op. Artikel 3:2 van de Arbeidstijdenwet verbiedt arbeid door personen jonger dan 16 jaar. Op grond van artikel 3:2 lid 2 tweede lid onder c geldt dit verbod niet ten aanzien van arbeid van lichte aard door een kind van 14 jaar of ouder voor zover deze arbeid verricht wordt naast en in samenhang met het onderwijs. Arbeid aan boord van een zeeschip kan niet worden aangemerkt als arbeid van lichte aard.

Naar aanleiding van de opmerkingen van IVW zal dit punt worden verduidelijkt in de lagere regelgeving.

#### *Burgerlijk Wetboek*

Ten aanzien van artikel 7:713 BW merkt de IVW op dat een rechtsvordering op grond van de artikelen 7:709 tot en met 712 BW na verloop van zes maanden na het ontstaan van het vorderingsrecht verjaart. De IVW meent dat zes maanden een relatief korte termijn is in de zeevaart. Er gaat enige tijd overheen voordat de zeevarende inzicht heeft in uitbetalingen, daar dan een klacht aan boord of bij de scheepsbeheerder heeft ingediend en een antwoord heeft ontvangen op die klacht. Bovendien is het heel goed mogelijk dat de zeevarende voor de berekening hulp nodig heeft, die niet altijd aan boord beschikbaar is. In het verlengde hiervan moet de werkgever de werklijsten en de monsterrol drie jaar bewaren. Hierdoor wordt de zeevarende op een eenvoudige manier geholpen in de bewijsvoering in het kader van een claim. De IVW stelt voor een termijn van drie jaren op te nemen.

De regering merkt hierbij het volgende op. Met de termijn van 6 maanden is aangesloten bij artikel 419, derde lid, WvK. Voorts kan een zeevarende wanneer hij denkt de termijn niet te zullen halen, een verjaring stuiten. Het opnemen van een termijn van 3 jaar leidt tot een lange periode van rechtsonzekerheid.

De termijn van 6 maanden kan bovendien rekenen op instemming van de sociale partners. De regering neemt dit voorstel tot verlenging van de verjaringstermijn dan ook niet over.

#### *§ 8.4 Sociale partners*

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 is van mening 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.

Het Landelijk Platform Maritiem meent dat het MAV de mogelijkheid van uitzendarbeid toestaat door middel van het treffen van wezenlijk gelijkwaardige maatregelen (Artikel VI, leden 3 en 4, MAV). Volgens het Landelijk Platform Maritiem behelzen wezenlijk 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 zee-arbeidsovereenkomstenrecht 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.

De regering merkt hierbij het volgende op. De bepalingen ten aanzien van de zee-arbeidsovereenkomst zijn opgenomen in de nieuwe afdeling 12 van titel 7.10 van het BW. De zee-arbeidsovereenkomst heeft betrekking op de zeevarende die zich verbindt arbeid aan boord van een zeeschip te verrichten. Om zeevarenden die werkzaam zijn op basis van een zee-arbeidsovereenkomst naar buitenlands recht de bescherming van het MAV te geven is een aantal artikelen van deze afdeling van overeenkomstige toepassing verklaard op deze zee-arbeidsovereenkomst. Ook aan werknemers die gewoonlijk aan de wal werken op basis van een gewone arbeidsovereenkomst naar Nederlands recht of naar buitenlands recht, maar tijdelijk aan boord van een zeeschip werken, wordt een aantal rechten uit de nieuwe afdeling 12 van titel 7.10 BW toegekend vanwege de bijzondere tijdelijke werkomgeving. Daarnaast wordt ook aan personen die niet op basis van een zee-arbeidsovereenkomst of een gewone arbeidsovereenkomst werkzaam zijn extra bescherming geboden.

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).

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 het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering (hierna: 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.

## **Hoofdstuk 9 Lagere regelgeving**

In aansluiting op de wijzigingen die dit wetsvoorstel bevat, zullen ook de uitvoeringsregels op basis van diverse wetten aanpassing moeten ondergaan.

Op het niveau van algemene maatregel van bestuur gaat het om wijzigingen in een aantal besluiten op het terrein van Verkeer en Waterstaat. In het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeevaart worden onder andere de kwalificaties van de scheepskok opgenomen, alsmede regels omtrent het geneeskundig onderzoek en de familiarisatietraining van zeevarenden. De verdere wijzigingen zijn grotendeels van technische aard, zoals de introductie van het begrip zeevarende. Deze betreffen ook het Besluit zeevisvaartbemanning, het Besluit aspirant-registerloodsen, het Besluit certificaatloodsen, het Loodsenregisterbesluit, het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Voorts zullen in het Schepelingenbesluit (dat op basis van artikel XII van toepassing blijft voor accommodaties op schepen die al gebouwd zijn of worden op het tijdstip waarop het MAV voor Nederland van kracht wordt) bepalingen worden geschrapt waaraan de rechtsgrondslag is ontvallen en terminologische wijzigingen worden doorgevoerd.

Op het terrein van het Ministerie van SZW worden voorts aangepast:

- het Arbeidsomstandighedenbesluit;
- het Besluit arbeidsbemiddeling en
- het Besluit aanspraken zeevarenden

Het Arbeidsomstandighedenbesluit wordt aangepast aan het MAV. De aanpassingen zijn onder andere gelegen in de definities van scheepsbeheerder en zeevarende. Ook worden de verplichtingen van scheepsbeheerder jegens de zeevarende die geen werknemer is vastgelegd en vice versa de verplichtingen van de zeevarende die geen werknemer is jegens de scheepsbeheerder.

Het Maritiem Arbeidsverdrag staat private arbeidsbemiddeling met winstoogmerk in de zeevaart toe. Derhalve vervalt het huidige Besluit arbeidsbemiddeling. Het nieuw Besluit arbeidsbemiddeling zal regels vaststellen die voortvloeien uit de eisen die het MAV stelt aan arbeidsbemiddeling.

Op het terrein van het Ministerie van SZW wordt tevens het Besluit aanspraken zeevarenden gewijzigd. Hierin wordt hetgeen geregeld was in het Besluit aanspraken van schepelingen en het Besluit aanspraken van schepelingen, die niet verzekerd zijn ingevolge de Ziektewet (hierna: de besluiten) aangepast aan de wijzigingen die voortvloeien uit modernisering en verplaatsing van de artikelen 415 tot en met 415i WvK en opnieuw vastgesteld in het Besluit aanspraken zeevarenden. Het betreft uitsluitend aanpassingen van terminologie en verwijzingen naar de artikelen 7:734 tot en met 7:734l BW. Enkele artikelen die opgenomen waren in de besluiten zijn niet overgenomen, omdat hetgeen in die artikelen werd geregeld nu in het Burgerlijk Wetboek is geregeld. Aangezien het aantal artikelen hierdoor nog beperkt is, is ervoor gekozen hetgeen in de twee genoemde besluiten was geregeld voortaan in één nieuw besluit te regelen: het Besluit aanspraken zeevarenden. Het Besluit aanspraken zeevarenden bevat een algemene paragraaf en een paragraaf die uitsluitend van toepassing is op zeevarenden die niet verzekerd zijn op grond van de Ziektewet. Op het niveau van ministeriële regeling zal een nieuwe uitvoeringsregeling (de Regeling zeevarenden) tot stand komen op basis van de Wet zeevarenden, met onder andere:

- een omschrijving van (de criteria ter bepaling van) de categorieën van personen die niet als zeevarenden worden aangemerkt ;
- de concrete regels omtrent huisvesting en recreatieve voorzieningen aan boord;
- inhoud en modellen van het certificaat maritieme arbeid en de verklaring maritieme arbeid.

Tevens wordt het Keuringsreglement voor de Zeevaart 2005 aangevuld met de keuringseisen voor de 'nieuwe' zeevarenden en wordt in de regeling bemanningsplan zeevaart een beperkte uitbreiding gegeven aan de gegevens die in het bemanningsplan moeten worden opgenomen. Tevens wordt een aantal ministeriële regelingen aangepast aan de nieuwe citeertitels van de Wet zeevarenden en het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart.

Tot slot moet in de Nadere regeling kinderarbeid een bestaande uitzondering op het algemene verbod van kinderarbeid in het kader van de Arbeidstijdenwet, voor zover die uitzondering de zeevaart zou kunnen betreffen, worden geschrapt.

## **Artikelsgewijs**

### **Hoofdstuk 1. Ministerie van Verkeer en Waterstaat**

#### *Artikel I Zeevaartbemanningswet*

##### *Onderdeel A (Artikel 1)*

Voorgesteld wordt de begripsbepalingen opgenomen in artikel 1 van de Zbw uit te breiden met enkele bepalingen uit het MAV. De wijziging van de omschrijving van het begrip "scheepsbeheerder" is toegelicht in § 2.2 van het algemeen deel van de memorie van toelichting. In de omschrijving van het begrip "bemanning" in onderdeel k wordt "de zeevarende" opgenomen, in plaats van voorheen de "opvarende". Zoals § 2.3. van het algemeen deel van deze toelichting aangeeft, is de zeevarende een ieder die op een zeeschip werkzaamheden verricht. In het begrip "bemanning" zijn de zeevarenden die een functie uitoefenen waarvoor ter uitvoering van het STCW-Verdrag beroepsvereisten gelden, apart genoemd. Voor deze functies geldt op grond van artikel 18 van de Zbw, dat voor de uitoefening daarvan een vaarbevoegdheid moet zijn verkregen. Dat zijn de kapitein, de scheepsofficieren en de scheepsgezellen. Om duidelijk te maken dat de beroepsvereisten en de daaraan gekoppelde vaarbevoegdheid op grond van de Zbw alleen gelden voor personen die aan boord een in artikel 18 van de wet genoemde functie vervullen, wordt in de begripsomschrijving van "vaarbevoegdheid" een koppeling gelegd met de beroepsvereisten die op grond van de Zbw gelden op het gebied van kennis, inzicht en vaardigheden. In de praktijk betekent dit, dat alleen de zeevarenden die aan boord in een in artikel 18 Zbw genoemde functie werkzaamheden verrichten, zoals bijvoorbeeld scheepsgezellen, aan de daarvoor op grond van de Zbw geldende beroepsvereisten moeten voldoen. Voor overige zeevarenden die niet in zo'n functie aan boord werkzaam zijn, gelden alleen eisen met betrekking tot een medische keuring. De zeevarende is in het MAV de spil waaraan (het merendeel van) de verplichtingen worden gekoppeld. De zeevarende die aan boord van een Nederlands schip werkzaamheden verricht zal zelf ook aan een aantal verplichtingen moeten voldoen, zoals beschikken over een geldige geneeskundige verklaring van geschiktheid voor de zeevaart. Voor opvarenden, niet zijnde zeevarenden, gelden dergelijke verplichtingen niet.

Het begrip 'internationale reis' wordt op enkele plaatsen in het wetsvoorstel gebruikt om af te bakenen op welke schepen de desbetreffende bepaling van toepassing is. De begripsomschrijving is conform de omschrijving van dit begrip in het Schepenbesluit 2004. Het begrip "visser" is opgenomen om duidelijk te maken dat in deze wet de vissers een specifieke groep zeevarenden zijn. Door deze begripsbepaling op te nemen is het mogelijk om voor vissers afwijkende bepalingen op te nemen, bijvoorbeeld de afwijkende bepalingen met betrekking tot voeding die voortkomen uit het WvK. Dit begrip zal ook bruikbaar zijn bij de latere implementatie van het Verdrag inzake arbeid in de visserij (Verdrag nr. 188).

In het nieuwe tweede lid van artikel 1 wordt geregeld dat bepaalde categorieën van personen bij ministeriële regeling kunnen worden aangewezen die niet worden aangemerkt als zeevarenden. Dit is nodig om bepaalde categorieën personen die op grond van de gegeven definitie als zeevarende moeten worden beschouwd, van de toepassing van de op grond van het MAV geïntroduceerde regels te kunnen uitzonderen. Voor een ministeriële regeling wordt gekozen vanwege het detailniveau van de regels en de mogelijkheid redelijk snel regels te stellen voor een categorie personen die anders ten onrechte tot de zeevarenden moet worden gerekend. Zie daarover ook paragraaf 2.3 van het algemeen deel van de memorie van toelichting. In artikel II, derde lid, MAV is vastgelegd, dat voor het vaststellen van deze uitzonderingen overleg wordt gepleegd met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden.

##### *Onderdeel B (artikel 2)*

Met het voorgestelde tweede lid, onderdeel a, wordt het toepassingsbereik van de Zbw in lijn gebracht met dat van zowel het MAV als het STCW-Verdrag. Beide verdragen zijn van toepassing ten aanzien van schepen, niet zijnde schepen die uitsluitend varen op binnenwateren of wateren binnen, of dicht grenzend aan beschutte wateren of gebieden waar havenvoorschriften gelden. Met de huidige redactie van artikel 2, eerste en tweede lid van de Zbw, vallen zeeschepen te allen tijde onder het regime van de Zbw, ook als zij uitsluitend op de binnenwateren varen. Met de

voorgestelde redactie van het tweede lid, onderdeel a, wordt bereikt dat zeeschepen zoals havensleepboten en andere schepen die uitsluitend op de Nederlandse binnenwateren en de aangrenzende havengebieden varen, buiten de reikwijdte van de Zbw en daardoor onder het regime van de binnenvaartregelgeving komen te vallen. Zeeschepen die zowel op de binnenwateren als over zee varen blijven onder het regime van de Zbw vallen. De redactie van het eerste lid is hieraan aangepast.

Ten aanzien van het voorgestelde tweede lid, onderdeel b, zij opgemerkt dat "onbemand" ziet op situaties waarin zich in het geheel geen personen aan boord bevinden, dus niet alleen op situaties waarin geen bemanningsvoorschriften gelden in het kader van "safe manning". Degene die aan boord van zo'n onbemand schip – bijvoorbeeld als runner tijdens een sleepdienst – werkzaamheden verricht, is gewoon een zeevarende als bedoeld in deze wet. Dat betekent niet dat op dat moment op dat schip onverkort alle eisen die op grond van deze wet aan schepen worden gesteld, op dat schip van toepassing kunnen zijn. Hiermee zal rekening moeten worden gehouden bij het stellen van uitzonderingen voor schepen op grond van het voorgestelde artikel 2, vijfde lid.

In het bestaande artikel 2, derde lid, onderdeel a, Zbw, zijn schepen die voorzien zijn van een certificaat van deugdelijkheid voor onbemand gesleept vervoer van de werking van de wet uitgesloten. Dergelijke schepen zoals pontons en drijvende bokken, vallen evenmin onder de werking van het MAV omdat zij niet zelfstandig varen ('navigate') en daarmee niet onder het begrip "schip" als omschreven in het MAV vallen. Ook zijn de personen die erop werkzaamheden verrichten niet aan te merken als "zeevarenden" in de zin van het MAV, omdat het zijn van zeevarende is gekoppeld aan het verrichten van werkzaamheden op een schip waarop het MAV van toepassing is. In het voorgestelde artikel 2, tweede lid, onderdeel b, worden onbemande schepen die niet van middelen tot werktuiglijke voortstuwing zijn voorzien, van de werking van de wet uitgezonderd. De gebruikte terminologie is daarbij in overeenstemming gebracht met die van het Schepenbesluit 2004. Daarbij zij op gemerkt dat "onbemand" ziet op situaties waarin zich in het geheel geen personen aan boord bevinden, dus niet alleen op situaties waarin geen bemanningsvoorschriften gelden in het kader van "safe manning". Degene die aan boord van zo'n onbemand schip – bijvoorbeeld als runner tijdens een sleepdienst – werkzaamheden verricht, is gewoon een zeevarende als bedoeld in deze wet. Dat betekent niet dat op dat moment op dat schip onverkort alle eisen die op grond van deze wet aan schepen zijn gesteld, op dat schip van toepassing kunnen zijn. Hiermee zal rekening moeten worden gehouden bij het stellen van uitzonderingen voor schepen op grond van het voorgestelde artikel 2, vijfde lid.

Dit wetsvoorstel geeft regels voor implementatie van het MAV in de Zbw, terwijl ook het STCW-Verdrag in deze wet is geïmplementeerd. Omdat deze verdragen geen exact gelijke uitzonderingsbepalingen hebben, geeft het voorgestelde derde lid, uitzonderingen voor de toepassing van de bepalingen ter implementatie van het MAV die specifiek uit dit verdrag voortvloeien. Het gaat om niet commercieel gebruikte schepen en om traditioneel gebouwde schepen. Het STCW-Verdrag kent deze uitzonderingen niet en noemt slechts houten schepen van primitieve bouw. In het vierde lid is een grondslag opgenomen om bij ministeriële regeling nog nadere regels te kunnen stellen ter nadere precisering van de in het derde lid bedoelde schepen. Het voorgestelde vijfde lid geeft de mogelijkheid om schepen van de toepassing van deze wet uit te zonderen. Dit is gebaseerd op artikel II, lid 5, van het MAV. Gelet op het brede toepassingsbereik van het MAV, en het bepaalde over het toepassingsbereik van de Zbw in dit artikel, zijn de mogelijkheden daartoe zeer beperkt. Het gaat om twijfelgevallen waarvoor het nodig kan zijn snel iets te regelen. Daarom is gekozen voor een ministeriële regeling. Anders dan in het vierde lid, gaat het hierbij dus om schepen waarop op grond van dit artikel de wet in principe wel van toepassing is, maar waarvoor bij nader inzien geldt dat toepassing van de regels op de desbetreffende schepen, niet redelijk blijkt. Daarnaast is ter implementatie van artikel II, lid 6 van het MAV in artikel 2, zesde lid van de Zbw opgenomen dat voor categorieën van schepen van minder dan 200 GT die geen internationale reizen maken, van bepaalde bij of krachtens deze wet onder daarbij te stellen regels vrijstelling kan worden verleend. De vrijstellingsmogelijkheid is op deze manier geclausuleerd, omdat op grond van het MAV voor deze schepen wel een gelijkwaardig beschermingsniveau dient te gelden.

#### *Onderdelen C en D (artikelen 4 en 8)*

Voorschrift 2.7 van het MAV verplicht de verdragsstaten te verlangen dat de schepen onder hun vlag een voldoende aantal zeevarenden in dienst hebben om te waarborgen dat de schepen op doeltreffende 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. Norm A2.7 van het verdrag werkt dit voorschrift nader uit. Bij de vaststelling, goedkeuring of herziening van de bemanningssterkte moet met de ter zake in het verdrag genoemde eisen rekening worden gehouden. Hoofdstuk 2 van de Zbw bevat reeds bepalingen omtrent de samenstelling van de bemanning van onder Nederlandse vlag varende schepen. Paragraaf 1 (de artikelen 3 en 4) geeft het uitgangspunt weer dat de scheepsbeheerder primair verantwoordelijk is voor het bemannen van zijn schepen op een zodanige wijze dat zij veilig en milieuverantwoord kunnen varen. Paragraaf 2 regelt het bemanningsplan en het bemanningscertificaat. In het bemanningsplan geeft de scheepsbeheerder aan op welke wijze hij het schip wil bemannen en hoe de bedrijfsvoering aan boord plaatsvindt. Op basis van het plan wordt door de Minister van Verkeer en Waterstaat beoordeeld of met de voorgestelde bemanning veilig en milieuverantwoord kan worden gevaren en of vervolgens een bemanningscertificaat kan worden afgegeven waarin de (minimale) bemanningssamenstelling is opgenomen.

In artikel 4 van de Zbw moet het nog ontbrekende onderdeel van norm A2.7 van het MAV worden opgenomen waarmee de scheepsbeheerder bij het samenstellen van de bemanning van zijn schepen rekening moet houden. Het betreft de beperking van oververmoeidheid van zeevarenden. In de Regeling bemanningsplan zeevaart zal voorts worden bepaald dat alle gegevens met betrekking tot voeding en drinkwater, vereist op grond van artikel 48a, in het bemanningsplan moeten worden opgenomen.

Bij de afgifte van het bemanningscertificaat zal worden beoordeeld of met deze aspecten rekening is gehouden (artikel 8).

De aan artikel 4 toe te voegen leden 5 en 6 zijn afkomstig uit het WvK, de artikelen 345 en 421, eerste lid.

#### *Onderdeel E (artikel 18)*

De aanpassing van artikel 18, eerste en tweede lid, is nodig omdat niet alle zeevarenden over een vaarbevoegdheidsbewijs dienen te beschikken. Met de huidige redactie van het artikel moet een ieder die aan boord van een schip een functie vervult waarvoor krachtens de wet eisen zijn gesteld in het bezit zijn van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs. Voorts is de relatie tussen vaarbevoegdheid en functies aan boord duidelijker geformuleerd.

#### *Onderdeel F (artikel 25b)*

Voorschrift 1.3, eerste lid, van het MAV bepaalt dat zeevarenden uitsluitend op een schip werkzaam mogen zijn indien zij zijn opgeleid, een bevoegdheidsbewijs hebben of anderszins bevoegd zijn verklaard om hun taken te vervullen. Ingevolge het tweede lid moeten de zeevarenden een training in persoonlijke veiligheid aan boord hebben voltooid. Gevolgde opleidingen en bewijzen van beroepsbekwaamheid, afgegeven in overeenstemming met de door de IMO aangenomen bindende instrumenten, worden als toereikend beschouwd. Ingevolge artikel 18, eerste lid, Zbw, moeten de bemanningsleden die een functie vervullen als bedoeld in het tweede lid van dat artikel, beschikken over een geldig vaarbevoegdheidsbewijs voor die functie. Op grond van artikel 19 Zbw zijn de (opleidings)eisen voor de verkrijging van een vaarbevoegdheidsbewijs vastgesteld. Voor de overige zeevarenden zullen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur eisen worden vastgesteld. Met name moet daarbij worden gedacht aan eisen omtrent persoonlijke veiligheid aan boord, zoals reeds zijn opgenomen in artikel 116 van het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart.

