

Voorwoord

Bij koninklijke boodschap van 27 september 2017¹ is het voorstel van wet houdende implementatie van de wijzigingen van de Code en aanhangsels bij het Maritiem Arbeidsverdrag 2006, die door de Internationale Arbeidsconferentie zijn goedgekeurd op 11 juni 2014 (*Trb.* 2016, 85) aangeboden² aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal. De memorie van toelichting, die het wetsvoorstel vergezelt, bevat de gronden waarop het rust.³ De Raad van State heeft voor de indiening zijn advies uitgebracht. Het advies en de redactionele opmerkingen zijn in het voorstel van wet verwerkt.⁴

De Tweede Kamer heeft op 25 oktober 2017 het verslag waarin vragen en opmerkingen zijn opgenomen uitgebracht.⁵ De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid heeft de vragen beantwoord en is op de opmerkingen ingegaan in de nota naar aanleiding van het verslag van 20 november 2017.⁶

De Tweede Kamer heeft op 7 december 2017 ingestemd met het voorstel van wet zonder dit verder mondeling te hebben behandeld.⁷ Vervolgens heeft de voorzitter van de Tweede Kamer het voorstel van wet aan de Eerste Kamer gezonden. De Eerste Kamer heeft verder geen vragen of opmerkingen⁸ en heeft op 19 december 2017 het wetsvoorstel aanvaard zonder dit verder mondeling te behandelen.⁹

De implementatiewet is op 31 januari 2018 in het *Staatsblad* geplaatst¹⁰ en is op 1 februari 2018 in werking getreden.

Dit boek behandelt de parlementaire geschiedenis van deze implementatiewet en is deel 5 in de reeks over het Maritiem Arbeidsverdrag. De implementatie gebeurt via het wijzigen van artikelen van Boek f Afdeling 12 van het Burgerlijk Wetboek – de zee-arbeidsovereenkomst – en de Wet zeevarenden. Voor de overzichtelijkheid zijn in kaders de te wijzigen artikelen opgenomen. Ook is na ieder onderdeel het gewijzigde wetsartikel integraal opgenomen in een kader.

In de marge is aangegeven welk onderdeel van de parlementaire behandeling aan de orde is. Met de margetekst ‘Voorstel van wet/wettekst’ is aangegeven dat het voorstel van wet geen wijziging heeft ondergaan. De enkele aanduiding ‘Voorstel

1. Zie *Kamerstukken II* 2017/18, 34 794, nr. 1.

2. Zie *Kamerstukken II* 2017/18, 34 794, nr. 2.

3. Zie *Kamerstukken II* 2017/18, 34 794, nr. 3.

4. Zie *Kamerstukken II* 2017/18, 34 794, nr. 4.

5. Zie *Kamerstukken II* 2017/18, 34 794, nr. 6.

6. Zie *Kamerstukken II* 2017/18, 34 794, nr. 7.

7. Zie *Handelingen II* 2017/18, nr. 32-3, p. 1.

8. Zie *Kamerstukken I* 2010/11, 32 534, nr. A.

9. Zie *Handelingen I* 2010/11, nr. 13-6, p. 1 (Hamerstukken).

10. Zie wet van 20 december 2017 houdende implementatie van de wijzigingen van de Code en aanhangsels bij het Maritiem Arbeidsverdrag 2006, die door de Internationale Arbeidsconferentie zijn goedgekeurd op 11 juni 2014 (*Trb.* 2016, 85), *Stb.* 2018, 9.

van wet' betekent derhalve dat tijdens de parlementaire behandeling wel een of meer wijzigingen in de tekst zijn aangebracht. De definitieve tekst is vervolgens aangeduid met de enkele aanduiding 'Wettekst'.

