

Vergaderjaar 2017–2018

34 794

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)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

HOOFDSTUK I 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.¹ 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

¹ 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.

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 bruto-tonnage van zeeschepen vertegenwoordigden. Op 20 augustus 2013 is het MAV vervolgens in werking getreden.²

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 radio-actieve besmetting, chemische, biologische, biochemische, elektromagnetische wapens³ en cyberaanval niet door verzekering worden gedekt.⁴ 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.⁵

De reikwijdte van deze wijzigingen moet worden bezien 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 schaden, 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

² In augustus 2017 stond de teller op 84 Lidstaten (van de 187 IAO-leden) die het MAV hebben goedgekeurd en die 91% van het wereldbruto-tonnage in de handelsvaart vertegenwoordigen.

³ Overeenkomstig Radioactive Contamination, Chemical, Biological, bioChemical and Electro-magnetic Weapons Clause (Clause n° 370).

⁴ Overeenkomstig Cyber Attack Exclusion Clause (Clause n° 380).

⁵ Overeenkomstig War Automatic and Exclusion Clause.

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 verzekeringspraktijk, waarbij kosten van repatriëring en van schadevergoedingsvorderingen op grond van afspraken in de individuele arbeidsovereenkomst of de cao, die verder gaan dan de wettelijke regeling in de artikelen 7:734–734I 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.

HOOFDSTUK II WIJZIGING BETREFFENDE HET ACHTERLATEN VAN DE ZEEVARENDEN DOOR DE REDER

De huidige situatie van achtergelaten zeevarenden

De Internationale Transport Federatie (ITF) heeft bij de IAO in de periode van 2004 tot en met 31 december 2015 gemeld dat zeevarenden aan boord van 216 koopvaardij schepen waren achtergelaten. Voor 34 van die schepen werd er voor de zeevarenden een oplossing gevonden waardoor zij konden worden gerepatriëerd en hun uitstaande loonvordering geheel of gedeeltelijk werd betaald. Voor zeevarenden voor wie geen oplossing wordt getroffen, is de situatie veelal dat zij maanden moeten wachten op hun repatriëring en in vaak menonwaardige omstandigheden moeten zien te overleven aan boord van het schip. Illustratief is het voorbeeld van de melding door de ITF van een schip met Panamese vlag dat op 23 december 2015 werd achtergelaten in de haven van Luanda (Angola) en waarvan de bemanning op 25 november 2016 uiteindelijk werd gerepatriëerd, maar nog wachtte op betaling van 4 maanden achterstallig loon.⁶

Recent is door het faillissement van rederij Flinter het achterlaten van zeevarenden aan boord van schepen, die varen onder de vlag van het Koninkrijk der Nederlanden, ook hier actueel.

Het is ook mogelijk dat een schip, dat onder een vreemde vlag vaart, strandt in een Nederlandse haven. Zo is er in 2014 een schip met Panamese vlag gestrand in de haven van Rotterdam en zijn er in 2008 twee Amerikaanse schepen gestrand in de haven van Harlingen en IJmuiden.

De wijziging maakt het mogelijk voor de getroffen zeevarenden aan boord van Nederlandse zeeschepen om zich rechtstreeks te wenden tot de verstrekker van de financiële zekerheid. De verstrekker van de financiële zekerheid zal dan zorgen voor onmiddellijke repatriëring en de nodige kosten voor zijn rekening nemen tot de zeevarende zijn plaats van bestemming heeft bereikt, zoals betaling van achterstallig loon (maximaal 4 maanden). Voor schepen van andere vlaggenstaten, die het MAV hebben geratificeerd en die ook de wijzigingen van de Code en de aanhangsels bij het MAV hebben goedgekeurd en geïmplementeerd, zullen de zeevarenden ook een rechtstreeks beroep kunnen doen op de verstrekker van de financiële zekerheid, wanneer ze worden achtergelaten in een Nederlandse haven, waardoor zij snel weer naar hun thuisland kunnen terugkeren.

⁶ http://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.details?p_lang=en&p_abandonment_id=233&p_search_id=160622134057

Financieel zekerheidssysteem voor bijstand aan achtergelaten zeevarenden

De eerste wijziging betreft een aanvulling van norm A2.5 inzake repatriëring.

Een nieuwe norm A2.5.2 vereist de invoering van een financieel zekerheidssysteem voor hulp aan zeevarenden als zij «worden achtergelaten» (abandonment) door de shipowner/reder. De shipowner, in de Nederlandse vertaling aangeduid als reder, is volgens het MAV de partij die verantwoordelijk is voor de exploitatie van het schip. Het MAV duidt hem als de wederpartij van de zeevarende. In aansluiting bij de Wet zeevarenden, waarin de partijen die verantwoordelijk kunnen zijn voor de exploitatie van het schip onder één noemer worden gedefinieerd, namelijk de «scheepsbeheerder», wordt de reder aangeduid als de scheepsbeheerder. In de definitie van de zee-arbeidsovereenkomst in artikel 7:694 BW wordt de werkgever niet nader gedefinieerd. De scheepsbeheerder kan de werkgever zijn, maar dat hoeft niet altijd het geval te zijn.

Onder «achterlaten» worden in norm A2.5.2 de volgende situaties begrepen: de reder is in gebreke de repatriëringskosten van de zeevarende te voldoen; hij heeft de zeevarende achtergelaten zonder noodzakelijke verzorging en ondersteuning of hij is zijn verplichtingen jegens de zeevarende niet nagekomen. Onder dat laatste is begrepen het niet voldoen van het verschuldigde loon over een tijdvak van tenminste twee maanden.

Onder noodzakelijke verzorging en ondersteuning vallen passende huisvesting, indien nodig kleding, voldoende voedsel, drinkwatervoorraad en brandstof om aan boord van het schip te kunnen overleven en noodzakelijke medische zorg.

Het financiële zekerheidssysteem kan bestaan uit een sociale zekerheidsvoorziening, verzekering, een fonds of een andere gelijksoortige regeling. De vorm van het systeem wordt bepaald door de verdragsstaat na raadpleging van organisaties van reders en zeevarenden in de maritieme sector. Het systeem moet voorzien in onmiddellijke toegang, voldoende dekking en snelle financiële hulp.

