



Universiteit  
Leiden  
The Netherlands

## Maritieme Verdragen

Heerma van Voss, G.J.J.; Heerma van Voss G.J.J.

### Citation

Heerma van Voss, G. J. J. (2008). Maritieme Verdragen. In *Decent Work op de Agenda, Nederland en de normen van de Internationale Arbeidsorganisatie* (pp. 207-258). Ministerie van SZW. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/13696>

Version: Not Applicable (or Unknown)

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/13696>

**Note:** To cite this publication please use the final published version (if applicable).

# *Decent Work* op de Agenda

Nederland en de normen van de  
Internationale Arbeidsorganisatie

## HOOFDSTUK 10 MARITIEME VERDRAGEN

### 10.1 Arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden

#### 10.1.1 Verdrag 22 – De arbeidsovereenkomst van schepelingen

Vindplaats Nederlandse tekst: *Trb.* 1997, 152

Ratificatiedatum: 15-12-1937

#### Werkingssfeer

Artikel 1 verklaart het verdrag van toepassing op alle zeevaartuigen die ingeschreven zijn in een lidstaat die het heeft bekrachtigd, en op de reders, kapiteins en schepelingen van die schepen.

Het verdrag is niet van toepassing op:

- oorlogsschepen;
- Staatsschepen die niet voor de handel worden gebruikt;
- schepen die worden gebruikt voor de kustvaart;
- pleziervaartuigen;
- schepen begrepen onder 'Indian country craft';
- vissersvaartuigen;
- schepen met een bruto tonnenmaat minder dan 100 ton of 300 m<sup>3</sup> en, indien het schepen voor korte vaart betreft, met een tonnenmaat minder dan vóór bekrachtiging van het verdrag bij nationale wetgeving vastgelegd.

Artikel 2 geeft de volgende omschrijvingen:

- schip: elk schip of vaartuig, publiek of particulier eigendom, dat gewoonlijk wordt gebruikt voor de zeevaart;
- schepeling: ieder persoon, die werkzaam of in dienst is aan boord, en op de monsterrol voorkomt, met uitzondering van kapiteins, loodsen, leerlingen van opleidingsschepen, leerlingen met wie een leerling-overeenkomst gesloten is, de bemanning van oorlogsschepen en andere personen in vaste dienst van de Staat;
- kapitein: ieder persoon, die het gezag over het schip voert en met de zorg daarvoor belast is, met uitzondering van loodsen;
- schepen voor korte vaart: schepen die worden gebruikt voor handel tussen de havens van een land en de havens van een naburig land, gelegen binnen de geografische grenzen die daarvoor in de nationale wetgeving zijn bepaald.

#### Verplichtingen

Artikel 3 bevat voorschriften over de wijze waarop een overeenkomst moet worden gesloten, de ondertekening en de bepalingen die hierover in de nationale wetgeving moeten worden opgenomen.

Artikel 4 bevat de nodige garanties tegen het door partijen bij de overeenkomst afwijken van de gewone regels betreffende rechterlijke competentie. Een beslissing door scheidslieden is echter niet uitgesloten.

Artikel 5 schrijft voor dat de schepeling een stuk ontvangt waarin zijn dienst aan boord wordt vermeld. De nationale wetgeving moet dit verder regelen, maar het stuk mag in elk geval niets vermelden over de wijze waarop de schepeling zijn werkzaamheden heeft verricht of over zijn loon.

Artikel 6 bepaalt dat de arbeidsovereenkomst aangegaan wordt hetzij voor bepaalde tijd, hetzij voor de duur van de reis, hetzij - als de nationale wetgeving dat toestaat - voor onbepaalde tijd.

De rechten en verplichtingen van partijen moeten duidelijk worden aangegeven. Nauwkeurig wordt aangegeven welke elementen in de overeenkomst moeten worden opgenomen. Het gaat daarbij bijv. om naam en voornamen van de schepeling, geboortedatum of leeftijd en geboorteplaats, plaats en tijdstip van het sluiten van de overeenkomst, de grootte van de bemanning aan boord, de hoedanigheid waarin dienst wordt gedaan, het bedrag van het loon etc.

Artikel 7 stelt dat als de nationale wetgeving voorschrijft dat aan boord een monsterrol aanwezig is, dan ook voorgeschreven moet worden dat de arbeidsovereenkomst op de monsterrol wordt opgenomen of daaraan wordt toegevoegd.

Artikel 8 regelt de mogelijkheid voor de schepeling zich aan boord nauwkeurig op de hoogte te stellen van de dienstvoorwaarden, bijv. door deze bepalingen op te hangen op een plaats die gemakkelijk toegankelijk is voor de bemanning.

Artikel 9 regelt de beëindiging van de arbeidsovereenkomst die voor onbepaalde tijd is aangegaan. Er worden voorschriften gegeven over de termijn en wijze van opzegging. De nationale wetgeving kan bepalen dat in uitzonderingsgevallen een overigens volgens de regels uitgevoerde opzegging, niet tot beëindiging van de arbeidsovereenkomst leidt.

Artikel 10 bepaalt dat de overeenkomst altijd van rechtswege eindigt:

- a. bij onderling goedvinden;
- b. bij overlijden van de schepeling;
- c. bij verlies of algehele onzeewaardigheid van het schip;
- d. in elk ander geval bepaald door de nationale wetgeving of dit verdrag.

Op basis van de artikelen 11 en 12 moet de nationale wetgeving de gevallen bepalen waarin de reder of de kapitein de bevoegdheid heeft de schepeling onmiddellijk te ontslaan, en wanneer de schepeling het recht heeft de overeenkomst onmiddellijk te beëindigen.

Artikel 13 bepaalt dat de schepeling, als hij aan de reder kan bewijzen dat hij het gezag over een schip of een betrekking als stuurman, of een hogere rang als machinist kan verkrijgen dan wel vertrek om een andere reden voor hem van het hoogste belang is, zijn ontslag kan vorderen op voorwaarde dat hij zonder nieuwe kosten voor de reder wordt vervangen door een bevoegd persoon.

In dat geval heeft de schepeling recht op zijn loon voor de duur van zijn dienst.

Artikel 14 bepaalt dat elke beëindiging of ontbinding van de overeenkomst afzonderlijk vermeld moet worden in het stuk dat aan de schepeling moet worden uitgereikt (zie artikel 5) en op de monsterrol. In alle gevallen heeft de schepeling het recht van de kapitein een afzonderlijk getuigschrift te verlangen.

## **Implementatie**

Het Wetboek van Koophandel bevat in de Vierde titel, paragraaf 2, bepalingen ten aanzien van de arbeidsovereenkomst tot de vaart ter zee (artikelen 396 e.v.). Hierin zijn ook de bepalingen neergelegd die als tenuitvoerlegging van het verdrag kunnen worden beschouwd.

## 10.1.2 Verdrag 23 – Repatriëring van schepelingen

**Vindplaats Nederlandse tekst:** KB 29 november 1948, *Stb.* I 516

**Ratificatiedatum:** 05-05-1948

### Werkingsfeer

De werkingsfeer van het verdrag is exact gelijk aan die van verdrag 22 (zie de desbetreffende passage bij dat verdrag).

### Verplichtingen

Artikel 3 bepaalt dat iedere schepeling die tijdens de duur van de arbeidsovereenkomst of bij het einde daarvan ontscheept is, recht op vervoer heeft hetzij naar het land of de haven waar de arbeidsovereenkomst aangegaan werd, hetzij naar de haven waar de reis is aangevangen. De nationale wetgeving stelt vast wie de kosten van repatriëring draagt. De repatriëring wordt als voldoende verzekerd beschouwd, als de schepeling een behoorlijke betrekking wordt verschaft aan boord van een schip, dat zich begeeft naar één van bovengenoemde bestemmingsplaatsen.

Als gerepatriëerd wordt beschouwd de schepeling, die ontscheept is hetzij in eigen land, hetzij in de haven waar de overeenkomst is aangegaan of in een naburige haven, hetzij in de haven waar de reis is aangevangen.

De nationale wetgeving dan wel de arbeidsovereenkomst stelt de voorwaarden vast waaronder de buitenlandse schepeling die aan boord gekomen is in een ander land dan het zijne, recht heeft op repatriëring.

Artikel 4 bepaalt dat de kosten van repatriëring niet ten laste kunnen komen van de schepeling, als hij achtergelaten wordt als gevolg van:

- a. een ongeval dat hem in dienst van het schip is overkomen;
- b. schipbreuk;
- c. een ziekte, die noch door zijn opzet noch door zijn schuld veroorzaakt is;
- d. ontslag om redenen die hem niet kunnen worden toegerekend.

Artikel 5 schrijft voor dat de kosten van repatriëring alle uitgaven moeten omvatten met betrekking tot het vervoer, de huisvesting en de voeding van de schepeling tijdens de reis, en ook de kosten van onderhoud van de schepeling tot aan het ogenblik dat is vastgesteld voor zijn vertrek. Als de schepeling als lid van de bemanning wordt gerepatriëerd, heeft hij recht op beloning voor de tijdens de reis verrichtte diensten.

Artikel 6 verplicht de overheid van het land waar het schip staat ingeschreven, te waken voor de repatriëring van alle schepelingen (op wie het verdrag van toepassing is) zonder onderscheid naar nationaliteit; zo nodig worden de kosten van repatriëring voorgeschoten.

### Implementatie

De materie van het verdrag is neergelegd in de artikelen 358*b*, 443 en 450*a* van het Wetboek van koophandel).

Artikel 358*b* Wetboek van Koophandel verplicht de kapitein van een Nederlands, naar Nederland bestemd schip, dat in een buitenlandse haven vertoeft, zich daar bevindende hulpbehoevende Nederlandse zeelieden – voor zover er plaats is aan boord - op verlangen van de consulaire ambtenaar of van de plaatselijke overheid naar Nederland over te brengen. De kosten zijn voor de staat en worden berekend volgens een door de overheid te bepalen wijze.

Artikel 443 Wetboek van Koophandel regelt de toekenning en uitvoering van het recht op vervoer in geval de dienstbetrekking in het buitenland eindigt, met uitzondering van de situatie waarin de schepeling ten aanzien van de beëindiging schadeplichtig is.

Artikel 450a Wetboek van Koophandel maakt het mogelijk dat de reder die verplicht is tot vrij vervoer van de schepeling naar een haven, zich van deze verplichting kwijt door hem, mits hij tot werken in staat is, een betrekking aan te bieden aan boord van een naar die haven bestemd schip. De betrekking moet overeenkomen met die welke hij in dienst van de reder bekleedde.

De Nederlandse schepeling kan verlangen dat hem de betrekking aan boord van een Nederlands schip wordt verschaft.

### 10.1.3 Verdrag 27 – De aanduiding van het gewicht op grote stukken, vervoerd per schip

Vindplaats Nederlandse tekst: KB 27 januari 1933, *Stb.* 34

Ratificatiedatum: 04-01-1933

#### Verplichtingen

Artikel 1 bepaalt dat elk stuk of voorwerp, zwaarder dan 1000 kilo bruto, dat ter vervoer wordt aangeboden, en dat bestemd is om over zee of een rivier of een andere binnenwaterweg vervoerd te worden, vóór de inlading de aanduiding moet dragen van het gewicht. Deze aanduiding moet op een duidelijke en duurzame manier aan de buitenkant zijn aangebracht.

De nationale wetgeving kan in buitengewone gevallen waarin het moeilijk is om het juiste gewicht te bepalen, vergunning verlenen om het gewicht bij benadering aan te duiden.

De verplichting om op de nakoming van deze verplichting toe te zien, rust op het land waar de goederen ter vervoer worden aangeboden, en niet op het land waarheen de goederen worden vervoerd.

Het staat de nationale regeringen vrij om te beslissen, of de verplichting om het gewicht op de bovenaangeduide wijze aan te brengen, moet rusten op de afzender of een ander.

Verder bevat het verdrag geen inhoudelijke verplichtingen.

#### Implementatie

Artikel 1 van het verdrag is overgenomen in de Nederlandse wetgeving, thans in artikel 7.30 van het Arbeidsomstandighedenbesluit (Besluit van 15 januari 1997, *Stb.* 1997, 60).

Bepaald wordt dat de afzender van een stuk of voorwerp van meer dan 1000 kilo bruto duidelijk het gewicht daarop moet aangeven. Deze verplichting rust vanwege de systematiek van de Arbeidsomstandighedenwet op de werkgever. De haveninspectie houdt hierop toezicht.

#### Interpretatie en naleving

De feitelijke situatie is sinds bekrachtiging en implementatie van verdrag 27 aanmerkelijk veranderd. Als gevolg van de gewijzigde goederenstromen bestaan de in de Nederlandse havens verwerkte goederen tegenwoordig voor een groot deel uit goederen waarop het feitelijk gewicht niet meer is aangegeven. Door de gewijzigde verschijningsvorm van de goederen levert dit geen onveilige situatie op.

Een voorbeeld zijn containers, waarop altijd het gewicht van de container zelf en het maximaal toelaatbare gewicht van de container plus inhoud is aangegeven.

Een tweede voorbeeld zijn goederen bestaande uit een grote hoeveelheid (bijv. 1000) identieke eenheden van bijv. pakken cellulose met een gewicht van 1500 kg.

Hierop staat in veel gevallen niet het gewicht per eenheid aangegeven. Wel is in deze gevallen ieder betrokken persoon vanuit de documenten, werkvoorbereiding en ervaring op de hoogte van het gewicht van deze eenheden. Hierdoor heeft de Haveninspectie daadwerkelijk voldoende zicht op veilig werken.

Vanwege het geringe aantal overtredingen van de betreffende wettelijke bepalingen, wordt de controle daarop niet meer administratief bijgehouden en worden derhalve de controlestaten niet meer ingevuld.

De Haveninspectie voert echter een stimulerend beleid dat erop is gericht dat havenwerkers weten welke stoffen zij laden en/of lossen.

Door de overheid is reeds enige malen in de periodieke rapportage over de naleving van het verdrag aangegeven, dat het verdrag verouderd is en gevraagd om herziening te overwegen.

Meer lidstaten stellen zich op dit standpunt. Een voorstel tot herziening is echter tot op heden niet gedaan.

Wat betreft de naleving van het verdrag verder het volgende. In 1975 had de Zweedse Vereniging van Havenarbeiders o.a. tegen Nederland een klacht ingediend bij de Raad van Beheer omdat men van mening was dat Verdrag 27 niet correct werd nageleefd. Door een door de Raad van Beheer ingestelhet Comité werd een onderzoek ingesteld, waarbij zowel de vakvereniging als de betrokken landen (naast Nederland, ook Polen en Frankrijk) werden gehoord.

De conclusie was dat de verweren van de drie landen, waaruit bleek dat zij de klacht zeer serieus hadden genomen, bevredigend waren. Nederland heeft - evenals Frankrijk - gesteld dat in de praktijk de nodige maatregelen zijn genomen om de toepassing van de verdragsverplichtingen te verzekeren. Beide landen meldden dat ze de in de klacht genoemde incidenten hadden onderzocht en daar geen bevestiging van hadden kunnen vinden.

Overigens was slechts één mogelijk geval van strijdigheid met het verdrag door de vakvereniging genoemd betreffende goederen afkomstig van één van deze landen. Nederland had nog aangegeven de zaak te hebben gemeld bij de organisaties van werkgevers en van werknemers op centraal niveau.

