

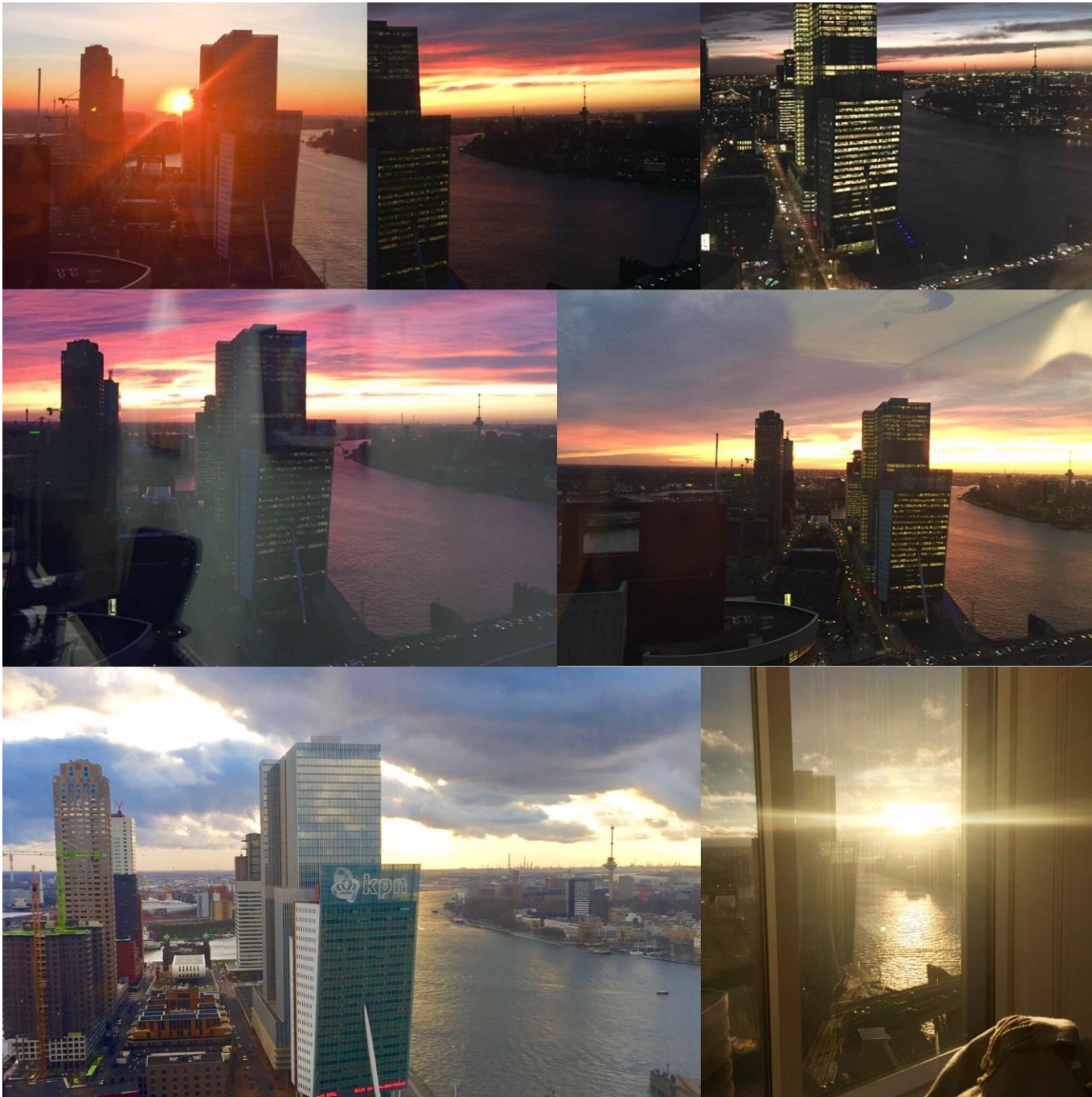
# De zeevarende

*Door:*

Gerdien van der Voet

- universitair docent (ESL)
- advocaat (AKD)





# Inspiratiebron

*Erasmus*

# Opzet:

- 1) internationale context;
- 2) Maritiem Arbeidsverdrag (MAV);
- 3) gemaakte keuzes bij de implementatie van het MAV;
- 4) repatriëring & abandonment;
- 5) andere recente ontwikkelingen;
- 6) waarom het in de Rotterdamse haven de laatste tijd zo rustig is...