Het financiële zekerheidssysteem moet voldoende zijn om de volgende uitgaven te dekken:

- a. het verschuldigde loon en andere aanspraken uit hoofde van de individuele of collectieve arbeidsovereenkomst of het nationale recht. Deze aanspraken betreffen een tijdvak van ten hoogste vier maanden;
- b. alle kosten die in redelijkheid door de zeevarende zijn gemaakt, inclusief de kosten van repatriëring;
- c. de essentiële behoeften van de zeevarende zoals voldoende voedsel, indien nodig kleding, huisvesting, drinkwater en brandstof om aan boord van het schip te kunnen overleven en noodzakelijke medische zorg en andere redelijke kosten ten gevolge van het achterlaten vanaf de dag waarop de zeevarende het schip heeft verlaten totdat hij de plaats van bestemming heeft bereikt.

De uit hoofde van het financiële zekerheidssysteem voorziene bijstand (in geld of natura) wordt onverwijld verstrekt op verzoek van de zeevarende of diens vertegenwoordiger en wordt ondersteund door het nodige bewijs dat er sprake is van «achterlaten» (abandonment). Indien meer tijd nodig is voor het controleren van de onderbouwing van bepaalde onderdelen van de door de zeevarende gevraagde voorzieningen, mag dat niet in de weg staan aan het verstrekken van de voorzieningen, waarbij dat niet aan de orde is.

De financiële zekerheid verstrijkt niet voor het einde van de geldigheidsduur daarvan, tenzij de verstrekker van de financiële zekerheid ten minste dertig dagen voorafgaande aan de tussentijdse opzegging hiervan mededeling heeft gedaan aan de bevoegde autoriteit van de vlaggenstaat.

Voor Nederlandse vlaggenschepen is dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Wanneer de ILT melding krijgt van het voornemen van de verstrekker van de financiële zekerheid tot intrekking van het verzekeringscertificaat, zal de ILT contact opnemen met de scheepsbeheerder en hem wijzen op zijn verplichting te voldoen aan de voorwaarden voor financiële zekerheid uit hoofde van Boek 7 BW. Blijkt de scheepsbeheerder niet aan deze verplichtingen te kunnen voldoen dan kan het certificaat maritieme arbeid voor het betreffende schip worden ingetrokken door de Minister van Infrastructuur en Milieu.

Als de verstrekker van de financiële zekerheid een betaling heeft gedaan aan de zeevarende treedt hij tot dat bedrag – conform het toepasselijke recht – in de rechten van de zeevarende. Het verhaalsrecht van de verstrekker van de financiële zekerheid jegens derden blijft onverlet. Aan boord van het schip moet een certificaat of ander bewijsstuk, afgegeven door de verstrekker van de financiële zekerheid, aanwezig zijn. Een kopie daarvan dient op een duidelijk zichtbare en voor de zeevarende toegankelijke plaats opgehangen te worden. Zijn er meer aanbieders van de financiële zekerheid dan wordt het document van elke aanbieder aan boord opgehangen. Het certificaat is opgesteld in het Engels of voorzien van een Engelse vertaling. Het certificaat moet de gegevens bevatten, die zijn opgenomen in bijlage A2-I van het MAV.

Voor zeevarenden, die in Nederland verzekerd zijn voor de werknemersverzekeringen⁷, wordt gewezen op de regeling die is opgenomen in de Werkloosheidswet (WW) en die voorziet in de overname door het UWV van uit de arbeidsovereenkomst voortvloeiende verplichtingen bij onmacht van de werkgever⁸ om deze verplichtingen ten opzichte van zijn werknemers te voldoen.⁹ De regeling beoogt de financiële gevolgen van de betalingsonmacht van de werkgever weg te nemen of te beperken door te waarborgen dat de werknemers/zeevarenden van het UWV het loon zullen ontvangen over de periode van 13 weken onmiddellijk voorafgaande aan het einde of de opzegging van de arbeidsovereenkomst en het loon over de voor hen geldende opzegtermijn tot maximaal zes weken met inbegrip van het vakantiegeld, de vakantiebijslag en de bedragen, die de werkgever in verband met de arbeidsovereenkomst aan derden verschuldigd is (artikel 64, eerste lid, onder c, WW).

De regeling geldt als een werkgever ten opzichte van al zijn werknemers of een belangrijk deel daarvan niet in staat is de uit de arbeidsovereenkomst voortvloeiende verplichtingen te voldoen. De regeling is dus niet bedoeld voor de individuele werknemer aan wie de werkgever niet (volledig) het loon betaalt.

De zeevarende, die een uitkering uit hoofde van artikel 64 WW heeft ontvangen, kan bij samenloop geen aanspraak maken op een vergoeding door de verzekeraar aangezien hij geen schade heeft geleden, voor zover het achterstallige loon en de andere aanspraken volledig worden voldaan. De WW-regeling is beperkt tot 13 weken, dus mocht het achterstallige loon over een langere periode niet betaald zijn door de werkgever, dan kan de zeevarende voor de resterende periode van de 4 maanden de verzekeraar van de scheepsbeheerder aanspreken.

⁷ Om recht te doen gelden op een uitkering dient de betrokkene de hoedanigheid van werknemer te hebben in de zin van de artikelen 3 tot en met 8a en 67 sub c van de WW. Hoofregel is dat de natuurlijke persoon, die in Nederland in een privaatrechtelijke of publiekrechtelijke dienstbetrekking staat, als werknemer wordt aangemerkt.

⁸ De regeling ziet op gevallen waarin een werkgever, die in staat van faillissement is verklaard of aan wie surseance van betaling is verleend of anderszins in blijvende betalingsonmacht is komen te verkeren of op wie de Wet schuldsaneringsregeling natuurlijke personen van toepassing is, nalatig is in de betaling van het verschuldigde loon, vakantiegeld of vakantie-toeslag.

⁹ Hoofdstuk IV van de WW, artikelen 61 tot en met 68.