#### *Onderdelen G, H, I en K (art. 27, 32a, 33 en 38a)*

De voorgestelde aanvullingen zijn afkomstig uit het WvK, de artikelen 364, 411, 421, tweede lid, 422, 451, tweede lid, 451e, eerste en derde lid, en 452j. De artikelen 27, eerste lid en 32a, eerste lid, geven de wettelijke grenzen aan van de handelingsbevoegdheid van de kapitein aan boord van een schip. In het kader van toezicht zijn deze bepalingen niet direct relevant. De kapitein heeft een grote handelingsvrijheid en alleen voor zover hij de wet zou overtreden, kan een toezichthouder optreden.

#### *Onderdeel J (artikel 38)*

Norm A2.1, eerste lid, onderdeel e, van het MAV bepaalt dat er regelgeving moet zijn die met betrekking tot de schepen onder de vlag van een verdragsstaat voorschrijft dat aan zeevarenden een document wordt uitgereikt dat een overzicht bevat van hun werkzaamheden aan boord van het schip. Het derde lid van genoemde norm bepaalt dat het document, waarvan de vorm moet worden vastgelegd, geen verklaring mag bevatten betreffende de kwaliteit van de werkzaamheden of het loon. Artikel 38 van de Zbw behelst deels reeds een uitwerking van deze verplichtingen ten aanzien

van de bemanningsleden die in het bezit moeten zijn van een monsterboekje. In het eerste lid, onderdeel c, van het artikel is bepaald dat in het monsterboekje wordt aangetekend in welke functie het bemanningslid dienst heeft gedaan. Daaraan kan worden toegevoegd dat ook een overzicht van zijn werkzaamheden moet worden opgenomen. Het tweede lid bepaalt dat in het monsterboekje noch het loon noch enige gedragsbeoordeling wordt opgenomen. Voor de zeevarenden die niet in het bezit zijn van een monsterboekje zal een apart document met de bedoelde gegevens worden uitgereikt. Bij ministeriële regeling zal het model van het document worden vastgesteld.

De toevoeging in artikel 38, eerste lid, onderdeel b, dat ook de plaats van afmonstering in het monsterboekje moet worden vermeld, is afkomstig uit artikel 451e, tweede lid, van het WvK.

*Onderdelen L t/m T (artikelen 40, 40a, 41, 43, 44, 45, 46, 47 en 48)*

Voorschrift 1.2 van het MAV bepaalt dat zeevarenden niet op een schip werkzaam mogen zijn, tenzij zij een officiële verklaring van medische geschiktheid voor de uitoefening van hun taken hebben. Alleen in de in de Code omschreven gevallen kunnen uitzonderingen op het voorschrift worden toegestaan. Norm A 1.2 geeft een nadere invulling van het voorschrift. Voorafgaand aan de aanvang van hun werkzaamheden op een schip moeten zeevarenden beschikken over een geldige geneeskundige verklaring. De aard van het medisch onderzoek en de geneeskundige verklaring wordt voorgeschreven door de bevoegde autoriteit, na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden. In de geneeskundige verklaring moet met name worden vermeld dat het gehoor, het gezichtsvermogen en, indien de te verrichten werkzaamheden nadelig kunnen worden beïnvloed door verminderd kleurenonderscheidingsvermogen, ook het vermogen kleuren te onderscheiden, toereikend zijn. Ook moet worden vermeld dat de betrokken zeevarende niet lijdt aan een medische aandoening die mogelijk wordt verergerd door werkzaamheden op zee of deze ongeschikt maakt voor dergelijke werkzaamheden of de gezondheid van andere opvarenden in gevaar kan brengen. De geneeskundige verklaring heeft een geldigheidsduur van ten hoogste twee jaar, voor zeevarenden jonger dan achttien jaar is de geldigheidsduur ten hoogste een jaar. De verklaring omtrent het kleurenonderscheidingsvermogen is ten hoogste zes jaar geldig. Deze termijnen kunnen worden ingekort uit hoofde van de specifieke taken die de zeevarende moet vervullen. Indien de geldigheidstermijn van een verklaring gedurende een reis verstrijkt, blijft de verklaring van kracht tot aan de volgende aanloophaven waar een geneeskundige verklaring van een bevoegde arts verkregen kan worden, mits die termijn ten hoogste drie maanden bedraagt. De geneeskundige verklaringen voor zeevarenden die werkzaam zijn op schepen die als regel internationale reizen maken, moeten ten minste in het Engels worden opgesteld. De geneeskundige verklaring wordt afgegeven door een bevoegde geneeskundige, of, in het geval van een verklaring die uitsluitend op het gezichtsvermogen betrekking heeft, door een door de bevoegde autoriteit daartoe erkend medisch specialist. Geneeskundigen en medisch specialisten moeten volledig onafhankelijk zijn wat betreft hun medisch oordeel bij het verrichten van medisch onderzoek. Zeevarenden aan wie een verklaring is geweigerd of aan wie een beperking is opgelegd met betrekking tot hun arbeidsgeschiktheid, in het bijzonder ten aanzien van tijd, soort werk of vaargebied, worden in de gelegenheid gesteld zich nader te laten onderzoeken door een als arbiter aangewezen geneeskundige of medisch specialist. In spoedeisende gevallen mag de bevoegde autoriteit een zeevarende toestaan zonder een geldige geneeskundige verklaring werkzaamheden te verrichten tot aan de volgende aanloophaven waar een medische verklaring kan worden verkregen. Voorwaarde daarvoor is dat de betrokken zeevarende wel in het bezit is van een verlopen geneeskundige verklaring van recente datum. De toestemming geldt voor een periode van ten hoogste drie maanden.

In het STCW-verdrag worden eveneens eisen gesteld met betrekking tot de medische geschiktheid van zeevarenden en de verklaring daaromtrent. Het betreft daarbij de zeevarenden die een functie vervullen waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs is vereist. Medische verklaringen afgegeven in overeenstemming met de vereisten van het STCW-verdrag worden voor de toepassing van voorschrift 1.2 van het MAV aanvaard.

De bestaande regels omtrent de medische geschiktheid van zeevarenden zijn opgenomen in de Zbw (de artikelen 19, eerste lid, onderdeel a, onder 3, en 40 t/m 48), het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart (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. Daarbij zal een onderscheid worden gemaakt tussen de eisen van medische geschiktheid waaraan de bemanningsleden die een functie vervullen waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs is vereist, moeten voldoen, en de eisen waaraan de overige zeevarenden

moeten voldoen. De eerste categorie oefent een functie uit waarbij de veiligheid van het schip in het geding is, bij de laatste categorie speelt de veiligheid over het algemeen geen rol. Zij zullen aan minder stringente keuringseisen worden onderworpen. Het voorgestelde artikel 40 biedt een grondslag voor het vaststellen van de keuringseisen. Daarnaast wordt voor de keuring van de 'overige zeevarenden' de mogelijkheid geopend geneeskundigen te erkennen. Het gaat hierbij om geneeskundigen die – al dan niet in Nederland – reeds algemene medische keuringen uitvoeren. Rederijen die veel overige zeevarenden in dienst hebben wordt hierdoor de mogelijkheid geboden door middel van de bestaande bedrijfskeuringen invulling aan de keuringsverplichting te geven. De kwaliteit van de keuringen zal door middel van de erkenning worden bewaakt. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt de artikelen 40, 41 en 45 tevens aan te passen aan de reeds in het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart en het Besluit zeevisvaartbemanning doorgevoerde herziening van het stelsel van geneeskundige verklaringen voor zeevarenden (Stb. 2004, 711), waarbij onder andere de drie afzonderlijke verklaringen betreffende de algemene lichamelijke geschiktheid, het gezichtsorgaan en het gehoororgaan in één document zijn samengevoegd.

Nu in de voorgestelde artikelen 45 en 47 reeds wordt voorzien in de mogelijkheid in bijzondere omstandigheden gedurende een korte periode zonder een geldige geneeskundige verklaring te kunnen varen, kan artikel 46 vervallen.

Evenmin is nog behoefte aan artikel 48. Het eerste lid daarvan is niet langer nodig aangezien iedere zeevarende ingevolge artikel 40, tweede lid (nieuw), over een geldige geneeskundige verklaring zal moeten beschikken. Van het tweede lid van artikel 48 is tot op heden geen gebruik gemaakt. In het Keuringsreglement voor de Zeevaart 2005 wordt met betrekking tot de keuring van het gezichtsvermogen en het gehoor onderscheid gemaakt tussen zeevarenden met uitkijk- en wachtfuncties en zeevarenden zonder dergelijke functies. Het vrijstellen van onderdelen van de keuring naargelang men dienst doet op bepaalde schepen, wordt niet langer wenselijk geacht en is ingevolge het MAV ook niet mogelijk.

#### *Onderdeel U (artikelen 48 en 48a)*

Zoals toegelicht in paragraaf 3.2 van het algemene deel van de memorie van toelichting, wordt voorgesteld de grondslag om regels te stellen over de huisvesting en voeding van zeevarenden aan boord niet meer te regelen in het WvK maar in de Zbw. De nieuwe artikelen 48 en 48a leggen de verantwoordelijkheid voor de huisvesting en voeding bij de scheepsbeheerder.

Conform norm A3.2 van het MAV wordt voeding en drinkwater kosteloos aan de zeevarenden verstrekt. Daarbij moet rekening worden gehouden met godsdienstige voorschriften en culturele gebruiken en moet het voedsel van voldoende hoeveelheid, kwaliteit, voedingswaarde en variëteit zijn.

De artikelen 48 en 48a bieden de grondslag om de noodzakelijke regels ten aanzien van huisvesting en voeding vast te stellen bij ministeriële regeling. Deze regels zullen het huidige Schepelingenbesluit vervangen. Voorschrift 3.1, tweede en derde lid, van het MAV houdt in dat de vereisten over huisvesting en recreatievoorzieningen slechts van toepassing zijn voor schepen die zijn gebouwd op of na de datum van in werking treden van het verdrag voor de betrokken staat. Derhalve zullen voor de schepen die gebouwd zijn voor de inwerkingtreding van het MAV de oude eisen ten aanzien van de huisvesting en daarbij behorende voorzieningen aan boord blijven gelden. Daartoe is in artikel XII van dit wetsvoorstel een overgangsrechtelijke bepaling opgenomen om voor die schepen nog het Schepelingen besluit te laten gelden.

Op grond van norm A3.2. lid 7 van het MAV moeten de voorraden, de opslagruimten en de apparatuur voor het bewerken en bereiden van voedsel regelmatig door of namens de kapitein worden geïnspecteerd. De scheepsbeheerder kan de procedures hiervoor vastleggen in de verklaring naleving maritieme arbeid. Omdat de eis van regelmatige inspectie geldt voor alle schepen waarop het verdrag van toepassing is, terwijl alleen schepen vanaf 500 GT over een verklaring naleving maritieme arbeid en een certificaat maritieme arbeid moeten beschikken, wordt in artikel 48a, tweede lid de grondslag gegeven om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels te stellen die gelden voor een dergelijke inspectie.

Voorschrift 3.2 van het MAV 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. Zeevarenden die als scheepskok zijn aangesteld en verantwoordelijk zijn voor de bereiding van levensmiddelen moeten voor hun functie aan boord de nodige opleiding en diploma's hebben. Norm A3.2 geeft aan deze bepalingen een nadere invulling.

Het eerste en tweede lid daarvan verplicht de verdragsstaten minimumnormen vast te stellen voor de hoeveelheid en kwaliteit van voeding, drinkwater en maaltijden aan boord van schepen onder hun vlag. Het derde lid bepaalt dat reders moeten waarborgen dat scheepskoks overeenkomstig de nationale regelgeving zijn opgeleid, gediplomeerd en de nodige vakbekwaamheid bezitten. De scheepskok moet een erkende opleiding hebben voltooid die betrekking heeft op praktische kookvaardigheden, voeding en persoonlijke hygiëne, opslag van levensmiddelen, voorraadcontrole, milieubescherming, gezondheid en veiligheid met betrekking tot maaltijdverstrekking. Scheepskoks moeten een leeftijd van ten minste achttien jaar hebben. Op schepen waarvan de bemanning uit minder dan tien personen bestaat hoeft geen gediplomeerde scheepskok aanwezig te zijn. Op dergelijke schepen moet iedereen die in de kombuis levensmiddelen verwerkt, een opleiding hebben genoten of instructies hebben gekregen op het gebied van voeding, persoonlijke hygiëne en behandeling en opslag van levensmiddelen aan boord van schepen. In uitzonderlijke omstandigheden kan de bevoegde autoriteit ontheffing verlenen van de verplichting tot aanwezigheid van een gediplomeerde scheepskok tot aan de volgende geschikte aanloophaven of voor een periode van ten hoogste één maand. Degene ten aanzien van wie de ontheffing is verleend moet wel een opleiding hebben genoten of instructies hebben gekregen op het gebied van voeding, persoonlijke hygiëne en behandeling en opslag van levensmiddelen aan boord van schepen.

Het voorgestelde artikel 48a, eerste lid, geeft de algemene verplichting tot de kosteloze verstrekking van voeding en drinkwater. Bij ministeriële regeling zullen de hiervoor geschetste, meer gedetailleerde eisen daaromtrent worden vastgesteld.

Het tweede lid van artikel 48a is opgenomen ter vervanging van artikel 412 WvK dat zal komen te vervallen.

Op grond van norm A3.2. lid 7, van het MAV moeten de voorraden, de opslagruimten en de apparatuur voor het bewerken en bereiden van voedsel regelmatig door of namens de kapitein worden geïnspecteerd. De scheepsbeheerder kan de procedures hiervoor vastleggen in de verklaring naleving maritieme arbeid deel II. Omdat de eis van regelmatige inspectie geldt voor alle schepen waarop het verdrag van toepassing is, terwijl alleen schepen vanaf 500 GT over een verklaring naleving maritieme arbeid en een certificaat maritieme arbeid moeten beschikken, wordt in artikel 48a, derde lid, de grondslag gegeven om bij ministeriële regeling regels te stellen die gelden voor een dergelijke inspectie.

Artikel 48a, vierde lid, wordt de grondslag voor het vaststellen van de eisen waaraan degene die tot taak heeft de voeding voor de zeevarenden te bereiden, moet voldoen. Daartoe zullen de artikelen 92 en 120 van het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart worden aangepast.

Het vijfde lid dient ter vervanging van artikel 452d WvK, maar is anders geformuleerd. Het is duidelijker om te bepalen dat het eerste lid niet van toepassing is op vissers op vissersschepen. Dat laat onverlet dat bij overeenkomst kan worden voorzien in een verplichting tot verstrekking van voeding en drinkwater door de scheepsbeheerder.

#### *Onderdeel U (artikel 48b)*

Op grond van het MAV moeten schepen zodra het verdrag van kracht is geworden, beschikken over een verklaring naleving maritieme arbeid en een certificaat maritieme arbeid. Dit is toegelicht in paragraaf 3.3. van het algemene deel van de memorie van toelichting.

Artikel 48b regelt dat scheepsbeheerders van schepen van meer dan 500 GT die internationale reizen maken een verklaring naleving maritieme arbeid deel II moeten opstellen. De regels waaraan dit deel II moet voldoen, zijn voorschriften van administratieve aard die rechtstreeks voortkomen uit het MAV, zoals de voorschriften bedoeld in leidraad B 5.1.3, leden 2, 3 en 4, van het MAV. Artikel 48b geeft de grondslag deze voorschriften neer te leggen in een ministeriële regeling. De afgifte van de verklaring naleving maritieme arbeid (bestaande uit deel I en II) is geregeld in artikel 48c. Het model van de verklaring wordt vastgelegd bij ministeriële regeling.

#### *Onderdeel U (artikel 48c)*

Op grond van het eerste lid wordt op aanvraag een certificaat maritieme arbeid en een verklaring naleving maritieme arbeid afgegeven. Uit de formulering van artikel 48c, eerste lid volgt dat een certificaat en een verklaring altijd tezamen worden afgegeven. Uit norm A 5.1.3, lid 10 en aanhangsel A5-II van het MAV volgt namelijk dat een certificaat maritieme arbeid slechts geldig kan zijn mét een goedgekeurde verklaring naleving maritieme arbeid.

Indien het door de scheepsbeheerder opgestelde deel II van de verklaring naleving maritieme arbeid

voldoet aan de op grond van artikel 48b daaraan gestelde eisen én het schip blijkens een inspectie voldoet aan de in artikel 48c bedoelde eisen kan de verklaring naleving maritieme arbeid tezamen met het certificaat maritieme arbeid worden afgegeven. De eisen waarop wordt geïnspecteerd om een certificaat te kunnen afgeven betreffen:

- a. de minimumleeftijd (voorschrift 1.1 MAV);
- b. de geneeskundige verklaringen (voorschrift 1.2 MAV);
- c. kwalificaties van zeevarenden (voorschrift 1.3 MAV);
- d. arbeidsovereenkomsten (voorschrift 2.1 MAV);
- e. gebruik van gecertificeerde arbeidsbemiddeling (voorschrift 1.4 MAV);
- f. arbeids- en rusttijden (voorschrift 2.3 MAV);
- g. bemanningssamenstelling (voorschrift 2.7 MAV);
- h. huisvesting en daarbij op grond van het verdrag behorende voorzieningen zoals recreatievoorzieningen (voorschrift 3.1 MAV);
- i. voeding en drinkwater (voorschrift 3.2 MAV);
- j. gezondheid, veiligheid en ongevallenpreventie (voorschrift 4.3 MAV);
- k. medische zorg aan boord (voorschrift 4.1 MAV);
- l. klachtenprocedures aan boord (voorschrift 5.1.5 MAV);
- m. betaling van lonen (voorschrift 2.2 MAV).

In het voorgestelde eerste lid van artikel 48c wordt aangegeven waar de bovenbedoelde voorschriften uit het MAV zijn geïmplementeerd. Omdat implementatie vaak bij of krachtens algemene maatregel van bestuur geschiedt en deze bepalingen niet altijd voor verschillende categorieën van schepen gelijk zijn, is het niet mogelijk in de wet naar alle van toepassing zijnde voorschriften ter implementatie van het MAV te verwijzen. Zo'n opsomming zou ook tot gevolg hebben dat bij elke wijziging in lagere regelgeving, dit artikel gewijzigd zou moeten worden. Waar mogelijk worden wel de toepasselijke wettelijke bepalingen genoemd. De verklaring naleving maritieme arbeid deel I dient op grond van norm A5.1.3, lid 10 MAV, een verwijzing naar alle toepasselijke wettelijke bepalingen voor het desbetreffende schip te bevatten. In artikel 48c, tweede lid, wordt geregeld dat deze verwijzingen worden opgenomen in een ministeriële regeling. Deze lijst met verwijzingen moet zijn opgenomen in de verklaring naleving maritieme arbeid deel I zodat de scheepsbeheerder een overzicht heeft van de bepalingen waaraan moet worden voldaan om voor het desbetreffende schip een certificaat maritieme arbeid te verkrijgen en te behouden.

Op grond van het derde lid worden bij ministeriële regeling regels gesteld met betrekking tot de benodigde onderzoeken, de geldigheidsduur van een certificaat en de mogelijke verlenging daarvan, en de voorwaarden die gelden voor de afgifte van tijdelijke en voorlopige certificaten. De bij de aanvraag in te dienen gegevens en bescheiden en de modellen van het certificaat worden op grond van het vierde lid vastgesteld bij ministeriële regeling.

Schepen kleiner dan 500 GT zijn op grond van het verdrag niet verplicht een verklaring naleving maritieme arbeid en een certificaat maritieme arbeid te hebben. In overeenstemming met voorschrift 5.1.3, lid 2 van het verdrag is in het vijfde lid bepaald dat scheepsbeheerders van deze schepen indien ze dat wensen, wel een certificaat kunnen aanvragen. Hieraan bestaat behoefte omdat daarmee kan worden aangetoond dat aan het verdrag wordt voldaan. Ook deze kleinere schepen moeten immers aan het verdrag voldoen en kunnen daarop worden gecontroleerd.

#### *Onderdeel U (artikel 48d)*

Artikel 48d biedt de basis om, naast het aanwijzen van de ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, rechtspersonen aan te wijzen die de onderzoeken verrichten ter verkrijging en verlenging van de certificaten maritieme arbeid. Naast het aanwijzen van de ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat is het op grond van het eerste lid eveneens mogelijk om andere personen of organisaties aan te wijzen. Voorgenomen is om voor het verrichten van deze onderzoeken klassenbureaus aan te wijzen.

#### *Onderdeel U (artikel 48e)*

In artikel 48e worden de redenen opgesomd op grond waarvan een certificaat maritieme arbeid vervalt. Dit is een limitatieve opsomming die aansluit bij norm A5.1.3, lid 14 van het MAV. Het eerste lid betreft redenen op grond waarvan een certificaat van rechtswege vervalt. In het tweede lid is geregeld dat het certificaat kan worden ingetrokken vanwege overtreding van de normen die gelden voor het verkrijgen en behouden van een certificaat maritieme arbeid.

#### *Onderdeel V (artikel 52)*

Artikel 52 bevat de gronden om een schip aan te houden. Het voorgestelde tweede lid geeft de gronden voor aanhouding bij schending van het MAV. Of er sprake is van een ernstige schending van het verdrag hangt af van het 'professional judgement' van de toezichthoudende ambtenaar.

#### *Onderdeel W (artikel 56)*

Ingevolge de wijziging van artikel 2 (onderdeel B) vallen schepen die uitsluitend varen op Nederlandse binnenwateren of wateren binnen, of dicht grenzend aan beschutte wateren of gebieden waar Nederlandse havenvoorschriften gelden, niet langer onder het bereik van de Zbw. Derhalve is het noodzakelijk de daarop betrekking hebbende verbodsbepaling aan te passen. De Wet op de economische delicten (artikel 1, aanhef en onderdeel 4□) behoeft op dit punt geen aanpassing.

