

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. 4**

### **ADVIES AFDELING ADVISERING RAAD VAN STATE EN NADER RAPPORT<sup>1</sup>**

Hieronder zijn opgenomen het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State d.d. 29 juni 2017 en het nader rapport d.d. 22 september 2017, aangeboden aan de Koning door de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, mede namens de Minister van Veiligheid en Justitie en de Minister van Infrastructuur en Milieu. Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State is cursief afgedrukt.

*Bij Kabinetsmissive van 8 mei 2017, no. 2017000752, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, mede namens de Minister van Veiligheid en Justitie en de Minister van Infrastructuur en Milieu, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het voorstel van wet tot 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, met memorie van toelichting.*

*Het wetsvoorstel implementeert wijzigingen van het Maritiem Arbeidsverdrag 2006 die strekken tot bescherming van zeevarenden.*

*De Afdeling advisering van de Raad van State adviseert het voorstel aan de Tweede Kamer te zenden, maar acht een dragende motivering of aanpassing van het voorstel aangewezen. Dit betreft de verplichting om de kosten van repatriëring van zeevarenden bij insolventie van de werkgever te verzekeren.*

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw Kabinet van 7 mei 2017, nr. 2017000752, machtigde Uwe Majesteit de Afdeling advisering van de Raad van State haar advies inzake het bovenvermelde voorstel van wet rechtstreeks aan mij te doen toekomen.

<sup>1</sup> De oorspronkelijke tekst van het voorstel van wet en van de memorie van toelichting zoals voorgelegd aan de Afdeling advisering van de Raad van State is ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Dit advies, gedateerd 29 juni 2017, nr. W12.17.0131/III, bied ik U hierbij, mede namens de Ministers van Veiligheid en Justitie en Infrastructuur en Milieu, aan.

### 1. Verzekeringsplicht

*Het Maritiem Arbeidsverdrag bevat een regeling die moet verzekeren dat een zeevarende die onderweg wordt achtergelaten, wordt gerepatrieerd.<sup>2</sup> Aan het verdrag is nu toegevoegd dat de lidstaten moeten zorgen voor een stelsel van financiële zekerheid om te waarborgen dat, bij insolventie van de werkgever, de kosten van repatriëring zijn gedekt. Zo'n stelsel van financiële zekerheid kan bestaan in de vorm van een sociale-zekerheidsregeling, een verzekering of een nationaal fonds of soortgelijke regeling.<sup>3</sup> In het wetsvoorstel is, na raadpleging van sociale partners in de maritieme sector, ervoor gekozen een verzekeringsplicht op te leggen aan de scheepsbeheerder.<sup>4</sup> Er is overleg geweest met de Internationale Groep van P&I Clubs, een groep van onderlinge waarborgmaatschappijen die 90% van het wereld-oceaanontnagen in de handelsvaart verzekeren. Zij zijn bereid gebleken om dekking te bieden voor de nieuw omschreven risico's.<sup>5</sup>*

*Het voorstel roept de vraag op wat er gebeurt als de betaling van de verzekeringspremie tijdens een zeereis is onderbroken door insolventie van de werkgever. De verzekeraar zal immers de kosten van repatriëring niet hoeven te vergoeden als de verzekeringspremie niet is betaald. Deze situatie zal zich met name kunnen voordoen wanneer de werkgever tevens de scheepsbeheerder is: de verzekering is immers bedoeld om te waarborgen dat de kosten van repatriëring worden vergoed bij insolventie van de werkgever. Als de verzekeraar in zo'n situatie de kosten van repatriëring niet hoeft te vergoeden, is de vraag of met het wetsvoorstel voldaan wordt aan de verdragsverplichting om financiële zekerheid te bieden voor repatriëring van zeevarenden bij insolventie van de werkgever.<sup>6</sup>*

*De Afdeling adviseert in de toelichting op deze vragen in te gaan en het voorstel zo nodig aan te passen.*

### 1. Verzekeringsplicht

De nieuwe norm A2.5.2 inzake financiële zekerheid stelt, ter uitvoering van norm 2,5, tweede lid, eisen ter waarborging van het instellen van een snel en doeltreffend stelsel van financiële zekerheid om zeevarenden bij te staan in het geval zij worden achtergelaten. De nieuwe norm beperkt overigens de oorzaak van het achterlaten niet tot betalingsonmacht van de scheepsbeheerder/werkgever.

Norm A2.5.2 eist geen absolute waarborg ter zake van de beschikbaarheid van de financiële zekerheid. Lid 11 van deze norm voorziet immers, onder voorwaarde van de melding van het voornemen daartoe aan de bevoegde autoriteit van de vlaggenstaat binnen een termijn van ten minste dertig dagen, in de mogelijkheid van tussentijdse opzegging van de financiële zekerheid door de aanbieder daarvan.

<sup>2</sup> Norm A2.5, vernummerd tot A2.5.1.

<sup>3</sup> Norm A2.5.2, derde lid.

<sup>4</sup> Voorgestelde artikelen 737, tweede lid, en 738a, vierde lid, van Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek. Toelichting, hoofdstuk I (Algemeen), slotalinea.

<sup>5</sup> Toelichting, hoofdstuk V (Consultatie en adviezen), onder «International Group van P&I Clubs.»

<sup>6</sup> Dit probleem zou misschien te ondervangen zijn als de scheepsbeheerder wettelijk verplicht zou zijn de premie die verschuldigd is voor een bepaalde zeereis vooraf te betalen.

