

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. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 20 november 2017

Met belangstelling heb ik kennis genomen van de vragen en opmerkingen van de leden van de fracties van VVD en D66. Graag beantwoord ik deze vragen mede namens de Minister voor Rechtsbescherming en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Hoofdstuk I Algemeen

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.

Hieronder is een overzicht opgenomen van regelingen in onze buurlanden.

Duitsland

In Duitsland is het Maritieme Arbeidsverdrag geïmplementeerd in de Maritime Labour Act (Seearbeitsgesetz – SeeArbG).¹

Voor schepen die varen onder Duitse vlag is bepaald dat:

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.

¹ <http://www.deutsche-flagge.de/en/redaktion-englisch/documents/documents-other/seearbeitsgesetz-en.pdf>.

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.²

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 2006.³

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 sociaal zekerheidssysteem 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).⁴

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.

Denemarken⁵

Voor het achterlaten van zeevarenden is er in Denemarken bij wet een loongarantiefonds (Lønmodtagernes Garantifond (LG) opgericht om tegemoet te komen aan de verplichting om achterstallig loon te betalen wanneer de scheepsbeheerder in gebreke blijft. Voor zover het LG en de Deense sociale zekerheidsregelingen niet volledig tegemoet komen aan de verplichtingen van de scheepsbeheerder moet hij een financiële zekerheid stellen die is gegeven door een verzekeraar of een andere aanbieder van financiële zekerheid. De verplichtingen inzake repatriëring

² De wettelijke grondslag voor deze betalingen is Volume Seven of the German Social Insurance Code (SGB VII).

³ http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&table_name=wet&cn=2017030609.

⁴ https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/590495/Draft_DMLC_Part_1__003_.pdf.

⁵ <https://www.dma.dk/SynRegistrering/AnsoegCertifikat/MLC/Documents/DMLC%20part%201%20UK%20%282014%20am%29.pdf>.

worden dus ten dele vergoed door een financiële zekerheidstelling en ten dele door de bovengenoemde sociale zekerheidsregelingen. In geval van overlijden en langdurige arbeidsongeschiktheid van de zeevarende geldt dat alle zeevarenden aan boord van Deense schepen vallen onder de Wet op arbeidsongevallen. Zij zullen worden vergoed door het Deense arbeidsongevallenfonds.

Hoofdstuk II Wijziging betreffende het achterlaten van de zeevarende door de reder

De leden van de VVD-fractie vragen waarom er gekozen is voor een verzekeringsplicht voor de scheepsbeheerder.

De verzekeringsplicht is gelegd bij de scheepsbeheerder, ongeacht of hij de werkgever is of niet, omdat hij, volgens het MAV, verantwoordelijk is voor de exploitatie van het schip. Is de scheepsbeheerder niet de werkgever van de zeevarende, dan is de werkgever verplicht tot repatriëring van de zeevarende in onder meer de volgende omstandigheden: beëindiging van de zee-arbeidsovereenkomst; ziekte die repatriëring vereist; de zeevarende is achtergelaten in een ander land dan waar hij woont of buiten de plaats waar de zee-arbeidsovereenkomst is aangegaan; de werkgever is niet in staat zijn wettelijke verplichtingen na te komen, zoals in het geval van een faillissement (art. 7:718, lid 1, BW).

Voor de scheepsbeheerder is de verplichting opgenomen om te zorgen voor de repatriëring van de zeevarende indien zijn werkgever hem heeft achtergelaten (art. 7:738a BW). Voorts is de scheepsbeheerder verplicht een verzekering in stand te houden die toereikend is om de in artikel 7:738a genoemde voorzieningen in geval van achterlaten te kunnen verstrekken. Achtergelaten zeevarenden afkomstig van zeeschepen onder Nederlandse vlag, kunnen zich in dat geval rechtstreeks tot de verzekeraar wenden. Deze zorgt dan voor onmiddellijke repatriëring en neemt de nodige kosten voor zijn rekening totdat de zeevarende zijn plaats van bestemming heeft bereikt.

De leden van de VVD-fractie vragen of is overwogen een fonds te starten, dat in beheer is bij sociale partners en via CAO gehele dekking mogelijk maakt.