#### *Onderdelen X, Y en Z (artikelen 59a, 60 en 60a)*

Norm A5.1.4, lid 17 van het MAV vraagt passende sancties te stellen ten aanzien van schending van de vereisten van het verdrag. De voorgestelde artikelen 59a, 60 en 60a bevatten verbodsbepalingen die van strafsancties worden voorzien in de Wet op de economische delicten, door de wijziging van die wet die is vervat in artikel III. De mogelijkheid van het opleggen van deze sancties geldt naast de mogelijkheid maatregelen te treffen als aanhouding en intrekking van het certificaat maritieme arbeid.

Door de voorgestelde wijziging van artikel 59a wordt een verbod geïntroduceerd een internationale reis te maken zonder de in het Maritiem Arbeidsverdrag MAV voorgeschreven documenten aan boord te hebben. Met de voorgestelde wijziging van artikel 60 wordt een verbod ingesteld tot het niet nakomen van de verplichtingen met betrekking tot de accommodatie en voeding aan boord, het verstrekken van de klachtenprocedure aan de zeevarenden aan boord, het aan boord beschikbaar hebben van alle vereiste documenten ingevolge artikel 69c, en het terugzenden van vervallen en ingetrokken certificaten.

Voorschrift 5.1.5, lid 2, van het MAV schrijft voor dat elke vorm van represaille tegen een zeevarende vanwege het indienen van een klacht verboden en bestraft moet worden. Hieraan wordt gevolg gegeven middels artikel 60a.

#### *Onderdeel AA (artikel 62)*

De wijziging van artikel 62 voorziet in een grondslag om tarieven te stellen voor de afgifte, vervanging of vernieuwing van de nieuwe op grond van het MAV vereiste documenten (het certificaat maritieme arbeid en de verklaring naleving maritieme arbeid) en voorts de ingevolge artikel 48d vereiste erkenning.

#### *Onderdelen CC en DD (artikelen 65, tweede lid en 66)*

Norm 5.1.4 lid 13 van het MAV schrijft voor dat er een register wordt bijgehouden met de resultaten van de inspecties die jaarlijks worden gepubliceerd. Daartoe wordt op grond van artikel 65, tweede lid, een centraal register ingesteld. Bij ministeriële regeling op grond van artikel 48c, tweede lid, onderdeel b, worden regels gesteld met betrekking tot het bijhouden van de inspectiegegevens. Daarbij zal worden geregeld dat de inspectiegegevens bij het Centrale inspectieregister gedeponereerd moeten worden. De verdere wijze van registratie in het Centrale register wordt geregeld bij ministeriële regeling op grond van artikel 66.

#### *Onderdeel FF (artikel 67)*

Op grond van voorschrift 5.1.3, lid 6 van het MAV moet er een openbaar register worden ingesteld van de afgegeven certificaten maritieme arbeid. Daarnaast is in norm A5.1.3, lid 12 van het MAV voorgeschreven dat op verzoek afschriften van de verleende certificaten moet worden verstrekt. Een en ander wordt geregeld in artikel 67.

#### *Onderdeel GG (artikel 69a)*

Dit artikel biedt de grondslag om bij ministeriële regeling regels te stellen aan de in voorschrift 5.1.5 en de daarbij gestelde normen van het MAV voorgeschreven klachtenprocedure aan boord van schepen.

In het derde lid wordt overeenkomstig voorschrift A5.1.5, lid 4 van het MAV geregeld dat de aan boord van het desbetreffende schip geldende klachtenprocedure aan de zeevarenden aan boord omwille van de kenbaarheid moet worden uitgereikt. In het kader van de verklaring naleving maritieme arbeid en het certificaat maritieme arbeid wordt hierop ook geïnspecteerd.

#### *Onderdeel GG (artikel 69b)*

Zeevarenden aan boord van schepen die een Nederlandse haven aandoen en zeevarenden aan boord van Nederlandse schepen, waar ook ter wereld, hebben het recht op indiening en behandeling van een klacht die betrekking heeft op schending van de vereisten van het MAV (zie norm A5.1.4, lid 5 en 10 MAV). Een ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt in artikel 69b aangewezen als ontvanger van een dergelijke klacht. Naar aanleiding daarvan wordt dan een onderzoek ingesteld. Voor de buitenlandse schepen wordt de klachtenprocedure met de implementatie van richtlijn 2009/16/EG geregeld in de Wet havenstaatcontrole. Apart wordt genoemd de mogelijkheid tot het indienen van een klacht met betrekking tot een vermeend onrechtmatig bevel van de kapitein. Dit is overgenomen uit artikel 417, tweede lid WvK, dat met de inwerkingtreding van deze wet zal komen te vervallen.

In het tweede lid van artikel 69b is een grondslag opgenomen om de verdere procedure voor de behandeling van klachten afkomstig van Nederlandse schepen te regelen bij ministeriële regeling.

#### *Onderdeel GG (artikel 69c)*

Het MAV kent verschillende verplichtingen voor het beschikbaar hebben van bepaalde documenten aan boord. Op grond van norm A2.1, lid 1, onderdelen a en d en lid 2, moeten de arbeidsovereenkomsten, andere overeenkomsten op basis waarvan de zeevarenden arbeid aan boord verrichten en de collectieve arbeidsovereenkomsten aan boord beschikbaar zijn. Norm A5.1.3, lid 12 schrijft voor dat van de verklaring naleving maritieme arbeid en het certificaat maritieme arbeid een afschrift voor de zeevarenden toegankelijk is en norm A5.1.1, lid 2 dat een exemplaar van het MAV aan boord is.

Al deze verplichtingen zijn samengebracht in artikel 69c. In het vijfde lid zijn de voor al deze documenten en voor de resultaten van inspecties geldende verplichtingen ten aanzien van de beschikbaarheid in het Engels en de toegankelijkheid voor de zeevarenden aan boord vastgelegd. Geen Engelse vertaling is vereist indien het schip geen internationale reizen maakt.

#### *Onderdeel GG (artikel 69d)*

Deze bepaling geeft voor een aantal onderwerpen van het MAV de basis voor het houden van toezicht op de naleving.

Om een certificaat maritieme arbeid te verkrijgen, dient voor het desbetreffende schip te worden voldaan aan de in aanhangsel A5.1 van het MAV genoemde punten. Twee in dit aanhangsel genoemde onderwerpen betreffen de arbeidsovereenkomsten en een aantal daarmee samenhangende rechten, en de lonen van de zeevarenden. In dit wetsvoorstel zijn de bepalingen hierover opgenomen in het Burgerlijk Wetboek waarin in afdeling 12 van Boek 7 de zee-arbeidsovereenkomst wordt geregeld. Tevens wordt in deze afdeling voor zee-arbeidsovereenkomsten naar buitenlands recht en arbeidsovereenkomsten van werknemers die gewoonlijk aan de wal werken en tijdelijk als zeevarende werkzaam zijn, een aantal bepalingen die rechten geven die op grond van het MAV ook aan deze zeevarenden toekomen, op deze arbeidsovereenkomsten van overeenkomstige toepassing verklaard. Daarnaast zijn er ook bepalingen van overeenkomstige toepassing verklaard op andere werkzaamheden dan op grond van een arbeidsovereenkomst (artikel 7:737 BW).

Voor al deze rechten van zeevarenden geldt, dat er in de Zbw een basis nodig is om handhavend te kunnen optreden.

Op grond van het voorgestelde artikel 69d, eerste lid moet de scheepsbeheerder er voor zorgen dat de arbeidsovereenkomsten als bedoeld in de artikelen 7:694, eerste lid en 7:736, eerste lid BW inhoudelijk voldoen aan de daaraan gestelde eisen in het BW. Dit komt overeen met de eisen die worden gesteld in norm A2.1 van het MAV.

Het tweede lid regelt dat de scheepsbeheerder in de praktijk moet zorgen voor de nakoming van de in het Burgerlijk Wetboek neergelegde rechten die zeevarenden toekomen op grond van de overeenkomst die ze hebben gesloten. De overeenkomsten kunnen op papier in orde zijn, in de praktijk dienen ze ook te worden nageleefd. Civielrechtelijk is in eerste instantie de werkgever verantwoordelijk voor die nakoming en pas na een eventuele onherroepelijke veroordeling waarna de werkgever nog niet tot nakoming overgaat, de scheepsbeheerder (zie art. 7:738 BW). Los van deze civielrechtelijke aansprakelijkheid, moet ook de vlaggenstaat toezicht kunnen houden op de naleving van deze verplichtingen (zie norm A5.1.4 MAV). In dat kader is niet de werkgever maar de scheepsbeheerder degene die kan worden aangesproken op het nakomen van de uit het MAV voortvloeiende verplichtingen. Dit is een logisch uitvloeisel van artikel V van het MAV. Om als vlaggenstaat daadwerkelijk rechtsbevoegdheid te kunnen uitoefenen, moet het niet mogelijk zijn dat een scheepsbeheerder zich achter een werkgever van de zeevarenden kan verschuilen, zonder dat

hij daarop door de toezichthouder kan worden aangesproken.

De scheepsbeheerder heeft daarmee een zelfstandige verantwoordelijkheid ten opzichte van de zeevarende aan boord van zijn schip, die de civielrechtelijke aansprakelijkheid van de werkgever onverlet laat. Indien een zeevarende bijvoorbeeld op een zeker moment op grond van artikel 710 van Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek recht heeft op extra loon, maar zijn werkgever weigert dit te betalen, dan is de scheepsbeheerder op grond van artikel 69d, tweede lid, na een verzoek van de zeevarende daartoe, gehouden dit te betalen. Vervolgens kan dit middels een civielrechtelijke actie op de werkgever worden verhaald. Uiteraard is deze zorgplicht slechts aan de orde voor zover de onderliggende BW-bepalingen van toepassing zijn op de overeenkomst van de desbetreffende zeevarende. Ingevolge bepalingen van afdeling 12 of 12a van Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek kunnen zich wat die toepasselijkheid betreft uitzonderingen voordoen.

In de praktijk kunnen de uit artikel 69d, tweede lid, voortvloeiende verplichtingen voor de scheepsbeheerder ertoe leiden dat hij zeevarende betreft bij organisaties die als werkgever van de zeevarende betrouwbaar zijn gebleken.

Ten slotte regelt artikel 69d, derde lid, dat de scheepsbeheerder dient te handelen overeenkomstig de voor het desbetreffende schip afgegeven verklaring naleving maritieme arbeid. Omdat deze verklaring bedoeld is als waarborg dat de scheepsbeheerder zorgt voor de voortdurende naleving van het MAV, geeft dit derde lid een overlap met de verplichtingen van de scheepsbeheerder op grond van het tweede lid van dit artikel. Aangezien de plicht van een verklaring naleving maritieme arbeid en een certificaat maritieme arbeid, alleen geldt voor schepen >500 GT terwijl het MAV ook op kleinere schepen van toepassing is, komt aan het voorgestelde tweede lid, zelfstandige betekenis toe als grondslag voor handhavend optreden.

#### *Onderdeel HH (artikel 78)*

De wijziging van artikel 78 regelt het tijdstip waarop wijzigingen van de op grond van de wet toepasselijke verdragen en Codes voor de toepassing van de wet doorwerken. Daarbij is, gelet op het internationale karakter van de scheepvaartsector en het feit dat ook de relevante Europese regelgeving in beginsel de internationale inwerkingtredingsdata volgt, aansluiting gezocht bij het tijdstip waarop wijzigingen internationaal in werking treden. Wel wordt voorzien in de mogelijkheid om de automatische doorwerking van wijzigingen bij ministerieel besluit te doorbreken. Dit is onder andere van belang met het oog op communautaire regelgeving die tot versnelde implementatie van verdragswijzigingen of wijzigingen van Codes kan verplichten. De automatische doorwerking van wijzigingen zal met name plaatsvinden ten aanzien van de lagere regelgeving waarin naar de voorschriften van het STCW-verdrag en de -Code en het MAV wordt verwezen.

#### *Onderdeel II (artikel 82)*

In verband met de wijziging van de citeertitel van de Zbw (zie onderdeel JJ) voorziet artikel VII in een nieuwe wettelijke grondslag voor de op de Zbw gebaseerde bestaande regelgeving. In verband daarmee dient artikel 82 te vervallen.

#### *Onderdeel JJ (artikel 85)*

Met dit artikel wordt de citeertitel van de Zbw gewijzigd in "Wet zeevarende". Zie voor een toelichting op deze naamswijziging paragraaf 3.1. van het algemene deel van de memorie van toelichting.

#### *Artikel II Wet havenstaatcontrole*

Door de wijziging van artikel 1 van de Wet havenstaatcontrole wordt het daar genoemde verdrag inzake de minimumnormen op koopvaardij schepen vervangen door het MAV. Het betreft een Verdrag dat met de inwerkingtreding van het MAV zal komen te vervallen.

Aan artikel 7 wordt de aanhoudingsgrond van norm A5.2.1., lid 6, onderdeel b, van het MAV toegevoegd, omdat deze aanhoudingsgrond nog niet gedekt wordt door de al in artikel 7 genoemde aanhoudingsgronden.

#### *Artikel III Wet op de economische delicten*

De verbodsbepalingen die ter implementatie van het MAV worden opgenomen in de Zeevaartbemanningwet, worden in dit artikel aangewezen als economische delicten.



### *Artikelen III tot en met VI*

Deze artikelen strekken ertoe dat in enkele andere wetten op de juiste wijze zal worden verwezen naar de ingevolge artikel I, onderdeel JJ, tot Wet zeevarenden omgedoopte Zeevaartbemanningwet.

### *Artikel VII*

Voor alle duidelijkheid wordt een groot aantal uitvoeringsregelingen die (mede) berusten op de Zeevaartbemanningwet, maar opzich geen wijziging behoeven te ondergaan in het kader van de implementatie van het MAV, uitdrukkelijk omgehangen naar de Wet zeevarenden. Voor zover artikelen van uitvoeringsregels van die wet wijziging behoeven, worden daartoe wijzigingsregelingen voorbereid. In hoofdstuk 9 van de memorie van toelichting is over de laatstbedoelde uitvoeringsregelingen een uiteenzetting opgenomen.

## **Hoofdstuk 2. Ministerie van Justitie**

### *Artikel VIII Burgerlijk Wetboek*

#### *Onderdeel A*

Ingevolge artikel 7:666 lid 2 is afdeling 8 van titel 10 van Boek 7 BW, waarin regels worden gegeven voor de overgang van een onderneming, niet van toepassing met betrekking tot de bemanning van een zeeschip. Deze uitzondering is gebaseerd op richtlijn nr. 77/187 EG van 14 februari 1977 inzake het behoud van rechten van werknemers bij overgang van ondernemingen, vestigingen of onderdelen daarvan (PbEG L 61/26), thans gewijzigd in richtlijn nr. 2001/23 EG van 12 maart 2001 (PbEG L 82/16). Artikel 1, derde lid, van de richtlijn verklaart de richtlijn niet van toepassing op zeeschepen.

De bemanning wordt in artikel 1, onderdeel k, van de Wet zeevarenden omschreven als de kapitein, de scheepsofficieren, de scheepsgezellen en de overige zeevarenden die in de monsterrol worden genoemd. Niet alle overige zeevarenden zullen in de monsterrol worden genoemd en dientengevolge onder het begrip bemanning vallen. Het gaat bij de vermelding op de monsterrol om personen die een veiligheidsfunctie aan boord hebben. Daar deze overige niet in de monsterrol vermelde zeevarenden wel in dienst kunnen zijn van een werkgever wiens onderneming (het zeeschip) overgaat, wordt voorgesteld de uitzondering van lid 2 te verruimen en op te nemen dat afdeling 8 niet van toepassing is op zeeschepen.

#### *Onderdeel B (artikel 693)*

Dit artikel bevat een regeling over de aansprakelijkheid van de inlener. Wanneer de werkgever in gebreke is met de nakoming van de in dit artikel genoemde verplichtingen kan de zeevarende de inlener aanspreken tot nakoming hiervan. Het betreft hier de verplichtingen opgenomen in de artikelen 706 tot en met 709, 717 tot en met 720, 734, 734a, tot en met 734c en 734e tot met 734l. Dit zijn verplichtingen die voortvloeien uit het MAV en waarop alle zeevarenden aan boord van een zeeschip met Nederlandse vlag aanspraak kunnen maken. De inlener is derhalve, ongeacht het op de arbeidsovereenkomst en de overeenkomst tussen de werkgever en de derde toepasselijke recht, aansprakelijk. Niet alle vlaggenstaatverplichtingen zijn in artikel 693 opgenomen. Zo zijn de artikelen 697 en 699 over het aangaan en de inhoud van de arbeidsovereenkomst niet opgenomen. Gekozen is voor de financiële verplichtingen die de inlener in de praktijk daadwerkelijk kan nakomen.

Artikel 693 onderscheidt zich van artikel 692 dat op 1 januari 2010 in werking is getreden bij de Wet van 23 december 2009 tot wijziging van titel 7.10 (arbeidsovereenkomst) van het Burgerlijk Wetboek in verband met de totstandkoming van een inlenersaansprakelijkheid met betrekking tot de voldoening van het toepasselijke minimumloon en de toepasselijke minimumvakantiebijslag (Stb. 620). Dit laatst genoemde artikel bepaalt dat de werkgever (het uitzendbureau) en de derde, ongeacht het op de arbeidsovereenkomst en de overeenkomst tussen de werkgever en de derde toepasselijke recht, hoofdelijk aansprakelijk zijn voor de voldoening van het toepasselijke minimumloon en de toepasselijke minimumvakantiebijslag, bedoeld in de artikelen 7 en 15 van de Wet minimumloon en minimumvakantiebijslag.

In tegenstelling tot artikel 692 gaat het in artikel 693 niet om hoofdelijke aansprakelijkheid. Hoofdelijke aansprakelijkheid waarbij de werknemer kan kiezen wie hij aanspreekt (de werkgever of de inlener) gaat te ver. Eerst dient de zeevarende het uitzendbureau als werkgever aan te spreken. Artikel 692 is overigens niet van toepassing op de zee-arbeidsovereenkomst. De Wet minimumloon en minimumvakantiebijslag is op de arbeidsovereenkomsten in de maritieme sector niet van toepassing.

#### *Onderdeel C (artikelen 694 tot en met 745)*

### **Artikel 694**

Artikel 694 bevat de definitie van de zee-arbeidsovereenkomst.

De zee-arbeidsovereenkomst is de arbeidsovereenkomst, waaronder begrepen de uitzendovereenkomst, waarbij de zeevarende zich verbindt arbeid aan boord van een zeeschip te verrichten.

Zoals reeds in het algemeen deel aan de orde kwam, is ingevolge het MAV een zeevarende de persoon die is tewerkgesteld of aangenomen of in enige hoedanigheid werkzaamheden verricht aan boord van een zeeschip. Het in het WvK gemaakte onderscheid tussen de kapitein en de schepelingen komt hierdoor te vervallen. In de bepalingen van afdeling 12 wordt voortaan gesproken van zeevarende. Onder dit begrip valt ook de kapitein, tenzij de kapitein afzonderlijk

wordt genoemd om hem af te bakenen van de overige zeevarenden. Gewezen kan bijvoorbeeld worden op artikel 703, waarin is bepaald dat de kapitein de zeewerkgever vertegenwoordigt in de uitvoering van de arbeidsovereenkomsten met de zeevarenden. Doordat de kapitein afzonderlijk wordt genoemd, is duidelijk dat deze niet onder de in dit artikel genoemde zeevarende valt.

Aan boord kunnen zeevarenden in de zin van het MAV werkzaam zijn met en zonder zee-arbeidsovereenkomst. Een belangrijk element van de omschrijving van de zee-arbeidsovereenkomst is het "zich verbinden om arbeid aan boord van een zeeschip te verrichten". Hieruit volgt dat er geen sprake is van een zee-arbeidsovereenkomst als werkzaamheden op grond van een overeenkomst worden verricht waarin een werknemer zich niet verbonden heeft om arbeid op een zeeschip te verrichten.

De zee-arbeidsovereenkomst omvat de uitzendovereenkomst bedoeld in artikel 690 van Boek 7 BW. 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). Derhalve is in het wetsvoorstel rekening gehouden met de praktijk waarin met uitzendkrachten wordt gewerkt. Gelet op het huidige artikel 309, tweede lid, WvK dat aangeeft dat de zeewerkgever alleen de eigenaar of de rompbevrachter kan zijn en de omstandigheid dat alleen personen die een arbeidsovereenkomst met de zeewerkgever hebben, als schepelingen worden aangemerkt (art. 396, eerste lid, WvK), wordt thans in de praktijk, zoals ook in het algemeen deel aangegeven, de constructie van het zogenoemde dubbele werkgeverschap gebruikt waarbij de arbeidsovereenkomst zowel door het uitzendbureau als door de zeewerkgever of door het uitzendbureau namens de zeewerkgever wordt getekend.

De wederpartij van de zeevarende in afdeling 12 is de werkgever. Het begrip "werkgever" is niet nader ingevuld. Naast de scheepsbeheerder kan dus ook het uitzendbureau of een ander werkgever zijn. Door de regeling waarin de reder van het MAV, in afdeling 12 aangeduid als scheepsbeheerder, onder voorwaarden aansprakelijk is voor de nakoming van een aantal uit het MAV voortvloeiende verplichtingen, is er, in aansluiting bij het MAV, ook een verantwoordelijkheid gecreëerd voor de scheepsbeheerder (zie artikel 738).

