

Vergaderjaar 2010–2011

32 535 (R 1923)

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

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 2 maart 2011

De regering heeft met genoegen kennisgenomen van het feit dat de vaste commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid het voorbereidend onderzoek van voorliggend wetsvoorstel heeft afgerond. Hieronder worden de vragen beantwoord mede namens de minister van Buitenlandse Zaken, de minister van Veiligheid en Justitie, de minister van Infrastructuur en Milieu en de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie vragen wat de kosten van het aanpassen van nationale wet- en regelgeving zijn geweest. Tevens vragen deze leden wat de introductie van nieuwe en extra inspectieverplichtingen concreet inhoudt en wat de hiermee samenhangende kosten zijn. De leden van de CDA-fractie vragen op welke wijze het toezicht wordt vormgegeven. Nederland voldoet op basis van bestaande wet- en regelgeving al aan een groot deel van de verplichtingen die voortvloeien uit het Maritiem Arbeidsverdrag (hierna MAV). Met name op het gebied van sociale zekerheid, arbeidsomstandigheden, medische zorg en welzijn hoeft de wet- en regelgeving niet of nauwelijks te worden aangepast. De belangrijkste gevolgen voor Nederland zijn gelegen in de modernisering en aanpassing van de zeevaart- en arbeidsregelgeving. Daarnaast zijn er belangrijke noviteiten op het gebied van inspectie en handhaving. De concrete inspectieverplichtingen die voortvloeien uit het MAV zijn onder te verdelen in drie groepen:

1. *Vlaggenstaatverplichtingen*: dit zijn de werkzaamheden in verband met het inspecteren van schepen onder Nederlandse vlag voorafgaand aan de afgifte van het certificaat maritieme arbeid en de handhavende inspecties. De certificerende inspecties worden uitgevoerd door «door onze Minister aangewezen rechtspersonen». Het voornemen bestaat om erkende klassenbureaus deze inspecties en de certificering te laten verzorgen. De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) houdt toezicht op de uitvoering van de klassenbureaus door middel van audits. Daarnaast heeft de IVW de plicht om alle schepen te inspecteren die

binnen de werking van het MAV vallen, maar die geen verplichting tot certificatie kennen. Dit zijn met name de schepen van minder dan 500 GT. Die schepen mogen wel een certificaat aanvragen.

2. *Havenstaatverplichtingen*: dit zijn de werkzaamheden voor het inspecteren van schepen die onder buitenlandse vlag varen en Nederlandse havens aandoen.
3. *Klachtenprocedure*: deze werkzaamheden omvatten het onderzoeken van klachten van zeevarenden aan boord van Nederlandse schepen of van zeevarenden op schepen die onder buitenlandse vlag varen in een Nederlandse haven aandoen. Dit is een aanmerkelijke uitbreiding van de huidige klachtenprocedure. Volledigheidshalve wordt hierbij opgemerkt dat de klachtenprocedure en daaruit voortvloeiende handhaving betrekking heeft 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.

Voor de nieuwe extra werkzaamheden heeft de IVW aanvankelijk 5 FTE begroot. Nu wordt eerst uitgegaan van een ingroeimodel van totaal 3 FTE per jaar, voor een periode van 2 jaar, na inwerkingtreding van het verdrag. Na deze periode van twee jaar volgt een evaluatie. Dan is inmiddels de nodige ervaring opgedaan met de omvang van de werkzaamheden, waarna de structurele claim voor de uitvoering van het verdrag kan worden bepaald.

De opleidingskosten (initiële kosten, opstellen en geven van de opleiding) voor de inspecteurs worden geraamd op totaal € 50 000.

Nadat het verdrag in werking is getreden voert de IVW vlaggenstaat- en havenstaatinspecties uit. Ook het onderzoeken van klachten maakt deel uit van het houden van toezicht, aangezien klachten moeten worden onderzocht. Dat onderzoek kan aanleiding zijn om meer diepgaande vlaggenstaat- of havenstaatinspecties uit te voeren.

Een inspectie leidt tot een constatering of het schip wel of niet aan de wettelijke normen voldoet. Als het niet voldoet worden de nodige aanpassingen geëist. In ernstige gevallen kan het schip worden aangehouden. In minder ernstige gevallen kan worden volstaan met het opmaken van een rectificatieplan. In dat plan worden de tekortkomingen omschreven met de wijze van aanpassing en een tijdsplan.