HOOFDSTUK III WIJZIGING BETREFFENDE DE AANSPRAKELIJKHEID VAN DE REDER VOOR CONTRACTUELE VORDERINGEN IN VERBAND MET OVERLIJDEN OF LANGDURIGE ARBEIDSONGESCHIKTHEID VAN DE ZEEVARENDE ALS GEVOLG VAN EEN ARBEIDSONGEVAL, BEROEPSZIEKTE OF BEDRIJFSRISICO

De tweede wijziging betreft een aanvulling van norm A4.2 inzake de aansprakelijkheid van de reder. Aan deze norm voegt de wijziging een aantal leden toe, waarin eisen zijn opgenomen met betrekking tot de financiële zekerheid, die de reder op grond van het eerste lid, onder b, van norm A4.2 moet stellen ten behoeve van compensatie in het geval van overlijden of langdurige arbeidsongeschiktheid van zeevarenden als gevolg van een arbeidsongeval, beroepsziekte of bedrijfsrisico aan boord van het schip, als vervat in de nationale wetgeving, de arbeidsovereenkomst voor zeevarenden of de collectieve arbeidsovereenkomst.

De financiële zekerheid moet volgens het nieuwe achtste lid van norm A4.2 aan de volgende minimumvereisten voldoen:

- a. de contractuele vergoeding moet volledig en onverwijld worden betaald;
er mag geen druk worden uitgeoefend om een betaling te aanvaarden die lager is dan het contractuele bedrag; is de zeevarende onder druk akkoord gegaan met een lager bedrag dan het contractuele dan is er sprake van een wilsgebrek en kan hij deze rechtshandeling vernietigen (artikel 3:44 BW);
- b. bemoeilijkt de aard van de langdurige arbeidsongeschiktheid het vaststellen van de volledige schadevergoeding, waarop de zeevarende recht zou hebben, dan vinden er tussentijdse betalingen plaats om onbillijke gevolgen te voorkomen;
- c. de zeevarende heeft recht op betaling onverminderd andere wettelijke rechten. De reder mag de betaling verrekenen met schade ten gevolge van een eventuele andere vordering van de zeevarende tegen de reder, die voortkomt uit hetzelfde voorval; en
- d. de vordering van de contractuele schadevergoeding kan rechtstreeks worden ingesteld.

Voorts moet op grond van het negende lid van norm A4.2 de nationale regelgeving erin voorzien dat de zeevarenden van te voren worden geïnformeerd over het schorsen of beëindigen van de financiële zekerheid. Op grond van het tiende lid is de verstrekker van de financiële zekerheid verplicht de bevoegde autoriteit van de vlaggenstaat onverwijld te informeren over het einde of de schorsing daarvan. Voor Nederlandse vlaggenschepen is dat de ILT. De ILT zal na het ontvangen van de informatie de kapitein van het schip hierover informeren. De kapitein heeft de verplichting om na ontvangst van de kennisgeving van de ILT de bemanning aan boord van het schip hierover te informeren (artikel 4, vierde lid, Wet zeevarenden). Ook hier zal de ILT na de melding van de verstrekker van de financiële zekerheid contact opnemen met de scheepsbeheerder en hem wijzen op zijn verplichting te voldoen aan de voorwaarden van financiële zekerheid uit hoofde van Boek 7 BW. Blijkt de scheepsbeheerder niet aan deze verplichtingen te kunnen voldoen dan kan het certificaat maritieme arbeid voor het betreffende schip worden ingetrokken door de Minister van Infrastructuur en Milieu.

Schepen moeten aan boord over een certificaat of ander bewijsstuk beschikken, dat is afgegeven door de verstrekker van de financiële zekerheid. Als er door meer dan een aanbieder financiële zekerheid wordt verstrekt, wordt het document van elk van hen aan boord meegenomen. Het certificaat is in het Engels opgesteld of gaat vergezeld van een Engelse vertaling. Het certificaat bevat de gegevens die zijn opgenomen in bijlage A4-I van het MAV.

Een kopie moet worden opgehangen op een duidelijk zichtbare en voor de zeevarenden toegankelijke plek aan boord van het zeeschip.

De financiële zekerheid eindigt niet voor het einde van de geldigheidsduur daarvan, tenzij de verstrekker van de financiële zekerheid dit tenminste dertig dagen van tevoren heeft gemeld aan de bevoegde autoriteit (de ILT).

De financiële zekerheid voorziet in de voldoening van alle contractuele vorderingen die onder deze financiële zekerheid vallen en die zich voordoen tijdens de geldigheidsduur daarvan. Onder contractuele vorderingen moeten worden begrepen de vorderingen als vervat in de nationale wetgeving, de arbeidsovereenkomst van de zeevarende of de toepasselijke collectieve arbeidsovereenkomst.

In de nieuwe norm A4.2.2 (behandeling van contractuele vorderingen) wordt in het derde lid bepaald dat de nationale wet- en regelgeving waarborgt dat is voorzien in doeltreffende regelingen voor het afwikkelen van de hiervoor beschreven contractuele vorderingen. In Nederland is de rechtsgang naar een onafhankelijke rechter gewaarborgd. Op grond van artikel 7:705 BW is de rechtbank Rotterdam bij uitsluiting bevoegd in zaken betreffende een zee-arbeidsovereenkomst en dus ook in zaken uit hoofde van de voorgestelde artikelen.

In de artikelen 7:734–734l BW worden de wettelijke aanspraken van de zeevarende geregeld in verband met ziekte aan boord van het zeeschip, ongeval of arbeidsongeschiktheid in verband met de zee-arbeidsovereenkomst en overlijden. De zeevarende die wegens ziekte verhinderd is om te werken ontvangt zijn volledige loon zolang hij aan boord is van het zeeschip (artikel 7:734 BW). Buiten deze situatie maakt de regeling voor zieke zeevarenden onderscheid tussen zeevarenden, die verzekerd zijn onder de Ziektewet of een daarmee overeenkomende wettelijke regeling van een EU-Lidstaat (artikel 7:734b), en zeevarenden die dat niet zijn (artikel 7:734d BW). In de artikelen 7:734e-734k BW worden de aanspraken geregeld van de zeevarende, bedoeld in artikel 7:734d BW, die een ongeval krijgt in verband met zijn zee-arbeidsovereenkomst of (gedeeltelijk) arbeidsongeschikt wordt. In artikel 7:734e en 734h BW worden de rechten bepaald van de nagelaten betrekkingen van de overleden zeevarende. Op grond van artikel 7:734k BW zijn de werkgever en de Vereniging Zee-risico 1967 voor de nakoming van de verplichtingen uit hoofde van de artikelen 7:734d tot en met 734j BW hoofdelijk verbonden ten aanzien van zeevarenden, die niet zijn verzekerd onder de Ziektewet of een daarmee vergelijkbare EU-regeling, en hun nagelaten betrekkingen. In de individuele of collectieve arbeidsovereenkomst kunnen aanvullende afspraken worden gemaakt ter zake van de hiervoor genoemde aanspraken op uitkeringen. Voor deze bovenwettelijke aanspraken wordt een verzekeringsplicht voor de scheepsbeheerder voorgesteld.