In het MAV wordt in artikel II lid 3 erkend dat er twijfel kan bestaan of bepaalde categorieën personen voor de toepassing van het MAV al dan niet moeten worden beschouwd als zeevarenden. In de "Resolution concerning information on occupational groups" wordt een beoordelingskader gegeven aan de hand waarvan kan worden bepaald of een bepaalde categorie als zeevarende moet worden beschouwd onder het MAV. Uitzonderingen kunnen bijvoorbeeld worden gemaakt als de aard van het werk geen deel uitmaakt van de routinewerkzaamheden die op het schip voorkomen (bijv. wetenschappelijk werk) of het werk op het zeeschip van tijdelijke aard is (bijv. optreden door artiesten). Het vereiste van het zich verbinden op een zeeschip arbeid te verrichten geeft uitsluitel of er wel of niet sprake is van een zeevarende met een zee-arbeidsovereenkomst. In aansluiting op de hiervoor genoemde resolutie wordt de mogelijkheid gecreëerd om bij algemene maatregel van bestuur bepaalde categorieën zeevarenden niet aan te merken als zeevarenden indien de toepassing van de regeling van de zee-arbeidsovereenkomst voor deze zeevarenden niet wenselijk of niet nodig wordt geacht. Hierbij zal rekening worden gehouden met het in de resolutie aangegeven beoordelingskader.

### **Artikel 695**

In lid 1 wordt in aanvulling op de definitie van zeeschip in artikel 8:2 BW bepaald dat afdeling 12 van toepassing is op zeeschepen die op grond van Nederlandse rechtsregels gerechtigd zijn de vlag van het Koninkrijk te voeren. Deze aanvulling komt overeen met de omschrijving in de huidige Zbw (nieuwe Wet zeevarenden) en maakt duidelijk dat het in deze afdeling om Nederlandse zeeschepen gaat.

In lid 2 wordt aangegeven dat voor het begrip scheepsbeheerder wordt aangesloten bij de voorgestelde omschrijving in de nieuwe Wet zeevarenden. Volgens artikel 1, eerste lid, onder I, van die wet wordt onder scheepsbeheerder verstaan de eigenaar of rompbevrachter van een schip, of een vennootschap als bedoeld in artikel 311, derde lid, WvK aan wie de eigenaar de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip heeft overgedragen, of indien het een vissersvaartuig betreft, de natuurlijke persoon of rechtspersoon aan wie de eigenaar de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het vissersvaartuig heeft overgedragen.

Zoals hiervoor is aangegeven, hoeft de scheepsbeheerder niet altijd de werkgever van de zeevarende te zijn. Wanneer dit niet het geval is, is deze, in aansluiting bij het MAV, onder bepaalde

voorwaarden wel aansprakelijk voor de nakoming van een aantal verplichtingen op grond van het MAV (zie art. 738).

### **Artikel 696**

Lid 1 komt overeen met de huidige artikelen 375 en 397 WvK. De bepalingen over de "gewone" arbeidsovereenkomst van titel 7.10 BW zijn van toepassing, voor zover daarvan in de bepalingen over de zee-arbeidsovereenkomst niet wordt afgeweken.

Tevens wordt in dit lid bepaald dat artikel 617 niet van toepassing is op de zee-arbeidsovereenkomst bij het in dienst zijn aan boord van het zeeschip. Artikel 391 WvK bevat bepalingen die niet van toepassing zijn ten aanzien van de dienst aan boord van de kapitein. Artikel 450b WvK bepaalt dat een aantal bepalingen niet van toepassing is ten aanzien van de dienst aan boord van de schepeling. Van de opsomming in deze artikelen is alleen artikel 617 nog relevant om uit te zonderen. Artikel 617 ziet op andere vormen van loon dan geld, zoals gebruik van de woning en diensten door de werkgever te verrichten (waaronder onderricht en kost en inwoning). De toepassing van dit artikel is niet aan de orde met betrekking tot het loon van de zeevarende. Met betrekking tot de overige in de artikelen 391 en 450b WvK genoemde bepalingen van Boek 7 BW kan het volgende worden opgemerkt. De artikelen 613 tot met 613c hadden oorspronkelijk betrekking op het reglement en zijn in 1998 bij de wijziging van de Wet op de ondernemingsraden en titel 7.10 (arbeidsovereenkomst) van het nieuw Burgerlijk Wetboek (Stb. 1998, 107) geschrapt. In artikel 613 is bij deze wet het eenzijdig wijzigingsbeding opgenomen. Dit artikel kan worden toegepast. In afdeling 12 is in artikel 706 een van artikel 620 afwijkend artikel opgenomen (betalingsvormen), waardoor artikel 620 niet hoeft te worden uitgezonderd.

De artikelen 623 en 624 kunnen van toepassing zijn. Voor de zeevarende in de zeevisserij wiens loon geheel of gedeeltelijk bestaat uit een aandeel in de vangst of de opbrengst daarvan, is een mogelijkheid tot afwijking van 623 opgenomen.

Artikel 625 over de verhoging die verschuldigd is bij niet tijdige betaling van het loon is eveneens van toepassing. Met betrekking tot artikel 627 (geen arbeid geen loon) is in artikel 716 een van dit artikel afwijkende regeling opgenomen. Het huidige artikel 629 lid 10, dat ziet op de samentelling van perioden van ziekte, is een uitwerking van het Brownarrest van het Hof van Justitie van 30 juni 1998 (zaak Brown/ Rentokil, C-394/96). Dit artikellid dient niet uitgezonderd te worden. Artikel 629b is vervallen. Artikel 652 over het proeftijdbeding behoeft thans geen uitzondering meer. Ook voor de zeevarende kan een proeftijd lopen tijdens de dienst aan boord (zie artikel 721). Het huidige artikel 657 dient niet uitgezonderd te worden omdat dit een uitvloeisel is van richtlijn 1999/70/EG inzake de arbeidsovereenkomst voor bepaalde tijd. Artikel 658 kan worden toegepast aan boord van een zeeschip en dient eveneens niet uitgezonderd te worden.

Artikel 676 ziet op de opzegging tijdens proeftijd. Het hiervoor genoemde artikel 721 geeft hiervoor een specifieke regel en bepaalt dat op het proeftijdbeding geen beroep kan worden gedaan tijdens de dienst aan boord. Artikel 683 geeft een verjaringstermijn van zes maanden voor een aantal rechtsvorderingen in verband met het beëindigen van de arbeidsovereenkomst. Er bestaat geen reden meer voor uitzondering van dit artikel. Artikel 684 ziet op de opzegging van een arbeidsovereenkomst met een looptijd van meer dan vijf jaren. Er is geen reden om dit artikel uit te zonderen.

In het nieuwe artikel 692 van Boek 7 BW (zie ook hiervoor bij artikel 693) wordt geregeld dat de werkgever (het uitzendbureau) en de derde, ongeacht het op de arbeidsovereenkomst en de overeenkomst tussen de werkgever en de derde toepasselijke recht, hoofdelijk aansprakelijk zijn voor de voldoening van het toepasselijke minimumloon en de toepasselijke minimumvakantiebijslag, bedoeld in de artikelen 7 en 15 van de Wet minimumloon en minimumvakantiebijslag.

Artikel 692 dient niet van toepassing te zijn op de zee-arbeidsovereenkomst omdat in de maritieme sector de Wet minimumloon en minimumvakantiebijslag niet van toepassing is. Dit artikel wordt daarom, naast artikel 617, uitgezonderd in lid 1 van artikel 696.

In lid 2 is, vergelijkbaar met artikel 450c, eerste lid, en 392 WvK, bepaald welke artikelen van afdeling 12 van dwingendrechtelijke aard zijn. Daarbij zijn tevens bepalingen, welke een implementatie vormen van het MAV, als bepalingen van dwingend recht opgenomen.

In lid 3 wordt eveneens vergelijkbaar met de artikelen 450c, eerste lid, en 392 WvK bepaald van welke bepalingen niet ten nadele van de werknemer kan worden afgeweken.

### **Artikel 697**

Artikel 697 is vergelijkbaar met de artikelen 376 en 398 WvK. In deze bepaling is ook Norm A 2.1 lid 1 van het MAV opgenomen. In het eerste lid is in navolging van norm A2.1 lid1 onder a naast het schriftelijk aangaan van de zee- arbeidsovereenkomst ook opgenomen dat de overeenkomst door partijen dient te worden ondertekend. In de artikelen 376 en 398 WvK is opgenomen dat de sanctie op het niet schriftelijk aangaan nietigheid is. In artikel 697 is ervoor gekozen om de sanctie van nietigheid te vervangen door de sanctie van vernietigbaarheid van de arbeidsovereenkomst. Dit komt tot uitdrukking in de vermelding van artikel 697 in de opsomming in artikel 696 lid 3 van artikelen waarvan niet mag worden afgeweken ten nadele van de zeevarende. Voor de sanctie van vernietigbaarheid is gekozen omdat de sanctie van nietigheid niet steeds in het voordeel van de zeevarende zal zijn. Een zeevarende zonder schriftelijke zee-arbeidsovereenkomst heeft in het geval van nietigheid in het geheel geen overeenkomst, terwijl de feitelijke omstandigheden wel duiden op een zee-arbeidsovereenkomst en ook de zeevarende ervan uitgaat dat hij een zee-arbeidsovereenkomst heeft. De zeevarende kan gedupeerd worden door deze te zijnen behoeve gestelde sanctie (zie ook Toelichting Meijers, Boek 8, titel 4, afdeling 3, de Zee-arbeidsovereenkomst, toelichting p.5, punt 2). Ook de werkgroep implementatie Maritiem Arbeidsverdrag van de Vereniging landelijk Platform maritiem voor werk, inkomen en zorg is van mening dat de sanctie van nietigheid hier niet op zijn plaats is (Ratificatie en implementatie van het Maritiem Arbeidsverdrag, 2006, Herziening van het zeearbeidsrecht).

In Norm A2.1 onder a wordt gesproken over een arbeidsovereenkomst die aan zeevarenden de behoorlijke arbeids- en leefomstandigheden aan boord van het schip biedt, die door het MAV worden vereist. In de verdere bepalingen van het MAV komen deze eisen aan de orde en deze worden waar nodig verwerkt, zodat bij het verrichten van arbeid aan boord van een zeeschip de vereiste arbeids- en leefomstandigheden zullen worden geboden.

In onderdeel b van deze norm is opgenomen dat zeevarenden voor ondertekening van de arbeidsovereenkomst in de gelegenheid worden gesteld deze te bestuderen en advies in te winnen en dat zij alle andere benodigde faciliteiten krijgen om te waarborgen dat zij vrijwillig een overeenkomst aangaan met voldoende besef van hun rechten en verplichtingen. Deze eisen vallen onder het beginsel van goed werkgeverschap (artikel 7:611 BW). De werkgever dient zich immers naar de eisen van redelijkheid en billijkheid te gedragen.

Het in het tweede lid van de artikelen 376 en 398 WvK opgenomen voorschrift inhoudende dat de kosten der akte en andere bijkomende kosten ten laste van de zeewerkgever zijn, hoeft niet langer te worden opgenomen. Volstaan kan worden met artikel 7:654 lid 1 BW waarin is opgenomen dat wanneer de arbeidsovereenkomst schriftelijk wordt aangegaan, hetgeen in het geval van de zee-arbeidsovereenkomst steeds het geval dient te zijn, de kosten van het geschrift en andere bijkomende kosten ten laste van de werkgever zijn.

In het tweede lid van artikel 697 is in navolging van Norm A2.1 lid 1 onder c opgenomen dat ieder der partijen dient te beschikken over een ondertekend, origineel exemplaar van de arbeidsovereenkomst.

### **Artikel 698**

Artikel 698 vormt een uitwerking van Norm A2.1 lid 1 onder d van het MAV.

Ingevolge onderdeel d dienen zeevarenden aan boord op eenvoudige wijze duidelijke informatie omtrent arbeidsvoorwaarden te kunnen verkrijgen. Het eveneens in onderdeel d opgenomen vereiste van het aanwezig zijn van afschriften en het toegankelijk zijn voor toetsing door daartoe bevoegde functionarissen van een bevoegde autoriteit is in de Wet zeevarenden opgenomen (art. 69c, derde lid). Hetzelfde geldt voor onderdeel e van Norm A2.1 lid 1 dat betrekking heeft op het uitreiken van een document dat een overzicht bevat van de tewerkstelling aan boord (art. 38 Wet zeevarenden).

### **Artikel 699**

In artikel 699 wordt bepaald welke gegevens de zee-arbeidsovereenkomst dient te bevatten. Dit artikel is een samenvoeging van de artikelen 400 en 401 WvK en lid 4 van Norm A2.1.

Onderdeel 1 over de gegevens van de zeevarende stemt overeen met artikel 400, onder 1 en Norm A2.1 lid 4 onder a. Onderdeel 2 met betrekking tot de gegevens van de zeewerkgever is vrijwel gelijk aan onderdeel b van lid 4 van Norm A2.1. Onderdeel 3 komt overeen met artikel 400, onder 2 en Norm A2.1 lid 4 onder c.

De onderdelen 4 en 5 over de gegevens van het schip en de reis zijn overgenomen van artikel 400 onder 3 en 4. In onderdeel 4 is tevens het tweede lid van artikel 401 WvK met betrekking tot de

aanduiding van het zeeschip opgenomen.

Onderdeel 6 ziet op het bedrag van het loon en eventueel op de wijze van berekening hiervan en stemt overeen met onderdeel e van lid 4 van Norm A2.1 en artikel 413 WvK.

Onderdeel 7 is afgeleid van onderdeel 7 van artikel 400 WvK en ziet op het recht op vakantie.

Onderdeel 8 ziet op het bedrag van het tijdens het verlof doorbetaalde loon en is vrijwel gelijk aan onderdeel f van lid 4 van Norm A2.1. Onderdeel 9 inzake de bijdragen voor geneeskundige zorg en sociale zekerheidsuitkeringen is vrijwel gelijk aan onderdeel h van Norm A2.1 lid 4. Onderdeel 10 over de hoedanigheid van de zeevarende komt overeen met artikel 400 onder 5 WvK en met onderdeel d van Norm A2.1 lid 4.

Onderdeel 11 is conform onderdeel 6 van artikel 400 WvK dat bepaalt dat, indien mogelijk, de plaats waar en de dag waarop de dienst aan boord zal aanvangen wordt opgenomen.

In onderdeel 12 over de beëindiging van de arbeidsovereenkomst zijn onderdeel 8 van artikel 400 WvK en onderdeel g van lid 4 van Norm A2.1 verwerkt. Er is gekozen om, in aansluiting bij de regeling van de "gewone" arbeidsovereenkomst twee categorieën van zee-arbeidsovereenkomst te hanteren, de zee-arbeidsovereenkomst voor bepaalde tijd en voor onbepaalde tijd. De overeenkomst bij de reis is, in aansluiting bij de regeling van de gewone arbeidsovereenkomst, te beschouwen als een species van de zee-arbeidsovereenkomst voor bepaalde tijd.

De aanspraak op repatriëring genoemd in onderdeel 13 is gelijk aan onderdeel i van Norm A2.1 lid 4 en de verwijzing naar de collectieve arbeidsovereenkomst (of regeling door of namens een daartoe bevoegd bestuursorgaan) in onderdeel 14 is gelijk aan onderdeel j van Norm A2.1 lid 4 onder g.

Het eerste lid van artikel 401 WvK, op grond waarvan bij het onbekend zijn van namen, plaats of dag van de geboorte van de zeevarende dit kan worden vermeld in de arbeidsovereenkomst, is opgenomen in onderdeel a. Het derde lid van artikel 401 WvK is niet meer opgenomen. Het spreekt voor zich dat een toegestane afwijking van de wettelijke bepalingen in de zee-arbeidsovereenkomst wordt opgenomen.

#### **Artikel 700**

Artikel 700 bepaalt dat een zeevarende geen concurrentiebeding mag worden opgelegd. Dit artikel is gebaseerd op artikel 403 WvK en is op grond van artikel 390 WvK ook van toepassing op de kapitein. De woorden "op zekere wijze" zijn toegevoegd in aansluiting bij de formulering van artikel 7:653 lid 1 BW. Ingevolge artikel 696 lid 2 mag van deze bepaling niet worden afgeweken.

#### **Artikel 701**

Artikel 701 komt overeen met artikel 379, eerste lid, en artikel 404 WvK. Deze artikelen komen er op neer dat de kapitein en de schepeling (thans zeevarende) van het ogenblik, waarop volgens de zee-arbeidsovereenkomst deze zal aanvangen, zich ter beschikking dienen te houden van de zeewerkgever. Wanneer over de aanvang niets is bepaald, dan wordt de aanvang geacht samen te vallen met het aangaan van de zee-arbeidsovereenkomst.

#### **Artikel 702**

Artikel 702 bepaalt wanneer de zeevarende in dienst is aan boord van het schip. Hij is in dienst aan boord van het zeeschip vanaf het tijdstip dat hij met zijn werkzaamheden aanvangt tot het tijdstip waarop hij van zijn werkzaamheden aan boord wordt ontheven of hij deze neerlegt. Dit artikel is gebaseerd op de artikelen 379, tweede lid, WvK (kapitein) en 405 WvK (schepeling).

#### **Artikel 703**

Artikel 703 is vrijwel gelijk aan het huidige artikel 396, tweede lid, WvK. Het begrip schepelingen is vervangen door zeevarenden.

#### **Artikel 704**

In artikel 704 lid 1 is opgenomen dat de zeevarende het hem door de kapitein opgedragen werk dient te verrichten. Dit is overgenomen uit artikel 419, eerste lid, eerste zinsnede, WvK. Tevens is op de voet van artikel 420 WvK bepaald dat deze werkzaamheden andere werkzaamheden kunnen betreffen dan de werkzaamheden die de zeevarende heeft te verrichten op grond van de zee-arbeidsovereenkomst. In lid 2 is de inhoud van artikel 448, eerste lid WvK opgenomen. Voor de volledigheid is ten opzichte van dit lid toegevoegd dat de zeevarende ook tot het behoud van de opvarenden aan boord heeft mee te werken. Onder opvarenden worden ingevolge artikel 5 van Boek 8 BW verstaan alle zich aan boord van een schip bevindende personen.

De beloning voor de in dit artikel genoemde werkzaamheden is geregeld in de hierna aan de orde komende artikelen 710 en 711.

## **Artikel 705**

In artikel 705 is opgenomen dat de kantonrechter van de rechtbank Rotterdam bij uitsluiting bevoegd is te oordelen over geschillen inzake de zee-arbeidsovereenkomst of een collectieve arbeidsovereenkomst. In het WvK komen op verschillende plaatsen bevoegdheidsregels voor (zie de artikelen 440, 445, 448 en 449) waarin in sommige bepalingen met betrekking tot de bevoegde instantie onderscheid wordt gemaakt tussen Nederland, het Koninkrijk buiten Europa en buiten het Koninkrijk (de artikelen 445 en 449). Voor Nederland is dan een bepaalde kantonrechter aangewezen, in het Koninkrijk buiten Europa het bevoegde gezag en buiten het Koninkrijk de Nederlandse diplomatieke of bezoldigde consulaire ambtenaar, die het eerst te bereiken is. Deze competentieregeling sluit niet meer aan op de praktijk. Zo is in de huidige opvattingen hier geen taak meer weggelegd voor de diplomatieke of consulaire ambtenaar, wiens bijstand overigens alleen voor Nederlandse zeevarenden is bestemd. Thans zijn er veel meer buitenlandse dan Nederlandse zeevarenden werkzaam op Nederlandse schepen. Gelet op de mobiliteit van zeevarenden en de mogelijkheden die er zijn om van waar dan ook in Nederland een procedure aanhangig te maken alsmede op de wens om kennis over maritieme arbeidsgeschillen te bundelen, is in overleg met de sociale partners en met instemming van de Raad voor de rechtspraak gekozen voor één relatief bevoegde rechter. Gekozen is voor de kantonrechter van een rechtbank van een arrondissement met een grote zeehaven, de rechtbank Rotterdam.

De Raad voor de rechtspraak heeft geadviseerd duidelijk aan te geven of het hier al dan niet een exclusieve bevoegdheid betreft. Door de woorden "bij uitsluiting" in artikel 705 blijkt dat het hier om een exclusieve bevoegdheid gaat. Aan het slot van het artikel is opgenomen dat dit alleen anders is als dit uit afdeling 12 volgt. Artikel 728, dat ziet op de ontbinding van de arbeidsovereenkomst, geeft op dit punt een afwijkende regeling. Vanwege het meer algemene karakter van een dergelijk ontbindingsverzoek is in artikel 728 geregeld dat ook de op grond van artikel 685 lid 3 bevoegde kantonrechter in deze zaken bevoegd blijft (zie verder de toelichting op art. 728).

Artikel 705 is opgenomen in artikel 696 lid 2 en is derhalve dwingendrechtelijk van aard.

Aan het bepalen van de relatieve bevoegdheid gaat de vraag vooraf of de Nederlandse rechter rechtsmacht heeft. Dit zal beoordeeld worden aan de hand van verdragen en verordeningen (zie bijvoorbeeld verordening (EG) nr. 44/2001 van de Raad van de Europese Unie van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken (PbEG L 12 of wel de EG-executieverordening) dan wel bij gebreke van een dergelijke toepasselijke internationale regeling, aan de hand van de bepalingen van Rv. Naast de artikelen 2 (rechtsmacht indien de gedaagde zijn woonplaats of gewone verblijfplaats in Nederland heeft), en 3 (rechtsmacht indien de verzoeker in Nederland zijn woonplaats of gewone verblijfplaats heeft) kent Rv specifieke rechtsmachtbepalingen (zie artikel X met betrekking tot de uitbreiding van de rechtsmacht van de Nederlandse rechter in geval van arbeid die gewoonlijk op grond van een arbeidsovereenkomst aan boord van een Nederlands zeeschip wordt verricht).