Het Comité constateerde dat de wetgeving in Nederland, Frankrijk en Polen specifieke bepalingen bevat waarin de in artikel 1 van het verdrag neergelegde verplichting is opgenomen, waarin vastgelegd is op wie de verplichting rust en welke instanties verantwoordelijk zijn voor de naleving en waarin passende sancties op overtreding zijn gesteld.

Het Comité overwoog verder dat de klacht de toepassing van het verdrag in de praktijk betreft, en dat, gegeven het grote aantal stukken en voorwerpen die dagelijks over zee vervoerd worden, moeilijk geconcludeerd kan worden dat het verdrag niet goed wordt nageleefd als er één (of enkele) geval(len) van overtreding wordt (worden) aangedragen.

De Raad van Beheer heeft de conclusies van het Comité goedgekeurd.

#### 10.1.4 Verdrag 114 – De arbeidsovereenkomst van vissers

Vindplaats Nederlandse tekst: *Trb.* 1965, 52

Ratificatiedatum: 08-08-1980

##### Werkingsfeer

Ingevolge artikel 1 is het verdrag van toepassing op vissersvaartuigen. Onder 'vissersvaartuig' wordt verstaan alle geregistreerde of van scheepspapieren voorziene schepen en boten, van welke aard dan ook, hetzij openbaar dan wel particulier eigendom, die gebruikt worden voor de zeevisserij in open wateren. In lid 2 van het artikel wordt bepaald dat het bevoegde gezagsorgaan bepaalde vissersvaartuigen (waarvan soort en tonnage zijn vastgesteld in overleg met de betrokken organisaties van visserijreders en vissers) van de bepalingen van dit verdrag kan vrijstellen, indien zodanige organisaties bestaan. Lid 3 ten slotte stelt dat het bevoegde gezagsorgaan, mits het ervan overtuigd is dat de in dit verdrag behandelde materie afdoende is geregeld door middel van collectieve arbeidsovereenkomsten tussen visserijreders of organisaties van visserijreders enerzijds en organisaties van vissers anderzijds, reders en vissers die gebonden zijn door deze collectieve arbeidsovereenkomsten kan vrijstellen van de bepalingen in dit verdrag voor zover het individuele arbeidsovereenkomsten betreft.

Artikel 2 geeft aan dat onder 'visser' moet worden verstaan elke persoon die tewerk is gesteld of is aangenomen in enigerlei hoedanigheid aan boord van een vissersvaartuig en op de monsterrol is ingeschreven. De term 'visser' is uitdrukkelijk niet van toepassing verklaard op loodsen, leerling-matrozen van opleidingsvaartuigen en leerlingen met een rechtens geldige leerling-overeenkomst, marinemanschappen en andere personen in vaste overheidsdienst.

##### Verplichtingen

Het eerste lid van artikel 3 bepaalt dat zowel de reder van het vissersvaartuig of zijn gevolmachtigde vertegenwoordiger als de visser de arbeidsovereenkomst ondertekenen. De visser en eventueel zijn raadsman dienen in de gelegenheid te worden gesteld de arbeidsovereenkomst te bestuderen voordat deze wordt ondertekend. De visser dient ingevolge lid 2 de overeenkomst te ondertekenen onder de voorwaarden die de nationale wetgeving heeft gesteld ter waarborging van een behoorlijk toezicht door het bevoegde gezagsorgaan. Indien het bevoegde gezagsorgaan verklaart dat hem de bepalingen van de arbeidsovereenkomst zijn voorgelegd, en zowel de reder (of zijn gevolmachtigde vertegenwoordiger) als de visser deze bepalingen hebben bekrachtigd, wordt geacht aan de voorwaarden betreffende de ondertekening, zoals neergelegd in lid 1 en 2 te zijn voldaan.

De nationale wet dient zowel de nodige bepalingen te bevatten die waarborgen dat de visser de inhoud van de arbeidsovereenkomst heeft begrepen, als alle verdere formaliteiten en waarborgen met betrekking tot de uitvoering van de overeenkomst die nodig worden geacht ter bescherming van de belangen van de reder van het vissersvaartuig en de visser. De arbeidsovereenkomst mag geen bepalingen bevatten die in strijd zijn met nationale wetten.

Artikel 4 regelt dat, in overeenstemming met de nationale wet, afdoende maatregelen dienen te worden genomen om te voorkomen dat de arbeidsovereenkomst een bepaling bevat waarbij de partijen van tevoren overeenkomen af te zullen wijken van de gewone regels betreffende de rechtsbevoegdheid inzake de overeenkomst. Er mag in de arbeidsovereenkomst wel worden verwezen naar een scheidsgerecht.

In artikel 5 is neergelegd dat van elke visser een staat van dienst wordt bijgehouden. Dit geschiedt door het bevoegde gezagsorgaan of op een door dit gezagsorgaan voorgeschreven wijze. Bij het einde van elke reis (of campagne) wordt de staat van dienst die de reis betreft aan de betrokken visser ter beschikking gesteld of in zijn monsterboekje bijgeschreven.

Volgens artikel 6 kan de arbeidsovereenkomst voor bepaalde tijd, voor de duur van een reis of, indien de nationale wet het toelaat, voor onbepaalde tijd worden aangegaan. In de arbeidsovereenkomst dienen de rechten en plichten van elk van de partijen te zijn neergelegd. In de arbeidsovereenkomst dient, tenzij dit reeds in een nationale wet is neergelegd, in ieder geval het volgende te zijn geregeld:

- a. de familienaam, de voornamen, de geboortedatum (of zijn leeftijd) en de geboorteplaats;
- b. de plaats en de datum van het sluiten van de overeenkomst;
- c. de naam van het vissersvaartuig of van de vissersvaartuigen waarop de visser werkzaam zal zijn;
- d. de te ondernemen reis of reizen, in het geval dit bij aanvang van de arbeidsovereenkomst reeds kan worden vastgesteld;
- e. de hoedanigheid waarin de visser tewerk zal worden gesteld;
- f. indien mogelijk, op welke plaats en dag de visser zich aan boord moet melden voor zijn dienst;
- g. een lijst van de levensmiddelen die aan de visser zullen worden verstrekt, tenzij de nationale wet in een ander stelsel voorziet;
- h. de hoogte van zijn loon of, indien hij betaling op deelbasis ontvangt, de grootte van zijn aandeel, alsmede de wijze waarop dat aandeel wordt berekend. Indien hij volgens een gemengd stelsel wordt betaald, dienen de hoogte van zijn loon, de grootte van zijn aandeel, de wijze waarop dat aandeel wordt berekend en het eventueel overeengekomen minimumloon te zijn geregeld;
- i. gegevens over de wijze waarop de arbeidsovereenkomst kan worden beëindigd, en dan met name:
  - in het geval dat sprake is van een arbeidsovereenkomst voor bepaalde tijd is, het tijdstip dat de overeenkomst zal aflopen;
  - in het geval dat sprake is van een arbeidsovereenkomst voor de duur van een reis, de haven van bestemming en de tijd die na aankomst in die haven moet verstrijken voordat de visser wordt ontslagen;
  - in het geval dat sprake is van een arbeidsovereenkomst voor onbepaalde tijd, de voorwaarden waaronder ieder van de partijen de overeenkomst kan opzeggen, alsmede de daarbij in acht te nemen opzegtermijn. De opzegtermijn mag voor de reder niet korter zijn dan die waaraan de visser is gebonden.
- j. alle verdere bijzonderheden die de nationale wet kan voorschrijven.

Ingevolge artikel 7 moet, indien de nationale wet bepaalt dat een monsterrol aan boord moet zijn, de arbeidsovereenkomst hetzij in de monsterrol worden opgenomen, hetzij daaraan worden gehecht.

Artikel 8 bepaalt dat de visser zich op de hoogte moet kunnen stellen van de aard en de omvang van zijn rechten en verplichtingen. Daartoe dient het bevoegde gezagsorgaan vast te stellen welke maatregelen moeten worden genomen, zodat de visser aan boord kennis kan nemen van de voor hem geldende arbeidsvoorwaarden.

Een overeenkomst aangegaan voor de duur van een reis, voor bepaalde tijd of voor onbepaalde tijd, wordt krachtens artikel 9 rechtens beëindigd in de volgende gevallen:

- a. met wederzijds goedvinden van beide partijen;
- b. bij overlijden van de visser;
- c. in geval van verlies of algehele onzeewaardigheid van het vissersvaartuig;
- d. door elke andere oorzaak waarin de nationale wet voorziet.

De artikelen 10 en 11 bepalen dat in de nationale wet, de collectieve arbeidsovereenkomst of de individuele arbeidsovereenkomst moet worden vermeld onder welke omstandigheden de reder of de schipper de visser op staande voet kan ontslaan en onder welke omstandigheden de visser ontslag op staande voet kan nemen.

In artikel 12 is neergelegd dat, tenzij in het vorenstaande anders is bepaald, de toepassing van de bepalingen van dit verdrag geregeld dienen te worden bij nationale wet of in collectieve arbeidsovereenkomsten.

## **Implementatie**

Verdrag 114 is niet zelfstandig geïmplementeerd. Het verdrag strekt zich uit tot alle vissersvaartuigen die voor zeevisserij in open wateren worden gebruikt. Voor zover een visser op een zeeschip werkt, gelden de bepalingen voor de schepeling uit het Wetboek van Koophandel,

Dit wetboek bevat bepalingen over de inhoud van de arbeidsovereenkomst (artikelen 400 en 401), over de wijze van beëindiging van de overeenkomst (artikelen 431-439) en over de monsterrol (artikel 451). Zie nader bij Verdrag nr. 22.

Het Verdrag wordt geacht ook van toepassing te zijn op maatschapsvissers. Daartoe is het Wetboek van Koophandel aangepast.

## 10.1.5 Verdrag 146 – Jaarlijks verlof met behoud van loon van zeevarenden

Vindplaats Nederlandse tekst: *Trb.* 1977, 107

Ratificatiedatum: 12-11-1980

### Werkingsfeer

Het verdrag is op grond van artikel 2 van toepassing op allen die werkzaam zijn als zeevarende. Hiermee wordt iedereen bedoeld die in enigerlei functie werkzaam is aan boord van een zeeschip dat is teboekgesteld in een gebied ten aanzien waarvan dit verdrag van kracht is, behalve:

- a. een oorlogsschip;
- b. een schip dat wordt gebruikt voor de visvangst, of daarmee direct verband houdende werkzaamheden of voor de walvisvangst of soortgelijke doeleinden.

In nationale wetten of regeling wordt, na raadpleging van betrokken organisaties van reders en zeevarenden, bepaald welke schepen moeten worden beschouwd als zeeschepen.

De werkingssfeer kan, eveneens na raadpleging, ook worden uitgebreid - met de wijzigingen die noodzakelijk zijn door de omstandigheden in de bedrijfstak - tot personen die hierboven van de werkingssfeer zijn uitgezonderd, of tot bepaalde categorieën daarvan. Bij de bekrachtiging wordt hiervan en van de aangebrachte wijzigingen melding gemaakt in een verklaring. Deze uitbreiding is ook na bekrachtiging, eveneens door middel van een verklaring, nog mogelijk.

Anderzijds kunnen, eveneens na raadpleging, beperkte categorieën van zeevarenden van de toepassing van het verdrag worden uitgezonderd. Hiervan dient in de rapportages over de naleving melding worden gemaakt.

### Verplichtingen

Artikel 3 bepaalt dat elke zeevarende recht heeft op een jaarlijks betaald verlof van minimaal 30 kalenderdagen. De minimumduur die een lidstaat heeft vastgelegd, moet vermeld worden in een verklaring bij de bekrachtigingsakte. In een latere verklaring kan de minimumduur altijd nog worden verlengd.

Artikel 4 regelt de situatie dat de zeevarende korter in dienst is geweest dan nodig om volledige rechten te doen gelden. In dat geval heeft betrokkene voor dat jaar recht op een jaarlijks verlof met behoud van loon evenredig aan de duur van het dienstverband gedurende dat jaar.

Met 'jaar' wordt steeds bedoeld het kalenderjaar of een ander tijdvak van dezelfde duur.

Artikel 5 laat de wijze van berekening van de duur van het dienstverband, met het oog op het vaststellen van het recht op verlof, over aan het bevoegde gezag of aan daartoe aangewezen organen.

Op voorwaarden vast te stellen door het bevoegd gezag of door daartoe aangewezen organen wordt als deel uitmakend van de diensttijd beschouwd:

- a. de dienst verricht zonder dat is gemonsterd;
- b. de tijd dat men afwezig is vanwege een goedgekeurde beroepsopleiding op zeevaartgebied of om redenen die buiten de macht van betrokkenen liggen, zoals ziekte, ongeval of zwangerschap.

Artikel 6 bepaalt dat niet tot het minimumverlof worden gerekend:

- a. officieel erkende en gebruikelijke vakantiedagen, als zodanig erkend in de vlaggenstaat, al of niet vallend in het jaarlijks verlof met behoud van loon;
- b. arbeidsongeschiktheid als gevolg van ziekte, ongeval of zwangerschap, op voorwaarden vast te stellen door het bevoegd gezag of daartoe aangewezen organen;
- c. tijdelijk verlof om aan land te gaan, verleend aan de zeevarende die is gemonsterd;
- d. compensatieverlof, op voorwaarden vast te stellen door het bevoegd gezag of daartoe aangewezen organen.

Artikel 7 regelt de beloning. Elke zeevarende dient tijdens het verlof over de gehele periode ten minste zijn normale loon te ontvangen (inclusief de waarde in baar geld van hetgeen in natura wordt uitgekeerd), berekend op een wijze vast te stellen door het bevoegd gezag of daartoe aangewezen organen.

De loonbedragen dienen te worden uitbetaald vóórdát het verlof wordt opgenomen, tenzij anders is bepaald bij nationale wetten of regelingen dan wel individuele overeenkomst of collectieve arbeidsovereenkomst.

De zeevarende die de dienst verlaat of ontslagen wordt vóórdát het jaarlijkse verlof is genoten, moet voor het hem toekomende verlof bovengenoemde beloning ontvangen.

Artikel 8 bepaalt dat het bevoegd gezag of de daartoe aangewezen organen het opnemen van verlof met behoud van loon in gedeelten of het toevoegen van het jaarlijks verlof over enig jaar aan een later verlof kan toestaan. Voor het overige dient het jaarlijks verlof, tenzij anders bepaald in een voor de betrokken werkgever en werknemer geldende overeenkomst, uit een ononderbroken tijdvak te bestaan.

Artikel 9 stelt dat in uitzonderingsgevallen kan worden bepaald dat het jaarlijks verlof kan worden vervangen door een geldbedrag dat op zijn minst gelijk is aan het loon als bedoeld in artikel 7.

Artikel 10 bepaalt dat het tijdvak waarin het verlof moet worden opgenomen, tenzij dit is vastgelegd in een voorschrift, collectieve arbeidsovereenkomst, scheidsrechtelijke uitspraak of op andere wijze, moet worden vastgesteld door de werkgever, na raadpleging en voor zover mogelijk in overeenstemming met de betrokken zeevarende of diens vertegenwoordigers.

Een zeevarende kan niet worden verplicht zijn vakantie elders op te nemen dan in de plaats waar hij is aangemonsterd of aangeworven - naar gelang welke plaats het dichtst bij de woonplaats ligt -, tenzij dit is vastgelegd in een collectieve arbeidsovereenkomst of nationale wetten of regelingen.