# 1. Internationale context

De maritieme sector is van oudsher de geglobaliseerde bedrijfstak bij uitstek.



# 1. Internationale context

**1920:** de **International Labour Organization (ILO)** komt met de aanbeveling de rechten en plichten van zeevarenden te regelen (Recommendation no. 9);



Deze aanbeveling vormde de aftrap voor de totstandkoming van ruim **60 ILO-verdragen** ter bescherming van de zeevarende.

# 1. Internationale context

## Voorbeelden:

- ▶ Verdrag tot vaststelling van de minimumleeftijd voor toelating van kinderen tot arbeid op zee (1920);
- ▶ Verdrag betreffende schadeloosstelling voor werkloosheid in geval van verlies van het schip door schipbreuk (1920);
- ▶ Verdrag betreffende de arbeidsovereenkomst van zeelieden (1926);
- ▶ Verdrag betreffende de repatriëring van schepelingen (1926);
- ▶ Verdrag betreffende de voeding en de daarmee verband houdende verzorging van de bemanning aan boord van schepen (1946);
- ▶ Verdrag betreffende de sociale zekerheid van zeelieden (1946);
- ▶ Verdrag betreffende het geneeskundig onderzoek van zeelieden (1946);
- ▶ Verdrag betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (1946);
- ▶ Verdrag betreffende de gages, de arbeidsduur aan boord en de bemanningssterkte (1958);
- ▶ Verdrag betreffende het voorkomen van arbeidsongevallen bij zeevarenden (1970), etc., etc.

# 1. Internationale context

## **Nadelen oorspronkelijke ILO-verdragen:**

- door het grote aantal was de rechtspositie van de zeevarende onoverzichtelijk geworden;
- het aantal ratificaties van de verdragen bleef gering, zodat veel zeevarenden er weinig mee opschoten.

# 1. Internationale context

## Oplossing:

- de ILO-verdragen met betrekking tot de arbeidsrechtelijke bescherming van de zeevarende actualiseren en samenbrengen in één verdrag;
- met een groot aantal ratificaties;
- en een efficiënt controle- & handhavingssysteem.



## 2. Internationale context

Op 23 februari 2006 resulteerde dit in het:  
Maritiem Arbeidsverdrag (MAV)



Maritime Labour  
Convention (MLC)

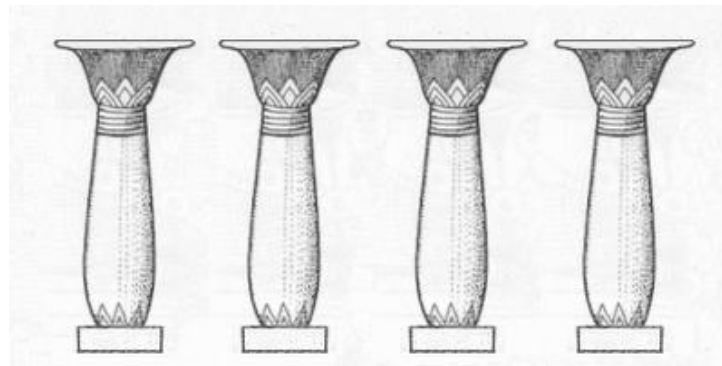
## 2. Het MLC

### Het MLC:

- aangenomen met 314 stemmen voor en slechts 4 onthoudingen;
- ziet niet op zeevisserij (ILO-verdrag nr. 188);
- het verdrag is op 20 augustus 2013 in werking getreden.

## 2. Het MLC

### Het MLC als 4<sup>e</sup> pijler van het internationaal maritiem transportrecht



#### Reeds bestaande drie pijlers:

- 1) de **SOLAS-Conventionie**;
- 2) de **MARPOL-Conventionie**;
- 3) de **STCW-Conventionie**.

## 2. Het MLC

### Flexibele normstelling (*ter stimulering van de ratificatie*):



- Het MLC bestaat uit drie delen: **artikelen**, **voorschriften** en een **codex**.
- Het laatste deel (de codex) bestaat uit normen en leidraden → zijn flexibel toepasbaar:
  - de **normen** bieden ruimte voor alternatieve implementatie;
  - de **leidraden** zijn niet bindend.

## 2. Het MLC

### **Inhoudelijk is de codex van het MLC opgedeeld in vijf titels:**

- I. Minimumvereisten aan zeevarenden om op een schip te mogen werken;
- II. Arbeidsvoorwaarden;
- III. Huisvesting, recreatievoorzieningen, voeding en catering;
- IV. De bescherming van de gezondheid, de medische zorg, welzijn en sociale zekerheid;
- V. Naleving en handhaving.