## **Artikel 706**

Artikel 706 is gebaseerd op artikel 426, eerste lid, WvK, welk artikel ingevolge artikel 392 WvK ook van toepassing is op de kapitein. Toegevoegd is de mogelijkheid van girale betaling. Voor de omrekening kan worden verwezen naar de koers bedoeld in de artikelen 6:124 en 126 BW. De mededeling betreffende de koerswaarde is niet overgenomen omdat ingevolge artikel 715 een koerswaarde, die afwijkt van hetgeen is overeengekomen, aan de zeevarende dient te worden meegedeeld.

## **Artikel 707**

In artikel 707 wordt bepaald dat de zeevarende van de werkgever schriftelijk kan verlangen zijn loon geheel of gedeeltelijk over te maken aan door de zeevarende aan te wijzen personen. Deze bepaling stoelt op Norm A2.2 lid 3 en 4 van het MAV.

Deze leden van het MAV bepalen dat reders maatregelen treffen om zeevarenden de mogelijkheid te verschaffen hun verdiensten geheel of gedeeltelijk over te maken aan hun familie, van hen afhankelijke personen of rechthebbenden.

Deze maatregelen omvatten de mogelijkheid om met regelmatige tussenpozen een gedeelte van hun loon via bankoverschrijvingen over te maken. De overschrijvingen dienen binnen een bepaalde tijd te worden uitgevoerd en rechtstreeks te geschieden aan de door de zeevarenden aan te wijzen persoon of personen.

In artikel 425 WvK is thans opgenomen dat de echtgenote recht heeft op maximaal 2/3 van het in geld vastgestelde loon tot onderhoud van haar en de kinderen die niet in staat zijn in hun eigen

onderhoud te voorzien tegen overlegging van een verklaring van haar man of een beschikking van de kantonrechter. Daar het MAV spreekt van een mogelijkheid van de zeevarende en de constructie van artikel 425 WvK bovendien in deze tijd niet meer nodig is, wordt conform het MAV gesproken van een recht van de zeevarende.

Het verzoek om beëindiging van de overmaking aan andere personen dient op grond van lid 2 eveneens schriftelijk te worden gedaan, en wel uiterlijk een maand voor de eerstvolgende betaaldag.

Het vijfde lid van Norm A2.2 bepaalt dat eventuele kosten voor deze diensten van de werkgever redelijk in hoogte moeten zijn en dat de wisselkoers, tenzij anders bepaald, in overeenstemming moet zijn met de nationale wet- en regelgeving. In artikel 707 wordt voor omrekening verwezen naar de artikelen 124 en 126 Boek 6 BW. Dat de kosten redelijk dienen te zijn, behoeft geen wettelijke regeling. Dit valt onder het beginsel van goed werkgeverschap van artikel 7: 611 BW.

### **Artikel 708**

Artikel 708 is gebaseerd op artikel 427 WvK en op Norm A2.2 lid 1. Dit lid bepaalt dat zeevarenden met tussenpozen van ten hoogste een maand worden betaald in overeenstemming met eventuele toepasselijke collectieve arbeidsovereenkomsten.

In lid 1 wordt een met artikel 427, eerste lid, WvK overeenkomende specifieke regeling gegeven voor de uitbetaling van loon dat naar tijdruimte is vastgesteld en dat niet naar tijdruimte is vastgesteld. Het tweede lid van artikel 427 WvK dat bepaalt dat zolang de reis niet is geëindigd de zee-werkgever niet verplicht is in het geheel meer dan 5/6 deel van het loon uit te betalen, is niet overgenomen. Het MAV biedt hiervoor geen grondslag. Het derde lid van artikel 427 WvK is terug te vinden in artikel 708 lid 2. De verwijzing naar artikel 354 WvK is niet overgenomen. Het loon dient in ieder geval voor het vertrek uit de haven te zijn uitbetaald.

### **Artikel 709**

In dit artikel wordt in lid 1 het loon voor overwerk geregeld.

In artikel 709 is overeenkomstig artikel 419 WvK bepaald dat het bedrag van de toeslag wordt bepaald door de zee-arbeidsovereenkomst of, bij stilzwijgen daarvan, door het gebruik of de billijkheid. Ingevolge richtsnoer B2.2.2 onder a, van het MAV is het normale aantal uren 8 uur per dag, en ingevolge richtsnoer B2.2.2 onder c is het tarief voor overwerk ten minste 125% van de standaardbeloning per uur. Deze bepalingen zullen in het oog dienen te worden gehouden bij de invulling van de zee-arbeidsovereenkomst.

In lid 2 is opgenomen dat bij collectieve arbeidsovereenkomst of regeling door of namens een daartoe bevoegd bestuursorgaan kan worden bepaald dat in het loon een vergoeding voor overwerk wordt opgenomen. Met dit lid wordt rekening gehouden met de in de praktijk voorkomende zogenoemde "all-in" constructies.

In lid 3 is op de voet van artikel 419 WvK bepaald dat van overwerk aantekening wordt gemaakt in een register en dat de zeevarende elke aantekening ondertekent. In overeenstemming met onderdeel d van richtsnoer B2.2.2, welk onderdeel spreekt van het met tussenpozen van ten hoogste een maand paraferen van overzichten van de gemaakte uren, is opgenomen dat deze ondertekening binnen een termijn van een maand geschiedt.

Het derde lid van artikel 419 WvK komt hieronder bij artikel 713 aan de orde.

Het vierde lid kan vervallen omdat er geen reden bestaat om de daarin genoemde functies uit te zonderen.

### **Artikel 710**

Artikel 710 geeft op de voet van artikel 420 WvK een regeling voor het loon voor het verrichten van andere werkzaamheden dan de werkzaamheden overeenkomstig de eigen functie. Bepaald is dat de zeevarende recht heeft op het loon dat overeenkomt met deze andere werkzaamheden indien dit hoger is dan het loon dat voortvloeit uit zijn zee-arbeidsovereenkomst. De zeevarende krijgt in geen geval minder betaald dan het loon dat bij de eigen functie behoort.

### **Artikel 711**

De bepaling inzake buitengewone beloning voor de dagen gedurende welke de zeevarende tot behoud van het zeeschip, de opvarenden en de zaken aan boord werkzaam is geweest, stemt overeen met artikel 448, eerste lid, WvK.

In artikel 448 is thans in het tweede lid opgenomen dat de beloning wordt vastgesteld door de kantonrechter van de rechtbank van het arrondissement waarin de werkzaamheden tot behoud hebben plaatsgevonden en in het Koninkrijk buiten Europa door het bevoegde gezag en buiten het



Koninkrijk door de Nederlandse diplomatieke of bezoldigde consulaire ambtenaar, die het eerst te bereiken is. Zoals hiervoor bij artikel 705 is vermeld, sluit deze competentieregeling niet meer aan op de praktijk en wordt gekozen voor een relatief bevoegde rechter, de kantonrechter van de rechtbank Rotterdam.

#### **Artikel 712**

In dit artikel is vergelijkbaar met de regeling in artikel 449, eerste lid, WvK een regeling inzake het sleeploon opgenomen. De in het tweede lid van artikel 449 opgenomen regel, dat in geval van een geschil het aandeel in het sleeploon door de kantonrechter van de rechtbank van het arrondissement waar het schip is aangekomen of waar de zetel van het scheepsbedrijf is gelegen naar billijkheid wordt vastgesteld, is niet meer opgenomen, gelet op de keuze voor de bevoegdheid van de kantonrechter van de rechtbank Rotterdam in artikel 705.

#### **Artikel 713**

In artikel 713 is bepaald dat een rechtsvordering op grond van de artikelen 709 tot en 712 verjaart door verloop van zes maanden na het ontstaan van het vorderingsrecht.

Artikel 419, derde lid WvK, bepaalt dat in het geval van overwerk het recht om betaling van de bijslag te vorderen, vervalt door verloop van een maand na het eindigen van de dienst aan boord in een Nederlandse haven en van zes maanden na het eindigen van de dienst aan boord in het buitenland. Het onderscheid tussen de dienst in Nederland of daarbuiten is thans, gelet op de moderne vervoermiddelen, niet langer nodig. Bovendien kan ook vanuit het buitenland een vordering in Nederland worden ingesteld. Gekozen is voor één termijn van zes maanden waarin de zeevarende een vordering kan instellen. Met het oog op harmonisatie en eenduidigheid is eenzelfde procedure gekozen voor de vordering van loon voor het verrichten van andere werkzaamheden (art. 710), voor de vordering met betrekking tot de buitengewone beloning voor werkzaamheden tot behoud (art. 711) en de vordering met betrekking tot sleeploon (art.712).

#### **Artikel 714**

Artikel 714 dat de verhoging van het loon regelt als de reis door toedoen van de scheepsbeheerder, molest of door verblijf in een noodhaven wordt verlengd in het belang van het zeeschip, de opvarenden en de zaken aan boord, is overgenomen uit artikel 441 WvK. Dit artikel geldt ingevolge artikel 390 WvK eveneens voor de kapitein. In artikel 441 wordt gesproken van zeewerkgever. In artikel 714 is gekozen voor de scheepsbeheerder omdat deze (al dan niet als werkgever van de zeevarende) degene zal zijn door wiens toedoen de reis wordt verlengd. Van de twee overige in artikel 714 genoemde omstandigheden kan worden gezegd dat deze in de risicosfeer van de scheepsbeheerder liggen. Wanneer de scheepsbeheerder geen werkgever is, zal de werkgever de verhoging dienen uit te betalen aan de zeevarende. De werkgever kan deze verhoging vervolgens verhalen op de scheepsbeheerder.

#### **Artikel 715**

In Norm A2.2 lid 2 is opgenomen dat aan de zeevarende maandelijks een schriftelijke opgave wordt verstrekt van het voldane loon en van aanvullende vergoedingen alsmede van de munteenheid of de koers die afwijkt van hetgeen is overeengekomen. Artikel 7:626 wordt in artikel 715 aangevuld met de maandelijks termijn en de overeengekomen andere munteenheid of de koers.

#### **Artikel 716**

In artikel 716 wordt in afwijking van artikel 7:627 BW bepaald dat geen loon verschuldigd is voor de tijd gedurende welke de zeevarende zonder deugdelijke grond heeft geweigerd de bedongen of andere opgedragen werkzaamheden te verrichten. In artikel 627 is opgenomen dat geen loon verschuldigd is voor de tijd gedurende welke de werknemer de bedongen arbeid niet heeft verricht. In de huidige artikelen 391 en 450b WvK is artikel 627 opgenomen in de opsomming van artikelen die niet van toepassing zijn ten aanzien van de dienst aan boord van de kapitein en de schepeling. Dit betekent dat in het geval geen arbeid wordt verricht, toch steeds loon verschuldigd is. Dit werkt in de praktijk niet altijd redelijk uit omdat ook wanneer het niet verrichten van arbeid geheel aan de zeevarende te wijten is, loon moet worden betaald. Voorgesteld wordt dat de zeevarende een deugdelijke reden dient te hebben om geen arbeid te verrichten. Het gaat hierbij om de bedongen arbeid, de arbeid die verricht dient te worden ingevolge de arbeidsovereenkomst, en de arbeid opgedragen door de kapitein op grond van artikel 704.

## **Artikel 717**

Dit artikel regelt het recht op vakantie van de zeevarende en is grotendeels ontleend aan artikel 414 (juncto art. 381) WvK. Het vijfde, eerste volzin, en negende lid van artikel 414 WvK zijn niet overgenomen.

Het vijfde lid, eerste volzin bepaalt dat de vakantie zo moet worden verleend dat de zeevarende na verloop van twee jaren alle dagen heeft genoten waarop hij aanspraak heeft.

De regel over de verlening van vakantie kan geschrapt worden: de verplichting om de vakantie zo te verlenen dat de vakantiedagen na verloop van twee jaren zijn opgenomen is niet in overeenstemming met het uitgangspunt van artikel 7:638 BW dat bij het vaststellen van de tijdstippen van aanvang en einde van de vakantie de werkgever de wensen van de werknemer moet honoreren tenzij gewichtige redenen zich daartegen verzetten.

Het negende lid van artikel 414 WvK bepaalt dat de aanspraak op vakantie zonder behoud van loon, die de werknemer ten aanzien van zijn nieuwe werkgever heeft voor wat betreft de vakantiedagen die hij heeft meegenomen van zijn vorige werkgever, wordt verminderd met de tijd gedurende welke de werknemer, nadat hij die aanspraak heeft verworven, nog niet in dienst was getreden. Deze regeling is niet in overeenstemming met artikel 7 van richtlijn 93/104/EG van de Raad van 23 november 1993 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd (PbEG L 307/18) en de daarop gebaseerde jurisprudentie. Uit deze jurisprudentie volgt dat van het in de richtlijn toegekende recht op minimumvakantie niet kan worden afgeweken (Arrest Schultz-Hof, 350/06 van 20 januari 2009).

In artikel 717 zijn ook de voorschriften uit het MAV terzake van het recht op verlof in aanmerking genomen. Ten opzichte van de regeling in artikel 414 WvK heeft dit geleid tot wijzigingen, die zijn verwerkt in lid 4 en lid 7 van artikel 717.

Voor het overige voldoet artikel 717 aan de eisen van het MAV, zoals uitgewerkt in voorschrift 2.4, norm A2.4 en leidraad B2.4.

In lid 1 wordt in aansluiting bij norm A2.4 lid 2 een aanspraak op vakantie van tenminste 30 kalenderdagen vastgelegd. In art. 7:639 BW is bepaald dat de werknemer gedurende zijn vakantie recht heeft op loon (leidraad B2.4.1. lid 3).

In lid 3 wordt in aansluiting bij leidraad B2.4.1 lid 4 bepaald welke dagen niet als vakantiedagen kunnen worden aangemerkt. Daarnaast gelden ook de artikelen 7:636 en 637 BW voor de zeevarende.

In aansluiting bij leidraad B2.4.3 lid 2 van het MAV is in lid 4 de verplichting van de werkgever tot het aaneengesloten verlenen van vakantie van toepassing op alle vakantiedagen en niet, zoals in art. 414, vierde lid, WvK beperkt tot vijftien vakantiedagen. Lid 5, dat aangeeft in welke plaats aan de zeevarende vakantie kan worden gegeven, is een uitwerking van leidraad B2.4.2 lid 2 van het MAV. Lid 6 legt op de werkgever verplichtingen terzake van kosteloos vervoer en vergoeding van kosten van levensonderhoud, indien de zeevarende de vakantie moet opnemen in een andere plaats dan bedoeld in lid 5 en sluit aan bij lid 3 van leidraad B2.4.2.

In lid 7 is bepaald dat de werkgever de bevoegdheid heeft een zeevarende die zijn vakantie, bedoeld in lid 1 en in artikel 641 lid 3, geniet, terug te roepen indien daartoe gewichtige redenen zijn en na overleg met de zeevarende. De schade die de zeevarende hierdoor lijdt, dient door de werkgever te worden vergoed.

Ingevolge artikel 414, achtste lid, WvK kan het terugroepen plaatsvinden in geval van uiterste noodzaak. Leidraad B2.4.2 voegt aan deze omstandigheid de instemming van de zeevarende toe. Na overleg met de praktijk is in aansluiting hierop en met het oog op artikel 7:638 lid 5 BW, waarin met betrekking tot het wijzigen van het vastgestelde vakantietijdvak van gewichtige redenen wordt gesproken, de hier voorgestelde formulering gekozen.

Lid 8 stemt overeen met artikel 414, vijfde lid, tweede volzin, WvK.

## **Artikel 718**

In dit artikel is geregeld in welke omstandigheden en onder welke voorwaarden de zeevarende recht heeft op repatriëring. In het WvK bevatten de artikelen 384, 443 en 450a regelingen inzake deze materie. In het MAV wordt repatriëring geregeld in voorschrift 2.5, norm A2.5 en leidraad B2.5.

In aansluiting bij leidraad B2.5.1 lid 6 en lid 7 van het MAV wordt in de aanhef van lid 1 bepaald dat de repatriëring op snelle en geschikte wijze moet geschieden naar een door de zeevarende gekozen bestemming. Indien mogelijk, moet de repatriëring per vliegtuig geschieden. In de onderdelen a tot en met g van lid 1 worden de omstandigheden beschreven waarin de zeevarende recht heeft op repatriëring. Deze omstandigheden zijn ontleend aan Norm A2.5 en leidraad B2.5.1 van het MAV. Omstandigheden, die recht geven op repatriëring zijn: beëindiging van de zee-arbeidsovereenkomst; ziekte die zodanig is dat werknemer niet langer aan boord medisch verzorgd

kan worden; schipbreuk; faillissement, verkoop van het zeeschip, verandering in de registratie of een andere soortgelijke reden; het koersen naar een oorlogsgebied, terwijl de zeevarende daarmee niet instemt en dienst aan boord van het schip van maximaal 12 maanden. Aan deze opsomming is een omstandigheid toegevoegd in onderdeel c. Het betreft het herstel van ziekte, indien de zeevarende ter verpleging is achtergelaten buiten het land waar hij zijn woonplaats of gewone verblijfplaats heeft of de plaats waar de zee-arbeidsovereenkomst is aangegaan. Dit onderdeel is thans opgenomen in artikel 415 WvK waarvan de inhoud is teruggekeerd in artikel 746. Het is in artikel 718 opgenomen om de verschillende repatriëringomstandigheden zoveel mogelijk bijeen te plaatsen.

Lid 2 bepaalt op de voet van leidraad B2.5.1 lid 3 welke kosten voor rekening van de werkgever komen.

Het gaat hier om de kosten van de reis naar de plaats van bestemming; huisvesting, voeding, loon en andere vergoedingen vanaf de dag dat de zeevarende het schip heeft verlaten totdat de plaats van bestemming is bereikt; en indien nodig, de kosten van medische behandeling totdat de zeevarende weer in staat is te reizen naar de plaats van bestemming. De ook in de leidraad genoemde kosten van het vervoer van 30 kilo persoonlijke bagage naar de plaats van bestemming zijn in navolging van het advies van de sociale partners niet opgenomen. Over deze kosten zullen door de sociale partners in het arbeidsvoorwaardenoverleg afspraken worden gemaakt.

In lid 3 wordt bepaald naar welke bestemmingen de zeevarende gerepatriëerd kan worden. Dit zijn – conform leidraad B2.5.1 lid 6 – de plaats waar de zeevarende de zee-arbeidsovereenkomst is aangegaan, het land waar de zeevarende zijn woonplaats of gewone verblijfplaats heeft of de in de individuele of collectieve arbeidsovereenkomst vastgelegde plaats.

In lid 4 wordt een termijn gesteld waarbinnen in de in lid 1 onder a, c, d, e, f of g genoemde omstandigheden de zeevarende zijn wens tot repatriëring moet kenbaar maken aan de kapitein.

Deze termijn (leidraad B2.5.1 lid 8 van het MAV spreekt van een redelijke termijn) is twee dagen. Dit sluit aan bij de in artikel 443, eerste lid, WvK gehanteerde termijn.

Deze termijn is redelijk en bevordert dat snel duidelijkheid bestaat over de vraag of de zeevarende gebruik wil maken van dit recht. Bij collectieve arbeidsovereenkomst of regeling door of namens een daartoe bevoegd bestuursorgaan kan overigens een langere termijn afgesproken worden. Deze regel inzake het vervallen van het recht op repatriëring geldt niet in geval van ziekte, die noodzaakt tot repatriëring. Dat zou niet in het belang zijn van de zieke zeevarende.

In lid 5 wordt ter uitvoering van norm A2.5 lid 9 van het MAV bepaald dat voor de zeevarende een kopie van de wettelijke regeling inzake repatriëring aan boord beschikbaar moet zijn in de Nederlandse en Engelse taal.

Op grond van lid 6 is de scheepsbeheerder, indien de werkgever de verplichtingen inzake repatriëring niet tijdig nakomt, aansprakelijk voor de nakoming daarvan. Wanneer de scheepsbeheerder niet nakomt, dan is op grond van norm A2.5 lid 5 de staat onder de vlag waarvan het zeeschip vaart gehouden verplicht zorg te dragen voor repatriëring.

## **Artikel 719**

Ter uitvoering van voorschrift 2.6, norm A2.6 en leidraad B2.6. regelt artikel 719 de aansprakelijkheid van de zeewerkgever voor de schade die de zeevarende lijdt als gevolg van een schipbreuk of andere ramp aan het zeeschip. De schade kan betrekking hebben op letsel ten gevolge van een schipbreuk of een andere ramp aan het zeeschip, geheel of gedeeltelijk verlies van de uitrusting van de zeevarende en eventuele werkloosheid van de zeevarende.

Op grond van lid 2 bestaat bij geheel of gedeeltelijk verlies van de uitrusting de schadevergoeding aan de zeevarende uit een bij algemene maatregel van bestuur vast te stellen uitkering. Deze regeling is ontleend aan artikel 450aa WvK.

Lid 3 voorziet in een uitkering in geval van werkloosheid ten gevolge van schipbreuk of een andere ramp aan het zeeschip (norm A2.6 en leidraad B2.6). Dit lid stemt overeen met artikel 450, eerste lid 1, WvK, dat eveneens voorziet in een uitkering bij werkloosheid ter hoogte van het bij de arbeidsovereenkomst in geld vastgestelde deel van het loon voor ten hoogste 2 maanden. Deze termijn sluit aan bij leidraad B2.6.1 van het MAV.

Lid 4 bepaalt dat de in het derde lid bedoelde uitkering in mindering wordt gebracht op het loon waarop de zeevarende op grond van artikel 729 recht heeft en is ontleend aan artikel 450, tweede lid, WvK. Artikel 729 geeft de zeevarende recht op loon als de bij de reis aangegane zee-arbeidsovereenkomst niet aanvangt ten gevolge van overmacht of na aanvang wordt gestaakt.