Als de zeevarende het verlof wel in een andere plaats moet aanvragen, heeft hij recht op kosteloos vervoer naar de plaats waar hij is aangemonsterd (of aangeworven, zie boven) en komen de verblijfs- en andere kosten die rechtstreeks verband houden met zijn terugkeer daarheen voor rekening van de werkgever. De reistijd wordt niet afgetrokken van het verlof.

Artikel 11 verklaart elke overeenkomst om afstand te doen van het recht op het minimumverlof, of om het verlof niet op te nemen, nietig.

Artikel 12 bepaalt dat slechts in uiterste noodzaak een zeevarende die zijn jaarlijkse verlof geniet, kan worden teruggeroepen.

Artikel 13 schrijft voor dat doeltreffende maatregelen genomen dienen te worden om een juiste toepassing en handhaving van de voorschriften of bepalingen betreffende het jaarlijkse verlof met behoud van loon, door voldoende controle of anderszins, te waarborgen. Het verdrag vormt een herziening van het verdrag betreffende de vakantie met behoud van zeelieden (herzien) 1949.

## Implementatie

De artikelen 381 en 414 van het Wetboek van Koophandel zijn gewijzigd bij wet van 17 april 1980, (*Stb.* 1980, 209), om de daarin opgenomen bepalingen ten aanzien van verlof met behoud van loon van zeevarenden in overeenstemming te brengen met het verdrag.

Artikel 414, eerste lid regelt de vakantie van de schepeling; artikel 381 die van de kapitein: beide hebben recht op tenminste dertig kalenderdagen vakantie over elk jaar die de dienstbetrekking duurt. Verder geldt onverkort het gestelde in de artikelen 634-645 van Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek.

Het Wetboek van Koophandel bepaalt dat de vakantiebepalingen niet gelden voor de kapitein en schepelingen in de zeevisserij (art. 381, tweede lid en 452*g*). Dit stemt overeen met de werkingssfeer van het verdrag.

Verder zijn de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek van toepassing, voor zover daarvan niet in het Wetboek van Koophandel is afgeweken, en zijn artikel 398 van het Wetboek van Koophandel en verschillende collectieve arbeidsovereenkomsten in het kader van de tenuitvoerlegging van belang. Over geschillen tussen reder en zeevarende (kapitein of schepeling) met betrekking tot de vakantie, die niet in onderling overleg bijgelegd kunnen worden, staat de weg naar de burgerlijk rechter voor de zeevarende open.

## 10.1.6 Verdrag 147 – Minimumnormen koopvaardijschepen

Vindplaats Nederlandse tekst: *Trb.* 1977, 108

Ratificatiedatum: 25-01-1979

### Werkingssfeer

Tenzij anders is bepaald, is volgens artikel 1 het verdrag van toepassing op elk zeeschip, hetzij in bezit van de overheid hetzij particulier eigendom, dat voor handelsdoeleinden wordt gebruikt voor het vervoer van goederen of passagiers, dan wel voor enig ander commercieel doel.

De nationale wetgeving bepaalt welke schepen als zeeschepen dienen te worden beschouwd. Het verdrag is voorts van toepassing op zeesleepboten.

Het verdrag is niet van toepassing op:

- a. zeilschepen, ongeacht of zij voorzien zijn van een hulpmotor;
- b. schepen bestemd voor de visvangst, de walsvisvangst of soortgelijke doeleinden;
- c. door het bevoegde gezag, na overleg met de meest representatieve organisaties van reders en zeevarenden, aangewezen kleine schepen en schepen zoals drijvende boorinstallaties en -eilanden, wanneer er niet mee wordt gevaren.

Uitdrukkelijk wordt bepaald dat niets in het verdrag geacht wordt uitbreiding te geven aan de werkingssfeer van de verdragen, waarnaar wordt verwezen in de bijlage bij dit verdrag of aan de bepalingen daarvan.

### Verplichtingen

Artikel 2 bepaalt dat de lidstaat die het verdrag heeft bekrachtigd de verplichting op zich neemt om ten aanzien van schepen die teboekgesteld zijn binnen zijn grondgebied wetgeving uit te vaardigen met betrekking tot de volgende terreinen, en ook een doeltreffende rechtsmacht of controle uit te oefenen op:

- a. veiligheidsnormen, met inbegrip van normen voor de vakbekwaamheid, werktijden en de samenstelling van de bemanning van het schip, teneinde de veiligheid van mensenlevens aan boord van het schip te waarborgen;
- b. passende maatregelen op het gebied van sociale zekerheid;
- c. werk- en levensomstandigheden aan boord, voor zover deze, naar de mening van de lidstaat, niet vallen onder collectieve arbeidsovereenkomsten of zijn vastgesteld door bevoegde rechterlijke colleges en reders en zeevarenden gelijkkelijk binden. Bovendien dient de lidstaat zich ervan te vergewissen dat deze wetgeving wezenlijk gelijkwaardig is aan de verdragen of de artikelen van de verdragen waarnaar verwezen wordt in de bijlage bij dit verdrag (voor zover niet door de lidstaat bekrachtigd). Dit betekent dat de bepalingen, indien de betreffende verdragen niet (afzonderlijk) zijn bekrachtigd, ze niet naar de letter behoeven te worden nagekomen.

Bovendien moet de lidstaat:

- a. zich ervan vergewissen dat maatregelen voor een doeltreffend toezicht op andere werk- en levensomstandigheden aan boord, voor zover hij daarover zelf geen feitelijke zeggenschap uitoefent, worden overeengekomen tussen reders en of hun organisaties en organisaties van zeevarenden;
- b. waarborgen dat er passende procedures bestaan (onder algemeen toezicht van het bevoegd gezag zonodig na tripartiet overleg):
  - voor de aanmonstering van zeevarenden op schepen die teboekgesteld zijn binnen zijn grondgebied en voor het onderzoeken van klachten die zich in dit verband voordoen;

- voor het onderzoeken van iedere klacht die wordt ingediend in verband met, en zo mogelijk ten tijde van, de aanmonstering binnen zijn grondgebied van zeevarenden van de nationaliteit van die lidstaat op schepen die zijn teboekgesteld in een ander land, en voor het terstond melden van zo'n klacht, evenals iedere klacht die wordt ingediend in verband met en zo mogelijk ten tijde van de aanmonstering binnen zijn grondgebied van buitenlandse zeevarenden op schepen die zijn teboekgesteld in een ander land, aan het bevoegd gezag van het land waar het schip is teboekgesteld (met afschrift aan het Bureau van de ILO);
- c. waarborgen dat zeevarenden die werkzaam zijn op schepen die binnen zijn grondgebied zijn teboekgesteld, voldoende vakbekwaam of op de juiste wijze opgeleid zijn voor de werkzaamheden waarvoor zij zijn aangenomen;
- d. door middel van inspectie of anderszins verifiëren dat schepen die binnen zijn grondgebied zijn teboekgesteld, voldoen aan de voor dat land geldende Internationale Arbeidsverdragen, aan de wetgeving die in dit artikel van het verdrag wordt vereist, en (voor zover deze krachtens nationale wetgeving van toepassing zijn) hierop betrekking hebbende collectieve arbeidsovereenkomsten;
- e. een officieel onderzoek instellen naar alle ernstige zeevaartongevallen waarbij binnen zijn grondgebied te boek gestelde schepen zijn betrokken, met name die welke letsel en/of de dood tot gevolg hebben; het eindrapport van zo'n onderzoek dient in beginsel openbaar te worden gemaakt.
- f. deze maatregelen onmiddellijk melden aan de dichtstbijzijnde maritieme, consulaire of diplomatieke vertegenwoordiger van de vlaggenstaat en deze moet indien mogelijk de gelegenheid hebben daarbij aanwezig te zijn; het schip mag niet onnodig vast- of opgehouden worden.

Artikel 3 verplicht de lidstaten ertoe voor zover uitvoerbaar hun onderdanen te wijzen op de problemen die kunnen rijzen bij het aanmonsteren op een schip, dat is teboekgesteld in een land dat het verdrag niet heeft bekrachtigd, totdat het zekerheid heeft verkregen dat normen worden toegepast die gelijkwaardig zijn aan de normen die in dit verdrag zijn vastgelegd. Een lidstaat mag bij de daartoe strekkende maatregelen niet in strijd handelen met het beginsel van het vrij verkeer van werknemers, indien beide partijen aan desbetreffende verdragen gebonden zijn.

Artikel 4 bepaalt dat als een schip in de haven van een lidstaat die het verdrag bekrachtigd heeft binnenloopt, en de overheid ontvangt in de gewone uitoefening van haar functie of om bedrijfstechnische redenen een klacht of krijgt bewijsmateriaal in handen dat het schip niet voldoet aan de normen in dit verdrag, het betrokken land een rapport kan opstellen gericht aan de regering van het land waarin het schip is teboekgesteld. Een afschrift daarvan gaat naar de Directeur-Generaal van het Bureau van de ILO. Bovendien kan dat land maatregelen nemen die nodig zijn om alle omstandigheden aan boord die duidelijk gevaar opleveren voor de veiligheid en gezondheid te verbeteren.

De term 'klacht' heeft in het kader van dit artikel een specifieke betekenis, te weten: inlichtingen, verstrekt door een lid van de bemanning, een orgaan van de betrokken beroepsgroep, een vereniging of een vakbond of, in het algemeen, iedereen die belang heeft bij de veiligheid van het schip.

Het verdrag bevat een bijlage (in de bovenomschreven artikelen is hiernaar al enkele malen verwezen) waarin de volgende ILO-verdragen zijn opgenomen:

- a. Verdrag 138 betreffende de minimumleeftijd of (herzien) verdrag 58 betreffende de minimumleeftijd (arbeid op zee) of verdrag 7 betreffende de minimumleeftijd (arbeid op zee);
- b. Verdrag 55 betreffende aansprakelijkheid van reders (ziekte en ongeval) of verdrag 56 betreffende ziekteverzekering van zeelieden of verdrag 130 betreffende geneeskundige verzorging en uitkering bij ziekte;
- c. Verdrag 73 betreffende het geneeskundig onderzoek (zeelieden);
- d. Verdrag 134 (artikelen 4 en 7) betreffende het voorkomen van ongevallen (zeevarenden);

- e. Verdrag 92 betreffende huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (herzien);
- f. Verdrag 68 (artikel 5) betreffende de voeding en daarmee verband houdende verzorging (bemanning en schepen);
- g. Verdrag 53 (artikelen 3 en 4) betreffende de minimumeisen van beroepsbekwaamheid van kapiteins en officieren ter koopvaardij;
- h. Verdrag 22 betreffende de arbeidsovereenkomst van zeelieden;
- i. Verdrag 23 betreffende repatriëring van schepelingen;
- j. Verdrag 87 betreffende de vrijheid tot het oprichten van vakverenigingen en de bescherming van het vakverenigingsrecht;
- k. Verdrag 98 betreffende het recht zich te organiseren en collectief te onderhandelen.

## Implementatie

Het verdrag is in Nederland toepassing op zeeschepen die op grond artikel 3 van de Zeebrievenwet gerechtigd zijn de Nederlandse vlag te voeren.

Ten aanzien van zeesleepboten wordt, in overeenstemming met het verdrag, een enkele bepaling van ondergeschikt belang in een iets lichtere norm dan voor de overige schepen toegepast.

Uitzonderingen zijn slechts gemaakt voor offshore installaties.

De Nederlandse wetgeving die van belang is voor de uitvoering van verdrag 147, is neergelegd in het Wetboek van koophandel (art. 309 t/m 452*w*), het Schepelingenbesluit (*Stb.* 1937, 242), de Schepenwet (Wet van 1 juli 1909, *Stb.* 1909, 219), het Schepenbesluit 1965 (*Stb.* 1965, 367), de Zeevaartbemanningwet (Wet van 11 december 1997, *Stb.* 1997, 757), de Arbeidstijdenwet (Wet van 23 november 1995, *Stb.* 1995, 598) en het Arbeidstijdenbesluit Vervoer (Besluit van 14 februari 1998, *Stb.* 1998, 125). Voorts is de voorganger van de huidige Arbeidsomstandighedenwet (Wet van 18 maart 1999, *Stb.* 1999, 184) op 1 januari 1992 in werking getreden voor de zeescheepvaart. Gewezen kan verder worden op het bestaande wettelijke stelsel van sociale zekerheid.

Hoewel er uiteraard collectieve arbeidsovereenkomsten in deze sector worden afgesloten, kan in het algemeen geconstateerd worden dat de verdragsbepalingen in de eerste plaats via wettelijke maatregelen zijn uitgevoerd.

Wat betreft de verwijzing naar de bijlage van het Verdrag, valt op te merken dat de verdragen 53, 55, 56, en 134 niet door Nederland zijn bekrachtigd. Voor de uitvoering van deze verdragen geldt het wezenlijk gelijkwaardigheidsbeginsel (zie hieronder bij het gedeelte betreffende naleving en interpretatie).

Controle op de naleving van bepalingen wordt met name uitgeoefend door de Inspectiedienst V&W (Scheepvaartinspectie), die in het kader van artikel 10 van de Schepenwet een voortdurend toezicht uitoefent o.a. door inspecties van schepen en bemanningen, afgifte van certificaten en vaarbevoegdheden, controle van arbeids- en rusttijden, instellen van onderzoek naar aanleiding van klachten, en (voor)onderzoek naar de oorzaak van scheepsrampen. Naast de diverse strafrechtelijke sancties op het niet naleven van de bepalingen kent de Schepenwet (artikel 16) ook de mogelijkheid het schip aan te houden (vaarverbod).

Nederlandse zeevarenden worden voor het merendeel op de vrije arbeidsmarkt geworven.

Met betrekking tot geschillen en overtredingen is de rechter bevoegd. Voor klachten met betrekking tot het in dienst nemen van Nederlanders op buitenlandse schepen zijn geen bijzondere voorzieningen getroffen, aangezien jurisdictie ontbreekt. Bij arbeidsbemiddeling kan slechts op de risico's worden gewezen, die samenhangen met het feit dat er geen Nederlandse jurisdictie aanwezig is op buitenlandse schepen. In geval van geschillen is soms een civiele procedure mogelijk, afhankelijk van de plaats waar het arbeidscontract tot stand is gekomen. In voorkomende gevallen wordt de desbetreffende consul geïnformeerd.

De Zeevaartbemanningswet stelt de eisen vast, waaraan zeevarenden moeten voldoen, alvorens zij een bepaalde functie mogen vervullen. Ingevolge artikel 343 van het Wetboek van Koophandel mag de kapitein niet zonder voldoende (bekwaam) personeel uitvaren. Ook Schepenwet en Schepenbesluit bevatten eisen waaraan zeevarenden moeten voldoen.

Ongevallen worden in eerste instantie door de afdeling Scheepsongevallen van de Inspectie V&W onderzocht. Indien daartoe aanleiding bestaat, wordt de zaak voorgelegd aan de Raad voor de Scheepvaart, een tuchtrechtelijk orgaan. Beslissingen van de Raad worden gepubliceerd.

De in artikel 4 van het verdrag aangegeven mogelijkheid tot havenstaatcontrole is voor Nederland en 14 andere Europese landen omgezet in een verplichting. Eén en ander is gebeurd op grond van het Memorandum van Overeenstemming inzake Havenstaatcontrole.

De uitvoering van dit bindende Memorandum houdt o.a. in dat de Scheepvaartinspectie per jaar ruim 2000 buitenlandse schepen in Nederlandse havens controleert op naleving van verdrag 147. Niet-naleving door 'substandard' schepen leidt, naast de in het verdrag genoemde rapportage, in veel gevallen tot het eerdergenoemde vaarverbod dat pas wordt opgeheven wanneer het schip aan de bepalingen voldoet.