HOOFDSTUK IV FINANCIËLE GEVOLGEN

Uitvoeringskosten

De voorgestelde aanpassing van titel 7:10 van het Burgerlijk Wetboek en de Wet zeevarenden geeft een beperkte taak aan de ILT die uitvoerbaar en handhaafbaar is binnen het bestaande financiële en personele kader.

Administratieve lasten

Bij de implementatie van het MAV is geconstateerd dat dit verdrag leidde tot een vermindering van de administratieve lasten met € 4.378.343. De wijzigingen van de Code en de aanhangsels bij het MAV scheppen verplichtingen voor verzekeraars, die instaan voor de financiële zekerheid van de scheepsbeheerder ter zake van zijn verplichtingen in geval van

achterlaten van zeevarenden of ter zake van contractuele schadevergoedingsverplichtingen bij overlijden of langdurige arbeidsongeschiktheid van de zeevarende. Uitgaande van het aantal zeeschepen, geregistreerd in het openbare register van certificaten maritieme arbeid, bedoeld in artikel 67 van de Wet zeevarenden, wordt de toename van de administratieve lasten begroot op € 4 x 1.800 = € 7.200 per jaar. Deze lasten worden in mindering gebracht op de hierboven genoemde vermindering van de administratieve lasten met € 4.378.343. De vermindering van de administratieve lasten bedraagt nog steeds € 4.371.143.

Omdat er voorzien is in een overgangsmaatregel met betrekking tot op het tijdstip van inwerkingtreding van dit wetsvoorstel geldende maritieme arbeidscertificaten zijn er geen bijkomende administratieve lasten ten gevolge van vernieuwing van MAV-certificaten.

HOOFDSTUK V CONSULTATIE EN ADVIEZEN

Sociale Partners

Sociale partners in de maritieme sector (Vereniging Landelijk Platform Maritiem) zijn intensief betrokken en geconsulteerd in het gehele proces ter voorbereiding van dit wetsvoorstel. Er is veelvuldig overleg gevoerd in dat kader zowel op technisch als bestuurlijk niveau. De sociale partners steunen het wetsvoorstel.

International Group van P&I Clubs.

De leden van de Internationale Groep van P&I Clubs zijn onafhankelijke, onderlinge waarborgmaatschappijen als bedoeld in artikel 2:53 BW. De dertien belangrijkste leden verzekeren ongeveer 90% van het wereld-oceaanontnage in de handelsvaart. De leden van de clubs zijn zowel verzekeraar als verzekerde.

Vanwege het technische karakter van deze materie is er op initiatief van de betrokken ministeries een overleg geweest met vertegenwoordigers van de Internationale Groep van P&I Clubs waaraan vertegenwoordigers van de betrokken ministeries en de sociale partners in de maritieme sector hebben deelgenomen. Dit overleg betrof in het bijzonder de vraag in hoeverre de door deze groep aangeboden financiële zekerheid in lijn is met de wijzigingen van de Code en de aanhangsels en wanneer er een verzekeringsproduct kan worden aangeboden ten behoeve van scheeps-beheerders.

De Internationale Groep van P&I Clubs heeft de huidige dekking uitgebreid. Op 6 oktober 2016 heeft de Groep op haar website een circulaire gepubliceerd die in bijlage 3 de reikwijdte van de door haar aangeboden financiële zekerheid met betrekking tot de twee wijzigingen verduidelijkt.¹⁰ Ook andere (inter)nationale, gespecialiseerde verzekeraars hebben aangegeven dekking te zullen bieden voor de aanspraken uit hoofde van deze wijzigingen.

¹⁰ http://static.igpandi.org/igpi_website/media/article_attachments/MLC_Circular_and_FAQ_wOxOEdY.pdf

HOOFDSTUK VI LAGERE REGELGEVING

Regeling zeevarenden¹¹, § 5. Certificaat maritieme arbeid en verklaring naleving maritieme arbeid

In aansluiting op de wijzigingen die dit wetsvoorstel bevat, zullen ook de uitvoeringsregels op basis van de Wet zeevarenden aangepast moeten worden. Het betreft met name een aanpassing van paragraaf 5 van de Regeling zeevarenden, waarin regels worden gesteld over het certificaat maritieme arbeid en de verklaring naleving maritieme arbeid. Het gaat om bepalingen over de inhoud van de modellen alsmede over de procedures voor afgifte, verlenging en geldigheidsduur van de documenten.

TRANSPONERINGSTABEL

Hieronder is de transponeringstabel opgenomen.

Norm A2.5.2	Implementatie Nederlandse wetgeving
lid 1	art. 7:738a en d BW
lid 2	art. 7:738a, lid 2 BW
lid 3	art. 7:738a, lid 4; 738d BW
lid 4	art. 7:738a, lid 5; 738b; 738d BW
lid 5	art. 7:738a, lid 3; 738d BW
lid 6	art. 48c, 69c Wet zeevarenden
lid 7	art. 69c Wet zeevarenden
lid 8	art. 7:738a, lid 5 BW
lid 9	art. 7:738a, lid 4; 738d BW
lid 10	art. 7:738a, lid 3 BW
lid 11	art. 7:738a, lid 6; 738d BW
lid 12	art. 7:962 BW
lid 13	art. 7:738a, lid 7 BW
lid 14	behoeft geen implementatie
Leidraad B2.5.3	art. 7:738a, lid 5 BW
Norm A4.2.1.	
lid 8	
Onderdeel a	art. 7:738e, lid 1 en 2; art. 738f BW
Onderdeel b	art. 3:44 BW
Onderdeel c	art. 7:738e, lid 3 en 738f BW
Onderdeel d	behoeft geen implementatie
Onderdeel e	art. 7:738e, lid 2 BW
lid 9	art. 7:738e, lid 5 BW
lid 10	art. 7:738e, lid 5 BW
lid 11	art. 48c; 69c Wet zeevarenden
lid 12	art. 7:738e, lid 4 BW
lid 13	art. 7:738e, lid 1 en 2 BW
lid 14	art. 69c Wet zeevarenden
Norm A4.2.2.	
lid 1	art. 7:738e, lid 1 BW
lid 2	art. 7:738e, lid 2 BW
lid 3	art. 7:705 BW
Leidraad B4.2.2.	behoeft geen implementatie