De leden van de CDA-fractie vragen of het mondiale *level playing field* wel voldoende wordt bevorderd. In antwoord hierop kan worden gesteld dat de Internationale Arbeidsconferentie op twee manieren wil bereiken dat het MAV het *mondiale level playing field* voldoende bevordert. Het MAV is zo vormgegeven dat het een grote mate van flexibiliteit bevat. Deze flexibiliteit moet er toe leiden dat zoveel mogelijk ILO-lidstaten het verdrag kunnen ratificeren. Het uitgangspunt is wel dat fundamentele rechten en beginselen van zeevarenden worden geborgd. Er is een minimum niveau van arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden vastgelegd, waardoor oneerlijke concurrentie op deze terreinen wordt tegengegaan. De vorm van het MAV is uniek binnen de ILO. De flexibiliteit ten aanzien van de uitvoering van het MAV komt naar voren in de mogelijkheid dat een lidstaat, waar nodig, de gedetailleerde vereisten uitvoert via het beginsel van «wezenlijke gelijkwaardigheid» («*substantial equivalence*»). Daarnaast zijn de bindende normen en voorschriften op een meer algemene wijze geformuleerd, waardoor meer ruimte overblijft voor de precieze invulling van de maatregelen die op nationaal niveau dienen te worden genomen. *Substantial equivalence* betekent in deze context dat de gekozen methode van implementatie «wezenlijk gelijkwaardig» dient te zijn aan hetgeen is voorgeschreven in de betreffende

norm of het betreffende voorschrift. Er moet voldaan zijn aan het algemene doel van de betrokken bepaling en de in de norm of het voorschrift gestelde vereisten moeten zijn gerealiseerd.

Het MAV treedt pas in werking op het moment dat 30 ILO-lidstaten het verdrag hebben bekrachtigd die gezamenlijk minimaal 33% van het wereldbrutoscheepstonnage vertegenwoordigen. De Internationale Arbeidsconferentie van de ILO heeft deze hoge ratificatiegraad gekozen om te garanderen dat er inderdaad een mondiaal level playing field ontstaat. De stand van zaken in januari 2011 is dat 11 ILO-lidstaten het MAV hebben bekrachtigd die gezamenlijk een wereldbrutoscheepstonnage van 44% vertegenwoordigen. Onder meer Marshall Islands, Panama en Liberia hebben geratificeerd. Dit zijn landen die een groot scheepsregister hebben. Binnen Europa hebben onder meer Noorwegen en Spanje bekrachtigd. De verwachting is momenteel dat in 2011 de benodigde volledige ratificatiegraad wordt behaald.

De leden van de CDA-fractie vragen zich af wat de status is van de Nederlandse Antillen en Aruba. Doen zij ook mee aan het MAV, zo vragen deze leden. Met betrekking tot Aruba is het MAV niet van betekenis, gezien de afwezigheid van een handelsvloot en een scheepsregister. De Arubaanse regering heeft aangegeven medegelding van dit verdrag voor Aruba niet wenselijk te achten.

Vanwege de staatkundige hervormingen van het Koninkrijk heeft de regering van de Nederlandse Antillen in eerste instantie aangegeven medegelding voor dit verdrag niet wenselijk te achten.

In de context van deze ontwikkelingen is het MAV echter wel van belang voor met name het Land Curaçao vanwege het aantal zeevarenden en de aanwezigheid van een handelsvloot. Het Land Curaçao en het Land Sint Maarten bezien de mogelijkheid van medegelding van het MAV. De Nederlandse regering zal op korte termijn de medegeldingsvraag aan beide landen voorleggen. Op het moment dat de regeringen van het Land Curaçao en het Land Sint Maarten medegelding wenselijk achten en hebben voorzien in eventuele uitvoeringswetgeving, kan die medegelding direct tot stand worden gebracht.

Met betrekking tot Bonaire, St. Eustatius en Saba (Caribisch Nederland) zal de toepassing van het MAV in beraad worden genomen. Dat betekent dat het MAV vooralsnog alleen voor het Europese deel van Nederland zal gelden.

De leden van de CDA-fractie vragen zich voorts af op welke wijze de belangen van de Nederlandse zeevaart hierdoor worden verbeterd. In antwoord hierop kan het volgende worden gesteld: Nederland heeft als open economie met een handelsvloot en grote zeehavens belang bij een mondiaal level playing field. In dit kader heeft Nederland baat bij internationale normen op het gebied van arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden die passen bij de huidige stand van zaken in de zeevaart. Het MAV heeft een aanzienlijk aantal oudere ILO-Verdragen in de maritieme sector gemoderniseerd en geconsolideerd. Daarnaast is het voor schepen die onder Nederlandse vlag varen van belang dat er met het MAV een internationaal toezichtskader wordt geïntroduceerd, dat garant staat voor de naleving van de verplichtingen die voortvloeien uit het verdrag. Door internationale minimumnormen op het gebied van arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden blijft ook het beroep van zeevarende aantrekkelijk.

Ook willen de leden van de CDA-fractie weten in hoeverre er op voldoende wijze rekening is gehouden met alle zeevarenden. Het MAV houdt rekening met de huidige arbeidsverhoudingen in de zeevaart. Het Verdrag hanteert een definitie van zeevarende. Als «zeevarende» in de zin van het MAV wordt beschouwd: «elke persoon die werkzaam is of is

gecontracteerd of in enige hoedanigheid werkzaamheden verricht aan boord van een schip waarop dit verdrag van toepassing is». Deze omschrijving is ruim, zodat zelfstandigen hier ook onder vallen. Ook het hotelpersoneel en winkelpersoneel dat op cruiseschepen werkzaam is, worden als zeevarende aangemerkt. De werkgever van de zeevarende kan de scheepsbeheerder zijn, maar ook een derde zoals de concessionair van een winkel of het uitzendbureau.