### **Interpretatie en naleving**

Naar aanleiding van door de ILO in het kader van de periodieke rapportages over de naleving van het verdrag gestelde '*Direct Requests*', deed zich in de afgelopen jaren de vraag voor hoe de ILO de bepaling in het verdrag interpreteert op basis waarvan de lidstaten regels moeten hebben die 'wezenlijk gelijkwaardig' zijn aan de bepalingen van de in de bijlage opgenomen verdragen. Duidelijk is in elk geval dat door bekrachtiging van Verdrag 147 een land niet verplicht kan worden om in detail aan de in de bijlage opgenomen, niet-bekrachtigde verdragen, te voldoen. Als niet exact voldaan wordt aan deze verdragen, bepaalt het Comité van deskundigen eerst wat de algemene doelstelling(en) van het verdrag is (zijn). Vervolgens wordt nagegaan of het betrokken land deze doelstelling(en) heeft geaccepteerd en wetgeving ter uitvoering daarvan heeft uitgevaardigd en zo ja, of deze wetgeving materieel gezien de doelstelling(en) realiseert.

Overigens dient opgemerkt te worden dat er tot nog toe niet is geconstateerd dat de verplichtingen uit het verdrag niet goed zouden worden nageleefd.

## 10.1.7 Verdrag 180 – De werktijden van zeevarenden en de bemanning van schepen

Vindplaats Nederlandse tekst: *Trb.* 1999, 23

Ratificatiedatum: 16-06-2003

### Werkingsfeer

Artikel 1 bepaalt dat het verdrag van toepassing is op elk zeeschip, hetzij staatseigendom hetzij particuliere eigendom, dat is teboekgesteld op het grondgebied van de Lidstaat waarvoor dit verdrag van kracht is en dat doorgaans wordt gebruikt voor commerciële maritieme activiteiten. Indien een schip bij twee Lidstaten te boek is gesteld, wordt het geacht te boek te zijn gesteld op het grondgebied van de Lidstaat waarvan de vlag wordt gevoerd. Indien de bevoegde autoriteit dit uitvoerbaar acht past hij de bepalingen van dit verdrag eveneens toe op de commerciële zeevisserij. In geval van twijfel of een schip voor de toepassing van dit verdrag wordt beschouwd als een zeeschip voor commerciële maritieme activiteiten of voor de commerciële zeevisserij dan doet de bevoegde autoriteit daarover uitspraak nadat hij de betrokken organisaties van reders en vissers heeft geraadpleegd.

Artikel 1 geeft tevens aan dat het verdrag niet van toepassing is op houten schepen van traditionele bouw.

In artikel 2 worden de relevante definities gegeven:

- 'bevoegde autoriteit' is de minister, de regeringsdienst of andere autoriteit die bevoegd is bindende voorschriften, reglementen of andere instructies uit te vaardigen met betrekking tot de werktijden of de rusttijden van zeevarenden of de bemanning van schepen;
- 'werktijden' is de tijd gedurende welke een zeevarende geacht wordt werkzaamheden te verrichten ten behoeve van het schip;
- 'rusttijden' is de tijd die buiten de arbeidstijd valt; hieronder worden korte onderbrekingen niet begrepen;
- 'zeevarende' is een persoon die als zodanig wordt gedefinieerd in de nationale wetgeving of in collectieve overeenkomsten en die, in welke hoedanigheid dan ook, in dienst of tewerkgesteld is aan boord van een zeeschip waarop dit verdrag van toepassing is;
- 'reder' is de eigenaar van het schip of elke andere organisatie of persoon die door de reder is belast met de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip en die bij aanvaarding van die verantwoordelijkheid de verplichting op zich heeft genomen zich te kwijten van alle bijbehorende taken en verantwoordelijkheden.

### Verplichtingen

Artikel 3 bepaalt dat binnen de in artikel 5 bepaalde grenzen dient te worden vastgesteld hetzij het maximum aantal uren arbeid dat binnen een bepaald tijdvak niet mag worden overschreden, hetzij het minimum aantal uren rust dat binnen een bepaald tijdvak moet worden verschaft.

Artikel 4 geeft aan dat door bekrachtiging van dit verdrag door de Lidstaat wordt erkend dat de norm voor zeevarenden, evenals voor andere werknemers, acht uur per dag is, met een rustdag per week en rust op feestdagen. Van deze norm mag in collectieve overeenkomsten (die goedgekeurd en geregistreerd worden door de Lidstaat) worden afgeweken indien dat gunstiger is voor de zeevarenden.

In artikel 5 zijn de grenzen van de werk- en rusttijden vastgesteld.

- a. het maximum aantal arbeidsuren mag niet meer bedragen dan:
  - 14 uren in iedere periode van 24 uur; en
  - 72 uren in iedere periode van 7 dagen

b. Het minimum aantal uren rust mag niet minder bedragen dan:

- 10 uren in iedere periode van 24 uur; en
- 77 uren in ieder periode van 7 dagen

Het aantal uren rust mag worden verdeeld in maximaal twee perioden, waarvan één periode minstens zes uur rust moet bedragen. Bovendien mag het tijdsbestek tussen de twee perioden niet meer bedragen dan 14 uren.

Indien er appels, brandweer- en reddingsoefeningen en oefeningen moeten worden uitgevoerd die zijn voorgeschreven in nationale wetgeving, dienen die zodanig te verlopen dat de verstoring van rustperioden zoveel mogelijk wordt beperkt en geen vermoeidheid wordt veroorzaakt.

In de situaties waarin een zeevarende oproepbaar is (bijvoorbeeld omdat de machinekamer onbemand is) moet de zeevarende een behoorlijke rustperiode ter compensatie krijgen indien de normale rustperiode wordt onderbroken vanwege werkoproepen.

Indien er geen collectieve overeenkomst of scheidsrechterlijke beslissing bestaat of indien de bevoegde autoriteit oordeelt dat het bepaalde in de overeenkomst of beslissing ten aanzien van de hierboven genoemde oefeningen en oproepbaarheid ontoereikend is, dient de bevoegde autoriteit de nodige bepalingen uit te vaardigen om te waarborgen dat de betrokken zeevarenden genoeg rust genieten.

Door middel van nationale wetgeving of een procedure mag de bevoegde autoriteit collectieve overeenkomsten goedkeuren of registreren die uitzonderingen toelaten op de vastgestelde grenzen. Deze uitzonderingen dienen wel zo veel mogelijk in overeenstemming te zijn met de vastgestelde normen, maar ze mogen voorzien in frequentere of langere verlofperioden, of in compensatieverlof voor zeevarenden in wachtdienst of zeevarenden werkzaam aan boord van schepen op reizen van korte duur.

Artikel 5 geeft tevens aan dat iedere Lidstaat moet eisen dat op een gemakkelijk toegankelijke plaats een overzicht wordt opgehangen van de organisatie van de werkzaamheden aan boord. Dit overzicht dient voor elke functie ten minste te bevatten het rooster voor dienst op zee en dienst in de haven en het maximum aantal arbeidsuren of het minimum aantal rusturen dat door de in de Vlaggenstaat geldende wetgeving of collectieve overeenkomsten wordt voorgeschreven. Dit overzicht dient te worden opgesteld in een standaardmodel in de werktaal of -talen van het schip en in het Engels.

In artikel 6 is neergelegd dat zeevarenden onder de achttien jaar geen nachtarbeid mogen verrichten. Hierbij wordt onder 'nacht' verstaan een tijdvak van minstens negen achtereenvolgende uren dat tenminste de periode van middernacht tot vijf uur 's ochtends omvat. Van het verbod om nachtarbeid te verrichten kan worden afgeweken wanneer door dit verbod de effectieve opleiding van zeevarenden in de leeftijd tussen zestien en achttien jaar, overeenkomstig de vastgestelde programma's en roosters, zou worden aangetast.

Ongeacht de bepalingen in dit verdrag heeft de kapitein ingevolge artikel 7 het recht van een zeevarende te eisen dat hij de nodige uren arbeid verricht voor de onmiddellijke veiligheid van het schip, van personen aan boord of voor het verlenen van hulp aan andere op zee in nood verkerende schepen of personen. De kapitein kan de normale werk- of rusttijden opschorten en van de zeevarende eisen dat hij de nodige uren arbeid verricht totdat de normale situatie is hersteld. Zodra dat weer mogelijk is dient de kapitein ervoor te zorgen dat de zeevarenden, die arbeid hebben verricht in een periode waarin zij volgens het rooster rust hadden, een passende rustperiode wordt verschaft.

Artikel 8 bepaalt dat de Lidstaat moet eisen dat de registratie van de dagelijkse werktijden of dagelijkse rusttijden van zeevarenden wordt bijgehouden. Dit dient te gebeuren ten behoeve van de controle op de naleving van het bepaalde in artikel 5. Artikel 8 geeft eveneens aan dat de zeevarende zelf ook een afschrift van deze registratie dient te ontvangen en dat dit afschrift door de kapitein (of zijn gemachtigde) en hemzelf wordt geparafeerd. De bevoegde autoriteit dient bovendien de procedures voor het bijhouden van deze registraties aan boord vast te stellen, evenals de periodes waarover de informatie wordt geregistreerd. Hij dient tevens een model vast te stellen van de registratie van de werk- of rusttijden van de zeevarenden. Hij kan ook gebruik maken van een standaardformulier dat door de ILO is opgesteld. Het model moet worden opgesteld in de in artikel 5 bedoelde taal of talen.

Ten slotte bepaalt artikel 8 dat een afschrift van de wettelijke bepalingen en collectieve overeenkomsten die betrekking hebben op hetgeen in dit verdrag is gesteld aan boord van het schip dient te worden bewaard op een voor de bemanning gemakkelijk toegankelijke plaats.

Ingevolge artikel 9 dient de bevoegde autoriteit de registraties, bedoeld in artikel 8, op gezette tijden te controleren door ze te verifiëren en paraferen.

Indien blijkt dat inbreuk wordt gemaakt op de bepalingen betreffende de werk- en rusttijden, dan dient de Lidstaat maatregelen te nemen teneinde nieuwe overtredingen te voorkomen. Indien dat nodig is dient hij er voor te zorgen dat de samenstelling van de bemanning van het schip wordt gewijzigd, aldus artikel 10.

Elk schip dat onder de toepassing van dit verdrag valt moet een voldoende aantal gekwalificeerde mensen aan boord hebben, zodat de veiligheid kan worden gewaarborgd. Dit dient in overeenstemming te zijn met het document inzake de minimumbemanning voor de veiligheid of een vergelijkbaar document. De bevoegde autoriteit dient bij de vaststelling, goedkeuring of herziening van de bemanningssterkte rekening te houden met de noodzaak, voor zover uitvoerbaar, excessief lange wachttijden te vermijden of tot een minimum te beperken, zorg te dragen voor voldoende rust en de vermoeidheid te beperken. Tevens dient de bevoegde autoriteit rekening te houden met de in de preambule genoemde internationale akten.

Krachtens artikel 12 mogen personen onder de zestien jaar niet werkzaam zijn op een schip.

Uit artikel 13 volgt dat de reder er voor dient te zorgen dat de kapitein de beschikking heeft over de nodige middelen teneinde te kunnen voldoen aan de verplichtingen in dit verdrag. De kapitein dient zelf ook alle nodige maatregelen te treffen om zich ervan te verzekeren dat aan alle verplichtingen in dit verdrag wordt voldaan.

In artikel 14 wordt de Lidstaat de verplichting opgelegd de bepalingen door middel van nationale wetgeving toe te passen, tenzij dit eveneens via scheidsrechterlijke beslissingen, collectieve overeenkomsten of rechterlijke uitspraken kan.

Artikel 15 ten slotte geeft aan dat de Lidstaten de nodige maatregelen, inclusief corrigerende maatregelen en sancties, dienen te nemen teneinde voor naleving van de bepalingen in dit verdrag zorg te dragen. Tevens dienen zij te beschikken over adequate inspectiediensten die het noodzakelijke toezicht houden. De Lidstaten dienen aan deze diensten de nodige middelen te verschaffen om hun taken goed te kunnen uitvoeren. Als laatste geeft artikel 15 aan dat procedures moeten worden vastgesteld om klachten in behandeling te kunnen nemen.

## Implementatie

Verdrag 180 is geïmplementeerd door de Arbeidstijdenwet (Wet van 23 november 1995, *Stb.* 1995, 598) en het Arbeidstijdenbesluit Vervoer (Besluit van 14 februari 1998, *Stb.* 1998, 125).

## 10.2 Werkgelegenheid

### 10.2.1 Verdrag 9 – Plaatsing van zeelieden

**Vindplaats Nederlandse tekst:** KB 28 augustus 1948, *Stb.* I 403

**Ratificatiedatum:** 09-01-1948

#### Werkingsfeer

Artikel 1 verklaart het verdrag van toepassing op zeelieden, te weten: alle personen als lid van de bemanning werkzaam aan boord van schepen, die de zee bevaren, met uitzondering van de officieren.

Artikel 9 biedt de mogelijkheid de werkingssfeer uit te breiden met stuurlieden en machinisten.

#### Verplichtingen

Artikel 2 verbiedt het als bedrijf, met het doel winst te maken, uitvoeren van arbeidsbemiddeling voor zeelieden. Een zeeman mag nooit betaling verschuldigd zijn voor arbeidsbemiddeling, direct of indirect, aan enig persoon, vennootschap of instelling.

Overtreding van de bepalingen van dit artikel zal bij de wet strafbaar gesteld moeten worden.

Artikel 3 regelt in dit verband de definitieve afschaffing van de arbeidsbemiddeling met winstoogmerk voor zeelieden. Bestaande instellingen kunnen een tijdelijke vergunning krijgen tot tijdelijke voortzetting van hun bedrijf, maar moeten zo spoedig mogelijk verdwijnen.

Artikel 4 verplicht tot het organiseren en in stand houden van een doelmatig werkend stelsel van kosteloze arbeidsbemiddeling voor zeelieden:

- a. hetzij door de belanghebbende organisaties van reders en zeelieden, werkend onder centraal toezicht;
- b. hetzij bij afwezigheid van een dergelijke samenwerking, door de staat zelf.

De werkzaamheden moeten worden geleid door personen met ervaring op zee. Als verschillende instellingen van arbeidsbemiddeling naast elkaar bestaan, moeten maatregelen genomen worden om hun werkzaamheden in een nationaal geordend stelsel met elkaar te coördineren.

Artikel 5 verplicht tot samenstelling van commissies, die gehoord moeten worden in alle zaken met betrekking tot het functioneren van de bemiddeling. Deze commissies moeten zijn samengesteld uit een gelijk aantal vertegenwoordigers van reders en zeelieden. De vaststelling van de bevoegdheden van het Comité wordt aan de bevoegde autoriteiten overgelaten.

Zolang de poging tot plaatsing duurt, behoudt de zeeman (zie artikel 6) het recht om zelf zijn schip en de reder om zelf zijn bemanning te kiezen.

Artikel 7 bepaalt dat de monsterrol de waarborgen moet bevatten voor bescherming van belanghebbenden. De zeeman moet de gelegenheid hebben om kennis te nemen van de monsterrol of het arbeidscontract voor en na ondertekening.