Overlijdt de zeevarende bij de schipbreuk of andere ramp dan komen de uitkering voor verlies van de uitrusting en de werkloosheidsuitkering toe aan zijn nagelaten betrekkingen. Voor de omschrijving van dit begrip wordt verwezen naar artikel 7: 674 lid 3 BW, waarin het begrip

“nagelaten betrekkingen” wordt gedefinieerd in het kader van de uitkering bij overlijden van de werknemer.

De in lid 6 voorziene voorrechten terzake van de vorderingen tot de in lid 2 en 3 bedoelde uitkeringen zijn ontleend aan artikel 450, derde lid, WvK, althans voor zover het betreft de werkloosheidsuitkering. Het voorrecht wordt ook van toepassing op de vordering op de uitkering wegens verlies van de uitrusting.

### **Artikel 720**

Artikel 720 lid 1 regelt welke kosten voor rekening van de werkgever komen in geval van overlijden van de zeevarende gedurende de dienst aan boord van het zeeschip of aan de wal in verband met de dienst aan boord. Dit artikellid is ontleend aan artikel 416 WvK en aangepast aan norm A4.2, eerste lid, onder d van het MAV. Zo heeft in aansluiting bij dit verdragsonderdeel de aanhef van dit artikel niet alleen betrekking op verblijf aan boord van het zeeschip, maar ook op verblijf aan de wal. De zinsnede in artikel 416 WvK betreffende het overlijden buiten het land waar men thuis behoort is niet overgenomen omdat het MAV deze beperking niet kent. De notie “thuis behoort” is vervangen door de thans gebruikelijke terminologie “woonplaats of gewone verblijfplaats”.

De onderdelen a en b van lid 1 sluiten aan bij artikel 416, lid 1, onder 1 en 2 van het WvK. De in onderdeel 2 van artikel 416, lid 1, WvK genoemde, bij algemene maatregel van bestuur te bepalen, maximumbedragen worden geschrapt (zie artikel 2 van het Besluit aanspraken schepelingen (Stb. 1967, 612), laatstelijk gewijzigd bij besluit van 2 december 2005 (Stb. 620)). Deze maximering stemt niet overeen met norm A4.2, eerste lid, onder d, van het MAV. De in het tweede lid van artikel 416 WvK opgenomen uitzondering (de in dat lid genoemde kosten komen niet voor rekening van de werkgever indien het vervoer van het stoffelijk overschot niet binnen redelijk korte tijd na het overlijden plaatsvindt) is niet overgenomen aangezien norm A4.2, eerste lid, onder d, geen ruimte biedt voor deze uitzondering.

Het tweede lid voorziet in de verplichting van de kapitein om te zorgen voor de zaken aan boord van het zeeschip van een gedurende de reis ziek geworden, vermiste of overleden zeevarende. Dit artikellid is ontleend aan artikel 346 WvK, dat ziet op de overleden zeevarende, en in overeenstemming gebracht met norm A4.2, zevende lid, van het MAV. Deze norm heeft – anders dan artikel 346 WvK – ook betrekking op de zorg voor de zaken van de gedurende de reis ziek geworden zeevarende. In dit tweede lid wordt voor de volledigheid tevens de vermiste zeevarende genoemd.

In het derde en vierde lid wordt een regeling gegeven met betrekking tot aan boord achtergebleven zaken in geval van ziekte, vermissing of overlijden van een zeevarende. Het betreft hier de gevallen waarin deze zaken niet op grond van het tweede lid kunnen worden afgegeven aan de zeevarende of diens nagelaten betrekkingen.

Thans bevat het Besluit van 14 november 1827, betrekkelijk het beheer van gelden en goederen van zeelieden, die ter koopvaardij uitvarende, op de reis komen te overlijden of vermist raken (Stb 1827, 51) een regeling met betrekking tot dergelijke achtergebleven zaken. De in artikel 1 van het besluit geregelde verkoop van de achtergebleven goederen en het storten van de opbrengst van de verkoop in de consignatiekas zijn in aangepaste vorm opgenomen in artikel 720.

In het derde lid is bepaald dat de aan boord achtergelaten zaken bij onbekendheid van de woonplaats of gewone verblijfplaats van de zeevarende of van zijn nagelaten betrekkingen of bij onbekendheid van de nagelaten betrekkingen door de werkgever gedurende drie jaren moeten worden bewaard. Wanneer gedurende deze termijn gegevens inzake de bereikbaarheid van de zeevarende of de nagelaten betrekkingen bekend mochten worden, dienen de zaken alsnog aan de betreffende personen te worden afgegeven. Een termijn van drie jaren kan hier redelijk worden geacht. Na afloop van deze termijn mag de werkgever de zaken verkopen, of als deze zich niet voor verkoop lenen, aan een derde om niet in eigendom overdragen of vernietigen.

Opgemerkt zij dat op grond van artikel 1:19g BW in geval van overlijden tijdens een zeereis met een in Nederland geregistreerd zeeschip, de kapitein verplicht is een voorlopige akte van overlijden op te maken en een afschrift daarvan zo spoedig mogelijk te zenden aan de ambtenaar van de burgerlijke stand van de gemeente 's-Gravenhage die vervolgens een akte van overlijden opmaakt. Ingevolge artikel 1:426 BW kan de rechtbank in geval van een vermissing die heeft plaats gevonden tijdens een reis met een in Nederland thuisbehorend schip verklaren dat een vermiste is overleden. Door de griffier wordt een afschrift van de beschikking verzonden aan de ambtenaar van de burgerlijke stand van de gemeente 's-Gravenhage. Deze maakt van de beschikking een akte van inschrijving op die in het register van overlijden wordt opgenomen. Gelet op deze bepalingen is het verouderde artikel 2 van het besluit inzake de kennisgeving van het overlijden of de vermissing van een buitenlandse schepeling niet meer aan de orde. Daar ook de overige artikelen 3 en 4 van het

besluit niet meer van betekenis zijn, kan het besluit worden ingetrokken (zie artikel XIII).

#### **Artikel 721**

In artikel 721 is bepaald dat indien een proeftijd is overeengekomen, hierop geen beroep kan worden gedaan zolang de dienst aan boord niet is beëindigd. Ingevolge artikel 7:652 BW kan door partijen bij de arbeidsovereenkomst een proeftijd worden overeengekomen. Op grond van artikel 7:676 BW kan ieder der partijen tijdens de proeftijd de arbeidsovereenkomst met onmiddellijke ingang opzeggen. Deze artikelen worden in artikel 696 lid 1 niet uitgezonderd en zijn derhalve ook op de zee-arbeidsovereenkomst van toepassing, met dien verstande dat artikel 721 in afwijking hiervan bepaalt dat tijdens de dienst aan boord geen beroep kan worden gedaan op het proeftijdbeding. Gedurende de dienst aan boord wordt de beëindiging met onmiddellijke ingang van de zee-arbeidsovereenkomst niet praktisch geacht. Gedurende deze periode kan geen beroep op het proeftijdbeding worden gedaan.

#### **Artikel 722**

Artikel 722 regelt het einde van de voor bepaalde tijd aangegane zee-arbeidsovereenkomst. Dit artikel vervangt artikel 431 WvK en stem daarmee overeen.

#### **Artikel 723**

Artikel 723 regelt het einde van de zee-arbeidsovereenkomst voor bepaalde tijd die bij de reis is aangegaan. Het artikel is ontleend aan artikel 432, eerste lid en 433, eerste en tweede lid, WvK. Het tweede lid van artikel 432 WvK, dat de schepeling de bevoegdheid geeft om na verloop van anderhalf jaar de bij de reis aangegane arbeidsovereenkomst tussentijds door opzegging te doen eindigen is niet overgenomen, aangezien deze regeling niet meer past in de huidige praktijk. In het tweede lid is een eenvoudiger uitwerking gegeven aan het inmiddels verouderde eerste en tweede lid van artikel 433 WvK.

Indien de reis eindigt in een andere haven dan overeengekomen, eindigt de zee-arbeidsovereenkomst in deze andere haven op het tijdstip waarop de zeevarende overeenkomstig artikel 718 is gerepatriëerd. Indien het recht op repatriëring is vervallen – het recht vervalt indien de zeevarende niet binnen twee dagen, nadat een omstandigheid die recht geeft op repatriëring zich heeft voorgedaan, de wens tot repatriëring heeft kenbaar gemaakt – eindigt de zee-arbeidsovereenkomst op het tijdstip van het vervallen van dit recht.

De in artikel 433, derde lid, WvK genoemde verplichtingen van de werkgever (vergoeding bij beëindiging van de arbeidsovereenkomst van reiskosten, loon, kosten van onderhoud en verblijf) zijn opgenomen in artikel 718, dat de omstandigheden, voorwaarden en verplichtingen in het kader van repatriëring regelt. Daarbij zijn, zoals uiteengezet in de toelichting bij artikel 718, norm A2.5 en leidraad B2.5.1 van het MAV in aanmerking genomen.

#### **Artikel 724**

Artikel 724 dat regels stelt terzake van het beëindigen van een zee-arbeidsovereenkomst voor onbepaalde tijd, is ontleend aan artikel 434 WvK. Belangrijk verschil is de duur van de opzeggingstermijn. Daarvoor is norm A2.1 lid 5 van het MAV relevant. Daarin wordt bepaald dat de duur van de minimumopzegtermijn wordt vastgesteld na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden, maar ten minste zeven dagen bedraagt. In verband daarmee is de termijn van vierentwintig uren in artikel 434, eerste lid, WvK gewijzigd in tenminste zeven dagen. Dit is conform het MAV gebeurd na consultatie van de betrokken sociale partners.

Benadrukt zij dat het hier gaat om een specifieke situatie namelijk dat de zeevarende in dienst aan boord van een zeeschip de voor onbepaalde tijd aangegane arbeidsovereenkomst door opzegging wil beëindigen. Buiten deze situatie geldt voor opzegging door de werknemer in beginsel de termijn, gesteld in artikel 672 lid 3, te weten een maand.

In afwijking van artikel 434, eerste lid, WvK wordt in artikel 724 lid 1 gesproken van "iedere haven die wordt aangedaan". Dat is een ruimere formulering dan gebezigd in artikel 434, eerste lid, WvK, waar gesproken wordt van "iedere haven waar het schip laadt of lost". Niet in iedere haven die het schip aandoet hoeft immers sprake te zijn van laad- of losactiviteiten. Een haven kan ook worden aangedaan om te bunkeren of om het zeeschip te repareren.

### **Artikel 725**

Artikel 725 vervangt artikel 435 WvK, dat inhoudt dat gedurende een reis van het zeeschip, opzegging overeenkomstig artikel 7:677 lid 1 BW alleen kan tegen het tijdstip dat het zeeschip zich in een haven bevindt. Het betreft hier onverwijld opzegging vanwege een dringende, aan de wederpartij onverwijld meegedeelde reden, of een opzegging zonder dringende reden of zonder gelijktijdige mededeling daarvan aan de wederpartij. Deze laatste opzegging (zonder dringende reden of zonder gelijktijdige mededeling) leidt tot schadeplichtigheid. Norm A2.1 lid 6 van het MAV biedt de mogelijkheid een kortere opzegtermijn dan de minimumtermijn te hanteren in geval van omstandigheden die ingevolge de nationale regelgeving of toepasselijke collectieve arbeidsovereenkomst worden erkend als grond voor beëindiging van de arbeidsovereenkomst met inachtneming van een kortere of zonder opzegtermijn.

Op grond van artikel 677 lid 1 geldt bij opzegging wegens een dringende reden geen opzegtermijn, maar wordt het ontslag gegeven of genomen zo spoedig mogelijk nadat de dringende reden zich heeft voorgedaan.

### **Artikel 726**

Artikel 726 is ontleend aan de artikelen 382 en 436 WvK en geeft een niet-limitatieve opsomming van omstandigheden die voor de werkgever een dringende reden geacht kunnen worden, naast de in artikel 7:678 lid 2 BW genoemde omstandigheden. In onderdeel b wordt de omstandigheid genoemd dat de zeevarende zich niet op grond van artikel 701 ter beschikking houdt van de werkgever. Dit onderdeel vervangt artikel 382, onder 2 (het door de kapitein niet voldoen aan een opdracht overeenkomstig artikel 379 WvK) en artikel 436, onder 2 WvK (het niet op tijd monstere[n], of na de monstere[n], aan boord van het schip aanmelden).

In lid 4 is in afwijking van artikel 436, onder 4, WvK de zinsnede "buiten weten van de zeewerkgever of den kapitein" vervallen. Voor de aanwezigheid van een dringende reden is het niet relevant dat de zeevarende smokkelwaren aan boord brengt zonder dat de zeewerkgever dit weet.

### **Artikel 727**

Artikel 727 is ontleend aan artikel 437 WvK en bevat een niet-limitatieve opsomming van omstandigheden die voor de zeevarende een dringende reden geacht kunnen worden naast de situaties genoemd in artikel 7:679 lid 2 BW.

De bewoordingen in de onderdelen b, d, e, g en h zijn aangepast aan de thans gebruikelijke terminologie. Zo wordt in de onderdelen b en d gesproken van een "gewapend conflict" in plaats van een zeeoorlog en wordt in onderdeel e verwezen naar misdrijven in plaats van "slavenhandel, zeeroof, strafbare kaapvaart of het vervoer van goederen waarvan de invoer is verboden in het land van bestemming". In onderdeel g wordt niet alleen verwezen naar de accommodatie aan boord van het schip (logies in art. 437, onder 7, WvK) maar ook naar de voeding of het drinkwater aan boord van het zeeschip, hetgeen aansluit bij het MAV. Deze regels zijn thans te vinden in artikel 48 en 48a van de Wet zeevarenden.

In onderdeel g van artikel 437 WvK wordt gesproken over de Nederlandse vlag. In onderdeel h van artikel 727 wordt in aansluiting bij de zeevaartregelgeving op dit punt gesproken van vlag van het Koninkrijk.

### **Artikel 728**

Het huidige artikel 439 WvK bepaalt dat de kantonrechter van de rechtbank van het arrondissement waarin de plaats van het werkelijk verblijf van de verzoekende partij is gelegen of het schip zich bevindt, of in het Koninkrijk buiten Europa het bevoegde gezag of buiten het Koninkrijk de eerst te bereiken Nederlandse diplomatieke of bezoldigde consulaire ambtenaar, bevoegd is het verzoek om ontbinding van de arbeidsovereenkomst te behandelen.

Deze regeling is verouderd. Zie de toelichting bij artikel 705.

Er is voor gekozen om, naast de in artikel 705 exclusief bevoegd verklaarde kantonrechter van de rechtbank Rotterdam, in verband met het algemene karakter van ontbindingsgeschillen mede bevoegd te laten blijven de reeds op grond van artikel 7:685 in ontbindingszaken bevoegde kantonrechter.

Lid 3 van artikel 685 bepaalt dat het verzoek om ontbinding wordt gedaan aan de ingevolge de artikelen 99, 100 en 107 tot en met 109 Rv bevoegde kantonrechter. Artikel 99 Rv wijst de rechter aan van de woonplaats van de gedaagde of bij gebreke van een bekende woonplaats in Nederland de rechter van het werkelijk verblijf van de gedaagde.

Artikel 100 Rv breidt de relatieve bevoegdheid onder meer in zaken betreffende een individuele arbeidsovereenkomst uit tot de rechter van de plaats waar de arbeid gewoonlijk wordt of laatstelijk gewoonlijk werd verricht. Dit criterium zal in geval van arbeid aan boord van een zeeschip niet aan

de orde zijn. De artikelen 107 tot en met 109 Rv zien op de bevoegdheid in het geval van meerdere gedaagden, forumkeuze en de situatie dat er op grond van de bepalingen 99 tot en met 108 Rv geen aangewezen rechter is.

### **Artikel 729**

Artikel 729 is ontleend aan artikel 440 WvK en bepaalt dat de bij de reis aangegane (tijdelijke) zee-arbeidsovereenkomst eindigt als de reis ten gevolge van overmacht (bijv. schipbreuk) niet aanvangt of wordt gestaakt. In geval van het staken van de reis heeft de zeevarende recht op het naar tijdruimte in geld vastgestelde loon, totdat hij in het land van zijn woonplaats of gewone verblijfplaats kan zijn teruggekomen of totdat hij eerder werk heeft gevonden. Op grond van het eerste lid van artikel 440 WvK is de kantonrechter van de rechtbank van het arrondissement waarin de zetel van het scheepsbedrijf is gelegen bevoegd om in geval van geschil het loon vast te stellen. Deze bevoegdheidsregel is vervangen door de algemene regel in artikel 705, inhoudende dat de kantonrechter van de rechtbank Rotterdam bevoegd is om over geschillen over de zee-arbeidsovereenkomst te oordelen. Op grond van het tweede lid eindigt de zee-arbeidsovereenkomst ook als de zeevarende zich heeft verbonden uitsluitend aan boord van een bepaald zeeschip dienst te doen en dit zeeschip vergaat (ongeacht of de zee-arbeidsovereenkomst bij de reis is aangegaan). De zeevarende heeft bij staking van de reis eveneens recht op het naar tijdruimte in geld vastgestelde loon, overeenkomstig het bepaalde in lid 1.

### **Artikel 730**

Dit artikel is ontleend aan artikel 442 WvK en heeft betrekking op de situatie dat de bij de reis aangegane (tijdelijke) arbeidsovereenkomst door toedoen van de scheepsbeheerder niet aanvangt of wordt gestaakt. Ook hier wordt evenals in artikel 714 in plaats van werkgever gesproken van scheepsbeheerder. In die gevallen eindigt de zee-arbeidsovereenkomst en heeft de zeevarende recht op schadevergoeding ter hoogte van het voor de reis vastgestelde loon.

### **Artikel 731**

De verplichting van de werkgever tot het verstrekken van een schriftelijke afrekening aan de zeevarende bij het einde van de dienst aan boord, is ontleend aan artikel 445 WvK. Daar het in de praktijk niet steeds mogelijk is gebleken om direct bij het einde van de dienst aan boord een afrekening te verstrekken, is ervoor gekozen om hiervoor een termijn van een maand op te nemen. Bij collectieve arbeidsovereenkomst kan een langere termijn worden overeengekomen. In afwijking van de bevoegdheidsregeling in artikel 445, eerste lid, WvK is bij geschil over de afrekening bevoegd de kantonrechter van de rechtbank Rotterdam (zie artikel 705).

### **Artikel 732**

De verplichting van de zeevarende, wiens zee-arbeidsovereenkomst is geëindigd, om na de reis desgevraagd gedurende drie werkdagen mee te werken aan het opmaken van een scheepsverklaring, is ontleend aan artikel 446 WvK. Artikel 353 WvK stelt regels met betrekking tot de scheepsverklaring. Nieuw is de verplichting van de ex-werkgever om gedurende deze drie dagen een schadevergoeding te betalen aan de zeevarende (gelijk aan het in de zee-arbeidsovereenkomst vastgestelde loon). Voorts is de ex-werkgever verplicht de kosten van onderhoud en eventueel van overnachting te vergoeden. Het kan redelijk worden geacht dat de ex-werkgever deze vergoeding en kosten voor zijn rekening neemt.

### **Artikel 733**

Artikel 733 vervangt artikel 385 WvK. Het betreft hier een bijzondere verplichting van de kapitein, die samenhangt met zijn functie van gezagvoerder over het schip.

### **Artikelen 734 tot en met 734m**

Deze artikelen zijn grotendeels ontleend aan de artikelen 415 tot en met 415i WvK. In de artikelen 734 tot en met 734d en 734l worden de aanspraken geregeld van de zieke zeevarende jegens de zeewerkgever. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen zeevarenden die verzekerd zijn ingevolge de Ziektewet of enige daarmee overeenstemmende regeling van een EU-lidstaat en andere zeevarenden. Voor alle zeevarenden geldt dat zij recht hebben op het volle loon zolang zij aan boord van het zeeschip zijn. Het recht op het volle loon geldt ook als zij zijn achtergelaten in een ander land dan waar zij hun woonplaats of gewone verblijfplaats hebben. Dat recht geldt gedurende 12 weken, maar eindigt als de zeevarende passende arbeid kan verkrijgen dan wel is teruggekeerd of heeft kunnen terugkeren naar het land waar hij zijn woonplaats of gewone verblijfsplaats heeft. Dit recht op het volle loon is een afwijking van art. 7: 629 BW dat overigens

geldt voor de loonbetaling bij ziekte van de eerste categorie zeevarenden (Ziektewet verzekerd of verzekerd krachtens enige daarmee overeenstemmende regeling van een EU-lidstaat). Voor de andere categorie zeevarenden (niet Ziektewet verzekerd of verzekerd krachtens enige daarmee overeenstemmende regeling van een EU-lidstaat) is het stelsel uit de artikelen 415a tot en met 415i van het WvK overgenomen. De loonbetaling bij ziekte anders dan aan boord is geregeld in artikel 734d. In artikel 734f is de uitkering geregeld bij gehele of gedeeltelijke ongeschiktheid tot werken na afloop van de periode van artikel 734d. In de artikelen 734e, 734g tot en met 734k en 734m worden de aanspraken op rechten en voorzieningen geregeld van deze categorie zeevarenden in geval van een ongeval in verband met hun zee-arbeidsovereenkomst alsmede de aanspraken op uitkering voor hun nagelaten betrekkingen indien de zeevarende als gevolg van het ongeval overlijdt. Voorts is er een regeling voor deze zeevarenden in verband met arbeidsongeschiktheid. Hierna worden de verschillende artikelen toegelicht voor zover zij iets nieuws bevatten of er een andere bijzonderheid te vermelden is.