In het voorstel van wet waarin het MAV wordt geïmplementeerd (Kamerstukken II 2010/11, 32 534, nrs. 1–3) is met de verschillende categorieën zeevarenden rekening gehouden. In de voorgestelde afdeling 12 titel 10 Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek (BW) over de zee-arbeidsovereenkomst zijn bepalingen opgenomen voor de zeevarende die op basis van een zee-arbeidsovereenkomst in dienst is van de werkgever. Zeevarenden hebben een zee-arbeidsovereenkomst indien zij zich verbinden arbeid aan boord van een zeeschip te verrichten. Voorts wordt op de arbeidsovereenkomst naar buitenlands recht van de zeevarende op een schip onder Nederlandse vlag een aantal artikelen van afdeling 12 van overeenkomstige toepassing verklaard. Het MAV beschermt ook de zeevarende die een uitzendbureau als werkgever heeft. Voor deze categorie werknemers is in het BW een inlenersaansprakelijkheid geïntroduceerd indien de werkgever van de zeevarende bepaalde verplichtingen niet nakomt (artikel 7:693 BW).

De leden van de CDA-fractie vragen hoe deze regelgeving zich verhoudt in relatie tot het Europees recht. Het MAV bevat een aantal artikelen die tot de gedeelde bevoegdheid van de EU en de EU-lidstaten behoren. Het gaat hierbij onder meer om arbeid- en rusttijden in de scheepvaart en de bepalingen op het terrein van arbeidsomstandigheden. Om het MAV te kunnen bekrachtigen is er dus een besluit nodig van de Raad van Ministers om de lidstaten te machtigen het verdrag te bekrachtigen. Dit besluit is op 7 juni 2007 door de Raad van Ministers genomen.¹ De Europese Commissie heeft destijds in haar werkprogramma voor 2006 aangekondigd dat zij het MAV (deels) wilde implementeren in de vorm van een richtlijn. Overeenkomstig artikel 154 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) moet elk initiatief op het terrein van sociaal beleid worden voorafgegaan door een raadpleging van de sociale partners over de mogelijke richting van een communautair optreden en in een latere fase over de inhoud van het overwogen voorstel. In die context heeft de Commissie de sociale partners op Europees niveau geraadpleegd over de wenselijkheid van verdere ontwikkeling van het bestaande communautaire acquis door aanpassing, consolidering of aanvulling daarvan in het licht van het MAV. De Europese sociale partners hebben daarop aangegeven dat zij wilden onderhandelen over een «social partner agreement». Op 19 mei 2008 hebben de Europese sociale partners in de maritieme sector een akkoord bereikt over de implementatie van het MAV. Conform het VWEU hebben zij daarop de Europese Commissie verzocht dit akkoord om te zetten in een EU-richtlijn. Dit is gebeurd in richtlijn 2009/13/EG van 16 februari 2009.² Deze richtlijn dient ter uitvoering van de hierboven genoemde overeenkomst van sociale partners. Richtlijn 2009/13/EG wijzigt de bijlage van richtlijn 1999/63/EG van de Raad van 21 juni 1999 inzake de overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden, gesloten door de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Federatie van de bonden voor het vervoerspersoneel in de Europese Unie (FST).³ In het implementatiewetsvoorstel MAV worden zowel het MAV als Richtlijn 2009/13/EG geïmplementeerd.

De leden van de CDA-fractie vragen om een toelichting op het besluit van de regering (na consultatie van de sociale partners) om uitzendarbeid toe

¹ Beschikking 2007/431/EG van de Raad van 7 juni 2007 waarbij de lidstaten worden gemachtigd in het belang van de Europese Gemeenschap het geconsolideerde Verdrag 2006 van de Internationale Arbeidsorganisatie betreffende maritieme arbeid te bekrachtigen (PbEG L 161 van 22 juni 2007).

² Richtlijn 2009/13/EG Richtlijn van de Raad tot tenuitvoerlegging van de overeenkomst tussen de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) inzake het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 en tot wijziging van richtlijn 1999/63/EG. (PbEG L 124 van 20 mei 2009, blz. 30–50).

³ Richtlijn 1999/63/EG van de Raad van 21 juni 1999 inzake de overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden, gesloten door de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Federatie van de bonden voor het vervoerspersoneel in de Europese Unie (FST) – Bijlage: Europese overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden. (PbEG L 167 van 2 juli 1999 blz. 33–37).