Artikel 8 verplicht tot het nemen van maatregelen om de faciliteiten van dit verdrag, zo nodig door middel van openbare arbeidsbemiddeling, ter beschikking te doen komen van de zeelieden van alle lidstaten die het verdrag bekrachtigd hebben, op voorwaarde dat de arbeidsvoorwaarden daar nagenoeg dezelfde zijn.

Artikel 10 verplicht tot het aan het Internationaal Arbeidsbureau verstrekken van alle gegevens, statistische of andere, betreffende de werkloosheid van zeelieden en de werking van de arbeidsbemiddeling voor zeelieden.

## Implementatie

Het verbod om arbeidsbemiddeling met winstoogmerk te verlenen met betrekking tot zeelieden is neergelegd in artikel 5 van het Besluit arbeidsbemiddeling (Besluit van 24 juni 1998, *Stcrt.* 1998, 381). Dit verbod geldt zowel voor zeelieden als bedoeld in artikel 1 van het verdrag, als voor de stuurlieden en machinisten als bedoeld in artikel 9. Nederland heeft derhalve gebruik gemaakt van de mogelijkheid de werkingssfeer van het verdrag uit te breiden tot genoemde categorieën. De Wet op de economische delicten regelt de sanctie op overtreding van dit verbod.

Arbeidsbemiddeling voor zeelieden wordt sinds 2003 verricht door de reguliere Centra voor Werk en Inkomen.

Op 22 juni 1977 werd de (tripartite) Regeling Arbeidsvoorziening in de Zeescheepvaart (RAZ) van kracht. Hoewel deze Regeling niet strekt ter tenuitvoerlegging van het verdrag, zijn de volgende punten daaruit wel interessant om te vermelden:

- a. de bevordering van de inschakeling van arbeidsbureaus bij het in Nederland vervullen van vacatures op buitenlandse schepen;
- b. de instelling van een centrale begeleidingscommissie met adviserende bevoegdheden ten aanzien van de voorrangsregeling, de centrale registratie en andere beleidsmaatregelen die voor een goede onderlinge afstemming van vraag en aanbod in de zeevaartsector van belang zijn.

De regeling is overigens sedert de totstandkoming enige malen gewijzigd.

In het Wetboek van Koophandel zijn bepalingen opgenomen over de arbeidsovereenkomst tot de vaart ter zee (artikelen 396 en volgende), die ten dele de materie van het verdrag bestrijken.

Tenslotte kunnen de algemene - voor alle werknemers geldende - arbeidsrechtelijke bepalingen worden genoemd, waaronder het ontslagrecht, inclusief artikel 6 van het Buitengewoon Besluit Arbeidsverhoudingen.

## 10.2.2 Verdrag 145 – De continuering van werkgelegenheid voor zeevarenden

Vindplaats Nederlandse tekst: *Trb.* 1977, 106

Ratificatiedatum: 10-01-1979

### Werkingsfeer

Het verdrag is van toepassing op personen die regelmatig beschikbaar zijn voor arbeid als zeevarenden en die hun jaarlijks inkomen hoofdzakelijk uit deze arbeid verkrijgen (artikel 1).

Onder 'zeevarende' wordt verstaan: iedereen die als zodanig wordt aangemerkt in nationale wetgeving, nationale praktijk of collectieve arbeidsovereenkomsten, die gewoonlijk als bemanningslid aan boord van een zeeschip is tewerkgesteld, behalve op:

- a. een oorlogsschip;
- b. een schip dat wordt gebruikt voor de visvangst of daarmee direct verband houdende werkzaamheden of voor de walvisvangst of voor soortgelijke doeleinden.

De nationale wetgeving bepaalt welke schepen voor de toepassing van dit verdrag als zeeschepen dienen te worden beschouwd. Bij het vaststellen en wijzigen van de omschrijving van zeevarende en zeeschip dienen de organisaties van werkgevers en van werknemers te worden betrokken.

### Verplichtingen

Artikel 2 bepaalt dat elke lidstaat die een maritieme bedrijfstak heeft, zijn beleid erop moet richten alle betrokkenen te stimuleren om vakbekwame zeevarenden, voor zover dit uitvoerbaar is, een ononderbroken of regelmatige tewerkstelling aan te bieden. Op deze wijze worden tevens de reders voorzien van een bestendig en bekwaam potentieel.

Er dient krachtig naar gestreefd te worden zeevarenden te verzekeren van ofwel minimumtijdvakken van tewerkstelling ofwel een minimuminkomen of financiële uitkering, waarvan de aard en de omvang afhankelijk zijn van de economische en sociale omstandigheden van het land.

Artikel 3 noemt als mogelijkheden om die doelstelling te bereiken onder meer:

- a. contracten of overeenkomsten, die voorzien in ononderbroken en regelmatige tewerkstelling bij een scheepvaartonderneming of een vereniging van reders;
- b. voorzieningen ter regulering van de werkgelegenheid door middel van het aanleggen en bijhouden van registers of lijsten, ingedeeld naar categorieën van vakbekwame zeevarenden.

Artikel 4 bepaalt dat, als alleen voorzien is in het aanleggen en bijhouden van registers, die registers alle beroeps categorieën van zeevarenden moeten omvatten. Dit laatste te bepalen bij nationale wetgeving, praktijk of collectieve arbeidsovereenkomsten. Verder genieten zeevarenden die op een dergelijke lijst voorkomen, voorrang bij tewerkstelling in de zeevaart. De zeevarenden moeten zich voor arbeid beschikbaar houden (de wijze waarop wordt bepaald bij nationale wetgeving, praktijk of collectieve arbeidsovereenkomsten).

Artikel 5 stelt dat, voor zover nationale wetgeving dit toelaat, het personeelsbestand van de registers of lijsten regelmatig moet worden herzien om het op een niveau te brengen dat in overeenstemming is met de behoeften van de maritieme bedrijfstak.

Bij een noodzakelijke vermindering van het personeelsbestand van register of lijst, moeten alle noodzakelijke maatregelen worden getroffen om de nadelige gevolgen voor zeevarenden te voorkomen of te verzachten, rekening houdend met de economische en sociale situatie van het betrokken land.

Artikel 6 bepaalt dat de relevante voorschriften betreffende de veiligheid, de hygiëne, het welzijn en de beroepsopleiding van werknemers ook worden toegepast op de zeevarenden.

## Implementatie

Het verdrag is ten uitvoer gelegd via nationale wetgeving en collectieve arbeidsovereenkomsten. De definities van zeevarenden en zeeschip zijn neergelegd in de Schepenwet (*Stb.* 1919, 219) en in boek 8 van het Wetboek van Koophandel.

In het algemeen worden zeevarenden tewerkgesteld op een arbeidscontract voor onbepaalde tijd. Dit is bepaald in het bij de betreffende collectieve arbeidsovereenkomst behorende reglement. Wettelijk gezien is aanmontering tijdens de reis nog wel mogelijk, maar daar wordt in de praktijk weinig gebruik van gemaakt. Wat betreft de beloning, eventueel ontslag en opzegtermijn gelden dezelfde bepalingen als ten aanzien van andere werknemers.

Met betrekking tot de arbeidsvoorziening is de in 1988 herziene Regeling arbeidsvoorziening zeescheepvaart (RAZ) van toepassing, een vrijwillige regeling tussen werkgevers- en werknemersorganisaties in de zeevaart (Bijvoegsel *Stcrt.* 13 oktober 1998, nr. 195). Deze houdt in het zoveel mogelijk vervullen van bestaande vacatures op Nederlandse schepen met Nederlanders en gelijkberechtigten. De overheid is als zodanig geen partij. Gelijkberechtigten zijn diegenen, die voorafgaand aan een mogelijke aanstelling, tenminste 2 jaren vaartijd in de Nederlandse zeescheepvaart onder toepassing van een Nederlandse collectieve arbeidsovereenkomst hebben behaald. Voorwaarde hierbij is dat het laatste dienstverband niet langer dan drie jaar geleden beëindigd is.

Reders moeten toestemming vragen als zij hun schepen met een volledige buitenlandse gezellenploeg willen bemannen. Een voornemen tot het wettelijk vastleggen van deze regeling is uiteindelijk niet tot uitvoering gekomen.

In het algemeen geldt in Nederland dat een werkloze, die een uitkering op grond van de Werkloosheidswet of een andere werkloosheidsregeling ontvangt en bij het arbeidsbureau is ingeschreven, verplicht is passend werk te aanvaarden. Als hij of zij dat werk niet aanvaardt, vervallen de aanspraken op een uitkering.

Bepalingen betreffende de veiligheid, gezondheid, het welzijn en de opleiding van zeevarenden zijn vastgelegd in de Schepenwet (*Stb.* 1919, 219), het Schepenbesluit (*Stb.* 1965, 367) het Schepelingenbesluit (*Stb.* 1937, 242), de Arbeidstijdenwet (Wet van 23 november 1995, *Stb.* 1995, 598), de Zeevaartbemanningwet (Wet van 11 december 1997, *Stb.* 1997, 757) en de Arbeidsomstandighedenwet (Wet van 18 maart 1999, *Stb.* 1999, 184). Deze omvatten bepalingen met betrekking tot de veiligheid van het schip als geheel, werktuigen aan boord van schepen, accommodatie, werkuren van en opleidingseisen voor de bemanningsleden.

Wat betreft de beloning kan worden opgemerkt dat zeevarenden van schepen die binnen het Rijk hun thuishaven hebben, recht hebben op het wettelijk minimumloon (artikel 4, derde lid Wet minimumloon en minimumvakantiebijslag, Wet van 27 november 1968, *Stb.* 1968, 657).

## Interpretatie en naleving

In een reactie op vragen van het Comité van deskundigen ten aanzien van enkele gevallen van ontslag van zeevarenden, wees de overheid op de verruiming van de mogelijkheid om met buitenlandse scheepsgezellen te varen. Deze verruiming maakt deel uit van maatregelen, bedoeld om de scheepvaart onder Nederlandse vlag concurrerend te houden.

Vanaf 1997 is het, onder voorwaarden, ook toegestaan om met buitenlandse officieren te varen vanwege een nog steeds toenemend tekort aan Nederlandse officieren. Inmiddels is het aanstellen van kapiteins met de nationaliteit van één der EU-lidstaten of van Noorwegen, IJsland of Zwitserland, alsmede het onder voorwaarden, toestaan van kapiteins met de nationaliteit van een aantal andere landen eveneens toegestaan. Ontslagen vanwege vervanging van Nederlanders door buitenlanders is echter niet toegestaan.

In reactie op vragen van het Comité van deskundigen betreffende de werkingssfeer en de status van de RAZ merkte de overheid in de rapportage verder het volgende op. Uitvoering van de bepalingen onder artikel 2 en 3, lid a, van het verdrag is geschied in op alle zeevarenden van toepassing zijnde Nederlandse wetgeving (Wetboek van Koophandel, artikelen 396 tot 451, Burgerlijk wetboek, titel 7.10, het Buitengewoon Besluit Arbeidsverhoudingen 1945 en bij collectieve arbeidsovereenkomst).

Aan artikel 3, lid b, wordt uitvoering gegeven door middel van de Centra voor Werk en Inkomen, die een register bijhouden van werkloze zeevarenden die werk zoeken in de zeevaart. Tot slot wordt gewezen op de intrekking van het wetsvoorstel dat van de RAZ een wettelijke regeling zou maken.

## 10.3 Medisch onderzoek

### 10.3.1 Verdrag 16 – Verplicht geneeskundig onderzoek van kinderen en jeugdige personen werkzaam aan boord van schepen

Vindplaats Nederlandse tekst: KB 16 april 1928, *Stb.* 95

Ratificatiedatum: 09-03-1928

#### Werkingsfeer

Het verdrag is van toepassing op alle schepen van welke aard dan ook, die gebruikt worden voor de scheepvaart en die toebehoren aan de overheid of aan bijzondere personen. Oorlogsschepen worden van de werking van dit verdrag uitgezonderd (artikel 1).

#### Verplichtingen

Artikel 2 bepaalt dat, met uitzondering van schepen waarop slechts leden van één gezin werkzaam zijn, kinderen en jeugdige personen onder de achttien jaar alleen aan boord mogen werken indien zij een geneeskundig certificaat kunnen overleggen waarin staat dat zij geschikt zijn verklaard voor dergelijke arbeid. Het certificaat moet zijn ondertekend door een daartoe bevoegde geneesheer.

Artikel 3 schrijft voor dat de arbeid van kinderen en jeugdige personen onder de achttien jaar slechts bestendig mag worden indien het geneeskundig onderzoek periodiek wordt herhaald, met dien verstande dat het niet is toegestaan dat een dergelijk onderzoek vaker dan eens per jaar plaatsvindt en dat telkens als er een nieuw onderzoek heeft plaatsgevonden, er een nieuw certificaat wordt getoond.

Indien de geldigheid van het geneeskundig certificaat verloopt tijdens de reis, dan wordt deze verlengd voor de duur van die reis.

Volgens artikel 4 kan de overheid in dringende gevallen toestaan dat een persoon die jonger is dan achttien jaar aan boord gaat zonder voorafgaand onderzoek zoals bedoeld in de artikelen 2 en 3 van dit verdrag. Wel is hieraan de voorwaarde verbonden dat dit onderzoek plaatsvindt in de eerste haven die het schip tijdens de reis aandoet.

Artikel 9 verplicht de Lidstaten het verdrag eveneens toe te passen ten aanzien van hun koloniën en ten aanzien van de landen of gebieden die onder hun soevereiniteit vallen.

#### Implementatie

De materie van Verdrag nr. 16 is geregeld in de Zeevaartbemanningswet (Wet van 11 december 1997, *Stb.* 1997, 757) en in het Besluit Zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart (Besluit van 23 augustus 2001, *Stb.* 2002, 25).

### 10.3.2 Verdrag 73 – Het geneeskundig onderzoek van zeelieden

Vindplaats Nederlandse tekst: *Trb.* 1957, 177

Ratificatiedatum: 17-06-1958

#### Werkingsfeer

Het verdrag is van toepassing op elk zeeschip, ongeacht of het publiek of particulier eigendom is. Het wordt gebruikt voor het vervoer van goederen of passagiers (met een handelsdoeleinde) en dient ingeschreven te zijn in een gebied waarvoor het verdrag van kracht is (artikel 1).

De nationale wetgeving bepaalt wanneer een schip als zeeschip beschouwd wordt.

Het verdrag is niet van toepassing op :

- a. vaartuigen met een bruto tonnenmaat van minder dan 200 registerton;
- b. houten vaartuigen van een primitieve constructie zoals 'dhows' en 'jonken';
- c. vissersvaartuigen;
- d. vaartuigen die gebruikt worden voor de vaart in riviermonden.

Artikel 2 verklaart het verdrag van toepassing op alle personen, die in wat voor functie ook aan boord werkzaam zijn, met uitzondering van:

- a. een loods die niet tot de bemanning behoort;
- b. personen die aan boord werkzaam zijn voor een andere werkgever dan de reder, met uitzondering van radio-officieren en radiotelegrafisten in dienst van een maatschappij voor telegrafie;
- c. meereizende havenwerknemers die niet tot de bemanning behoren;
- d. personen, werkzaam in de havens en gewoonlijk niet op zee tewerkgesteld.

Ten aanzien van bovengenoemde personen moeten echter wel maatregelen genomen worden om te verzekeren dat zij een goede gezondheid genieten en geen gevaar opleveren voor de gezondheid van andere personen aan boord.

