

Vergaderjaar 2010–2011

32 534

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

Nr. 7

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 Veiligheid en Justitie en de Minister van Infrastructuur en Milieu.

1. Inleiding

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering de voorzieningen bij de zeemanshuizen wil behouden of deze wil overhevelen, uit bijvoorbeeld kostenooqpunt, naar andere bestaande instanties.

Het Maritiem Arbeidsverdrag (hierna: MAV) bepaalt dat Nederland een taak heeft om zeker te stellen dat vorm en inhoud aan zeemanswelzijn wordt gegeven. In de grote Nederlandse havensteden zijn al sinds decennia zeemanshuizen aanwezig. De voorzieningen zijn gericht op zeevarenden die de Nederlandse havens aandoen. Welzijnsorganisaties gericht op deze doelgroep zijn vaak werkzaam binnen deze zeemanshuizen. Tot en met 2005 was de exploitatie van zeemanhuizen in handen van de Stichting Zeemanswelzijn Nederland. 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 Nederland te beëindigen per 1 januari 2005. De zeemanshuizen worden sindsdien uit andere bronnen gefinancierd, onder andere door de inkomsten die de zeemanshuizen zelf genereren en door giften en subsidies van gemeenten of andere instellingen. De regering heeft geen voornemen om deze voorzieningen over te hevelen naar andere bestaande instanties.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering aan te geven of de kwaliteit van de huisvesting, voeding en overige voorzieningen nu voldoende wordt gegarandeerd.

Deze vraag kan bevestigend worden beantwoord. In het kader van de implementatie van het MAV voorziet het voorgestelde artikel 48 van de

Wet zeevarenden (hierna: Wz) in de verplichting voor de scheepsbeheerder om zorg te dragen voor behoorlijke en veilige huisvesting en recreatieve voorzieningen voor zeevarenden. Genoemd artikel delegeert de uitwerking hiervan in concrete voorschriften met betrekking tot deze onderwerpen naar een ministeriële regeling. Voorts bevat het beoogde artikel 48a Wz de belangrijkste inhoudelijke vereisten uit het verdrag voor voeding en drinkwater, waarbij de meer gedetailleerde implementatie wordt verwerkt in de aangeduide ministeriële regeling.

Deze leden vragen voorts of er voldoende duidelijk is wie als zeevarenden worden aangemerkt. Naar de mening van de regering is het voldoende duidelijk wie als zeevarende wordt aangemerkt. Het MAV beoogt aan alle zeevarenden de vereiste bescherming te bieden. Dit blijkt duidelijk uit de door het MAV gehanteerde definitie van zeevarende, die in de Nederlandse wetgeving wordt geïmplementeerd in het voorgestelde artikel 1, onderdeel z, van de Wz. Een zeevarende is de natuurlijke persoon die in enige hoedanigheid werkzaamheden verricht aan boord van een schip. De Wz is derhalve van toepassing op zowel zelfstandigen als werknemers, behoudens de uitzonderingen die zullen worden vastgesteld op basis van artikel 1 lid 2 Wz. In artikel 1 lid 2 Wz is 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. Hierbij zal worden aangesloten bij de criteria die zijn neergelegd in de Annex bij Resolutie VII van de Internationale Arbeidsconferentie (94e zitting). De Internationale Arbeidsconferentie heeft in deze Annex 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.

In afdeling 12 van titel 10 van Boek 7 Burgerlijk Wetboek (hierna: BW) zijn de bepalingen opgenomen met betrekking tot de 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. Het BW gaat om een bepaalde categorie zeevarenden: de werknemers.

De leden van de CDA-fractie vragen op welke wijze er met de sociale zekerheid wordt omgegaan indien er door een Nederlander onder een vlag wordt gevaren van een land dat niet aan het verdrag deelneemt. Het MAV schrijft voor dat een staat aan zijn ingezetenen voor ten minste drie takken van sociale zekerheid bescherming moet bieden. 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) (in samenhang waarmee men verzekeringsplichtig is ingevolge de Zorgverzekeringswet (hierna: Zvw) en de Algemene kinderbijslagwet (AKW). Hierop 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.