¹¹ Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 12 oktober 2012, nr. IENM/BSK-2012/158694, houdende vaststelling van regels over huisvesting van zeevarenden aan boord en enige andere onderwerpen alsmede wijziging van enige regelingen, ter uitvoering van het Maritiem Arbeidsverdrag, 2006, en richtlijn 2009/13/EG (Regeling zeevarenden), (Stcrt. 2012, 21281).

Artikelsgewijs

Artikel I

Onderdelen A, C en D

De artikelen 7:696, 735 en 736 BW worden aangevuld in verband met de nieuwe artikelen 7:738a tot en met 738f BW.

Onderdeel B

Het zesde lid van artikel 718 kan vervallen, omdat de aansprakelijkheid van de scheepsbeheerder bij niet nakomen van de repatriëringsverplichtingen door de werkgever nu wordt geregeld in artikel 738a.

Onderdeel E

Aan artikel 737 wordt een nieuw lid toegevoegd. Daarin wordt in aansluiting bij artikel 738a een verzekeringsplicht op de scheepsbeheerder gelegd ter zake van de kosten van repatriëring, bedoeld in artikel 718, lid 2. De leden 5 tot en met 7 van artikel 738a en de artikelen 738b en 748c, die betrekking hebben op de verplichte verzekering in geval van «achterlaten», worden van overeenkomstige toepassing verklaard.

Onderdeel F

In artikel 738 vervalt de verwijzing naar artikel 718, omdat de aansprakelijkheid van de scheepsbeheerder bij niet nakomen van de repatriëringsverplichtingen door de werkgever nu wordt geregeld in artikel 738a.

Onderdeel G

Artikel 7:738a BW

De nieuwe norm A2.5.2 wordt geïmplementeerd in de artikelen 7:738a tot en met 738d BW. Deze artikelen worden opgenomen in het onderdeel «Verplichtingen van de scheepsbeheerder» van afdeling 12 van titel 7:10 BW. De verplichtingen uit hoofde van de wijziging in geval van «achterlaten» van de zeevarende worden gelegd op de scheepsbeheerder ongeacht of hij werkgever is of niet. De scheepsbeheerder is immers verantwoordelijk voor de exploitatie van het schip. De zeevarende kan de scheepsbeheerder aanspreken indien hij door zijn werkgever is achtergelaten.

Op grond van het eerste lid van artikel 738a draagt de scheepsbeheerder zorg voor de repatriëring van de zeevarende, indien zijn werkgever hem heeft achtergelaten. Dit past bij de functie van scheepsbeheerder, waaruit de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip voortvloeit. In het tweede lid wordt aangegeven in welke situaties sprake is van «achterlaten» van de zeevarende. Hiervan is sprake in de volgende gevallen:

1. de werkgever voldoet de repatriëringskosten, bedoeld in artikel 7:718, lid 2, BW, niet;
2. de werkgever heeft de zeevarende achtergelaten zonder noodzakelijke verzorging en ondersteuning. In het derde lid wordt omschreven wat daaronder valt;
3. de werkgever voldoet niet aan zijn (contractuele of wettelijke) verplichtingen jegens de zeevarende. Daaronder valt onder meer de situatie dat de werkgever het aan de zeevarende verschuldigde loon niet heeft voldaan gedurende een tijdvak van tenminste twee maanden.

De noodzakelijke verzorging en ondersteuning, waarvan sprake is in het tweede lid, onder b, worden omschreven in het derde lid van artikel 7:738a BW. Daaronder vallen passende huisvesting, indien nodig kleding, voldoende voedsel, drinkwater en brandstof om aan boord van het zeeschip te kunnen overleven en noodzakelijke medische zorg.

In het vierde lid wordt op de scheepsbeheerder de plicht gelegd een verzekering in stand te houden die toereikend is om bepaalde voorzieningen in geval van achterlaten te kunnen verstrekken. Het gaat om loon en andere wettelijke of contractuele aanspraken van de zeevarende (bijvoorbeeld vakantiegeld) over een periode van ten hoogste vier maanden, alle kosten die de zeevarende in redelijkheid heeft gemaakt in verband met de repatriëring, waaronder de repatriëringskosten, en de (kosten van) noodzakelijke verzorging en ondersteuning. Deze laatste voorzieningen kunnen zowel in natura als in geld worden verstrekt totdat de zeevarende de plaats van bestemming heeft bereikt.

Uit de in het vierde lid vastgelegde verzekeringsplicht vloeit voort dat de dekking op grond van de verzekeringsovereenkomst zodanig moet zijn dat aan de in dit lid genoemde verplichtingen tot het verlenen van bijstand aan de achtergelaten zeevarende kan worden voldaan. De scheepsbeheerder kan daartoe een of meerdere verzekeringsovereenkomsten sluiten. In het laatste geval dient hij voor iedere verzekering een certificaat over te leggen.

Het vijfde lid bepaalt dat de verzekeraar op verzoek van de zeevarende de in het vierde lid genoemde voorzieningen onverwijld dat wil zeggen zo spoedig mogelijk aan hem verstrekt. De zeevarende dient zijn aanspraken op deze voorzieningen voldoende te onderbouwen. Dit betekent dat voor zover bepaalde aanspraken al voldoende zijn onderbouwd, zij alvast worden voldaan door de verzekeraar. De zeevarende kan aan een derde een volmacht verlenen om namens hem de verzekeraar te vragen de in het vierde lid genoemde voorzieningen te treffen (artikel 3:60 BW).