Zoetermeer/Amsterdam, februari 2018

Harry van Drongelen

André van Rijs

1. Introductie

HOOFDSTUK I Algemeen

MvT
(algemeen)

In oktober 1991 werd al binnen de Internationale Arbeidsorganisatie (verder IAO) aandacht gevraagd voor het waarborgen van de rechten van achtergelaten zeevarenden, wanneer dit te wijten was aan de insolventie van de reder (the shipowner). Ondanks de regelingen voorzien in het IAO-verdrag nr. 23 (herzien in 1987 met het IAO-verdrag nr. 166 en de daarbij horende aanbeveling nr. 174) waren er nog steeds zeevarenden die werden achtergelaten.¹¹ Die zeevarenden konden dan vaak alleen een beroep doen op vrijwilligersorganisaties of liefdadigheidsinstellingen die zich als enige om hun lot bekommerden. In november 1998 werd er een gemeenschappelijke deskundigenwerkgroep ingesteld door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en de IAO met als opdracht onderzoek te verrichten naar de aansprakelijkheid en compensatie voor zeevarenden bij overlijden, persoonlijk letsel en achterlaten. Na een eerste onderzoek kwam deze deskundigenwerkgroep tot de conclusie dat bij het achterlaten van zeevarenden de volgende knelpunten konden worden geïdentificeerd: repatriëring, ondersteuning van de zeevarenden tijdens de periode dat ze achtergelaten zijn, een geldige verblijfstitel en de betaling aan de zeevarenden van het nog verschuldigde loon. Daarbij werd vastgesteld dat hoewel verschillende IAO- en IMO-verdragen bepaalde aspecten hiervan regelden een alles omvattende aanpak ontbrak. Uiteindelijk werden in het Maritiem Arbeidsverdrag, 2006 (hierna MAV) in norm A2.5 de repatriëring van zeevarenden en in norm A4.2, de aansprakelijkheid van de reder voor de kosten met betrekking tot ziekte en ongevallen van zeevarenden tijdens de dienst aan boord geregeld. Er ontbrak nog een uitwerking van de financiële zekerheid in geval van het achterlaten van de zeevarenden door de reder en met betrekking tot de aansprakelijkheid van de reder voor overlijden of langdurige arbeidsongeschiktheid van de zeevarende als gevolg van een arbeidsongeval, beroepsziekte of bedrijfsrisico aan boord van het schip.

Na goedkeuring van het MAV door de Internationale Arbeidsconferentie in 2006 werd er volop ingezet op ratificatie van dit Verdrag door zo veel mogelijk lidstaten opdat het MAV snel in werking kon treden en een standaard zou zijn voor degelijke leef- en werkomstandigheden voor zeevarenden in de handelsvaart. In augustus 2012 werd de drempel van goedkeuring van het MAV gehaald na ratificatie van de vereiste 30 lidstaten die tevens minimaal 33% van het wereldwijde totale brutotonnage van zeeschepen vertegenwoordigden. Op 20 augustus 2013 is het MAV vervolgens in werking getreden.¹²

-
11. Nederland heeft het Verdrag nr. 23 goedgekeurd. Dit verdrag is buiten werking gesteld na de ratificatie door Nederland van het Maritiem Arbeidsverdrag en de inwerkingtreding daarvan.
 12. In augustus 2017 stond de teller op 84 lidstaten (van de 187 IAO-leden) die het MAV hebben goedgekeurd en die 91% van het wereldbrutotonnage in de handelsvaart vertegenwoordigden.

Zodra het MAV in werking was getreden, konden verdere stappen worden gezet om wijzigingen uit te werken betreffende een financiële zekerheid ter zake van het achterlaten van zeevarenden door de reder en de aansprakelijkheid van de reder in het geval van overlijden en langdurige arbeidsongeschiktheid van zeevarenden door een arbeidsongeval, beroepsziekte of bedrijfsrisico aan boord van het schip. Tijdens de voorbereiding van deze wijzigingen in het Bijzondere Tripartiet Comité (STC), bestaande uit vertegenwoordigers van de lidstaten, reders en zeevarenden, is door de woordvoerder van de reders, in overleg met de vertegenwoordiger van de Internationale Groep van P&I (Protection and Indemnity) Clubs, verklaard dat claims op grond van een financieel zekerheidssysteem uit hoofde van deze twee wijzigingen, veroorzaakt door radioactieve besmetting, chemische, biologische, biochemische, elektromagnetische wapens¹³ en cyberaanval niet door verzekering worden gedekt.¹⁴ Voorts eindigt de dekking automatisch als er oorlog uitbreekt tussen twee of meer van de vijf grootmachten, te weten het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten van Amerika, Frankrijk, de Russische Federatie en de Chinese Volksrepubliek.¹⁵

De reikwijdte van deze wijzigingen moet worden gezien in het licht van deze wereldwijde maritieme verzekeringspraktijk.