#### Verplichtingen

Artikel 3 bepaalt dat geen persoon mag worden aangenomen om dienst te doen aan boord van een schip, zonder een bewijs waaruit zijn lichamelijke geschiktheid blijkt voor de arbeid die hij op zee moet verrichten. Dat bewijs moet door een arts zijn ondertekend of - als het een bewijs betreft dat alleen op het gezichtsvermogen betrekking heeft - door een persoon die door de bevoegde autoriteit is gerechtigd om dergelijke bewijzen af te geven.

Artikel 4 schrijft voor dat de bevoegde autoriteit na raadpleging van de betrokken organisaties van reders en van zeelieden, en rekening houdend met de leeftijd van de betrokken persoon en de aard van het te verrichten werk, de aard van het in te stellen onderzoek en de bijzonderheden die in het bewijs opgenomen moeten worden, moet vaststellen.

In elk geval moet (behoudens een enkele uitzondering) uit het bewijs blijken dat het gezicht en het gehoor goed is en dat betrokkene geen aandoeningen heeft die op zee erger kan worden, hem ongeschikt maken voor werk op zee, of gevaren voor de gezondheid van de andere personen aan boord kunnen opleveren.

Artikel 5 stelt vast dat het bewijs niet langer dan 2 jaar geldig mag zijn. Een bewijs dat betrekking heeft op het zien van kleuren geldt echter 6 jaar. Zou de geldigheid van het bewijs aflopen tijdens de reis, dan blijft het geldig tot aan het einde van de reis.

Artikel 6 maakt het mogelijk dat in dringende gevallen de bevoegde autoriteit toestaat dat voor een enkele reis een persoon dienst doet zonder dat aan de eerder vermelde voorschriften voldaan is. In dergelijke gevallen zijn de arbeidsvoorwaarden dezelfde als die van de zeelieden van dezelfde categorie die een geneeskundig bewijs bezitten.

Ook kan de bevoegde autoriteit op grond van artikel 7 toestaan dat in plaats van een geneeskundig bewijs een erkende verklaring wordt afgegeven op een nader vast te stellen wijze. De verklaring geeft aan dat het geneeskundig bewijs aan de belanghebbende is afgegeven.

Artikel 8 bepaalt dat regelingen moeten worden getroffen om het mogelijk te maken dat een persoon, aan wie na een onderzoek geweigerd is een bewijs af te geven, het verzoek kan doen opnieuw onderzocht te worden door een medische scheidsrechter of scheidsrechters, die in een onafhankelijke positie verkeren ten opzichte van reders- of zeeliedenorganisaties.

Tenslotte kan de bevoegde autoriteit op basis van artikel 9 na raadpleging van de reders- en zeeliedenorganisaties, het betreffende werk geheel of gedeeltelijk overdragen aan een organisatie of een autoriteit die gelijksoortige functies voor alle zeelieden verricht.

## **Implementatie**

De verplichtingen van Verdrag nr. 73 worden ten uitvoer gelegd in de artikelen 451*c* en 451*d* van het Wetboek van Koophandel (Wet van 23 maart 1826, *Stb.* 1826, 18), de Zeevaartbemanningswet (Wet van 11 december 1997, *Stb.* 1997, 757) en in het Besluit Zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart (Besluit van 23 augustus 2001, *Stb.* 2002, 25).

Wat artikel 4 (geneeskundig onderzoek) betreft, kan worden vermeld dat de onderzoeken plaatsvinden op basis van keuringsreglementen, die vastgesteld zijn door het hoofd van de Inspectie V&W.

Het geneeskundig bewijs (artikel 5) wat betreft de algemene lichamelijke geschiktheid voor de zeevaart heeft een geldigheid van ten hoogste twee jaar; de geneeskundige verklaring betreffende het gezichts- en het gehoororgaan worden om de twee jaar verlengd en elke zes jaar vernieuwd.

Van de mogelijkheid die artikel 6 biedt is geen gebruik gemaakt.

De situatie in artikel 7 is geregeld in artikel 113 van het Besluit Zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart. Iemand aan wie een certificaat geweigerd wordt, kan het hoofd van de Inspectiedienst V&W verzoeken een nieuw onderzoek in te stellen.

Het recht om een herkeuring te ondergaan (artikel 8) is geregeld in artikel 104 lid 5 van het Besluit Zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart.

Van de delegatiemogelijkheid in artikel 9 tenslotte is geen gebruik gemaakt.

### 10.3.3 Verdrag 113 – Het geneeskundig onderzoek van vissers

Vindplaats Nederlandse tekst: *Trb.* 1964, 44

Ratificatiedatum: 15-12-1988

#### Werkingssfeer

Het verdrag is van toepassing op vissersvaartuigen, te weten alle schepen en boten, van welke aard dan ook, publiek dan wel particulier eigendom, die gebruikt worden voor de zee- en de kustvisserij in zoute wateren (artikel 1). vaartuigen die gewoonlijk niet langer dan drie dagen achter elkaar op zee kunnen blijven, na overleg met de betrokken organisaties van visserijreders en van vissers, door het bevoegd gezag worden vrijgesteld van toepassing van de bepalingen van het verdrag.

Het verdrag is niet van toepassing op de visserij in havengebieden en havens of in riviermondingen, en evenmin op personen die vissen bij wijze van sport of voor ontspanning.

#### Verplichtingen

Artikel 2 bepaalt dat niemand voor tewerkstelling in wat voor hoedanigheid ook aan boord van een vissersvaartuig kan worden aangenomen, zonder overlegging van een attest inzake zijn lichamelijke geschiktheid voor de op zee te verrichten arbeid; het attest moet ondertekend zijn door een arts die erkend is door de bevoegde autoriteit.

Artikel 3 bepaalt dat de aard van het medisch onderzoek, en de bijzonderheden die in het attest moeten worden vermeld, na overleg met eerdergenoemde organisaties, worden voorgeschreven door de bevoegde autoriteit. Bij het voorschrijven van de aard van het onderzoek wordt rekening gehouden met de leeftijd van betrokkenen en de aard van de arbeid.

In het attest moet in elk geval worden verklaard dat de betrokkene niet lijdt aan een ziekte die door de arbeid op zee erger kan worden of hem daarvoor ongeschikt kan maken, of die de gezondheid van anderen aan boord in gevaar kan brengen.

Artikel 4 bepaalt dat een attest ten aanzien van iemand jonger dan 21 niet langer dan één jaar geldig is. Ten aanzien van personen, ouder dan 21, bepaalt de bevoegde autoriteit de geldigheidsduur. Als de geldigheidsduur tijdens de reis afloopt, blijft het attest geldig tot na de reis.

Artikel 5 schrijft voor dat er een mogelijkheid is voor degenen aan wie een attest wordt geweigerd, een nader onderzoek aan te vragen door één of meer medische scheidslieden die niet afhankelijk zijn van een visserijreder of van een organisatie of van vissers.

#### Implementatie

De Nederlandse wetgeving die van belang is voor de tenuitvoerlegging van verdrag 113, is neergelegd in de Zeevaartbemanningwet (Wet van 11 december 1997, *Stb.* 1997, 757), het Keuringsreglement voor de zeevaart 2005 (Besluit van 23 december 2004, *Stb.* 2005, 4) en het Besluit Zeevisvaartbemanning (Besluit van 27 augustus 2001, *Stb.* 2002, 26).

In het Besluit Zeevisvaartbemanning worden nadere regels gesteld met betrekking tot de medische verklaring van geschiktheid voor de zeevaart.. Het Keuringsreglement voor de zeevaart 2005 is gegrond op bepalingen in het Besluit Zeevisvaartbemanning. Het reglement stelt eisen ten aanzien van de keuring.

Wat betreft de *werkingsfeer* van het verdrag kan worden opgemerkt dat het Besluit Zeevisvaartbemanning van toepassing is op alle vissersvaartuigen. De medische verklaring wordt geregeld in het besluit Zeevisvaartbemanning. De verklaring wordt afgegeven door een door het hoofd van de Inspectie Verkeer en Waterstaat aangewezen keuringsarts en is twee jaar geldig. Er wordt geen onderscheid naar leeftijd gemaakt. De medische verklaringen omtrent het gezichts- en gehoororgaan hebben een geldigheidsduur van zes jaar. Er bestaat een recht op herkeuring. Het Keuringsreglement voor de zeevaart 2005 bevat terzake nadere bepalingen. Het keuringsreglement voor de zeevaart wordt vastgesteld door de Minister van V&W.

## 10.4 Bemanningsverblijven

### 10.4.1 Verdrag 68 – De voeding en de desbetreffende verzorging van de bemanning aan boord van schepen

Vindplaats Nederlandse tekst: *Trb.* 1957, 173

Ratificatiedatum: 17-06-1958

#### Werkingsfeer

Het verdrag is van toepassing op zeeschepen, particulier dan wel publiek eigendom, die voor handelsdoeleinden voor het vervoer van personen of lading worden gebruikt en ingeschreven staan in een gebied waarvoor het verdrag van kracht is (artikel 1).

De nationale wetgeving of collectieve arbeidsovereenkomsten bepalen welke schepen voor de toepassing van het verdrag als zeeschepen worden beschouwd.

#### Verplichtingen

Artikel 1 schrijft voor dat voor de bemanning van zeeschepen een behoorlijk peil van voeding en daarmee verband houdende verzorging gehandhaafd wordt.

De bevoegde autoriteit is op grond van artikel 2 (tenzij één en ander bij collectieve arbeidsovereenkomst is geregeld) verplicht tot de volgende werkzaamheden:

- a. het voorbereiden en toepassen van reglementen ten aanzien van de bevoorrading met levensmiddelen en water en de daarmee verband houdende verzorging, en allerlei met de kombuis verband houdende zaken;
- b. de inspectie aan boord van de voorraden geneesmiddelen en water en van de ruimten, inrichtingen en uitrustingen voor het opslaan, behandelen en bereiden van voedingsmiddelen;
- c. de afgifte van getuigschriften van bekwaamheid aan die leden van het personeel, van wie verlangd wordt dat zij een bepaalde voorgeschreven hoedanigheid bezitten;
- d. studie van methoden geschikt om aan de bemanning een voldoende voeding en de daarmee verband houdende verzorging te verzekeren en verspreiding van informatie over die methoden.

Artikel 3 verplicht de bevoegde autoriteit bovengenoemde werkzaamheden in nauwe samenwerking met de reders- en zeeliedenorganisaties uit te voeren, en met de nationale of plaatselijke autoriteiten die zich bezighouden met vraagstukken van voeding en volksgezondheid; zo nodig kan van de diensten van deze autoriteiten gebruik worden gemaakt. Er moet uiteraard voldoende coördinatie zijn om dubbel werk of competentieproblemen te voorkomen.

Artikel 4 bepaalt dat de bevoegde autoriteit over volledig geschoold vast personeel, waaronder inspecteurs, moet beschikken.

Artikel 5 bevat eisen betreffende de wetgeving inzake voeding en kantinefaciliteiten ten behoeve van de gezondheid en het welzijn van de bemanning van schepen. De wetgeving moet verplichten tot:

- a. een kwantitatief en kwalitatief voldoende bevoorrading met levensmiddelen en water;
- b. de inrichting en uitrusting van een kantine die voldoende is om aan alle leden van de bemanning behoorlijke maaltijden te verschaffen.

Verder moeten in de nationale wetgeving op grond van artikel 6 regels gesteld worden over het toezicht dat de bevoegde autoriteit moet uitoefenen op:

- a. de voorraden levensmiddelen en water;
- b. alle ruimten en uitrustingen die gebruikt worden voor het opslaan en voor het behandelen van levensmiddelen en water;
- c. de kombuis en elke andere installatie die wordt gebruikt voor het bereiden en opdienen van maaltijden;
- d. de beroepsbekwaamheden van de werknemers van het kombuis en de civiele dienst die over bepaalde kwalificaties moeten beschikken

Artikel 7 bepaalt dat de wetgeving of collectieve arbeidsovereenkomsten regelingen moet(en) treffen voor een periodieke inspectie op zee door de kapitein of door een speciaal door hem daartoe aangewezen persoon:

- a. van de voorraden levensmiddelen en water;
- b. van alle ruimten en uitrustingen die worden gebruikt voor de bewaring en behandeling van levensmiddelen en water en van de kombuis en andere ruimten die gebruikt worden voor het bereiden en opdienen van maaltijden.

De resultaten van deze inspecties moeten schriftelijk worden vastgelegd.

Artikel 8 schrijft voor dat bijzondere inspecties moeten worden verricht in geval een klacht wordt ingediend door een aantal bemanningsleden of door een erkende organisatie van reders of van zeelieden. Klachten van leden van de bemanning moeten zo spoedig mogelijk, maar in elk geval tenminste 24 uur voor het vertrek van het schip, worden ingediend.

Artikel 9 bepaalt dat de inspecteurs de bevoegdheid moeten hebben om aanbevelingen aan de reder of de kapitein van het schip of een andere verantwoordelijke persoon te doen. De nationale wetgeving moet voorzien in sancties tegen:

- a. elk(e) reder, kapitein, bemanningslid of andere verantwoordelijke persoon die zich niet naar de eisen van de wetgeving gedraagt;
- b. elke persoon die tracht een inspecteur te verhinderen zijn werkzaamheden uit te oefenen;

De inspecteurs moeten aan de bevoegde autoriteit periodieke verslagen uitbrengen over hun werk en de resultaten daarvan, volgens vaste instructies opgesteld.

Artikel 10 verplicht de bevoegde autoriteit tot het opstellen van een jaarverslag. Een afschrift daarvan moet aan het Bureau van de ILO worden toegezonden.

Artikel 11 stelt eisen aan vakopleidingscursussen voor personen die in de kantine aan boord van een schip willen gaan werken. Deze cursussen moeten georganiseerd worden hetzij door goedgekeurde onderwijsinrichtingen hetzij met behulp van andere, door de reders- en de zeeliedenorganisaties goedgekeurde, middelen.

Bovendien moeten faciliteiten worden verschaft voor het organiseren van speciale cursussen om de theoretische en praktische kennis op peil te houden.

Artikel 12 bepaalt dat de bevoegde autoriteit de laatste gegevens moet verzamelen over de voeding en de wijzen van aankoop, van opslaan en van bewaren van de levensmiddelen, alsmede over de bereiding en het opdienen van maaltijden, met name rekening houdend met de vereisten van de daarmee verband houdende verzorging aan boord.

Die gegevens moeten gratis of tegen zeer geringe kosten ter beschikking worden gesteld aan fabrikanten en handelaren die gespecialiseerd zijn op het terrein van levensmiddelen of materiaal voor keukens etc.

De bevoegde autoriteit moet aanbevelingen doen om verspilling van levensmiddelen te vermijden, een goede hygiëne te bevorderen en de arbeid zo gemakkelijk mogelijk in te richten.

Artikel 13 staat toe dat de bevoegde autoriteit de in het verdrag voorgeschreven activiteiten geheel of gedeeltelijk overdraagt aan een centrale organisatie of een autoriteit die gelijksoortige werkzaamheden voor alle zeelieden uitoefent.

### **Implementatie**

In het kader van de tenuitvoerlegging kunnen de volgende wettelijke bepalingen worden genoemd: de artikelen 407, 450*d* en 451*i* Wetboek van Koophandel, zoals gewijzigd en aangepast bij Wet van 31 juli 1957 (*Stb.* 1957, 325); en het Schepelingenbesluit (*Stb.* 1937, 242) zoals gewijzigd en aangepast bij het KB van 25 juli 1938 (*Stb.* 249), het KB van 15 november 1947 (*Stb.* H-367), het KB van 6 december 1950 (*Stb.* K-551), het KB van 16 december 1953 (*Stb.* 556) en het KB van 25 februari 1958 (*Stb.* 93). De laatstgenoemde wijziging heeft bekrachtiging van het verdrag mogelijk gemaakt.