Voor tussentijdse opzegging van de verzekeringsovereenkomst vereist het zesde lid van artikel 7:738a BW dat de verzekeraar dit tenminste dertig dagen vóór de tussentijdse opzegging schriftelijk of elektronisch moet melden aan de door de Minister van Infrastructuur en Milieu aangewezen autoriteit, te weten de ILT.

De ILT zal na de melding van het voornemen tot opzegging contact opnemen met de verzekeringnemer (scheepsbeheerder/ werkgever) en hem wijzen op zijn verzekeringsplicht uit hoofde van artikel 7:737a, lid 4, BW.

Na afloop van de termijn van dertig dagen eindigt het verzekeringscontract. Aanspraken ter zake van achterlaten, die vóór dat tijdstip zijn ontstaan, vallen onder het verzekeringscontract en dienen te worden voldaan.

Het vervallen van de financiële zekerheid betekent ook het vervallen van het door de verzekeraar verstrekte certificaat als bewijs van deze financiële zekerheid. De Minister van Infrastructuur en milieu kan in dat geval op grond van artikel 48e Wet zeevarenden het certificaat maritieme arbeid intrekken omdat het schip niet meer voldoet aan de in artikel 48c, eerste lid, van deze wet gestelde eisen.

Het schip kan dan, indien het zich in Nederlandse wateren bevindt, worden aangehouden door de ILT. Bevindt het schip zich buiten Nederland, dan kan de ILT contact opnemen met de nationale autoriteit van de lidstaat waar het schip zich bevindt met het verzoek het schip aan te houden.

Indien de scheepsbeheerder/werkgever door betalingsonmacht niet kan zorgen voor repatriëring en er ook geen beroep kan worden gedaan op een verzekering, dient de vlaggenstaat zorg te dragen voor de repatriëring van de zeevarenden (norm A.2.5.1, lid 5, MAV). Blijft de vlaggenstaat in gebreke en verzorgt de staat, van waaruit de zeevarenden moeten worden gerepatriëerd, de repatriëring dan kunnen de kosten worden verhaald op

de vlaggenstaat. Daarnaast kunnen de kosten ook worden verhaald op de nalatige scheepsbeheerder/werkgever.

Artikel 7:738a BW doet geen afbreuk aan enig recht van verhaal van de verzekeraar tegenover derden (lid 7). De verzekeraar kan de vergoede schade van het achterlaten van de zeevarende verhalen op diens werkgever.

Artikel 7:738b BW

Artikel 738b regelt de mogelijkheid van directe actie of rechtstreekse vordering van de achtergelaten zeevarende tegen de verzekeraar van de scheepsbeheerder. Een door de zeevarende aangewezen vertegenwoordiger kan ook namens de zeevarende een rechtstreekse vordering instellen tegen de verzekeraar. Deze bepaling dient ter bescherming van de zeevarende en vormt de uitvoering van norm A2.5.2, achtste lid, MAV. Een soortgelijke bepaling staat in artikel 8:644 BW inzake een vordering tot vergoeding van schade door verontreiniging door bunkerolie.

De verzekeraar kan alle verweermiddelen gebruiken die de scheepsbeheerder tegen de vordering van de achtergelaten zeevarende kan aanvoeren, behalve financieel onvermogen.

De verzekeraar kan zich niet beroepen op verweren die hij zou hebben kunnen aanvoeren tegen een vordering van de scheepsbeheerder tegen hemzelf.

Artikel 7:738c BW

Dit artikel somt de eisen op waaraan de verplichte verzekeringsovereenkomst, bedoeld in artikel 7:738a BW, moet voldoen. De eis onder a heeft betrekking op de financiële soliditeit van de verzekeraar; de eis onder b op de daadwerkelijke beschikbaarheid van de uit hoofde van de verzekeringsovereenkomst ter beschikking gestelde gelden; de eis onder c op het gewaarborgd zijn van het recht van directe actie van de achtergelaten zeevarende en de eis onder d op de meldingsplicht in geval van tussentijdse opzegging van de verzekeringsovereenkomst.

Op grond van de Wet op het financieel toezicht moet een ieder die het bedrijf van verzekeraar met zetel in Nederland uitoefent en valt onder de reikwijdte van de richtlijn nr. 2009/138/EG inzake solvabiliteit¹², beschikken over een vergunning van de Nederlandsche Bank. Er moet worden voldaan aan wettelijke eisen inzake betrouwbaarheid en geschiktheid van de (mede-)beleidsbepalers en de overige vergunningvereisten zoals solvabiliteit, minimum eigen vermogen en integere en beheerste uitoefening van het verzekeringsbedrijf. Alle vergunninghoudende verzekeraars zijn ingeschreven in het openbare register van de Nederlandsche Bank. In het kader van de certificering kan via dit openbare register worden nagegaan of de betreffende verzekeraar beschikt over een vergunning en daarmee voldoet aan de in onderdeel a vereiste financiële soliditeit. Voor buitenlandse verzekeraars zal voor het controleren van de vereiste financiële soliditeit de website van de nationale toezichthouder van de betrokken verzekeraar worden gecontroleerd.

Artikel 7:738d

Dit artikel verklaart de regeling inzake de verzekeringsplicht van de scheepsbeheerder in geval van achterlaten van de zeevarende van overeenkomstige toepassing op de scheepsbeheerder die tevens de werkgever van de achtergelaten zeevarende is.

¹² Richtlijn 2009/138/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 november 2009 betreffende de toegang tot en uitoefening van het verzekerings- en het herverzekeringsbedrijf (Solvabiliteit II) (herschikking) (PbEU L 138)

Artikel 7:738e BW

Het nieuwe artikel 738e strekt tot implementatie van de tweede wijziging, die betrekking heeft op norm A4.2 MAV. Deze norm betreft de aansprakelijkheid van de reder voor de bescherming van de gezondheid en de medische zorg van de zeevarenden.

Op grond van de huidige norm A4.2, eerste lid, onder b, moet de reder financiële zekerheid stellen ten behoeve van compensatie in geval van overlijden of langdurige arbeidsongeschiktheid van zeevarenden als gevolg van een arbeidsongeval, beroepsziekte of bedrijfsrisico aan boord van het schip, als vervat in de nationale wetgeving, de arbeidsovereenkomst van zeevarenden of de collectieve arbeidsovereenkomst.