Artikel 3:38 van de Wet op het financieel toezicht (Wft) verbiedt de schadeverzekeraar met zetel in Nederland om schade, veroorzaakt door of ontstaan uit gewapend conflict, burgeroorlog, opstand, binnenlandse onlusten, oproer of muiterij die zich in Nederland voordoen, te verzekeren. De hierboven genoemde risico's vallen dan ook niet onder de in het onderhavige wetsvoorstel voorgestelde verzekeringsplicht. Na de goedkeuring van de bovengenoemde wijzigingen door het Bijzondere Tripartiet Comité in april 2014, zijn zij aangenomen op de 103de zitting van de Internationale Arbeidsconferentie in juni 2014.

Het onderhavige wetsvoorstel strekt tot implementatie van de op 11 juni 2014, tijdens de 103de zitting van de Internationale Arbeidsconferentie goedgekeurde wijzigingen van norm A2.5 (repatriëring) en A4.2 (aansprakelijkheid van de reder) van het op 20 augustus 2013 in werking getreden Maritiem Arbeidsverdrag (*Trb.* 2007, 93). Nederland heeft dit verdrag geratificeerd (*Stb.* 2011, nr. 393).

De wijzigingen van 11 juni 2014 van de Code en aanhangsels bij het Maritiem Arbeidsverdrag behoeven ingevolge artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen niet de goedkeuring van de Staten-Generaal.

Bij brief van 6 juli 2016 is, na overleg met de betrokken sociale partners, in overeenstemming met artikel XV, lid 8, onder a, van het MAV aan de Directeur-Generaal van het Internationale Arbeidsbureau gemeld dat het Europese deel van het Koninkrijk gebonden zal zijn aan de wijzigingen na notificatie van de aanvaarding daarvan voor dit deel. Er wordt naar gestreefd dat de twee wijzigingen (*Trb.* 2016, 85) met ingang van 1 januari 2018 in werking treden voor Nederland. Een mededeling van dezelfde strekking is bij brief van 14 juli 2016 uitgegaan voor Curaçao.

Na raadpleging van sociale partners in de maritieme sector is besloten om deze wijzigingen van de Code en de aanhangsels van het MAV te implementeren door invoering van een verzekeringsplicht. Dit sluit ook aan bij de huidige verzekerings-

13. Overeenkomstig Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-Chemical and Electromagnetic Weapons Clause (Clause n° 370).

14. Overeenkomstig Cyber Attack Exclusion Clause (Clause n° 380).

15. Overeenkomstig War Automatic and Exclusion Clause.

praktijk, waarbij kosten van repatriëring en van schadevergoedingsvorderingen op grond van afspraken in de individuele arbeidsovereenkomst of de cao, die verdergaan dan de wettelijke regeling in de artikelen 7:734-734l BW in verband met overlijden of langdurige arbeidsongeschiktheid ten gevolge van ziekte of ongeval in verband met de zee-arbeidsovereenkomst worden gedekt. Een transponeringstabel is aan het slot van het algemeen deel van deze memorie van toelichting gevoegd.

De leden van de **VVD**-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel Implementatie van de wijzigingen van de Code en aanhangsels bij het Maritiem Arbeidsverdrag 2006, die door de Internationale Arbeidsconferentie zijn goedgekeurd op 11 juni 2014 (*Trb.* 2016, 85). De leden constateren dat de scheepvaart van nature een grensoverschrijdende sector is waar verschillende nationale wetten op van toepassing zijn, afhankelijk van de staat van de reder, de vlaggenstaat van het schip of de nationaliteit van de bemanning. De leden achten het daarom van belang om duidelijke regels en waarborgen te hebben in het kader van rechten van achtergelaten zeevarenden. Met de voorliggende wijzigingen wordt toegevoegd dat lidstaten moeten zorgen voor een stelsel van financiële zekerheid. Met het ingaan van het Maritiem Arbeidsverdrag ontbrak de uitwerking van deze financiële zekerheid. De leden constateren dat deze lacune in de bestaande wetten regelgeving mogelijke gevolgen kan hebben voor de zeevarenden in geval van insolventie van de reder. De leden hebben nog enkele vragen.