Zeevarenden die in Nederland wonen zijn voor de werknemersverzekeringen 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 7:734k BW van rechtswege bij de Vereniging Zee-Risico 1967 aangesloten. Als het schip onder een EU-vlag vaart, dan is – op grond van de Verordening (EG) nr. 883/2004 betreffende de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels. (Pb EG L 314 van 7.6 2004) – de socialezekerheidswetgeving van het desbetreffende EU-land van toepassing.
- In de overige gevallen hangt de geboden bescherming af van de vraag of er een Verdrag van toepassing is inzake de socialezekerheidswetgeving. 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.

De leden van de CDA-fractie willen weten hoe groot de administratieve lasten en nalevingskosten zijn. Nederland voldoet op basis van 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. De belangrijkste gevolgen voor Nederland zijn gelegen in de modernisering en aanpassing van de zeevaart- en arbeidsregelgeving. Voorts zijn er belangrijke noviteiten op het gebied van inspectie en handhaving. Voor de nieuwe extra werkzaamheden heeft de IVW 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 geraamde opleidingskosten (initiële kosten, opstellen en geven van de opleiding) voor de inspecteurs worden geraamd op totaal € 50 000.

In het kader van de implementatie van het MAV worden wijzigingen aangebracht in de zeevaart- en arbeidsregelgeving, met name in de Zeevaarbemanningswet (hierna: Zbw). Dit leidt tot een vermindering van de administratieve lasten. De totale reductie van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven komt neer op € 4 378 343. Deze lastenverlichting wordt in paragraaf 7.2 van de memorie van toelichting gespecificeerd.

2. Kernbegrippen uit het MAV

De leden van de VVD-fractie achten het van belang dat er eenduidigheid is op het gebied van de definitie van zeevarenden. Zij vragen of de regering voornemens is om in de voorgestelde afdeling 12 van het BW een definitie van zeevarenden op te nemen die gelijk is aan de definitie van het begrip zeevarenden in de Wz. Tevens vragen zij of de regering van mening is dat een ministeriële regeling het juiste instrument is voor aanwijzing van categorieën van personen (die niet worden aangemerkt als zeevarenden) in plaats van een algemene maatregel van bestuur.

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 op grond van deze definitie 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 dan ook niet noodzakelijk. Het opnemen van een definitie van een partij bij de zee-arbeidsovereenkomst is daarnaast ook niet wenselijk, omdat dit in Boek 7 BW in de regelingen over de arbeidsovereenkomst en 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.

Wanneer een definitie zou worden overwogen, dan is een definitie gelijk aan die in de Wz wordt gehanteerd 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 de Wz 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. Bij de aanwijzing van de bedoelde categorieën van personen zal naar behoren rekening gehouden worden met de beoordelingscriteria van de IAO resolutie inzake informatie over beroepsgroepen.

Artikel 7:694 lid 2 BW biedt de mogelijkheid om personen uit te zonderen van een bepaalde arbeidsrechtelijke bescherming waar zij strikt genomen recht op hebben. Ook hier zal bij het uitzonderen van deze personen rekening worden gehouden met de beoordelingscriteria van de IAO resolutie inzake informatie over beroepsgroepen. Ten aanzien van het gebruik van een algemene maatregel van bestuur is in dit lid 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 dat 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 teruggegrepen op een algemene maatregel van bestuur.

De leden van de VVD-fractie willen, ter voorkoming van onduidelijkheid, het begrip kustvisserij gedefinieerd zien en vragen of de regering van plan is een definitie te geven van dit begrip in de zin van «de commerciële visserij in de kustwateren als beschreven in de artikelen 2 en 3 van het Besluit aanwijzing zeegebied en kustwateren 1970».