De wijziging voegt aan norm A4.2 MAV een aantal nieuwe leden toe, waarin eisen worden gesteld met betrekking tot de financiële zekerheid, die in het eerste lid, onder b, van deze norm wordt geëist in geval van overlijden of langdurige arbeidsongeschiktheid door een arbeidsongeval, beroepsziekte of bedrijfsrisico. De wijziging betreft contractuele verordeningen. In een individuele of collectieve arbeidsovereenkomst kunnen bijvoorbeeld afspraken zijn gemaakt ter aanvulling van aanspraken uit hoofde van de Nederlandse sociale zekerheidswetgeving of uit hoofde van de artikelen 7:734e tot en met 734l BW.

Voorgesteld wordt om een verzekeringsplicht te introduceren. Dit sluit aan bij de huidige praktijk, waarbij deze bedrijfsrisico's vallen onder de dekking van de standaard P&I-verzekering.

De verzekeringsplicht is opgenomen in een nieuw artikel 7:738e BW, dat valt onder het onderdeel van afdeling 12 van titel 7:10 BW met het kopje «verplichtingen van de scheepsbeheerder».

Het eerste lid van dit artikel schept een aansprakelijkheid van de scheepsbeheerder voor de schade die de zeevarende lijdt als zijn werkgever zijn contractuele verplichtingen niet nakomt met betrekking tot de vergoeding van door de zeevarende geleden schade in verband met langdurige ongeschiktheid tot werken of overlijden ten gevolge van een ongeval of ziekte in verband met zijn zee-arbeidsovereenkomst. Deze aansprakelijkheid past bij de verantwoordelijkheid van de scheepsbeheerder voor de exploitatie van het schip.

De verzekeringsplicht van de scheepsbeheerder is neergelegd in het tweede lid. Artikel 7:738c BW, dat eisen stelt met betrekking tot de verzekeringsovereenkomst, die de scheepsbeheerder moet afsluiten tot voorziening in bepaalde kosten in geval van het achterlaten van de zeevarende, is van overeenkomstige toepassing op de verzekeringsovereenkomst uit hoofde van artikel 7:738e BW.

Dat de schadevergoeding volledig moet zijn, zoals de nieuwe norm A.2, achtste lid, MAV vereist, volgt uit het tweede lid, waarin wordt bepaald dat de verzekering strekt tot dekking van de aansprakelijkheid van de scheepsbeheerder uit hoofde van het eerste lid. Op grond van het eerste lid is de scheepsbeheerder aansprakelijk voor de schade die de zeevarende lijdt ten gevolge van het niet nakomen door zijn werkgever van zijn contractuele verplichtingen tot vergoeding van door de zeevarende geleden schade in verband met langdurige ongeschiktheid tot werken of overlijden ten gevolge van een ongeval of ziekte in verband met de zee-arbeidsovereenkomst.

Het derde lid bepaalt dat de verzekeraar de vergoeding van de schade, bedoeld in het eerste lid, onverwijld (zo spoedig mogelijk) moet voldoen. Aan de zeevarende worden een of meer voorschotten verstrekt, indien de vaststelling van de omvang van de schade wordt bemoeilijkt door de aard van de langdurige ongeschiktheid tot werken en door de verstrekking van een voorschot onbillijke gevolgen (bijvoorbeeld financiële nood) voor de zeevarende worden voorkomen.

Het vierde lid regelt de mogelijkheid van tussentijdse opzegging van de verzekeringsovereenkomst en bepaalt dat de verzekeraar daartoe alleen

bevoegd is als hij tenminste dertig dagen van te voren dit voornemen schriftelijk of elektronisch heeft gemeld aan de door de Minister van Infrastructuur en Milieu aangewezen autoriteit. Dit betreft de ILT. Naast deze melding dient de verzekeraar ook de ILT onverwijld schriftelijk of elektronisch in kennis te stellen van de schorsing of beëindiging van de verzekeringsovereenkomst. De ILT zorgt ervoor dat deze kennisgeving wordt gestuurd naar de kapitein van het desbetreffende schip, die de zeevarenden zo spoedig mogelijk informeert (vijfde lid). Deze verplichting van de kapitein vloeit voort uit artikel 4, vierde lid, van de Wet zeevarenden, op grond waarvan de kapitein verplicht is aan boord zich ten opzichte van de zeevarenden te gedragen zoals een goed zeeman betaamt.

De door de verzekeringsovereenkomst gedekte vorderingen kunnen rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar. Deze bepaling strekt tot bescherming van de zeevarende/schuldeiser, die niet afhankelijk is van actie door de verzekeringnemer, de scheepsbeheerder. Bij overlijden van de zeevarende kunnen zijn nagelaten betrekkingen als bedoeld in artikel 7:674, lid 3, BW de verzekeraar rechtstreeks aanspreken (zesde lid). Een door de zeevarende of diens nagelaten betrekkingen aangewezen vertegenwoordiger kan ook een rechtstreekse vordering instellen tegen de verzekeraar. De zeevarende kan daartoe een volmacht verlenen (artikel 3:60 BW). Is de zeevarende vanwege zijn lichamelijke of geestelijke toestand niet in staat zijn vermogensrechtelijke belangen behoorlijk te behartigen en is om die reden een bewindvoerder benoemd, dan kan deze de vordering rechtstreeks instellen tegen de verzekeraar. Artikel 7:738b BW, waarin deze mogelijkheid van directe actie is uitgewerkt voor vorderingen in verband met het achterlaten van de zeevarende, is van overeenkomstige toepassing op vorderingen uit hoofde van artikel 7:738e BW.

Artikel 738f

Dit artikel creëert een verzekeringsplicht voor de scheepsbeheerder, die tevens werkgever is van de zeevarende, ter dekking van zijn aansprakelijkheid uit hoofde van zijn contractuele verplichtingen tot vergoeding van door de zeevarende geleden schade in verband met langdurige ongeschiktheid tot werken of overlijden ten gevolge van een ongeval of ziekte in verband met zijn zee-arbeidsovereenkomst. Het door de verzekering te dekken risico is gelijk aan dat benoemd in artikel 7:738e BW. Evenals artikel 738e is de verzekeringsplicht beperkt tot aansprakelijkheid op grond van contractuele verplichtingen. Aanspraken uit hoofde van de artikelen 7:734e tot en met 734l BW vallen als wettelijke verplichtingen niet onder deze verzekeringsplicht. Wel vallen aanvullende aanspraken ter zake, die voortvloeien uit een individuele of collectieve arbeidsovereenkomst, onder deze verzekeringsplicht.