te staan. Ingevolge het huidige artikel 396, eerste lid, WvK dient de schepeling een arbeidsovereenkomst aan te gaan met de zeewerkgever. Onder zeewerkgever wordt verstaan de eigenaar, of in geval van rompbevrachting, de rompbevrachter van het zeeschip. Een uitzendbureau kan volgens deze bepaling niet als zeewerkgever worden beschouwd. Dit heeft geleid tot het zogenoemde «dubbele werkgeverschap». Zowel het uitzendbureau als de zeewerkgever ondertekenen bij deze constructie de arbeidsovereenkomst. Zowel bij de regering als bij sociale partners leefde de wens dat in deze context ook het uitzendbureau werkgever van een zeevarende kan zijn. Dit is onderwerp geweest van intensieve consultaties tussen regering en sociale partners. Voor de sociale partners was het van belang dat de rechtsbescherming van de zeevarenden/uitzendkrachten niet onder druk kwam te staan. Een uitzendwerkgever hoeft immers niet in Nederland gevestigd te zijn. Aan de zeevarende die als uitzendkracht aan boord van een schip onder Nederlandse vlag werkt, wordt bescherming geboden in die zin dat hij jegens de inlener op een aantal artikelen van de regeling van de zee-arbeidsovereenkomst (de artikelen 706 tot en met 709, 717 tot en met 720, 734 tot en met 734I) een beroep kan doen, 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 van de uit deze artikelen voortvloeiende verplichtingen in gebreke blijft (art. 7:693 BW).

Daarnaast is ter bescherming van de zeevarende voor de gevallen dat de werkgever niet tevens de scheepsbeheerder is in de zin van afdeling 12, een artikel over de aansprakelijkheid van de scheepsbeheerder opgenomen (art. 7:738 BW). Op grond van dit artikel is de scheepsbeheerder aansprakelijk voor de nakoming van een aantal vlaggenstaatverplichtingen (de artikelen 706 tot en met 709, 717 tot en met 720, 734 tot en met 734I BW) met betrekking tot de zee-arbeidsovereenkomst, als de werkgever onherroepelijk tot nakoming daarvan is veroordeeld en met nakoming in gebreke blijft.

In geval van uitzendwerk kan de uitzendkracht bij het niet nakomen door de werkgever (het uitzendbureau), ervoor kiezen de inlener aan te spreken tot nakoming van de verplichtingen op basis van de hiervoor aangegeven inlenersaansprakelijkheid (art. 7:643 BW). Wanneer de inlener eveneens in gebreke blijft met nakoming, kan de uitzendkracht de scheepsbeheerder aanspreken, mits hij een onherroepelijke uitspraak heeft waarin de werkgever (het uitzendbureau) tot nakoming van die verplichting is veroordeeld en het uitzendbureau vervolgens nalaat na te komen. Voor alle zeevarenden bestaat er derhalve een gelijke noodzaak om een onherroepelijk vonnis te verkrijgen jegens de werkgever bij niet nakoming door hem van bepaalde verplichtingen indien zij de scheepsbeheerder, die niet tevens hun werkgever is, willen aanspreken voor de nakoming van die (werkgevers)verplichtingen.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe het zit met de rechtsmacht van de Nederlandse rechter in het buitenland en in hoeverre dit tot knelpunten leidt. Op deze vraag kan worden geantwoord dat de Nederlandse rechter in het buitenland geen rechtsmacht heeft. De Nederlandse rechter heeft alleen rechtsmacht in Nederland, zoals de buitenlandse rechter alleen rechtsmacht heeft in het betreffende buitenland.

In het wetsvoorstel is wel voorzien in de uitbreiding van de rechtsmacht van de Nederlandse rechter. Naast rechtsmacht in het geval van een individuele arbeidsovereenkomst of een agentuurovereenkomst, indien de arbeid gewoonlijk in Nederland wordt verricht of laatstelijk gewoonlijk in Nederland werd verricht, wordt ook rechtsmacht toegekend in het geval van een individuele arbeidsovereenkomst of agentuurovereenkomst indien de arbeid gewoonlijk op een Nederlands zeeschip wordt verricht of

laatstelijk gewoonlijk werd verricht (aanvulling van artikel 6, onderdeel b, van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering). Voor het voeren van een procedure in het buitenland is alleen van belang dat de betreffende buitenlandse rechter rechtsmacht heeft.

De leden van de CDA-fractie wijzen op het feit dat er voor de visserij internationale verdragen zijn over opleidingen (de International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – het STCW-verdrag, ook wel aangeduid als STCW-95, en het aanvullende zogenaamde STCW F-verdrag). Zij vragen in hoeverre dit ook onder het MAV valt. Het MAV is van toepassing op alle schepen die doorgaans worden gebruikt voor commerciële activiteiten, met uitzondering van o.a. vissersvaartuigen. Een verdere inhoudelijke aanpassing van de visserijbepalingen volgt mogelijk bij de implementatie van het op 14 juni 2007 tot stand gekomen 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.

De internationale voorschriften voor het opleiden en trainen van zeevarenden zijn vastgelegd in de STCW '95. Meer specifieke voorschriften met betrekking tot de opleidingen van personeel op vissersschepen komen aan bod in het STCW-F. Hierbij kan overigens worden aangegeven dat Nederland overweegt het STCW-F te ratificeren.