## 2. Het MLC

### **Werkingsfeer:**

Het verdrag is van toepassing op zeeschepen die worden gebruikt voor commerciële activiteiten met uitzondering van:

- vissersschepen;
- schepen die uitsluitend varen op binnenwateren of wateren binnen of dicht grenzend aan beschutte wateren;
- onbemande schepen zonder middelen van voortstuwing;
- oorlogsschepen en marinehulpschepen;
- reddingvaartuigen;
- pleziervaartuigen.

## 2. Het MLC

### Werkingsfeer (vervolg):

Het verdrag beoogt de rechtspositie van 1,2 miljoen zeevarenden wereldwijd te verbeteren.

**Zeevarenden = *personen die werken aan boord van een schip, behalve:***

- passagiers;
- meevarende familieleden of relaties van een zeevarende;
- militairen, inspecteurs en loodsen;
- personen die uitsluitend in een haven of havenfaciliteit aan boord zijn;
- andere personen van wie de werkzaamheden geen deel uitmaken van de normale werkzaamheden aan boord van het schip.

## 2. Het MLC

### Naleving & handhaving

- vlaggenstaatinspecties;
- havenstaatcontroles.



## 2. Het MLC



Inspectie Leefomgeving en Transport  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

### Rol van de vlaggenstaat:

De vlaggenstaat moet zorgen voor een doeltreffend systeem van certificering en inspectie van de schepen die haar vlag voeren:

- Introductie van het **certificaat maritieme arbeid** (*Maritime Labour Certificate*) → een schip komt daarvoor pas in aanmerking als de naleving van het MLC op **14 punten** is gecontroleerd (waaronder de arbeidsovereenkomsten van de zeevarenden, de bemanningssamenstelling van het schip, de arbeids- en rusttijden, de accommodatie en de betaling van het loon).
- Om het certificaat te verkrijgen moet de scheepsbeheerder eerst een **verklaring naleving maritieme arbeid** (*Declaration of Maritime Labour Compliance*) opstellen.

## 2. Het MLC



Inspectie Leefomgeving en Transport  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

**De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT) is in Nederland verantwoordelijk voor de certificering en heeft deze taak uit besteed aan (7) klassenbureaus:**

- American Bureau of Shipping (ABS);
- Bureau Veritas (BV);
- Det Norske Veritas (DNV);
- Germanischer Lloyd (GL);
- Lloyd's Register (LR);
- Nippon, Kaiji Kyokai (Class NK);
- Registro Italiano Navale (RINA).



## 2. Het MLC

**De verplichting om te certificeren rust (in geval van een schip van  $\geq 500\text{GT}$ ) op de scheepsbeheerder. Dat is:**

- de eigenaar van het schip (de reder);
- de rompbevrachter of
- de scheepsagent

Doorslaggevend is wie het beheer en de exploitatie van het schip op zich heeft genomen en – als een van de onderdelen van de beheersvoering – verantwoordelijk is voor het bemannen van het schip en daarover de dagelijkse leiding heeft.

## 2. Het MLC

### Havenstaatcontrole:

- De havenstaat is verantwoordelijk voor het controleren van de naleving van het verdrag door schepen varend onder een buitenlandse vlag die zijn havens aandoen (*of de landen waarvan zij de vlag voeren het verdrag nu wel of niet hebben geratificeerd*).
- **Doelen:** tegengaan van oneerlijke concurrentie met schepen die niet aan de ILO-normen voldoen 'substandard shipping' & bevorderen van een veilige vaart.

## 2. Het MLC

### **Indien sprake is van een certificaat maritieme arbeid:**

- Dan blijft de inspectie in beginsel beperkt tot het beoordelen van deze documenten.