Met sociale partners in de maritieme sector zijn de verschillende opties, waaronder een bij cao geregeld fonds, besproken. Er kleeft een aantal bezwaren aan een regeling bij cao voor het nakomen van de verplichtingen die een verdrag aan een lidstaat oplegt. De lidstaat is dan afhankelijk van de afspraken die partijen in het kader van de cao met elkaar maken. Voorts zijn aan een cao, die niet algemeen verbindend is verklaard, alleen de werkgevers gebonden die lid zijn van de verenigingen die partij zijn bij de cao. Een cao kan een beperkte geldigheidsduur hebben en er kan een gat ontstaan als een cao niet wordt verlengd. Na raadpleging van de sociale partners is gekozen voor de invoering van een verzekeringsplicht omdat dit aansluit bij de huidige verzekeringspraktijk. Kosten in relatie tot repatriëring worden in de huidige verzekeringspraktijk gedekt, met uitzondering van loon en andere aanspraken van de zeevarende. De Internationale Groep van P&I-clubs heeft daarom inmiddels de dekking met deze laatste kostenpost, voor zover verschuldigd over een tijdvak van ten hoogste vier maanden, uitgebreid, waardoor volledig wordt voldaan aan de vereisten van het Maritiem Arbeidsverdrag (MAV).

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de procedure werkt voor de te repatriëren zeevarenden bij insolventie van de werkgever.

De procedure is dat de verzekeraar de verzekering alleen tussentijds kan opzeggen als hij dit ten minste 30 dagen van te voren heeft gemeld aan de Inspectie Leefomgeving en Milieu (ILT). Tot het verstrijken van die termijn en het einde van de verzekeringsovereenkomst is de verzekeraar gehouden zijn verplichtingen uit hoofde van dat contract na te komen. De achtergelaten zeevarende kan tot het einde van het contract de verzekeraar rechtstreeks benaderen voor repatriëring en voldoening van de kosten.

De ILT zal, na de melding door de verzekeraar van het voornemen tot opzegging, contact opnemen met de verzekeringnemer (scheepsbeheerder) en hem wijzen op zijn verzekeringsplicht uit hoofde van artikel 7:738a BW. In geval van niet nakomen van de verzekeringsplicht zal uiteindelijk het certificaat maritieme arbeid worden ingetrokken omdat niet langer wordt voldaan aan de in artikel 48c, eerste lid, van de Wet zeevarenden gestelde verzekeringseis. In het uiterste geval dat de scheepsbeheerder door betalingsonmacht niet in staat is te zorgen voor repatriëring en er ook geen beroep kan worden gedaan op een verzekering, dient de vlaggenstaat te zorgen voor repatriëring van de achtergelaten zeevarenden (norm A2.5.1, lid 5, MAV). De kosten kunnen vervolgens worden verhaald op de nalatige scheepsbeheerder.

De leden van de VVD-fractie wijzen erop dat de betaling van achterstallig loon (maximaal 4 maanden) valt binnen de basis financiële zekerheid. Zij vragen hoe en via wie deze toewijzing tot stand komt.

De door de scheepsbeheerder in stand te houden verzekering dient ook het loon, verschuldigd over ten hoogste 4 maanden, te dekken. De achtergelaten zeevarende kan zich rechtstreeks tot de verzekeraar wenden met het verzoek het verschuldigde loon te voldoen. De zeevarende moet dit verzoek onderbouwen. De verzekeraar is verplicht om na ontvangst van de noodzakelijke gegevens onverwijld aan dit verzoek te voldoen. Daarnaast kan de zeevarende, die verzekerd is in Nederland voor de werknemersverzekeringen, in het onderhavige geval een beroep doen op artikel 64 van de Werkloosheidswet. Op grond van dat artikel kan de zeevarende bij betalingsonmacht van de werkgever van het UWV het loon ontvangen over een periode van 13 weken onmiddellijk voorafgaand aan het einde of de opzegging van de arbeidsovereenkomst en het loon over de toepasselijke opzegtermijn tot maximaal zes weken met inbegrip van het vakantiegeld, de vakantietoeslag en de bedragen, die de werkgever in verband met de arbeidsovereenkomst aan derden verschuldigd is. De zeevarende, die een uitkering op grond van voornoemd artikel heeft ontvangen, kan geen aanspraak meer maken op een uitkering door de verzekeraar, voor zover het achterstallige loon en de andere aanspraken uit hoofde van artikel 7:738a, lid 4, onder a BW, zijn voldaan. Mocht het achterstallige loon over een langere periode dan 13 weken verschuldigd zijn, dan kan de zeevarende voor de resterende periode, tot een maximum van 4 maanden, de verzekeraar van de scheepsbeheerder aanspreken.

Ten slotte heeft de zeevarende op grond van artikel 8:211 BW een voorrecht ter zake van vorderingen ontstaan uit de zee-arbeidsovereenkomst; voor loonvorderingen geldt het voorrecht voor loon verschuldigd over een periode van 12 maanden.

Bij deze gelegenheid wil ik de leden van de fracties van de Tweede Kamer erop attenderen dat in de memorie van toelichting op pagina 10 bij de artikelsgewijze toelichting Onderdeel E laatste zin (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.) artikel 748c dient te worden gelezen als artikel 738c.

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
W. Koolmees