Artikelsgewijs

Onder verwijzing naar artikel V MAV willen de leden van de VVD-fractie graag weten of de regering kan aangeven waarom er is gekozen voor een eigen systeem per land om de naleving van het verdrag te waarborgen. Waarom is er geen uniform systeem gekozen? De leden van de VVD-fractie vragen of dit kan leiden tot verschillende mate van toezicht en handhaving. Het MAV geeft partijen bij het verdrag de mogelijkheid op eigen wijze invulling te geven aan de normen van het verdrag, ook bij de inspectie op de naleving. Doordat het Bureau van de ILO de implementatiewetgeving van de partijen onderzoekt en kritische vragen kan stellen over de wijze van implementatie, wordt gestuurd op een goede naleving van het verdrag door de lidstaten. Voor de havenstaatinspecties komt daar bovenop dat binnen Europa door de landen van het Paris MOU (de Europese organisatie van havenstaten) overleg gaande is over de uitvoering van de havenstaatinspecties. Bovendien onderhoudt het secretariaat van die organisatie contact met andere regionale organisaties voor havenstaatinspecties. Hiermee wordt een grote mate van uniformiteit bereikt.

De VVD-fractie constateert dat zeevarenden dienen te zijn opgeleid of gekwalificeerd om hun taken aan boord van het schip te verrichten. Zij vragen of de regering uiteen kan zetten of er sprake is van internationaal erkende opleidingen en/of kwalificaties. Het wetsvoorstel heeft betrekking op de implementatie van het MAV. Het STCW-verdrag van de International Maritime Organization (IMO) stelt normen voor het opleidingsniveau en de ervaring van zeevarenden. Dit verdrag stelt dat partijen bij het verdrag opleidingen van andere partijen mogen aanvaarden. Nederland aanvaardt maritieme opleidingen van EU-lidstaten en van een aantal andere landen, waarmee een bilaterale overeenkomst is gesloten. Het STCW '95 is geïmplementeerd middels de Zeevaartbemanningswet en onderliggende regelgeving.

De voorschriften ten aanzien van rusttijden worden uitgebreid geregistreerd en ondertekend door kapitein en schepeling. Ook wordt die registratie bij de scheepsbeheerder ingeleverd. De leden van de VVD-fractie willen graag weten wat de consequenties zijn wanneer deze

norm wordt overtreden. De consequenties bij overschrijding van de arbeid- of rusttijden zijn verschillend voor buitenlandse schepen in een Nederlandse haven en voor schepen onder Nederlandse vlag. Voor de buitenlandse schepen in een Nederlandse haven is vanaf 1 januari 2011 het Nieuwe Inspectie Regime (NIR) van kracht voor de landen die zijn aangesloten bij het Paris MOU. In het kader van arbeids- of rusttijden betekent het NIR dat overtredingen als een tekortkoming worden beschouwd. Naar de ernst van de overtreding kan een administratieve maatregel worden opgelegd (binnen een vastgestelde tijd moet de tekortkoming zijn opgeheven) of het schip kan worden aangehouden bij duidelijke vermoeidheid van zeevarenden.

Voor Nederlandse schepen is het bovenstaande eveneens van toepassing op basis van de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit vervoer (Atb-v). Daarbovenop kan, als de overtredingen zich blijven voordoen, aan de betrokken scheepsbeheerder binnen het kader van de Wet zeevarenden (hierna Wz) worden opgedragen om een nieuw bemanningsplan (bijvoorbeeld met meer zeevarenden of met een gewijzigde operationele inzet) in te dienen.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering het met hen eens is dat in de voorgestelde afdeling 12 van het BW, ter vergroting van de rechtszekerheid en ter voorkoming van misbruik en onnodige belasting van de rechterlijke macht, alsnog een definitie van het begrip «zeevarende» moet worden opgenomen die gelijk is aan de definitie van het begrip zeevarende in de Wz. Voorts vragen deze leden of de regering het er mee eens is dat, gelet op de voor de Wz gekozen methodiek, in plaats van een algemene maatregel van bestuur, een ministeriële regeling het geëigende instrument is voor aanwijzing van categorieën van personen die niet als zeevarenden worden aangemerkt. Deze leden vragen of de regering het er bovendien mee eens is dat bij de aanwijzing van de bedoelde categorieën van personen in overeenstemming met Richtlijn 2009/13/EG naar behoren rekening gehouden moet worden met de beoordelingscriteria van de IAO-resolutie inzake informatie over beroepsgroepen. Hierover kan het volgende worden opgemerkt.