#### **Artikel 734**

Artikel 734 vervangt en moderniseert artikel 415, eerste lid, WvK door – in navolging van artikel 7:629 lid 1 BW – zwangerschap en bevalling toe te voegen aan deze bepaling. Een zeevarende die in verband met ziekte, zwangerschap of bevalling zijn arbeid niet kan verrichten heeft recht op doorbetaling van het volle loon zolang de zeevarende aan boord van het zeeschip is. Deze bepaling geldt voor alle zeevarenden ongeacht of zij verplicht zijn verzekerd ingevolge de Ziektewet of een daarmee vergelijkbare wettelijke regeling van een lidstaat van de EU.

#### **Artikel 734a**

Artikel 734a vervangt artikel 415, vijfde lid WvK. Hierin is de aanspraak op verpleging en geneeskundige behandeling geregeld. Onder het recht op geneeskundige behandeling kan ook het recht van een zieke zeevarende worden geschaard om in een aanloophaven een arts of tandarts te raadplegen (zie norm A 4.1 lid 1 onder c van het MAV). Dit recht geldt voor alle zeevarenden jegens de werkgever. Een zeevarende die verzekeringsplichtig is op grond van de Zorgverzekeringswet kan geen aanspraak maken op dit recht zolang hij in Nederland verblijft. Een buitenlandse zeevarende kan geen aanspraak maken op dit recht wanneer hij verblijft in het land waar hij zijn woonplaats heeft. Het recht eindigt zodra de zeevarende is teruggekeerd of heeft kunnen terugkeren naar het land waar hij zijn woonplaats of gewone verblijfplaats heeft.

#### **Artikel 734b**

Artikel 734b is een nieuwe bepaling. In afwijking van artikel 7:629 lid 1 BW heeft de zeevarende die verzekerd is ingevolge de Ziektewet of een daarmee vergelijkbare wettelijke regeling van een andere EU-lidstaat, gedurende 12 weken recht op 100 procent van het loon als hij ter verpleging is achtergelaten buiten het land waar hij zijn woonplaats of gewone verblijfplaats heeft. Dit recht eindigt zodra de zeevarende passende arbeid kan krijgen of is teruggekeerd of heeft kunnen terugkeren naar het land waar hij zijn woonplaats of gewone verblijfplaats heeft. Vanaf dat moment geldt artikel 7:629 BW.

#### **Artikel 734c**

Artikel 734c is een nieuwe bepaling. De periode dat de zeevarende ziek is aan boord van het zeeschip en de periode waarin hij ter verpleging is achtergelaten in een land buiten het land waar hij zijn woonplaats of gewone verblijfplaats heeft tellen mee voor de berekening van het tijdvak van 104 weken genoemd in artikel 7:629 lid 1 BW.

#### **Artikel 734d**

Artikel 734d is ontleend aan artikel 415a WvK. Nieuw is dat in het vierde lid, in aansluiting op artikel 705, gekozen is voor de kantonrechter van de rechtbank Rotterdam.

#### **Artikel 734h**

Dit artikel neemt artikel 415e WvK over en regelt het recht op een uitkering ineens voor de nagelaten betrekkingen van een zeevarende onverminderd het bepaalde in artikel 7:674 BW. Voor de man die een nagelaten betrekking is geldt – anders dan in artikel 415e WvK – als voorwaarde voor het recht op uitkering niet langer dat de overledene de kostwinner was. Voorts wordt de maximumleeftijd van in aanmerking komende kinderen verhoogd van 15 naar 17 jaar.



### **Artikel 734k**

Artikel 734k, eerste lid, bepaalt dat indien een daartoe bij Koninklijk Besluit erkende rechtspersoonlijkheid bezittende vereniging is erkend, de werkgever, die zeevarenden in dienst heeft die niet verzekerd zijn ingevolge de Ziektewet of een daarmee vergelijkbare EU-regeling, van rechtswege bij die vereniging is aangesloten, ter waarborging van zijn verplichtingen, welke ten aanzien van die zeevarenden en hun nagelaten betrekkingen voortvloeien uit de artikelen 734d tot en met 734j. Als de vereniging, bedoeld in artikel 734k is (thans op basis van het huidige artikel 415h, eerste lid, WvK) erkend de Vereniging Zee-risico 1967.

Het tweede lid regelt de hoofdelijke aansprakelijkheid tussen de werkgever en de vereniging bedoeld in lid 1. Nieuw is dat in aanvulling op deze hoofdelijke aansprakelijkheid, in navolging van het advies van sociale partners, ook een hoofdelijke aansprakelijkheid is gecreëerd voor de werkgever en scheepsbeheerder.

### **Artikel 734l**

Dit artikel is ontleend aan de leden 2 en 3 van artikel 415 WvK. Het recht op repatriëring indien de zeevarende ter verpleging is achtergelaten buiten het land waar hij zijn woonplaats of gewone verblijfplaats heeft of de plaats waar de zee-arbeidsovereenkomst is aangegaan, wordt geregeld in artikel 718 lid 1 onderdeel c. Nieuw is dat in het vierde lid, in aansluiting op artikel 705, gekozen is voor de kantonrechter van de rechtbank Rotterdam.

### **Artikel 734m**

Dit artikel bepaalt dat artikel 93, aanhef en onder c, Rv van toepassing is op alle vorderingen krachtens de artikelen 734d tot en met 734k ingesteld tegen onderscheidenlijk door de vereniging bedoeld in artikel 734k.

Zoals nu reeds bepaald onder artikel 415h van het WvK is elk beding in strijd met dit artikel nietig, behoudens dat partijen kunnen overeenkomen hun geschil aan arbitrage te onderwerpen.

### **Artikel 735**

Artikel 735 heeft betrekking op de situatie dat een werknemer die gewoonlijk arbeid aan de wal verricht, tijdelijk werkt aan boord van een zeeschip. Het is de intentie van de werknemer en zijn werkgever dat na verloop van tijd de arbeid aan de wal wordt hervat. Wanneer deze werknemer tijdelijk zijn werkzaamheden aan boord uitoefent, doet hij dit op grond van een bestaande gewone arbeidsovereenkomst. Daar het werken aan boord een bijzondere werkomgeving voor de werknemer creëert, is er, rekening houdend met het advies van sociale partners om zoveel mogelijk aan deze werknemers de bescherming van de bepalingen van de zee-arbeidsovereenkomst te bieden, voor gekozen om een aantal artikelen over de zee-arbeidsovereenkomst van overeenkomstige toepassing te verklaren voor zolang de arbeid aan boord van een zeeschip wordt verricht. Het gaat hier om artikelen die de werknemer bij het uitoefenen van de werkzaamheden aan boord van een zeeschip extra bescherming geven (art. 709, 711, 718 tot en met 720, 725, 732, 734 tot en met 734c, 734e tot en met 734m en 738) en om artikelen die betrekking hebben op de goede gang van zaken aan boord (art. 702, 703 en 704 lid 2).

### **Artikel 736**

In artikel 736 lid 1 is opgenomen dat op de arbeidsovereenkomst van een zeevarende die zich verbindt arbeid te verrichten aan boord van een zeeschip en wiens arbeidsovereenkomst wordt beheerst door buitenlands recht, de artikelen 697, 699, 702 tot en met 712, 714 tot en met 725, 729, 731, 732, 734, 734a, 734d tot en met 734l en 738 van overeenkomstige toepassing zijn. Op deze wijze wordt ook de zeevarende met een arbeidsovereenkomst naar buitenlands recht de bescherming van het MAV geboden (zie art. 697, 699 onder 1 tot en met 3, 6 tot en met 10 en 12 tot en met 14, 706 tot en met 709, 715, 717 tot en met 720, 734, 734a, 734d tot en met 734j en 738). Daarnaast wordt ook hier, in aanmerking nemend het advies van de sociale partners, deze zeevarende op bepaalde punten dezelfde bescherming geboden als de zeevarende met een zee-arbeidsovereenkomst naar Nederlands recht (zie art. 705, 710, 711, 712, 714, 716, 721 tot en met 725, 729, 731, 732). Opgenomen zijn tevens enkele bepalingen die van belang zijn voor de goede gang van zaken aan boord (artikelen 702, 703, 704).

Lid 2 heeft betrekking op de gewone arbeidsovereenkomst naar buitenlands recht. Het gaat hier evenals in artikel 735 om een werknemer met een bestaand contract die tijdelijk arbeid aan boord van een zeeschip verricht. Ook hier zijn bepalingen over de zee-arbeidsovereenkomst van overeenkomstige toepassing verklaard ter bescherming van de zeevarende die tijdelijk aan boord werkt (art. 705, 709, 711, 718 tot en met 720, 725, 732, 734, 734a, 734d tot en met 734l en 738)

alsmede met het oog op een goede gang van zaken aan boord (art. 702, 703, 704 lid 2).

### **Artikel 737**

Er is ervoor gekozen om ook aan personen die werkzaamheden aan boord verrichten anders dan op grond van een zee-arbeidsovereenkomst en een gewone arbeidsovereenkomst enige extra bescherming te bieden (zie voor de arbeidsovereenkomst van de werknemer die gewoonlijk arbeid aan de wal verricht artikel 735 en 736 lid 2). De artikelen 718 tot en met 720 zijn van overeenkomstige toepassing op deze personen. Ook bij het verrichten van deze andere werkzaamheden, bijvoorbeeld op grond van een overeenkomst van opdracht, bestaat er een recht op repatriëring en daarmee gepaard gaande kostenvergoedingen, op vergoedingen en uitkeringen in geval van schipbreuk of andere ramp en hebben nabestaanden recht op vergoeding door de werkgever van bepaalde kosten in geval van overlijden. Deze rechten gelden ook wanneer buitenlands recht van toepassing is.

### **Artikel 738**

Daar het MAV, zoals hiervoor vermeld, uitgaat van de reder als wederpartij van de zeevarende in het kader van de zee-arbeidsovereenkomst en derhalve de reder degene is met verplichtingen jegens de zeevarende, is een bepaling opgenomen op grond waarvan de scheepsbeheerder (aanduiding in afdeling 12 van de in het MAV bedoelde reder) aansprakelijk is voor de nakoming van verplichtingen op grond van de zee-arbeidsovereenkomst voortvloeiende uit het MAV. Verzekerd wordt op deze wijze dat overeenkomstig het MAV de scheepsbeheerder, in de gevallen dat deze niet tevens werkgever is, toch gehouden kan worden de vlaggenstaatverplichtingen, die in de artikelen 706 tot en met 709, 717 tot en met 720, 734 tot en met 734I zijn opgenomen, na te komen indien de werkgever onherroepelijk tot nakoming hiervan is veroordeeld en vervolgens met nakoming in gebreke blijft. Vereist voor deze aansprakelijkheid is wel dat de werkgever is veroordeeld tot nakoming en vervolgens in gebreke blijft na te komen. Een zeevarende dient, zoals ook een werknemer op basis van een gewone arbeidsovereenkomst, zijn werkgever aan te spreken voor nakoming. Wanneer er een onherroepelijk vonnis ligt jegens de werkgever en deze geen gevolg geeft aan de veroordeling, kan de zeevarende de scheepsbeheerder aanspreken.

### **Artikel 739**

In artikel 739 is een definitie opgenomen van zeevisserij (onderdeel a). Deze steunt op artikel 452, eerste lid, WvK. In onderdeel b wordt de arbeidsovereenkomst in de zee-visserij omschreven. Dit is de zee-arbeidsovereenkomst (zie artikel 694) die in het kader van de zeevisserij wordt aangegaan. In onderdeel c wordt aangegeven wat onder het thans in de praktijk gehanteerde garantieloon wordt verstaan. Dit is het naar tijdruimte vastgestelde loon dat in plaats van het loon dat geheel of gedeeltelijk bestaat uit een aandeel in de vangst of de opbrengst daarvan, door de werkgever verschuldigd is, indien het laatstgenoemde loon over een reis van het zeeschip lager uitkomt dan het naar tijdruimte vastgestelde loon. De zeevarende wiens loon afhankelijk is van de vangst of de opbrengst hiervan wordt met een garantieloon verzekerd van een bepaald minimumloon.

### **Artikel 740**

Lid 1 van artikel 740 is afgeleid van artikel 452a WvK en bepaalt dat de afdelingen 1 tot en met 9 en 11 en 12 van toepassing zijn voor zover daarvan in afdeling 12A niet wordt afgeweken. De bepalingen over de gewone arbeidsovereenkomst, de uitzendovereenkomst en de bepalingen over de zee-arbeidsovereenkomst zijn van toepassing op de arbeidsovereenkomst in de zeevisserij, tenzij er in afdeling 12A van wordt afgeweken.

Bepaald wordt dat de artikelen 708 (tijdstippen van voldoening van het loon), 715 (over de maandelijkse opgave van loon en vergoedingen etc) en 717 (over vakantie) niet van toepassing zijn op de zeevarende in de zeevisserij. De artikelen 7:623 en 624, 626 BW en de bepalingen over vakantie in Boek 7 zijn van toepassing.

Artikel 740 lid 2 komt overeen met het derde lid van artikel 452 WvK. Op de arbeidsovereenkomst van de zeevarende in de kustvisserij zijn de afdelingen 1 tot en met 9 en 11 van toepassing. Alleen de bepalingen betreffende de "gewone" arbeidsovereenkomst en de uitzendovereenkomst zijn van toepassing. De specifieke bepalingen over de arbeidsovereenkomst in de zeevisserij gelden voor deze zeevarenden niet. In het derde lid wordt aangegeven dat artikel 741 dwingend recht bevat. Ingevolge het vierde lid mag van artikel 745 niet ten nadele van de zeevarende in de zeevisserij worden afgeweken.

### **Artikel 741**

In dit artikel wordt de verplichting opgenomen dat de werkgever en de zeevarende wiens loon bestaat uit een aandeel in de vangst of de opbrengst daarvan een garantieloon overeenkomen. Deze zeevarende in de zeevisserij wordt op deze wijze verzekerd van een minimumloon.

### **Artikel 742**

Artikel 742 komt overeen met artikel 452f, eerste lid, WvK. In dit eerste lid van artikel 452f wordt verwezen naar artikel 413 WvK inzake het te betalen loon. De inhoud hiervan komt thans terug in artikel 699 onder 6.

Met betrekking tot het bedrag van het loon in artikel 699 onder 6 is opgenomen dat wanneer het vastgestelde loon geheel of gedeeltelijk bestaat uit een aandeel in de vangst of de opbrengst daarvan het overeengekomen garantieloon en de berekeningswijze van het aandeel van de zeevarende in de zeevisserij in de opbrengst van de vangst worden vermeld.

### **Artikel 743**

In lid 1 is opgenomen dat ten aanzien van de zeevarende in de zeevisserij wiens loon geheel of gedeeltelijk bestaat uit een aandeel in de vangst of de opbrengst daarvan bij collectieve arbeidsovereenkomst of regeling door of namens een daartoe bevoegd bestuursorgaan kan worden afgeweken van artikel 7:623 lid 2 BW, met dien verstande dat het tijdvak na afloop waarvan het loon moet worden voldaan niet langer dan drie maanden is. Op grond van artikel 7:624 BW houdt de werkgever, indien het in geld vastgestelde loon afhankelijk is van de uitkomsten van de te verrichten arbeid, de betalingstermijnen aan die gelden voor het naar tijdruimte vastgestelde loon voor vergelijkbare arbeid, tenzij met inachtneming van artikel 623 andere termijnen zijn overeengekomen. Op grond van artikel 623 lid 2 kunnen schriftelijk langere betalingstermijnen worden overeengekomen, maar niet langer dan tot een maand wanneer het tijdvak waarover het loon op grond van de overeenkomst moet worden berekend, een week of korter is, en tot niet langer dan tot een kwartaal wanneer het tijdvak waarover het loon op grond van de overeenkomst moet worden berekend, een maand of langer is. Als het loontijdvak tussen een week en een maand ligt, kan geen langere betalingstermijn worden overeengekomen. In de praktijk bestaat ook behoefte af te wijken als het loontijdvak tussen een week en een maand ligt. In lid 1 wordt daarom de mogelijkheid geboden om bij collectieve arbeidsovereenkomst of regeling door of namens een daartoe bevoegd bestuursorgaan af te wijken van artikel 623 lid 2.

Ingevolge lid 2 heeft de zeevarende in de zeevisserij, wiens loon afhankelijk is van de vangst of de opbrengst daarvan, geen aanspraak jegens de werkgever wanneer aan hem een voorschot als bedoeld in artikel 624 lid 2 wordt betaald en hij op grond van artikel 707 een andere persoon heeft aangewezen aan wie dit voorschot geheel of gedeeltelijk door de werkgever dient te worden voldaan. Dit lid is vergelijkbaar met artikel 452f, tweede lid, WvK.

### **Artikel 744**

In dit artikel wordt aangegeven dat artikel 709 inzake het recht op een toeslag voor overwerk niet geldt ten aanzien van de zeevarende in de zeevisserij wiens loon afhankelijk is van de vangst of de opbrengst daarvan.

### **Artikel 745**

Dit artikel bepaalt dat voor de zeevarende in de zeevisserij, wiens loon bestaat uit een aandeel in de vangst of opbrengst daarvan, met betrekking tot de werkloosheidsuitkering bedoeld in artikel 719 lid 3, de schadevergoeding in verband met het staken van de reis, bedoeld in artikel 729 lid 1 alsmede de schadevergoeding in verband met het opmaken van een scheepsverklaring, bedoeld in artikel 732, wordt uitgegaan van het garantieloon. Ook met betrekking tot de artikelen 734, 734b, 734d, 734f, 734h en 734l over de zieke zeevarende geldt als loon het garantieloon.

### *Onderdeel D*

In artikel 8:211 onderdeel b van Boek 8 BW wordt rekening gehouden met de nieuwe afdeling 12 waarin de zee-arbeidsovereenkomst van de zeevarende wordt geregeld. Ook andere werknemers dan de kapitein of de bemanning kunnen een zee-arbeidsovereenkomst aangaan.

Ingevolge artikel 8:216 doen de vorderingen genoemd in artikel 211 een voorrecht op het schip ontstaan en zijn alsdan daarop verhaalbaar, zelfs wanneer zij zijn ontstaan tijdens de terbeschikkingstelling van het schip aan een bevrachter, dan wel tijdens de exploitatie van het schip door een ander dan de reder. Deze uitbreiding van het verhaalsrecht is beperkt tot de situatie van bevrachting en exploitatie door een ander dan de eigenaar van het schip, waarbij de bemanning in

dienst is genomen door de bevrachter of exploitant.

Voorgesteld wordt om aan onderdeel b een zin toe te voegen waaruit blijkt dat ook de vorderingen gebaseerd op zee-arbeidsovereenkomsten met andere werkgevers dan de reder, zoals een uitzendbureau, een voorrecht geven en verhaalbaar zijn op het schip.

#### *Artikel IX Wetboek van Koophandel*

##### **Algemeen**

De artikelen uit de derde titel van het tweede boek van het WvK die betrekking hebben op de verplichtingen en bevoegdheden, die de kapitein aan deze hoedanigheid ontleent, blijven gehandhaafd.

Voor zover artikelen betrekking hebben op de zee-arbeidsovereenkomst tussen de zeewerkgever en de kapitein onderscheidenlijk schepelingen worden deze artikelen, voor zover nodig en eventueel gemoderniseerd en aangepast aan de eisen van het MAV, overgebracht naar Boek 7 BW. Dit geldt ook voor de regelingen terzake van schepelingen ter visserij (§4 en §5) van het tweede boek, vierde titel. Paragraaf 6 van de vierde titel van het tweede boek over de maatschapsovereenkomst in de zeevisserij wordt opgenomen in het bij de Eerste Kamer aanhangige wetsvoorstel inzake een nieuwe titel 13 van Boek 7 BW over de vennootschap. Tenslotte is een aantal bepalingen overgeheveld naar de Wet zeevarenden en is een aantal bepalingen niet overgenomen omdat dit niet meer nodig blijkt te zijn.

##### *Onderdeel A*

De in artikel 309, tweede lid, WvK opgenomen definitie van zeewerkgever kan vervallen. Zoals hiervoor bij artikel 694 is vermeld, wordt in afdeling 12 uitgegaan van het begrip werkgever, zonder dat hieraan een nadere invulling wordt gegeven.

##### *Onderdeel B*

Daar de bepalingen van de vierde titel niet in het WvK gehandhaafd blijven (zie hieronder bij E), dient de vierde titel van het tweede boek te vervallen en dient in artikel 310 WvK niet langer naar de vierde titel te worden verwezen.

##### *Onderdeel C*

Artikel 346 verplicht de kapitein een beschrijving te maken van de aan boord zijnde goederen van een overleden zeevarende. Deze materie is opgenomen in artikel 720.

Het eerste lid van artikel 364 legt de verplichting op de kapitein om als vertegenwoordiger van de zeewerkgever te handelen overeenkomstig de bepalingen, waaronder hij is aangesteld, en de hem krachtens die aanstelling gegeven orders. Die orders mogen niet in strijd zijn met de verplichtingen die door de wet aan de kapitein als gezagvoerder zijn opgelegd.

Aan de bevoegdheid van de kapitein om de zeewerkgever te vertegenwoordigen is een mededelingsplicht gekoppeld: de kapitein moet de zeewerkgever doorlopend kennis geven van alles wat het schip en de lading betreft. De kapitein moet de orders van de zeewerkgever vragen voordat hij kan overgaan tot een maatregel van financieel belang.

Dit artikel wordt overgebracht naar de Wet zeevarenden (artikel 32a).