### **ILenT gaat over tot een uitgebreide inspectie, als:**

- de vereiste documenten niet worden overgelegd of onjuist of onvolledig zijn, of
- er een klacht is of duidelijke gronden zijn om aan te nemen dat de arbeids- en/of leefomstandigheden aan boord niet in overeenstemming zijn met de vereisten van het verdrag

### 3. Implementatie van het MLC

#### Keuzes in het kader van de implementatie in Nederland:

- Het maritieme arbeidsovereenkomstenrecht is ondergebracht in het Burgerlijk Wetboek (BW) bij het gewone arbeidsovereenkomstenrecht in Boek 7.10 en wel in een afzonderlijke afdeling (Afd. 7.10.12 BW).
- Gekozen is voor een constructie waarbij de zeewerkgever niet tevens de scheepsbeheerder (de reder, rompbevrachter of scheepsmanager) hoeft te zijn (art. 7:694 BW). Ook een uitzendbureau kan dus de werkgever van de zeevarende zijn!
- Echter in het kader van ‘**substantial equivalence**’ → in het geval van non-betaling door de werkgever is verhaal mogelijk op:
  - de inlener na in gebreke stelling van de werkgever (art. 7:693 BW);
  - de scheepsbeheerder na onherroepelijk veroordeling van de werkgever (art. 7:638 BW).

### 3. Implementatie van het MLC

#### Vervolg:

- De overige regelgeving is geïmplementeerd in **de Wet zeevarenden** (de eisen ten aanzien van de bemanning, de accommodatie en de certificering en handhaving);
- De minimumrusttijden van zeevarenden werden al geregeld in hoofdstuk 6 van het **Arbeidstijdenbesluit Vervoer**.



## 4. Repatriëring

### Voorschrift 2.5. – Repatriëring

#### **Doel: Verzekeren dat zeevarenden naar huis kunnen terugkeren**

1. Zeevarenden hebben het recht zonder kosten voor henzelf te worden gerepatriëerd onder de in de Code aangegeven omstandigheden en voorwaarden.
2. Elk Lid verlangt dat schepen die zijn vlag voeren financiële zekerheid verschaffen om te waarborgen dat zeevarenden naar behoren worden gerepatriëerd in overeenstemming met de Code.

Zie voor de verdere uitwerking Norm 2.5 en Leidraad 2.5 MLC

## 4. Repatriëring

Het recht op repatriëring is een van de belangrijkste rechten van een zeevarende.

### Wanneer de zeewerkgever:

- a) de kosten van de repatriëring niet betaalt
- b) niet langer voorziet in het noodzakelijke levensonderhoud van de zeevarende

en/of

- c) minimaal twee maanden achterloopt met het betalen van het loon, dan spreken we van **achterlating** of '**abandonment**'. De zeevarende kan hierdoor in grote humanitaire nood komen te verkeren, evenals de familie die hij thuis onderhoudt. Zie:

<https://nautilusint.org/en/what-we-say/nautilus-news/new-film-highlights-seafarer-abandonment/>

## 4. Repatriëring

Sinds het begin van de economische crisis worden er wereldwijd veel zeevarenden achtergelaten.

De ILO houdt een database bij van de gerapporteerde gevallen (in werkelijkheid zijn het er waarschijnlijk meer):

[http://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.Home?p\\_lang=en](http://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.Home?p_lang=en)

In 2016 betrof dit 18 schepen en sinds januari 2017 alweer 2 schepen.

## 4. Repatriëring

In 2014 werd door de ILO terzake een **amendement** op het MLC aangenomen, te weten:

- een amendement met betrekking tot de financiële zekerheid voor zeevarenden in gevallen van abandonment (Reg. 2.5).

Dit amendement is op 18 januari 2017 in werking getreden, zij het nog niet voor Nederland. (De verwachting is dat begin 2018 de amendementen ook voor Nederlandse vlag schepen van kracht worden.)

## 4. Repatriëring

- Iedere lidstaat moet ervoor zorgen dat er een **financieel zekerheidssysteem** in het leven wordt geroepen voor schepen die onder hun vlag varen, dat voldoet aan deze nieuwe norm.
- De lidstaat kan daarbij in overleg met de sociale partners kiezen voor de vorm van een **sociale zekerheidsregeling**, een **verplichte verzekering**, of een **nationaal (waarborg)fonds** of iets soortgelijks.
- Van belang is dat de achtergelaten zeevarende **een rechtstreeks beroep** op dit financiële systeem moet kunnen doen.
- Er moet sprake zijn van **voldoende dekking** en de verstrekker van financiële zekerheid moet **snel** overgaan tot het geven van financiële hulp;
- Een **certificaat** van de verstrekker van de financiële zekerheid dient aan boord te zijn.

## 5. Andere recente ontwikkelingen

In 2014 werd door de ILO nog een amendement op het MLC aangenomen, namelijk:

- een amendement met de compensatie van zeevarenden in geval van overlijden of langdurige arbeidsongeschiktheid van zeevarenden ten gevolge van een arbeidsongeval, beroepsziekte of bedrijfsrisico (Reg 4.2)

Ook dit amendement is op 18 januari 2017 in werking getreden, zij het nog niet voor Nederland (De verwachting is dat begin 2018 dit amendement ook voor Nederlandse vlag schepen van kracht wordt.)