Op grond van het voorgestelde artikel 7:738a, lid 6, van het Burgerlijk Wetboek (BW) mag de verzekeraar de verzekering ter dekking van kosten van achterlaten alleen tussentijds opzeggen indien hij dit ten minste 30 dagen van te voren schriftelijk of elektronisch heeft gemeld aan de door de Minister van Infrastructuur en Milieu aangewezen autoriteit. In Nederland is de Inspectie Leefomgeving en Milieu (ILT) aangewezen. De ILT zal na de melding van het voornemen tot opzegging contact opnemen met de verzekeringnemer (scheepsbeheerder) en hem wijzen op zijn verzekeringsplicht uit hoofde van artikel 7:737a BW.

De termijn van 30 dagen geldt ook in geval van betalingsonmacht van de scheepsbeheerder, waardoor de verzekeringspremie niet meer kan worden voldaan en opzegging van het verzekeringscontract aan de orde is. Na afloop van die termijn van 30 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 van de Wet zeevarenden het certificaat maritieme arbeid intrekken omdat het schip niet langer voldoet aan de in artikel 48c, eerste lid, van die wet gestelde eisen, waaronder de verzekering, bedoeld in artikel 7:738a, lid 4, of 738d BW. 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 staat waar het schip zich bevindt met het verzoek het schip aan te houden.

Overigens kunnen zeevarenden, die in Nederland verzekerd zijn voor de werknemersverzekeringen, bij betalingsonmacht van de werkgever een beroep doen op artikel 64 van de Werkloosheidswet. Op grond van dat artikel verstrekt het UWV aan de zeevarende het loon over de periode van 13 weken voorafgaande aan het einde of de opzegging van de arbeids-overeenkomst en het loon over de toepasselijke opzegtermijn tot maximaal 6 weken met inbegrip van het vakantiegeld, de vakantietoeslag en de bedragen die de werkgever in verband met de arbeidsovereenkomst aan derden verschuldigd is.

Indien de scheepsbeheerder door betalingsonmacht niet kan zorgen voor de repatriëring en er ook geen beroep kan worden gedaan op een verzekering, dan dient de vlaggenstaat zorg te dragen voor de repatriëring van de zeevarenden (norm A2.5.1, lid 5). Blijft de vlaggenstaat in gebreke en verzorgt de staat, van waaruit de zeevarenden moeten worden gerepatriëerd, de repatriëring dan kunnen de kosten daarvan worden verhaald op de vlaggenstaat. Daarnaast kunnen de kosten ook worden verhaald op de nalatige scheepsbeheerder/werkgever.

Met betrekking tot de suggestie van de Afdeling advisering om de scheepsbeheerder te verplichten vooraf de voor een zeereis verschuldigde premie te betalen, wordt opgemerkt dat de verzekeringspraktijk in de scheepvaart daar niet bij aansluit. Zeeschepen worden over het algemeen verzekerd in de vorm van deelname door de eigenaar of reder aan zogenoemde P&I-Clubs. Een P&I-Club is een onderlinge verzekeringsmaatschappij waaraan verschillende rederijen als lid deelnemen. De P&I-Clubs, die de aanspraken uit hoofde van de wijzigingen dekken, heffen premie in de vorm van een voorschotpremie, die een percentage is van de geschatte premie die voor het polisjaar betaald moet worden. Indien noodzakelijk dienen de leden gedurende het polisjaar een of meer aanvullende premies te voldoen, indien met de ontvangen premies naar verwachting niet alle vorderingen kunnen worden voldaan. Na afloop van het polisjaar wordt afhankelijk van de financiële positie van de club, een

aanvullende bijdrage/napremie van de leden gevraagd of een terugbetaling gedaan.

De memorie van toelichting is aangevuld met een passage ter zake.

## *2. Redactionele opmerkingen*

*De Afdeling verwijst naar de bij dit advies behorende redactionele bijlage.*

## *2. Redactionele opmerkingen*

De redactionele opmerkingen van de Afdeling zijn zoveel mogelijk verwerkt in het wetsvoorstel en de memorie van toelichting.

In de aanhef van het wetsvoorstel is de vindplaats van de verdragswijziging (Trb. 2016, 85) vermeld.

Met betrekking tot de implementatie van Leidraad B2.5.3 is in de memorie van toelichting verduidelijkt wat de strekking is van de in artikel 7:738a, lid 5, BW voorziene verplichting van de verzekeraar om onverwijld de door de zeevarende gevraagde en onderbouwde voorzieningen te verstrekken.

*De Afdeling advisering van de Raad van State geeft U in overweging het voorstel van wet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, nadat met het vorenstaande rekening zal zijn gehouden.*

*De waarnemend vice-president van de Raad van State,  
S.F.M. Wortmann*

Ik moge U, mede namens de Ministers van Veiligheid en Justitie en Infrastructuur en Milieu, verzoeken het hierbij gevoegde gewijzigde voorstel van wet en de gewijzigde memorie van toelichting aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal te zenden.

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

**Redactionele bijlage bij het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State betreffende no. W12.17.0131/III**

- In de aanhef de vindplaats van de verdragswijziging (Trb. 2016, 85) vermelden.
- Leidraad B2.5.3 daadwerkelijk implementeren, nu dat blijkens de transponeringstabel kennelijk beoogd is.
- Passages in de toelichting die slechts herhalen wat in het voorstel staat schrappen.
- In de toelichting vermelden dat en waarom de wijzigingen van de Code en aanhangsels van het Maritiem Arbeidsverdrag die in het voorstel worden geïmplementeerd geen parlementaire goedkeuring behoeven (Kamerstukken II 2010/11, 32 535 (R1923), nr. 3, blz. 7).