Verslag

De leden van de **PVV**-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben vooralsnog geen verdere vragen.

Verslag

De leden van de **CDA**-fractie kunnen instemmen met dit wetsvoorstel en hebben geen vragen.

De leden van de **D66**-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorstel van de wet en hebben een enkele vraag.

Verslag

De leden van de **D66**-fractie vragen op welke manier de voorliggende wijzigingen van de Code en aanhangsels bij het Maritiem Arbeidsverdrag 2006 zijn geïmplementeerd in wetgeving bij buurlanden.

De leden van de **D66**-fractie vragen op welke manier de voorliggende wijzigingen van de Code en aanhangsels bij het Maritiem Arbeidsverdrag 2006 zijn geïmplementeerd in wetgeving bij buurlanden.

NV

Hieronder is een overzicht opgenomen van regelingen in onze buurlanden.

Duitsland

In Duitsland is het Maritieme Arbeidsverdrag geïmplementeerd in de Maritime Labour Act (Searbeitsgesetz – SeeArbG).¹⁶

Voor schepen die varen onder Duitse vlag is bepaald dat:

16. www.deutsche-flagge.deen/redaktion-englisch/documents/documents-other/seearbeitsgesetz-en.pdf.

in geval van het achterlaten van zeevarenden de reder verplicht is om een bewijs te tonen dat een vereniging van scheepseigenaren of een andere aanbieder van financiële zekerheid bereid is om de kosten van repatriëring te betalen. Mocht een reder toch in gebreke blijven dan wordt middels het 'Berufsgenossenschaft für Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation' (BG Verkehr, German Social Accident Insurance Institution for Commercial Transport, Postal Logistics and Telecommunication) de repatriëring geregeld. Kosten worden voorgeschoten, maar moeten worden terugbetaald door de reder.

Voor de situatie van overlijden of langdurige arbeidsongeschiktheid van zeevarenden door werk aan boord van het schip zijn reders verplicht zich aan te sluiten bij het 'Berufsgenossenschaft für Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation'. Deze organisatie staat ook in voor het betalen van de wettelijke vergoedingen aan de zeevarende of de nabestaanden van de zeevarende.¹⁷

België

België heeft de wijzigingen van de Code en de aanhangsels geïmplementeerd bij de Wet tot wijziging van de Wet van 3 juni 2007 betreffende diverse arbeidsbepalingen en de Wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006.¹⁸

De reder is verplicht te voorzien in een financiële zekerheid bij achterlaten van een zeevarende werkzaam aan boord van een schip dat vaart onder Belgische vlag in de vorm van een verzekering die voldoet aan de vereisten zoals bepaald bij de wet (art. 68/1. par.1).

Voorts is de reder verplicht te voorzien in een financiële zekerheid om alle schuldvorderingen vanwege overlijden of invaliditeit van zeevarenden als gevolg van een arbeidsongeval, beroepsziekte of bedrijfsrisico te voldoen (art. 67/1. par. 1). Deze financiële zekerheid wordt gesteld in de vorm van een verzekering die voldoet aan de eisen van laatstgenoemd artikel en de nationale bepalingen tot uitvoering van de bepalingen van de MLC 2006 of van een sociaalzekerheidssysteem in overstemming met de vigerende Belgische wetgeving.

Verenigd Koninkrijk

Het Verenigd Koninkrijk heeft de wijzigingen van de Code en de aanhangsels geïmplementeerd door aanpassing van de Regulations 2013 en MSN 1848(M).¹⁹

Een schip, dat vaart onder de vlag van het Verenigd Koninkrijk, kan alleen in bedrijf worden gebracht als het is voorzien van een geldige financiële zekerheid ter zake van achterlaten en van een geldige financiële zekerheid voor compensatie in geval van overlijden of langdurige arbeidsongeschiktheid van zeevarenden ten gevolge van letsel door het werk of een bedrijfsrisico.

17. De wettelijke grondslag voor deze betalingen is Volume Seven of the German Social Insurance Code (SGB VII).

18. www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&table_name=wet&cn=2017030609.

19. www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/590495/Draft_DM-IC_Part_1__003_.pdf.