De bepalingen betreffende de arbeidsovereenkomst tussen de zeewerkgever en de kapitein vervallen (met uitzondering van artikel 388) in de derde titel van het tweede boek van het WvK. Het onderscheid tussen kapitein en schepelingen verdwijnt in beginsel in de regeling van de zee-arbeidsovereenkomst. Zij vallen allen onder het ruime begrip zeevarenden. Volgens het MAV is zeevarende een ieder die op een zeeschip werkzaamheden verricht, dus ook de kapitein. Voorzover afbakening met andere zeevarenden nodig is, wordt de kapitein nog afzonderlijk genoemd. Een aantal bepalingen betreffende de kapitein is niet overgenomen in de nieuwe afdeling 12. Artikelen 377, dat betrekking heeft op het reglement, is niet overgenomen aangezien in titel 7.10 de bepalingen over het reglement zijn vervallen (artikel 613 -613c).

Artikel 378 over de boete vervalt evenals de andere artikelen over de wettelijke boeteregeling (artikel 423 en 424). Deze artikelen worden bijna niet gebruikt en na overleg met sociale partners is besloten deze te schrappen. Artikel 380 over het recht op voeding en logies gedurende de tijd dat de kapitein in dienst is aan boord van het zeeschip, wordt opgenomen in de Wet zeevarenden (zie art. 48 en 48a).

Artikel 387, dat de bevoorrechtiging van bepaalde vorderingen regelt, vervalt in verband met het algemene uitgangspunt het aantal voorrechten zoveel mogelijk te beperken.

Artikel 388 blijft voorlopig in het WvK gehandhaafd aangezien dit artikel, dat betrekking heeft op de afgifte van scheepspapieren door de kapitein aan de zeewerkgever na afloop van een reis, samenhangt met artikel 347 WvK.

Artikel 389, dat betrekking heeft op een boete bij het niet voldoen van het in geld vastgestelde deel van het loon, is niet overgenomen aangezien daaraan geen behoefte meer bestaat.

#### *Onderdeel D en E*

In de artikelen 349, tweede lid, en 355 worden de begrippen schepeling en schepelingen aangepast aan het gebruik van het begrip zeevarende en zeevarenden.

#### *Onderdeel F*

In artikel 388 wordt rekening gehouden met het in afdeling 12 gehanteerde begrip werkgever.

#### *Onderdeel G*

De vierde titel van het tweede boek dient te vervallen, nu de artikelen hiervan deels, zoals hiervoor is aangegeven, in afdeling 12 en 12A worden opgenomen, deels worden overgeplaatst naar de Wet zeevarenden en deels worden geschrapt.

Artikel 392a dat een omschrijving geeft van een Nederlands schip is niet in dezelfde zin overgenomen. Zoals in het algemeen deel is aangegeven wordt in afdeling 12 de definitie van zeeschip in artikel 8:2 gehanteerd en wordt in aanvulling hierop in artikel 695 lid 1 bepaald dat deze afdeling van toepassing is op zeeschepen die op grond van Nederlandse rechtsregels gerechtigd zijn de vlag van het Koninkrijk te voeren.

Artikel 393, dat een omschrijving geeft van scheepsofficieren en scheepsgezellen, is in de nieuwe regeling van de zee-arbeidsovereenkomst niet meer nodig. Hetzelfde geldt voor artikel 394 dat bij gebreke van een regeling van de zeewerkgever, de beslissende stem aan de kapitein geeft terzake van de verhouding tussen deze categorieën schepelingen.

Artikel 396, eerste lid, dat bepaalt dat alleen personen die een arbeidsovereenkomst met de zeewerkgever hebben aangegaan, als schepeling worden aangemerkt, is niet overgenomen in afdeling 12 van titel 7.10 BW.

In de definitie van de zee-arbeidsovereenkomst (artikel 694) worden de termen "zeevarende" en "werkgever" gebruikt. Ook de regeling inzake de schepelingsdienst in artikel 406 WvK is niet overgenomen.

Artikel 399 dat de verschillende modaliteiten benoemt waaronder de arbeidsovereenkomst tot de vaart der zee kan worden aangegaan (voor bepaalde tijd, bij de reis voor onbepaalde tijd of tot wederopzegging) is niet overgenomen. In de nieuwe regeling van de zee-arbeidsovereenkomst wordt onderscheid gemaakt tussen de zee-arbeidsovereenkomst voor bepaalde en onbepaalde tijd. De zee-arbeidsovereenkomst aangegaan bij de reis, is een bijzondere vorm van de zee-arbeidsovereenkomst voor bepaalde tijd.

Artikel 402, dat betrekking heeft op het reglement, is niet overgenomen aangezien deze materie in titel 7.10 BW is vervallen.

De artikelen 407 tot en met 410, die regels bevatten over voeding en verblijven worden opgenomen in de Wet zeevarenden (art. 48 en 48a). Hetzelfde geldt voor de artikelen 411 en 412, die regels stellen met betrekking tot het aan boord hebben van onder meer wapens en sterke drank.

Artikel 418 dat bepaalt dat de kapitein verplicht is de arbeid van de schepeling te regelen in overeenstemming met de daaromtrent bij de wet en binnen de grenzen der wet, bij de arbeidsovereenkomst gestelde bepalingen, is niet overgenomen in de nieuwe afdeling 12 van titel 7.10 BW, aangezien deze bepaling voor zich spreekt.

Artikel 421, dat het verlaten van het schip zonder toestemming van de kapitein verbiedt, wordt opgenomen in de Wet zeevarenden (art. 4, zesde lid jo.27, derde lid), aangezien deze bepaling – strikt genomen – niet thuishoort in de regeling van de zee-arbeidsovereenkomst. Het gaat hier om het disciplinaire gezag van de kapitein. De artikelen 417 en 422 zijn overgeheveld naar de Wet zeevarenden. De artikelen passen inhoudelijk meer in die wet (zie art. 27 en 28 Wet zeevarenden). De artikelen 423 en 424 betreffende de wettelijke boete, die de kapitein als gezagvoerder in bepaalde omstandigheden kan opleggen aan de schepeling, worden niet overgenomen omdat zij zelden toegepast worden. Sociale partners stemmen in met het schrappen.

Artikel 429 dat de voorrechten terzake van de boete en schadeloosstelling regelt, is niet overgenomen. De regeling inzake de wettelijke boete vervalt. Voor wat betreft het andere onderdeel van artikel 429 (de schadeloosstelling) is het voorrecht geschrapt aangezien dit past in het algemene beleid om voorrechten zoveel mogelijk te beperken.

Artikel 438 dat nadere regels stelt met betrekking tot de schadeloosstelling in artikel 7:680 lid 1 BW kan vervallen, aangezien de regeling in laatstgenoemd artikel toereikend is.

De leden 2 en 3 van artikel 439 zijn niet overgenomen. De in lid 2 benoemde gewichtige reden voor ontbinding hoeft niet geëxpliceerd te worden, omdat zonder meer duidelijk is dat in de in dat lid beschreven omstandigheden sprake is van een gewichtige reden.

Het derde lid is niet overgenomen omdat de daarin vermelde regel (scheming mag onder voorwaarden ontbinding vragen als hij een hogere betrekking kan krijgen) praktisch geen belang heeft en opzegging in die omstandigheden ook mogelijk is.

Artikel 444 betreffende aantekening van beëindiging van de dienst aan boord op de monsterrol kan vervallen omdat in de praktijk deze informatie niet meer op de monsterrol wordt aangetekend.

Artikel 450d, dat betrekking heeft op verhoor of behoorlijke oproeping van partijen, is niet overgenomen, aangezien de regelingen terzake in Rv toereikend zijn.

De artikelen betreffende de monsterrol (451 tot en met 451e) worden overgebracht naar de Wet zeevarenden (art. 33 tot en met 39).

De definitie van scheming ter zeevisserij in het tweede lid van artikel 452 is niet overgenomen.

Afdeling 12 betreffende de zee-arbeidsovereenkomst is op de arbeidsovereenkomst van de zeevarende in de zeevisserij van toepassing, voorzover daarvan in afdeling 12A niet is afgeweken.

Artikel 452c is niet overgenomen aangezien de in dat artikel opgenomen verwijzing naar het reglement in artikel 402 WvK niet meer relevant is, aangezien dit artikel wordt geschrapt.

Artikel 452d betreffende voeding is niet overgenomen omdat deze materie wordt geregeld in de Wet zeevarenden.

Artikel 452e is evenmin overgenomen aangezien de daarin uitgesloten artikelen 409 en 410 worden opgenomen in de Wet zeevarenden.

Artikel 452j dat verwijst naar artikel 421 WvK (scheming mag niet zonder toestemming van kapitein het schip verlaten) is niet overgenomen aangezien artikel 421 wordt ondergebracht in de Wet zeevarenden.

Artikel 452k vervalt omdat de daarin uitgezonderde artikelen 423 en 424 WvK (wettelijke boete) worden geschrapt.

Artikel 452l inzake uitbetaling van loon aan de echtgenote is geschrapt in verband met de algemene regeling inzake betaling van loon aan door de zeevarende aan te wijzen personen (art. 708).

Artikel 452n betreffende de ontbindingsprocedure is niet overgenomen nu in artikel 728 BW wordt bepaald dat een verzoek om ontbinding van de zee-arbeidsovereenkomst mede kan worden gedaan bij de kantonrechter van de rechtbank Rotterdam.

Artikel 452o, eerste lid, dat een bijzondere regeling geeft voor de schadeloosstelling in geval van schipbreuk is niet overgenomen. Er is geen reden om de zeevarende ter zeevisserij hier anders te behandelen dan andere zeevarenden. Het tweede lid van artikel 452o betreffende seizoensvisserij is evenmin overgenomen omdat dit achterhaald is.

Zoals hiervoor opgemerkt, worden – voor zover nodig – de bepalingen uit paragraaf 6 van de vierde titel van het tweede boek WvK overgebracht naar de voorgestelde titel 7.13 BW (nieuwe afdeling 9 van deze titel). In afdeling 9 worden aanvullende regels gesteld met betrekking tot de zeevisserijvennootschap, die in beginsel een gewone vennootschap is als bedoeld in titel 7.13.

De inhoud van artikel 452s over de schemingendienst door degenen die in de monsterrol worden genoemd is niet overgenomen. De schemingendienst als zodanig komt te vervallen en de monsterrol wordt reeds geregeld in de artikelen 33 e.v. van de huidige Zbw (nieuwe Wet zeevarenden).

Artikel 452u verklaart de artikelen 444, 451, 451a, 451d en 451e WvK van overeenkomstige toepassing. Zoals hiervoor is vermeld, wordt de inhoud van artikel 444 WvK niet overgenomen en worden de artikelen 451, 451a, 451 d en 451e overgebracht naar de Wet zeevarenden.

#### *Artikel X Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering*

De rechtsmacht van de Nederlandse rechter dient in de eerste plaats te worden bepaald aan de hand van verdragen of verordeningen (artikel 1 Rv). Wanneer geen internationale regelingen van toepassing zijn, zoals de EG-executieverordening, wordt de rechtsmacht bepaald ingevolge de artikelen van 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 (Nederlands zeeschip wordt niet

als Nederlands grondgebied aangemerkt). Daar op grond van de artikelen 2 en 3 Rv niet in alle gevallen rechtsmacht van de Nederlandse rechter zal bestaan, wordt in navolging van het advies van de sociale partners, 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.

#### *Artikel XI Wetboek van Strafrecht*

##### *Onderdeel A*

Dit artikel verwijst naar artikel 451 WvK dat komt te vervallen. Artikel 451 heeft betrekking op het opmaken en wijzigen van de monsterrol. De monsterrol wordt ingevolge het wetsvoorstel geheel geregeld in de Wet zeevarenden (art. 33 tot en met 39). Artikel 59 van de huidige Zbw kent reeds een strafbaarstelling inzake het nalaten van bepaalde handelingen met betrekking tot de monsterrol (economisch delict op grond van artikel 1 van de Wet op de economische delicten). Artikel 469 kan dan ook vervallen.

##### *Onderdeel B*

Artikel 470a kan worden geschrapt omdat dit verwijst naar artikel 407 WvK. Artikel 407 WvK is opgegaan in de artikelen 48 en 48a van de Wet zeevarenden. Deze artikelen dienen te worden nageleefd voor het verkrijgen van een certificaat maritieme arbeid. Het zonder dit certificaat verlaten van een haven is een economisch delict (art. 59a van de Wet zeevarenden en toevoeging aan art. 1 van de Wet op de economische delicten).

##### *Onderdeel C*

Artikel 475 verwijst naar het eerste en derde lid van artikel 451e WvK. In dit artikel wordt er rekening mee gehouden dat deze leden zijn opgenomen in het eerste en tweede lid van artikel 38a van de Wet zeevarenden.

##### *Onderdeel D*

Artikel 476 van het Wetboek van Strafrecht kan vervallen. Dit artikel verwijst naar de artikelen 406 en 452s WvK over de schepelingendienst die komen te vervallen.

#### *Artikel XII Overgangsbepaling*

Artikel XII bepaalt dat artikel 407 van het Wetboek van Koophandel, dat de grondslag vormt voor de accommodatievoorschriften van het Schepelingenbesluit, tezamen met de desbetreffende strafbepaling van artikel 470a van het Wetboek van strafrecht, van toepassing blijft voor schepen die op het tijdstip van inwerkingtreding van de overeenkomstige bepalingen van de Zeevaartbemanningwet/Wet zeevarenden – en het voor Nederland van kracht worden van het Verdrag - reeds bestaan of in aanbouw zijn. Daardoor blijven de genoemde voorschriften van het Schepelingenbesluit eveneens van toepassing voor die schepen.

#### *Artikel XIII (artikelen 7:838 tot en met 842 BW)*

Zoals ook in het algemeen deel van de toelichting is opgemerkt, worden de artikelen 452q tot en met 452w WvK over de maatschap in de zeevisserij opgenomen in een nieuwe titel 13 van Boek 7 BW over de vennootschap (Kamerstukken I, 2004-2005, 28 746, A), voorzover die bepalingen met betrekking tot de vennootschap in de zeevisserij nog wenselijk worden geacht ten opzichte van de algemene bepalingen over de vennootschap.

### **Artikel 838**

In dit artikel zijn vereisten met betrekking tot de vorm en de inhoud van de overeenkomst van vennootschap ter bedrijfsmatige uitoefening van de zeevisserij geformuleerd.

De inhoud is ontleend aan artikel 452q WvK. In lid 1 is de regel dat in de maatschapsovereenkomst moet worden bepaald wie van de maten kapitein zal zijn niet overgenomen, aangezien dit niet in de overeenkomst bepaald hoeft te worden. Dit is een roulerende functie. Ook de verwijzing in lid 2 naar artikel 400, onder 5 WvK, inzake de vermelding van de functie van de andere vennoten, is niet overgenomen. De functie van de andere vennoten behoeft niet in de overeenkomst vermeld te worden. Er zal vaak gerouleerd worden.

Lid 3 dat bepaalt dat de overeenkomst een regeling moet bevatten van de verdeling van de opbrengst is niet overgenomen aangezien volgens de algemene regeling iedere vennoot een gelijk deel heeft in winst en verlies, tenzij in de overeenkomst anders wordt bepaald (artikel 7:815 BW).

Lid 4 inzake de beëindiging van de maatschapsovereenkomst is niet overgenomen, aangezien met betrekking tot de ontbinding ten aanzien van een of meer vennoten de artikelen 7:817 en 818 BW al een regeling bevatten.

Het artikel beperkt zich thans tot de eis van geschrift (lid 1) en tot een aantal gegevens die in ieder geval in de overeenkomst vermeld moeten worden (lid 2). In lid 3 wordt bepaald dat niet ten nadele van een vennoot van dit artikel kan worden afgeweken. Een dergelijke afwijking is vernietigbaar.

### **Artikel 839**

Dit artikel is ontleend aan artikel 452, vijfde lid, WvK en verbiedt het beding waarbij een vennoot wordt beperkt in zijn vrijheid om na het einde van de vennootschapsovereenkomst op zekere wijze werkzaam te zijn (zogeheten concurrentiebeding).

### **Artikel 840**

Dit artikel is gebaseerd op artikel 452r, eerste lid, WvK. Het geeft de kapitein de bevoegdheid om in naam van de vennootschap te handelen, zodra het schip buitengaats is. Aan deze bevoegdheid komt een einde zodra het schip weer binnengaats wordt gebracht. Dit artikel is slechts van belang voor de stille vennootschap. Bij de openbare vennootschap is iedere vennoot krachtens de wet bevoegd in naam van de vennootschap te handelen.

### **Artikel 841**

Dit artikel is ontleend aan de artikelen 452t en 452u WvK.

In artikel 452t worden de artikelen 405, 407, eerste tot en met zesde lid, 411, 412 en 416 van overeenkomstige toepassing verklaard. De materie van artikel 405 WvK is overgenomen in artikel 702 betreffende het in dienst zijn aan boord van het zeeschip. Dit artikel wordt van overeenkomstige toepassing verklaard in artikel 841. De verwijzing naar artikel 407 (voeding en verblijven) is niet overgenomen aangezien deze materie wordt geregeld in de Wet zeevarenden (art. 48 en 48a). Dit geldt ook voor de artikelen 411 en 412 (sterke drank en wapens aan boord). De materie van artikel 416 inzake lijkbezorging is overgebracht naar artikel 720 BW, dat eveneens in dit artikel van overeenkomstige toepassing wordt verklaard, met dien verstande dat in artikel 720 lid 1 voor werkgever wordt gelezen: vennootschap.

### **Artikel 842**

Dit artikel is ontleend aan artikel 452v WvK.

Het verplicht de vennoot na ontbinding van de vennootschap of na zijn uittreden op verzoek van de kapitein drie werkdagen na het einde van een reis mee te werken aan het opmaken van een scheepsverklaring als bedoeld in artikel 353 WvK. Een soortgelijke verplichting is voor de zee-arbeidsovereenkomst opgenomen in artikel 732 BW.

### *Artikel XIV*

De redenen voor intrekking van dit besluit zijn aangegeven in de toelichting bij artikel 7:720 BW (zie artikel IV onderdeel C).



### **Hoofdstuk 3. Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid**

#### *Artikel XV Arbeidsomstandighedenwet*

Artikel 16, zevende lid, van de Arbeidsomstandighedenwet maakt het mogelijk bij algemene maatregel van bestuur verplichtingen op te leggen aan zelfstandigen, meewerkende werkgevers, vrijwilligersorganisaties en vrijwilligers. Dit kan echter alleen voor zover het arbeid betreft waaraan bijzondere gevaren voor de veiligheid of de gezondheid zijn verbonden. Niet bij ieder gevaar kan daarom een verplichting aan genoemde partijen worden opgelegd. Het MAV wordt deels in de Arbeidsomstandighedenwetgeving geïmplementeerd. Zeevarenden in de zin van het MAV kunnen ook zelfstandigen en vrijwilligers zijn. Niet van alle te implementeren verplichtingen uit het MAV kan worden verdedigd dat het bijzondere gevaren voor de veiligheid of de gezondheid betreft. De werkingssfeer van het MAV is daarmee ruimer dan de werkingssfeer van artikel 16, zevende lid, van de Arbeidsomstandighedenwet. Teneinde volledige implementatie van het MAV mogelijk te maken wordt daarom voorgesteld artikel 16, zevende lid, zodanig te wijzigen dat in het vervolg alle verplichtingen uit (geratificeerde) verdragen of besluiten van volkenrechtelijke organisaties aan de in artikel 16, zevende lid, genoemde partijen kunnen worden opgelegd, derhalve ook als het geen bijzondere (maar gewone) gevaren voor de veiligheid of gezondheid betreft.

Tevens wordt voorgesteld het negende lid van genoemd artikel aan te passen, omdat het MAV ook verplichtingen oplegt aan anderen dan werkgevers en werknemers en de in het zevende lid genoemde partijen. Het gaat in casu om scheepsbeheerders. Zie bijvoorbeeld Norm A4.3, onderdeel 8, Leidraad B4.3.4 (verplichtingen van reders), Leidraad B4.3.7 (Nationale beschermings- en preventieprogramma's).

Om hierin te kunnen voorzien wordt voorgesteld de verwijzing naar het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap te vervangen door "verdragen of besluiten van volkenrechtelijke organisaties". Tevens wordt voorgesteld het begrip "arbeidsmilieu", dat ontleend is aan artikel 137 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, te vervangen door het begrip "de veiligheid of de gezondheid", waardoor de tekst ook aansluit bij de formulering in het zevende lid.

#### *Artikel XVI Wet allocatie arbeidskrachten door intermediairs*

De wederpartij van de zeevarende in afdeling 12 van titel 10 van Boek 7 BW is de werkgever. Het begrip "werkgever" is niet nader ingevuld. Onder de definitie van zee-arbeidsovereenkomst wordt ook de uitzendovereenkomst begrepen. Naast de scheepsbeheerder kan dus ook het uitzendbureau werkgever zijn. Met het oog daarop is het van belang dat de normen van de Wet allocatie arbeidskrachten door intermediairs (Waadi) van toepassing zijn met betrekking tot arbeid verricht aan boord van een Nederlands zeeschip, ook in de situatie dat het uitzendbureau of het private arbeidsbemiddelingsbureau niet in Nederland is gevestigd. De normen van hoofdstuk 2 en hoofdstuk 3 van de Waadi worden dan van toepassing op arbeid die wordt verricht aan boord van een Nederlands zeeschip.

Met name de loonverhoudingsnorm is in dit geval voor de sector van groot belang. Het uitzendbureau is dan loon en overige vergoedingen verschuldigd overeenkomstig het loon en de overige vergoedingen die worden toegekend aan werknemers, werkzaam in gelijke of gelijkwaardige functies in dienst van de scheepsbeheerder.

De Minister van Sociale Zaken  
en Werkgelegenheid,

(J.P.H. Donner)

De Minister van Justitie,

(E.M.H. Hirsch Ballin)

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

(C.M.P.S. Eurlings)