Onderdeel H

Artikel 7:740 BW

Op grond van artikel 7:740, lid 1, BW zijn de afdelingen 1 tot en met 9, 11 en 12 van titel 10, Boek 7 BW van toepassing op de arbeidsovereenkomst van de zeevarende in de zeevisserij, voor zover daarvan in afdeling 12a niet is afgeweken.

In de tweede zin van het eerste lid van artikel 7:740 BW worden de artikelen 708, 715 en 717 uitgezonderd van de arbeidsovereenkomst in de zeevisserij. De nieuwe artikelen 7:738a tot en met 738f moeten ook uitgezonderd worden omdat deze artikelen, die zijn gebaseerd op de nieuwe normen A2.5.2 en A4.2.1, leden acht tot en met veertien, MAV, geen betrekking hebben op de zeevarenden in de zeevisserij.

Artikel II

Onderdeel A

Artikel 48c

Dit onderdeel betreft de implementatie van een aanvulling van de normen A2.5 (repatriëring) en A4.2 (aansprakelijkheid van de reder) van het MAV en de daaruit voortvloeiende verplichtingen. Op grond van artikel 48c, eerste lid, van de Wet zeevarenden wordt door de Minister van Infrastructuur en Milieu op aanvraag een certificaat maritieme arbeid en een verklaring naleving maritieme arbeid afgegeven. De nieuwe normen in A2.5.2. en A4.2. van het MAV leiden ertoe dat er nieuwe eisen worden toegevoegd aan de huidige veertien eisen op basis waarvan het certificaat maritieme arbeid wordt afgegeven.

De nieuwe norm A.2.5.2 vereist de invoering van een financieel zekerheidssysteem voor hulp aan zeevarenden als zij «worden achtergelaten». Deze norm wordt geïmplementeerd in artikel 7:738a BW en volgende. In het voorgestelde artikel 48c, eerste lid, onderdeel n, is bepaald dat een verzekering als bedoeld in de artikelen 7:738a, vierde lid, of 738d BW voorwaarde is voor het verkrijgen van een certificaat maritieme arbeid. De tweede wijziging betreft een aanvulling van norm A4.2 van het MAV inzake aansprakelijkheid van de reder voor de bescherming van de gezondheid en medische zorg van de zeevarenden. Aan die norm wordt een aantal nieuwe leden toegevoegd met betrekking tot de financiële zekerheid ten behoeve van compensatie van contractuele vorderingen in geval van overlijden of langdurige arbeidsongeschiktheid van zeevarenden als gevolg van een arbeidsongeval, beroepsziekte of bedrijfsrisico, als vervat in de nationale wetgeving, de arbeidsovereenkomst van zeevarenden of de collectieve arbeidsovereenkomst. Uit deze wijziging van norm A4.2 van het MAV volgt dat er een zestiende eis wordt toegevoegd, waaraan voldaan moet worden om in aanmerking te komen voor een certificaat maritieme arbeid.

In het voorgestelde onderdeel o van het eerste lid van artikel 48c wordt deze verplichting geïmplementeerd. Dit leidt tot een wijziging van het model van de verklaring naleving maritieme arbeid deel I, zoals opgenomen in bijlage D, en tot wijziging van het model verklaring naleving maritieme arbeid deel II, zoals opgenomen in bijlage E van de Regeling zeevarenden.

Onderdeel B

Artikel 69c

Op grond van dit onderdeel wordt artikel 69c, eerste lid, gewijzigd in de zin dat de scheepsbeheerder er ook voor moet zorgen dat afschriften van de certificaten van de op grond van de artikelen 7:738a, 738d, 738e en 738f BW verplichte verzekeringen aan boord beschikbaar zijn.

Onderdeel C

Artikel 69d

Artikel 69d geeft de basis voor het houden van toezicht op de naleving van een aantal onderwerpen van het MAV. Om een certificaat maritieme arbeid te verkrijgen dient voor het desbetreffende schip te worden voldaan aan de in aanhangsel A5.1 van het MAV genoemde punten. De nieuwe norm A2.5.2 en de aanvulling van norm A4.2 worden onderdeel van deze punten. Uit beide normen vloeit voort dat de scheepsbeheerder een zelfstandige verantwoordelijkheid heeft ten opzichte van de zeeva-

renden aan boord van zijn schip naast die van de werkgever. Om de nakoming hiervan door de scheepsbeheerder te kunnen handhaven dient in de Wet zeevarenden een rechtsgrond te worden opgenomen. Met dit onderdeel wordt hierin voorzien.

Artikel III

Artikel III voorziet in een overgangsregeling zodat een certificaat maritieme arbeid, dat is afgegeven vóór en geldig is op het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet, geldig blijft voor de resterende periode van de geldigheidsduur van het certificaat. Het certificaat kent een geldigheidsduur van ten hoogste vijf jaren, die niet wordt ingeperkt door de inwerkingtreding van artikel 48c, eerste lid, onderdelen n en o. Bij het certificaat horen de verklaringen maritieme arbeid deel I en II. Deze verklaringen blijven geldig gedurende de geldigheidsduur van het certificaat. De nieuwe eisen worden toegevoegd aan de huidige veertien eisen op basis waarvan het certificaat wordt afgegeven. Zonder overgangsregeling zouden reeds afgegeven certificaten maritieme arbeid bij inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel kunnen worden ingetrokken op grond van artikel 48e, lid 2, Wet zeevarenden omdat ze niet voldoen aan de nieuwe eisen. De overgangsregeling voorkomt dat de scheepsbeheerder wordt verplicht om een nieuw certificaat maritieme arbeid aan te vragen terwijl het huidige certificaat nog geldig is op het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet.

Artikel IV

De beoogde inwerkingtredingsdatum is 1 januari 2018.

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid tekent deze memorie van toelichting mede namens de Ministers van Veiligheid en Justitie en van Infrastructuur en Milieu.

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
L.F. Asscher