Genoemde bepalingen hebben sedert de bekrachtiging van het verdrag geen wijzigingen meer ondergaan.

## 10.4.2 Verdrag 92 – De huisvesting van de bemanning aan boord van schepen

Vindplaats Nederlandse tekst: *Trb.* 1951, 30

Ratificatiedatum: 17-06-1958

### Werkingsfeer

Het verdrag is van toepassing op elk zeegaand, mechanisch voortbewogen schip, ongeacht of dit publiek of particulier eigendom is, dat gebruikt wordt voor commerciële doeleinden ter vervoer van een lading of van passagiers en dat staat ingeschreven in een gebied, waarvoor het verdrag van kracht is (artikel 1).

De nationale wetgeving moet aangeven, wanneer schepen in de zin van het verdrag als zeegaand worden beschouwd.

Het verdrag is niet van toepassing op:

- a. schepen van minder dan 500 ton;
- b. schepen hoofdzakelijk voortbewogen door zeilen, maar wel voorzien van hulpvoorstuwingswerktuigen;
- c. schepen gebruikt in de visserij, in de walvisvaart of voor soortgelijke doeleinden;
- d. sleepboten.

Het verdrag moet wel, voor zover redelijk en praktisch mogelijk, worden toegepast op:

- a. schepen tussen 250 en 500 ton;
- b. de verblijven van de gewone zeevarenden aan boord van schepen die voor de walvisvaart en soortgelijke doeleinden worden gebruikt.

Bovendien kunnen schepen van de volledige toepassing van bepalingen van deel III (voorschriften betreffende de verblijven van de bemanning) worden uitgezonderd als de bevoegde autoriteit - na overleg met de organisaties van reders en/of de reders zelf en met de erkende bona fide zeeliedenbonden -, van mening is dat de afwijkende regels die voor die schepen (gaan) gelden, voordelen voor hen hebben en tot een niet minder gunstige situatie leiden dan uit volledige toepassing van het verdrag zou voortvloeien. Eén en ander wordt gemeld aan het Bureau van de ILO.

Artikel 2 bepaalt dat voor de toepassing van het verdrag wordt verstaan onder:

- 'schip': een schip waar dit verdrag op van toepassing is;
- 'ton': bruto registerton;
- 'passagierschip': een schip waarvoor een geldig veiligheidscertificaat krachtens het internationaal verdrag ter beveiliging van mensenlevens op zee of een geldig passagierscertificaat is afgegeven;
- 'officier: een persoon, die op grond van de nationale wetgeving of bij ontbreken daarvan bij collectieve arbeidsovereenkomst, of volgens gewoonte wordt geacht de rang van officier te bekleden, met uitzondering van de kapitein;
- 'scheepsgezel': elk lid van de bemanning, met uitzondering van de officieren;
- 'onderofficier': een scheepsgezel, die dienst doet in een toezichthoudende functie of in een functie met bijzondere verantwoordelijkheid en die door de nationale wetgeving of bij ontbreken daarvan bij collectieve arbeidsovereenkomst of volgens gewoonte als onderofficier worden beschouwd;
- 'verblijven van de bemanning': alle hutten, slaap- en eetverblijven en alle ruimten voor sanitaire doeleinden, ziekenverpleging en ontspanning, bestemd voor gebruik door de bemanning;
- 'voorgeschreven': hetgeen is voorgeschreven door nationale wetgeving of door de bevoegde autoriteit;

- 'goedgekeurd'; goedgekeurd door de bevoegde autoriteit;
- 'opnieuw ingeschreven': het geval dat een in een land ingeschreven schip, onder gelijktijdige verandering van eigendom, in een ander land wordt ingeschreven.

## Verplichtingen

Artikel 3 verplicht tot het invoeren en handhaven van wetgeving die:

- a. de bevoegde autoriteit opdraagt de inhoud ervan ter kennis te brengen van alle belanghebbenden;
- b. de personen aanwijst, die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering;
- c. passende straffen stelt op overtreding van de voorschriften;
- d. zorg draagt voor de instandhouding van een stelsel van inspectie op de naleving;
- e. de bevoegde autoriteit opdraagt de organisaties van reders en/of de reders zelf en de erkende bona fide zeeliedenbonden te raadplegen bij het ontwerpen daarvan, voor zover dit praktisch uitvoerbaar is.

Deel II van het verdrag betreft het ontwerpen van en toezicht op de verblijven van de bemanning.

Artikel 4 schrijft voor dat, voordat met de bouw van een schip begonnen wordt, een plan van het schip, waarin op voorgeschreven schaal de ligging en de algemene indeling van de verblijven van de bemanning worden aangegeven, aan de bevoegde autoriteit ter goedkeuring wordt voorgelegd.

Voordat met de bouw van de verblijven van de bemanning wordt begonnen en voordat deze op een bestaand schip worden veranderd of opnieuw gebouwd, moeten gedetailleerde plannen met toelichting aan de bevoegde autoriteit worden voorgelegd. Artikel 4, lid 2, bepaalt nauwkeurig wat deze plannen dienen in te houden.

Artikel 5 bepaalt dat de bevoegde autoriteit het schip moet inspecteren en zich ervan moet vergewissen dat de verblijven van de bemanning voldoen aan de wettelijke voorschriften, bij elke gelegenheid dat:

- a. een schip in het scheepsregister wordt ingeschreven of opnieuw wordt ingeschreven;
- b. de verblijven van de bemanning van een schip belangrijk zijn gewijzigd of opnieuw ingericht;
- c. door een erkende bona fide zeeliedenbond die de bemanning of een deel daarvan vertegenwoordigt, of door een voorgeschreven aantal leden van de bemanning op voorgeschreven wijze en zo tijdig dat elk oponthoud van het schip wordt voorkomen, een klacht is ingediend, dat de verblijven van de bemanning niet voldoen aan de voorschriften van het verdrag.

Deel III betreft voorschriften omtrent de verblijven van de bemanning. Deze zijn zeer gedetailleerd. In het onderstaande wordt een globale aanduiding van de verplichtingen gegeven.

Artikel 6 betreft de plaats, de toegang, de bouw en de inrichting van de verblijven. Artikel 6 bevat hierover afzonderlijke bepalingen, waaronder voorschriften omtrent voldoende isolatie, vervaardiging van schotten en buitenwanden, schoonhouden van de ruimtes, onderhoud, beveiliging tegen brand, middelen voor het afvoeren van water.

Artikel 7 betreft in het bijzonder de ventilatie van de slaap- en eetverblijven en bevat voorschriften, met gedeeltelijk verschillende regels voor schepen binnen en buiten de tropen.

Artikel 8 gaat over de verwarmingsinrichting in de bemanningsverblijven. De verwarming moet door middel van stoom, heet water, warme lucht of elektriciteit geschieden.

Artikel 9 regelt de noodzakelijke verlichting van de slaap- en eetverblijven, zowel de natuurlijke als de elektrische. Bij wijze van voorbeeld wat betreft de gedetailleerdheid van de bepalingen kan gewezen worden op het laatste (vijfde) lid van dit artikel, dat verplicht dat in slaapverblijven een elektrische leeslamp aan het hoofd van elke slaappleaats moet zijn aangebracht.

Artikel 10 betreft de plaats van de slaapverblijven (zij moeten boven de lastlijn midscheeps of achteruit zijn gelegen). Er worden voorschriften gegeven over het minimale vloeroppervlak, de wijze waarop dit moet worden berekend, de minimale vrije hoogte van het slaapverblijf, een voldoende aantal slaapverblijven, het maximaal aantal personen per slaapverblijf (verschillend per categorie/rang), de minimum afmetingen van één slaappleaats (waarop ieder bemanningslid recht heeft), de nauwkeurige vervaardiging van de slaappleaatsen, tot en met de aanwezigheid van gordijnen, een spiegel, een boekenrek, een bergplaats voor toiletbenodigdheden en klerhaken.

Artikel 11 stelt eisen omtrent de eetverblijven. Het betreft o.a. een voldoende aantal eetverblijven, afzonderlijke verblijven in de kleinere schepen voor kapitein en officieren enerzijds en onderofficieren en de overige scheepsgezellen anderzijds, (voor de grotere schepen wordt daarnaast nog een onderscheid gemaakt tussen onderofficieren en scheepsgezellen ' van het dekpersoneel enerzijds en van het machinekamerpersoneel anderzijds), voldoende gelegenheid om te eten, de afmetingen en inrichting van het eetverblijf, het gescheiden zijn van de slaapverblijven.

Artikel 12 bepaalt dat één of meer gedeelten van het open dek toegankelijk moeten zijn voor de schepelingen wanneer zij geen dienst hebben. Deze gedeelten moeten een voldoende oppervlak hebben. Recreatieruimte voor officieren en scheepsgezellen moeten op een geschikte plaats liggen en gemeubileerd zijn. Als dat onmogelijk is, moeten de eetverblijven zo worden ingericht dat ze als recreatieruimte dienst kunnen doen.

Artikel 13 betreft de sanitaire voorzieningen. Er moet een voldoende sanitaire uitrusting zijn, met inbegrip van wasbakken, kuipbaden en/of douches. Gedetailleerd wordt voorgeschreven (afhankelijk van de grootte van het schip) hoeveel wc's en kuipbaden e.d. aanwezig moeten zijn, welke afmetingen deze moeten hebben, waar ze moeten worden geplaatst, dat ze afgeschot moeten worden. Verder zijn er voorschriften over was- en droogmogelijkheden van kleren.

Artikel 14 bevat voorschriften omtrent ziekenverblijven: aantallen, inrichting, verlichting, verwarming, ventilatie e.d., gebruik (slechts in het belang van zieken). Als op een schip geen dokter is aangemonsterd, moet dit met een goedgekeurde medicijnkast, voorzien van gemakkelijk begrijpelijke aanwijzingen, zijn toegerust.

Artikel 15 verplicht tot het beschikbaar stellen van voldoende en behoorlijk geventileerde ruimte voor berging van oliegoed buiten, doch in de nabijheid van de slaapverblijven. Aan boord van schepen van meer dan 3.000 ton moet zowel een ruimte als kantoor voor de dekdienst, als voor de machinedienst beschikbaar zijn.

Aan boord van schepen, welke geregeld havens aandoen waar een muskietenplaag heerst, moeten hiertegen de nodige voorzieningen worden getroffen. Ook voor schepen die regelmatig in de tropen varen, worden speciale voorzieningen voorgeschreven.

Artikel 16 bevat mogelijkheden tot afwijking onder voorwaarden (gesteld door de bevoegde autoriteit) van het in de voorafgaande artikelen bepaalde in bepaalde omstandigheden, zoals de aanwezigheid van grotere groepen scheepsgezellen dan gebruikelijk, een bemanning die bestaat uit personen met zeer verschillende nationale gebruiken en gewoonten. Het artikel omschrijft de voorwaarden waarin in die situaties in elk geval moet worden voldaan.

Artikel 17 verplicht dat de verblijven van de bemanning schoon en in behoorlijke bewoonbare toestand dienen te worden gehouden, vrij van goederen en voorraden die niet het persoonlijk eigendom zijn van de gebruikers. De kapitein of een speciaal voor dit doel door hem aangewezen officier moet, vergezeld van één of meer leden van de bemanning tenminste wekelijks alle verblijven inspecteren. Het resultaat van zo'n inspectie moet schriftelijk worden bevestigd.

Deel IV betreft de toepassing van het verdrag op bestaande schepen.

Artikel 18 bepaalt dat het verdrag van toepassing is op alle schepen, waarvan de kiel is gelegd na het van kracht worden van het verdrag in het gebied waar het schip is ingeschreven.

Ten aanzien van schepen die daarvoor gereed zijn gekomen, wordt voorzien in overgangsrecht. Aangezien dit overgangsrecht nu niet meer relevant is, wordt hierop niet verder ingegaan.

## **Implementatie**

Om het verdrag te kunnen bekrachtigen is het Wetboek van Koophandel bij wet van 31 juli 1957 (*Stb.* 1957, 325) gewijzigd, en is het Schepelingenbesluit van 1937 (hoofdstuk VII) bij Besluit van 25 februari 1958 (*Stb.* 93) aangepast.

Het verdrag is in Nederland in beginsel, voor zover redelijkerwijze toepasbaar, van toepassing op alle zeeschepen, derhalve ook op schepen van 200 tot 500 ton. Slechts voor enkele zeldzame categorieën van schepen kan het hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan af te wijken van de algemene bepalingen, indien dat noodzakelijk of gewenst is (zie het Schepelingenbesluit, artikelen 48, 52, derde en zevende lid, 54, derde en zesde lid, en 65).

Inspectie, zoals bedoeld in artikel 3 van het verdrag, geschiedt door ambtenaren van de Inspectiedienst V&W. Afhankelijk van de resultaten van het onderzoek wordt al of niet een verblijvencertificaat uitgegeven, zonder welke het schip niet kan uitvaren. De werknemersorganisaties worden volledig geïnformeerd. Tenminste eenmaal per week worden de verblijven van de bemanning geïnspecteerd door de kapitein of door een daartoe aangewezen officier. De resultaten worden in het logboek opgetekend (zie artikel 63 van het Schepelingenbesluit).

Voor het overige kan korthedshalve verwezen worden naar de tekst van het Schepelingenbesluit en het Wetboek van Koophandel. Bovendien kan verwezen worden naar het onderdeel betreffende Verdrag 133, dat een aanvulling vormt op de bepalingen van dit verdrag.

### 10.4.3 Verdrag 126 – De accommodatie aan boord van vissersschepen

Vindplaats Nederlandse tekst: *Trb.* 1968, 129

Ratificatiedatum: 12-05-1976

#### Werkingsfeer

Het verdrag is van toepassing op alle mechanisch voortgestuwde zeeschepen van welke aard dan ook, publiek of particulier eigendom, die de zeevisserij beoefenen en die geregistreerd zijn in een grondgebied ten aanzien waarvan dit verdrag van kracht is.

De nationale wetgeving bepaalt wanneer schepen en vaartuigen dienen te worden beschouwd als zeeschepen in de zin van dit verdrag.

Het verdrag is niet van toepassing op schepen en vaartuigen van minder dan 75 ton; indien de bevoegde autoriteit na overleg met de organisaties van de reders en de vissers van oordeel is dat dit redelijk en mogelijk is, wordt het verdrag echter wel toegepast op schepen en vaartuigen van 25 tot 75 ton.

Bovendien kan de bevoegde autoriteit, eveneens na overleg, in plaats van de tonnage de lengte van het schip als criterium voor toepassing nemen. In dat geval is het verdrag niet van toepassing op schepen met een lengte van minder dan 80 voet (24,4 meter) maar wel op schepen tussen de 45 en 80 voet (13,7 en 24,4 meter) indien de bevoegde autoriteit (zie boven) dit redelijk en mogelijk acht.

Het verdrag is in elk geval niet van toepassing op:

- a. schepen en vaartuigen die gewoonlijk voor de sportvisserij of voor ontspanning worden gebruikt;
- b. schepen en vaartuigen die in hoofdzaak door middel van zeilen worden voortbewogen maar wel zijn uitgerust met een hulpmotor;
- c. schepen en vaartuigen die de walvisvaart of een soortgelijke visserij beoefenen;
- d. schepen voor visserijonderzoek en visserijbeschermingsvaartuigen.