Het begrip kustvisserij wordt genoemd in het voorgestelde artikel 7:740 lid 2 BW. Ingevolge dit artikel gelden voor de kustvisserij de bepalingen van de arbeidsovereenkomst en uitzendovereenkomst. 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 aangegeven 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 (art. 7:739 BW), wordt in de bijgaande nota van wijziging een onderdeel aan dat artikel toegevoegd waarin dit wordt geregeld.

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering het er mee eens is, dat het voorgestelde artikel 699, 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 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 bij nota van wijziging op deze wijze aangepast.

3. Artikelsgewijs

Artikel IX

De leden van de VVD-fractie merken terecht op dat ingevolge artikel IX, onderdeel G, van het wetsvoorstel de vierde titel van het tweede boek vervalt met daarin paragraaf 6 over de maatschapovereenkomst van de kapitein en de schepelingen ter zeevisserij. Onderdeel G correspondeert met artikel XIII waarin een nieuwe afdeling 9 «Van de vennootschap van 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. Zoals de leden van de VVD-fractie opmerken is thans echter niet duidelijk wanneer de behandeling van dat wetsvoorstel zal worden voortgezet. Met deze leden meent de regering dat 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.

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 vervalft.

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

artikel 734a BW

De leden van de VVD-fractie constateren dat zeevarenden volgens het verdrag in aanloophavens recht hebben op onverwijld toegang tot artsen en tandartsen. Deze leden menen dat zeevarenden in de praktijk dit recht zullen hebben jegens de scheepsbeheerder, die lang niet in alle gevallen hun werkgever is. Voorts wijzen deze leden erop dat er ook zelfstandigen aan boord kunnen zijn die geen werkgever hebben. In die gevallen kan het recht niet uit het beginsel van goed werkgeverschap worden verklaard en is volgens deze leden een expliciete rechtsregel noodzakelijk.

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. Artikel 4, zesde lid, Wz is dan niet van toepassing. In de nota van wijziging wordt aan artikel 4 een zevende lid toegevoegd waarin dit wordt geregeld.

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat het niet zo kan zijn dat wanneer bijvoorbeeld een buitenlandse zeevarende aanspraak doet op zorg in Nederland hij geen of onvoldoende verzekering tegen deze kosten buiten zijn woonland heeft. Deze leden vragen hoe de regering met deze problematiek omgaat en in hoeverre dit een grote druk kan leggen op de zorg. 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. Dit beginsel geldt ook zonder het MAV. Van het MAV zelf zal dan ook voor de Nederlandse gezondheidszorg geen aanzuigende werking uitgaan. Norm A4.1.3 houdt niet in dat deze zorg gratis dient te worden verstrekt. Degene die de zorg ontvangt dient daarvan de kosten te betalen. Voor zover de betrokkene verzekerd is of jegens een derde (de reder bijvoorbeeld) aanspraken op vergoeding kan doen gelden, wordt hij voor de kosten gecompenseerd. Indien de buitenlandse zeevarende op een schip onder een Nederlandse vlag vaart, dan dient de werkgever 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 7:734k BW van rechtswege bij de Vereniging Zee-Risico 1967 aangesloten. Indien de buitenlandse zeevarende op een schip vaart onder buitenlandse vlag, dient de buitenlandse werkgever de kosten te dragen.

De zorgaanbieders, met uitzondering van ziekenhuizen, dragen zelf het volledige risico ingeval een zeevarende niet verzekerd is of jegens een derde geen aanspraak heeft op vergoeding van zorg, en de rekening niet wordt betaald. De kosten van deze zorg kunnen in de regel niet ten laste worden gebracht van het fonds bedoeld in artikel 122a van de Zorgverzekeringswet (ook wel aangeduid met «illegalenfonds»), omdat een tijdelijk hier verblijvende zeevarende in beginsel niet onrechtmatig in Nederland verblijft en niet behoort tot de categorieën van vreemdelingen bedoeld in die bepaling. Ziekenhuizen hebben de mogelijkheid om in het kader van de tariefsvaststelling de kosten van «dubieuze debiteuren» mee te doen wegen.

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