(zie [www.ilo.org](http://www.ilo.org) voor een kopie van deze amendementen)

## 5. Andere recente ontwikkelingen

In 2016 werden door de ILO voorts nog amendementen aangenomen met betrekking tot:

- een mogelijkheid tot verlenging van het certificaat maritieme arbeid met max. 5 maanden (A5.1.3);
- een beleid tegen intimidatie en pesten aan boord (B4.3.1 en B4.3.6)

Deze amendementen zijn nog niet in werking getreden.

- Een amendementsvoorstel met betrekking tot het doorbetalen van het loon van de zeevarende tijdens een gijzeling door piraten werd aangehouden → *eerst een background paper opgesteld.*

# 5. Andere recente ontwikkelingen

## Richtlijn zeevarenden

Het Europees Parlement en de Raad hebben op 6 oktober 2015 de Richtlijn zeevarenden aangenomen (2015/1794/EU).

Deze richtlijn strekt tot wijziging van een vijftal richtlijnen waardoor deze ook van toepassing worden op zeevarenden:

- de 'insolventierichtlijn' (2008/94/EG);
- de 'richtlijn Europese ondernemingsraad' (2009/38/ EG );
- de 'richtlijn informatie en raadpleging' (2002/14/EG);
- de 'richtlijn collectief ontslag' 98/59/EG);
- de 'richtlijn overgang van ondernemingen' (2001/23/EG).



## 5. Andere ontwikkelingen

### De doelstelling van de Richtlijn zeevarenden:

- het verbeteren van de arbeidsvoorwaarden en de informatie en raadpleging van de zeevarenden binnen de onderneming;
- gelijke behandeling van zeevarenden in alle lidstaten
- het aantrekkelijker maken van de maritieme sector voor zeevarenden uit de Europese Unie.



## 6. Waarom het in de Antwerpse haven mogelijk wat drukker is dan in de Rotterdamse haven....



*De Nederlandse Inspectie SZW heeft sinds enkele jaren de sector van de scheepsbouw en de zeescheepvaart tot een van haar speerpunten gemaakt!*

## 6. Waarom het in de Antwerpse haven mogelijk wat drukker is dan in de Rotterdamse haven....

Zo heeft de Inspectie SZW de afgelopen jaren (toren)hoge boetes opgelegd aan zeewerkgevers vanwege niet naleving van:

- de Nederlandse Wet op het minimumloon en minimum vakantiebijslag;
- de Nederlandse Wet arbeid vreemdelingen.

Onder het vergrootglas liggen met name de leden van zogenoemde '**riding teams**' en '**flying squads**' → dat zijn zeevarenden (met monsterboekje en al) die boven de reguliere bemanningssterkte meevaren of worden ingevlogen om reparatiewerkzaamheden te verrichten aan het schip, die verder gaan dan het dagelijks aan het schip te verrichten onderhoud.



## 6. Waarom het in de Antwerpse haven mogelijk wat drukker is dan in de Rotterdamse haven....

### **Rb. Den Haag 13 juli 2016 (ECLI:NL:RBDHA:2016:7860):**

- Twee Cypriotisch gevlagde zeeschepen waren ‘warm opgelegd’ en werden ‘vaarklaar’ gehouden door in de Filipijnen, Polen en de Oekraïne woonachtige zeevarenden in dienst van een Cypriotische werkgever.
- Deze zeevarenden ontvingen een loon dat lager was dan het Nederlandse minimumloon, maar dat in overeenstemming was met het ILO-minimum en met een internationale cao.
- Deze zeevarenden hadden de schepen in Nederland niet verlaten → hun werkgever had hen aan boord in hun levensonderhoud voorzien;
- De zeevarenden waren daardoor niet in aanraking gekomen met de Nederlandse welvaartssfeer en het bijbehorende prijspeil.
- ***Naar het van de rechtbank werd de doelstelling van de Wmm daardoor niet doorkruist → de Wmm was niet op hen van toepassing.***

6. Waarom het in de Antwerpse haven mogelijk wat drukker is dan in de Rotterdamse haven....

*Interesse in een rechtsvergelijkend onderzoek?*

Mail naar: [vandervoet@law.eur.nl](mailto:vandervoet@law.eur.nl)