Het opnemen van een definitie in afdeling 12 van titel 10 van Boek 7 BW komt neer op een herhaling van een groot deel van de definitie van zee-arbeidsovereenkomst. De zee-arbeidsovereenkomst is in het voorgestelde artikel 7:694 lid 1 BW gedefinieerd als de arbeidsovereenkomst, waaronder begrepen de uitzendovereenkomst, waarbij de zeevarende zich verbindt aan boord van een zeeschip arbeid te verrichten. Een zeevarende is degene die zich verbindt aan boord van een zeeschip arbeid te verrichten. Van onduidelijkheid over wie als zeevarende kan worden beschouwd is geen sprake en het opnemen van een definitie is derhalve niet noodzakelijk. Het opnemen van een definitie van een partij bij de zee-arbeidsovereenkomst is daarnaast niet wenselijk, omdat dit in Boek 7 BW in de regelingen over de arbeidsovereenkomst en over andere bijzondere overeenkomsten evenmin is geschied. In deze regelingen wordt steeds de overeenkomst gedefinieerd en niet (een van) de partijen bij de overeenkomst. Zo bevat artikel 7:610 BW een definitie van de arbeidsovereenkomst, maar zijn in dit artikel niet de werkgever en de werknemer omschreven. De arbeidsovereenkomst wordt omschreven als de overeenkomst waarbij de ene partij, de werknemer, zich verbindt in dienst van de andere partij, de werkgever, tegen loon gedurende zekere tijd arbeid te verrichten. Uit deze definitie volgt dat de werknemer degene is die zich verbindt in dienst van de werkgever tegen loon gedurende zekere tijd arbeid te verrichten. Zoals hiervoor is aangegeven, volgt het begrip zeevarende op vergelijkbare wijze uit de omschrijving van de zee-arbeidsovereenkomst.

Wanneer een definitie overwogen zou worden, dan is een definitie gelijk aan die in de Wz hier niet aangewezen. De definitie in die wet heeft

immers een ruimer bereik dan het begrip zeevarende in het BW. Op grond van artikel 1, onderdeel z, van de Wz is een zeevarende de natuurlijke persoon die in enige hoedanigheid werkzaamheden verricht aan boord van een schip. In het BW gaat het om een bepaalde categorie van zeevarenden, namelijk de zeevarenden met een zee-arbeidsovereenkomst. In artikel 7:694 lid 2 BW is voorgesteld dat bij algemene maatregel van bestuur, na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden, categorieën van zeevarenden kunnen worden aangewezen die niet worden aangemerkt als zeevarenden met een zee-arbeidsovereenkomst. Het gaat in het BW om uitzonderingen op een beperktere groep van zeevarenden dan die in de Wz.

In de Wet zeevarenden is in artikel 1, tweede lid, bepaald dat bij regeling van de minister van Infrastructuur en Milieu, na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden, categorieën van personen kunnen worden aangewezen die in afwijking van het eerste lid, onderdeel z, niet worden aangemerkt als zeevarenden.

Artikel 7:694 lid 2 BW biedt de mogelijkheid om personen uit te zonderen van een bepaalde arbeidsrechtelijke bescherming waar zij in beginsel recht op hebben. Ten aanzien van de delegatie van regelgevende bevoegdheid is aangesloten bij artikel 8:2 BW. In het tweede lid van dit artikel is bepaald dat bij algemene maatregel van bestuur schepen die geen zeeschepen zijn, voor de toepassing van bepalingen van dit wetboek als zeeschip kunnen worden aangewezen, dan wel bepalingen van dit wetboek niet van toepassing kunnen worden verklaard op schepen, die zeeschepen zijn. Ook elders in het BW wordt voor het maken van uitzonderingen veelal het instrument van een algemene maatregel van bestuur gebruikt. Gelet op het bovenstaande meent de regering dat een algemene maatregel van bestuur de voorkeur heeft boven een ministeriële regeling. In de memorie van toelichting bij artikel 694 lid 2 is reeds aangegeven dat bij het maken van uitzonderingen rekening zal worden gehouden met het in de IAO-resolutie aangegeven beoordelingskader.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering het met hen eens is dat het voorgestelde artikel 7:699 BW onderdeel 9 wordt vervangen door «de sociale zekerheidsuitkeringen en gezondheidszorg die door de werkgever in voorkomende gevallen aan de zeevarende moet worden gedaan respectievelijk verstrekt» of woorden van gelijke betekenis. De regering is het met de leden van de PvdA-fractie eens dat het woord «benefits» zoals gebruikt in Norm A2.1, lid 4, aanhef en onderdeel h, onjuist is vertaald met «bijdragen» in het voorgestelde artikel 7:699 lid 9 BW. Norm A 2.1. lid 4 onderdeel h heeft niet alleen betrekking op uitkeringen, maar ook op aanspraak op zorg in natura, zoals geneeskundige behandeling aan boord. In sociale zekerheidsverdragen wordt het woord benefits doorgaans vertaald met prestaties. Hieronder vallen zowel de sociale zekerheidsuitkeringen als de aanspraken op (vergoeding van de kosten van) medische zorg. Dit is naar de mening van de regering de juiste vertaling voor het woord «benefits». Het voorgestelde artikel 7:699 lid 9 BW wordt op deze wijze aangepast en opgenomen in de nota van wijziging, die zal worden ingediend op het wetsvoorstel ter implementatie van het MAV.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering het er mee eens is, dat, gelet op het advies van de Raad van State en het commentaar van de sociale partners op het nader rapport, het beginsel van goed werkgeverschap niet de juiste implementatie is van Norm A 4.1, eerste lid, onderdeel c, van het verdrag en dat voor het aldaar verwoorde recht op (tand-)artsenbezoek in een aanloophaven alsnog een expliciete rechtsregel in de regeling van de zee-arbeidsovereenkomst opgenomen dient te worden.

In het verdrag is in Norm A 4.1, eerste lid, onderdeel c, het recht opgenomen om, wanneer dit mogelijk is, onverwijld een arts of tandarts te raadplegen in een aanloophaven.

In de memorie van toelichting is hierover opgemerkt dat dit recht jegens de werkgever onder het recht op geneeskundige behandeling van een zieke zeevarende kan worden geschaard en dat een aanvulling van artikel 7:734a BW op dit punt met betrekking tot de zieke zeevarende met een zee-arbeidsovereenkomst niet nodig is. Norm 4.1, eerste lid, onder c, van het MAV heeft, zoals ook aangegeven in het nader rapport, betrekking op zeevarenden die niet ziek zijn. Voor deze categorie zeevarenden geldt dat de werkgever op grond van het beginsel van goed werkgeverschap (artikel 7:611 BW) gelegenheid dient te geven om, wanneer dit mogelijk is, onverwijld een arts of tandarts te raadplegen in een aanloophaven. De werkgever kan de scheepsbeheerder zijn, maar kan ook een ander zijn, zoals het uitzendbureau. De werkgever wordt in de uitvoering van de zee-arbeidsovereenkomsten met zeevarenden die in dienst zijn aan boord van het zeeschip vertegenwoordigd door de kapitein (artikel 7:703 BW). In de praktijk zal aan boord van het zeeschip het recht om een arts of tandarts te raadplegen dan ook worden ingeroepen jegens de kapitein.

Een zelfstandige heeft geen arbeidsovereenkomst en staat niet in een gezagsverhouding tot de kapitein als vertegenwoordiger van de werkgever. Wanneer een zelfstandige in een aanloophaven een arts of tandarts wenst te bezoeken, bestaat hiervoor in arbeidsrechtelijke zin geen belemmering. Van belang is ook dat het voorgestelde artikel 4, zesde lid, van de Wz bepaalt dat de bemanning het schip niet verlaat zonder toestemming van de kapitein. De bemanning wordt gevormd door de kapitein, de scheepsofficieren, de scheepsgezellen en de overige zeevarenden die in de monsterrol worden genoemd (art. 1, onderdeel k, Wz). Op grond van Norm A 4.1, eerste lid, onder c, kan van deze zeevarenden niet worden gevergd dat zij aan de kapitein toestemming vragen om een arts of tandarts te raadplegen in een aanloophaven indien dit mogelijk is. In de nota van wijziging wordt aan artikel 4 een zevende lid toegevoegd waarin wordt geregeld dat het zesde lid in dat geval niet van toepassing is.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering het er mee eens is dat in het voorgestelde artikel 7:740 lid 2 BW wordt toegevoegd: «waarbij onder kustvisserij wordt verstaan de commerciële visserij in de kustwateren als beschreven in de artikelen 2 en 3 van het Besluit aanwijzing zeegebied en kustwateren 1970».

In artikel 740 lid 2 is bepaald dat voor de kustvisserij de bepalingen van de arbeidsovereenkomst en uitzendovereenkomst gelden. Dit artikel sluit aan bij artikel 453, derde lid, Wetboek van Koophandel, waarin evenmin een definitie van kustvisserij is opgenomen. Hoewel van problemen door het ontbreken van een definitie niet is gebleken, meent de regering dat met het oog op de duidelijkheid alsnog voor het opnemen van een definitie kan worden gekozen. Kustvisserij is reeds gedefinieerd in artikel 1, vierde lid, onder c, van de Visserijwet 1963. In dit artikelonderdeel is kustvisserij omschreven als het vissen in de bij algemene maatregel van bestuur als kustwater aangewezen wateren. In het Besluit aanwijzing zeegebied en kustwateren 1970 worden in artikel 2 bepaalde wateren als kustwater bedoeld in artikel 1, vierde lid, onder c, van de Visserijwet 1963 aangewezen. In artikel 3 van dit besluit worden de grenzen aangegeven van kustwateren die in verbinding staan met wateren, bedoeld in artikel 1, vierde lid, onder d (binnenvisserij), van de Visserijwet 1963. Met betrekking tot het begrip kustvisserij kan in afdeling 12A BW dan ook verwezen worden naar de reeds bestaande definitie in de Visserijwet 1963. Daar afdeling 12A BW een definitieartikel kent (artikel 7:739 BW),

wordt in de nota van wijziging een onderdeel aan dat artikel toegevoegd waarin dit wordt geregeld.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering het met hen eens is dat de tekst van artikel 8:211, onderdeel b, BW ongewijzigd dient te blijven omdat betrokkenen die niet over een zee-arbeidsovereenkomst beschikken anders hun bestaande bescherming verliezen, hetgeen in strijd zou zijn met de Constitutie van de IAO (art. 19 lid 8).

Op grond van het huidige artikel 8:211, onderdeel b, BW zijn bevoorrecht de vorderingen ontstaan uit de arbeidsovereenkomsten van de kapitein en andere leden van de bemanning, met dien verstande dat de vorderingen met betrekking tot loon, salaris of beloningen slechts bevoorrecht zijn tot op een bedrag over een tijdvak van twaalf maanden verschuldigd. In het wetsvoorstel is het woord «arbeidsovereenkomsten» vervangen door «zee-arbeidsovereenkomsten» omdat het hier vorderingen van de kapitein en de bemanningsleden betreft. Zij zijn bij uitstek personen die zich zullen verbinden om aan boord van een zeeschip arbeid te verrichten en zij zullen dan ook steeds beschikken over een zee-arbeidsovereenkomst in de zin van artikel 7:694 lid 1 BW. Er is geen sprake van verlies van bestaande bescherming. De regering meent dan ook dat de tekst van artikel 8:211, onderdeel b, BW in de voorgestelde zin dient te worden gewijzigd.

De leden van de PvdA-fractie willen weten welke overgangsmaatregel de regering voornemens is te treffen voor maatschapsvissers voor de periode tussen het vervallen van de vierde titel van Boek 2 van het Wetboek van Koophandel en de inwerkingtreding van het voorstel van wet tot vaststelling van titel 7.13 (vennootschap) van het Burgerlijk Wetboek (28 746).

Ingevolge artikel IX, onderdeel G, van het wetsvoorstel vervalt de vierde titel van het tweede boek met daarin paragraaf 6 over de maatschapsovereenkomst van de kapitein en de schepelingen ter zeevisserij. Onderdeel G correspondeert met artikel XIII waarin een nieuwe afdeling 9 «Van de vennootschap van de zeevarenden» aan titel 7.13 (vennootschap) wordt toegevoegd. Het voorstel van wet tot vaststelling van titel 7.13 (28746) is reeds enige tijd in behandeling bij de Eerste Kamer. Ten tijde van de voorbereiding van het wetsvoorstel was de verwachting dat dat wetsvoorstel op niet al te lange termijn verder zou worden behandeld en leek inwerkingtreding voorafgaand aan de inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel aannemelijk. Thans is echter niet duidelijk wanneer de behandeling van dat wetsvoorstel zal worden voortgezet. Daar het ongewenst is dat regels voor de maatschap in de zeevisserij zouden ontbreken indien de wet tot vaststelling van titel 7.13 later in werking zou treden dan de wet tot implementatie van het MAV, wordt het wetsvoorstel op dit punt gewijzigd.

Artikel IX, onderdeel G, wordt in de nota van wijziging in die zin aangepast dat de bepalingen van paragraaf 6 over de maatschapsovereenkomst (artikelen 452q tot en met 452w) worden gehandhaafd. Daar in een aantal van deze bepalingen wordt verwezen naar voorgaande bepalingen uit titel 4 is opgenomen dat de artikelen 392a tot en met 452p vervallen behoudens voor zover het betreft de toepassing of overeenkomstige toepassing van deze artikelen ingevolge de artikelen 452q, 452t, 452u en 452w. Aan het wetsvoorstel wordt voorts een artikel XIIIa toegevoegd waarin is bepaald dat indien titel 7.13 in werking treedt, onderdeel G inhoudt dat de vierde titel van het tweede boek van het Wetboek van Koophandel vervalt.

Op grond van deze wijziging blijven de huidige bepalingen over de maatschap van toepassing tot aan de inwerkingtreding van titel 7.13.

Deze leden vragen of de regering het ermee is dat aan de titel van de voorgestelde afdeling 9 van Boek 7 BW de woorden «in de zeevisserij»

moeten worden toegevoegd zodat die titel gaat luiden: van de vennootschap van zeevarenden in de zeevisserij.

In artikel 7:838 lid 1 BW wordt gesproken van een vennootschap ter bedrijfsmatige uitoefening van de zeevisserij buitengaats. Uit dit lid blijkt dat het om een vennootschap van zeevarenden in de zeevisserij gaat. Met het oog op de duidelijkheid kunnen de woorden «in de zeevisserij» ook worden toegevoegd aan de titel van afdeling 9. Hierin wordt in de nota van wijziging bij het implementatiewetsvoorstel voorzien.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering het met hen eens is dat de overheid financieel moet bijdragen aan de instandhouding van de welzijnsvoorzieningen aan de wal.

Het MAV bevat geen verplichting voor een lidstaat om de welzijnsvoorzieningen aan de wal te financieren. Nederland heeft wel een taak om zeker te stellen dat vorm en inhoud aan zeemanswelzijn worden gegeven. Het MAV bepaalt dat welzijnsvoorzieningen kunnen worden aangeboden volgens nationale voorwaarden en praktijk door overheidsorganen, sociale partners of vrijwilligersorganisaties.

In het kader van het Strategisch akkoord van het kabinet Balkenende I zijn reeds in 2004 afspraken gemaakt over de beperking van subsidie-uitgaven. In dat kader is destijds besloten de subsidie aan de Stichting Zeemanswelzijn te beëindigen per 1 januari 2005. De zeemanshuizen Nederland worden derhalve al sinds 2005 uit andere bronnen gefinancierd, onder andere door de inkomsten die de zeemanshuizen zelf genereren, giften en subsidies van gemeenten of andere instellingen.

De minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
H. G. J. Kamp