Een aantal artikelen is niet van toepassing op schepen die gewoonlijk minder dan 36 uur uit hun thuishavens wegblijven en waarop de bemanning niet ononderbroken aan boord verblijft als zij in de haven liggen. Het gaat om de artikelen 9, lid 4, 10, 11, 12, 13, lid 1, 14, en 16, mits de sanitaire voorzieningen op zulke schepen afdoende zijn en er eet-, kookelegenheid en ruimte om te rusten is.

Bovendien kan met betrekking tot deel III van het verdrag (eisen te stellen aan de bemanningsverblijven), na overleg met de organisaties van reders en vissers, ten aanzien van elk schip afgeweken worden op voorwaarde dat het geheel van de omstandigheden daardoor niet minder gunstig wordt dan bij toepassing van het verdrag het geval zou zijn.

Artikel 2 definieert de volgende termen:

- 'vissersschip' of 'schip': een schip of vaartuig waarop het verdrag van toepassing is;
- 'ton': bruto registerton;
- 'lengte': de afstand gemeten tussen de voorzijde van de voorsteven ter hoogte van het bakdek en de achterzijde van de achtersteven of de voorkant van de roerkoning, indien er geen achtersteven is;
- 'officier': een persoon, niet de schipper, die volgens de nationale wetgeving of, bij ontbreken daarvan, volgens onderlinge overeenkomst of gebruik de rang van officier heeft;
- 'scheepsgezel': een lid van de bemanning, niet de officier;
- 'verblijven van de bemanning': dat betreft mede de slaapverblijven, de messrooms, en de sanitaire voorzieningen die de bemanning ter beschikking staan;

- 'voorgeschreven: voorgeschreven in nationale wetgeving of door de bevoegde autoriteit;
- 'goedgekeurd: goedgekeurd door de bevoegde autoriteit;
- 'opnieuw ingeschreven': opnieuw ingeschreven ter gelegenheid van een gelijktijdige verandering van vlag en eigenaar van het vaartuig.

## Verplichtingen

Artikel 3 verplicht tot het invoeren en handhaven van wetten en voorschriften die de toepassing van de delen II, III en IV van het verdrag waarborgen, te weten:

a. de verplichting dat de bevoegde autoriteit de wetgeving onder de aandacht van alle betrokkenen brengt;

- de vaststelling wie voor de naleving verantwoordelijk is;
- het voorzien in het instellen en onderhouden van een deugdelijk controleapparaat dat de naleving waarborgt;
- het stellen van passende straffen bij overtreding;
- de verplichting voor de bevoegde autoriteit om overleg te plegen met de organisaties van reders en vissers over het formuleren van voorschriften en voor zover mogelijk, met de betrokkenen samen te werken om één en ander bindend te maken.

Het verdrag bestaat uit drie (inhoudelijke) delen met zeer gedetailleerde voorschriften. In het onderstaande worden deze kort weergegeven.

Deel II betreft het ontwerpen van en de controle op de verblijven van de bemanning.

Artikel 4 bepaalt dat uitgewerkte ontwerpen van en gegevens over de verblijven ter goedkeuring aan de bevoegde autoriteit moeten worden voorgelegd, voordat een begin wordt gemaakt met de bouw van een vissersschip en voordat de verblijven van de bemanning van een bestaand vaartuig ingrijpend worden gewijzigd of opnieuw worden gebouwd.

Artikel 5 schrijft voor dat de bevoegde autoriteit het vissersschip inspecteert en zich ervan overtuigt dat de verblijven van de bemanning voldoen aan de wettelijke eisen en aan de voorschriften, in de volgende situaties:

- a. als een vissersschip (opnieuw) wordt ingeschreven;
- b. als de verblijven van de bemanning ingrijpend zijn gewijzigd of opnieuw gebouwd;
- c. als een erkende organisatie van vissers die de gehele bemanning of een deel daarvan vertegenwoordigt, dan wel een voorgeschreven aantal of percentage van de bemanningsleden, zo tijdig dat vertraging van het schip wordt voorkomen, een klacht indient bij de bevoegde autoriteit omdat de verblijven van de bemanning niet voldoen aan de bepalingen van het verdrag.

Bovendien kan de bevoegde autoriteit naar eigen goeddunken periodieke controles uitvoeren.

Deel III van het verdrag behandelt over de eisen die gesteld worden aan de bemanningsverblijven.

Artikel 6 bevat gedetailleerde voorschriften o.a. ten aanzien van ligging, constructie, indeling van, en de toegang tot bemanningsverblijven, enten aanzien van nooduitgangen, isolatie, schotten en binnenschotten en de bekleding daarvan, het materiaal van de panelen in en van de bekleding van het interieur, brandwerende voorzieningen, het materiaal van het dek, afvoer en het weren van insecten uit de verblijven.

Artikel 7 bevat een aantal bepalingen over de ventilatie in de slaap- en dagverblijven.

Artikel 8 betreft de verwarmingsinstallatie in de bemanningsverblijven. Verwarming door middel van open vuur is verboden.

Artikel 9 stelt normen ten aanzien van de verlichting, zowel natuurlijke als elektrische, in de verblijven. Naast algemene regels hierover, wordt ook bepaald dat iedere kooi een leeslamp moet hebben en dat de hele nacht een blauwe lamp moet blijven branden.

Artikel 10 betreft de plaatsing, het minimumaantallen de exacte omvang (vloeroppervlak en hoogte) van de slaapverblijven, het aantal personen per slaapverblijf, de kooien (aantallen, plaats, omvang, bekleding), het meubilair in de slaapverblijven (materiaal, soort). Zo mogelijk moet de indeling van de kooien zodanig zijn dat de wachten gescheiden worden gehouden en dat degenen die overdag werken geen verblijf delen met degenen die wacht dienst hebben.

Artikel 11 betreft de eetverblijven. Het gaat om het al dan niet gescheiden zijn van de slaapverblijven, een eventueel afzonderlijk eetverblijf voor de schipper en de officieren; de afmetingen en de inrichting van de verblijven, de plaatsing, en het eventueel gebruiken van de eetverblijven als ontspanningsruimte.

Artikel 12 bevat voorschriften met betrekking tot het sanitair. Het gaat om aantallen, afmetingen, de plaats, watervoorziening, modellen, materiaal, eventuele schotten en mogelijkheden om kleren te wassen en te drogen.

Artikel 13 betreft de beschikbaarheid van een afzonderlijke hut voor een bemanningslid dat ziek of gewond is. De omvang van deze hut wordt exact bepaald. Indien geen arts aan boord is, moet een goedgekeurde medicijnkist met gemakkelijk te begrijpen instructies aanwezig zijn.

Artikel 14 bepaalt dat buiten de slaapverblijven, maar van daaruit makkelijk bereikbaar, voldoende, behoorlijk geventileerde ruimte aanwezig moet zijn voor het ophangen van oliegoed.

Artikel 15 schrijft voor dat de bemanningsverblijven schoon dienen te zijn en in een goed bewoonbare staat dienen te worden gehouden; er mogen geen goederen en scheepsbenodigdheden in worden opgeslagen, die niet tot de persoonlijke bezittingen van de opvarenden behoren.

Artikel 16 bevat voorschriften met betrekking tot kooktoestellen en kombuis (afmetingen, verlichting, inrichting en ventilatie van de kombuis), opslag van levensmiddelen, ventilatie daarvan en zo mogelijk aanwezigheid van koelkasten en gasflessen.

Deel IV betreft de toepassing op reeds bestaande schepen.

Artikel 17 regelt in dat kader het overgangsrecht. Dit is thans niet meer relevant voor Nederland.

## **Implementatie**

De bepalingen van het verdrag zijn alle ten uitvoer gelegd in het Schepelingenbesluit van 1937, hoofdstuk VII, zoals gewijzigd bij besluit van 5 juni 1975 (*Stb.* 1975, 327). Sedert de bekrachtiging van het verdrag zijn er in deze bepalingen geen wijzigingen aangebracht.

#### 10.4.4 Verdrag 133 – De huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (aanvullende bepalingen)

Vindplaats Nederlandse tekst: *Trb.* 1972, 49

Ratificatiedatum: 08-01-1985

##### Werkingsfeer

Het verdrag is van toepassing op elk zeeschip, publiek of particulier eigendom, dat commercieel wordt gebruikt voor het vervoer van goederen of passagiers, dan wel voor enig ander commercieel doel (artikel 1). Het schip moet te boek zijn gesteld in een gebied waarvoor dit verdrag van kracht is. Daarnaast moet de kiel zijn gelegd, of de bouw moet in een overeenkomstige fase van ontwikkeling zijn op de datum waarop dit verdrag voor dat gebied in werking is getreden of op een latere datum.

De nationale wetgeving bepaalt welke schepen voor de toepassing van dit verdrag als zeeschepen dienen te worden beschouwd.

Het verdrag is verder van toepassing op sleepboten voor zover dit redelijk en uitvoerbaar is.

Het verdrag is niet van toepassing op:

- a. schepen van minder dan 1.000 registerton;
- b. schepen die hoofdzakelijk door middel van zeilen worden voortbewogen, ongeacht het feit of ze wel of niet zijn uitgerust met hulpmotoren;
- c. schepen die gebruikt worden in de visserij, in de walvisvaart of voor soortgelijke doeleinden;
- d. draagvleugelboten en luchtkussenvaartuigen.

Niettemin is het verdrag, voor zover redelijk en uitvoerbaar, wel van toepassing op:

- a. schepen tussen 200 en 1.000 ton;
- b. de accommodatie van personen voor de normale diensten aan boord van schepen, die gebruikt worden in de walvisvaart of voor soortgelijke doeleinden.

Bovendien kan van de bepalingen van deel II en deel III van verdrag 92 en van de bepalingen van deel II van dit verdrag worden afgeweken, als de bevoegde autoriteit, na overleg met de organisaties van reders en erkende bona fide vakbonden van zeevarenden, van oordeel is dat de afwijkende regelingen een verbetering voor de betrokken personen inhouden waardoor de omstandigheden over het geheel genomen niet minder gunstig zijn dan bij volledige toepassing van het verdrag het geval zou zijn.

Voorts bepaalt de bevoegde autoriteit, eveneens na overleg, de mate waarin het, rekening houdend met de behoefte aan accommodatie voor het vrij van dienst zijnde zeevarende personeel, toelaatbaar is uitzonderingen te maken op of af te wijken van:

- a. zeewaardige veerboten, bevoorradingsschepen en soortgelijke schepen, die niet voortdurend over een permanente bemanning beschikken;
- b. zeeschepen, wanneer het personeel voor het uitvoeren van herstelwerkzaamheden tijdelijk is toegevoegd aan de bemanning van het schip;
- c. zeeschepen die gebruikt worden voor korte reizen, zodat het voor de bemanningsleden mogelijk is om iedere dag naar huis te gaan of gebruik te maken van vergelijkbare mogelijkheden.

Artikel 2 geeft een omschrijving van enkele in het verdrag regelmatig gehanteerde begrippen:

- 'schip': een vaartuig waarop dit verdrag van toepassing is;
- 'ton': bruto registerton;

- 'passagiersschip': een schip waarvoor ofwel een geldig veiligheidscertificaat voor een passagiersschip krachtens het Internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee ofwel een geldig passagierscertificaat is afgegeven;
- 'officier': een persoon, die op grond van nationale wetgeving of bij ontbreken daarvan bij cao of naar gewoonte wordt geacht de rang van officier te bekleden, met uitzondering van de kapitein;
- 'schepeling': ieder lid van de bemanning met uitzondering van de officieren;
- 'onderofficier': een schepeling die dienst doet in een toezichthoudende functie of in een functie met bijzondere verantwoordelijkheid en die door de nationale wetgeving of bij het ontbreken daarvan bij cao. of naar gewoonte als onderofficier wordt beschouwd;
- 'volwassene': een persoon die tenminste 18 jaar oud is;
- 'verblijven van de bemanning': slaapverblijven, eetverblijven, alle ruimten voor sanitaire doeleinden, ziekenverpleging en ontspanning, bestemd voor het gebruik door de bemanning;
- 'voorgeschreven': hetgeen is voorgeschreven door de nationale wetgeving of door de bevoegde autoriteit;
- 'goedgekeurd': goedgekeurd door de bevoegde autoriteit;
- 'opnieuw te boek gesteld': het geval, dat een in een land te boek gesteld schip, onder gelijktijdige eigendomsverandering in een ander land te boek wordt gesteld.

## Verplichtingen

Artikel 3 verplicht tot het voldoen aan de bepalingen van deel II en deel III van verdrag 92 en van deel II van dit verdrag.

Artikel 4 verplicht tot het handhaven van een wetgeving die de toepassing van het verdrag waarborgt.

Deze wetgeving moet:

- a. de bevoegde autoriteit opdragen de inhoud ervan ter kennis te brengen van alle belanghebbenden;
- b. de personen aanwijzen die verantwoordelijk zijn voor de naleving;
- c. passende straffen vaststellen voor elke overtreding;
- d. zorg dragen voor de instandhouding van een inspectiestelsel ter waarborging van een doeltreffende naleving;
- e. de bevoegde autoriteit opdragen de organisaties van reders en/of de reders en de erkende bona fide vakbonden van zeevarenden te raadplegen bij het ontwerpen van wettelijke bepalingen en zoveel mogelijk bij de uitvoering van deze bepalingen samen te werken met de belanghebbende partijen.

Deel II bevat voorschriften betreffende de verblijven van de bemanning.

Artikel 5 bevat zeer gedetailleerde voorschriften ten aanzien van het vloeroppervlak van de hutten en de slaapplekken van de schepelingen en over het gebruik daarvan.

Artikel 6 betreft het vloeroppervlak, de inrichting van en de noodzakelijke voorzieningen in de eetverblijven. Het artikel bevat een afwijkingmogelijkheid waar dit door bijzondere omstandigheden wordt vereist.

Artikel 7 ziet toe op de recreatieruimten : de plaats, de inrichting, aanwezigheid van een boekenkast, mogelijkheid tot lezen en schrijven en zo mogelijk tot gezelschapsspelen. In grotere schepen moet een rookkamer of bibliotheek aanwezig te zijn (films, televisie) en wordt een zwembad en een kantine aanbevolen.

Artikel 8 betreft de sanitaire voorzieningen. Op grotere schepen moeten tenminste 5 slaapvertrekken voor officieren een aparte badkamer te bevatten; op de allergrootste schepen geldt dit voor alle officieren. Verder bevat dit artikel voorschriften ten aanzien van faciliteiten voor het wassen, drogen en strijken van kleren.

Artikel 9 betreft de aanwezigheid van toiletten, gemakkelijk bereikbaar vanaf het brugdek, resp. de machinekamer, voor degenen die daar dienst doen. Bovendien moeten kleedruimten aanwezig zijn, die vanuit de machinekamer gemakkelijk te bereiken zijn en voorzien zijn van een kleerkast voor elk lid van het personeel afzonderlijk en van wasgelegenheid. De voorzieningen in dit artikel gelden slechts voor schepen boven een bepaalde grootte.

Artikel 10 bepaalt dat de stahoogte in alle verblijven waar de bemanning zich vrij moet kunnen bewegen, niet minder mag zijn dan 198 cm; de bevoegde autoriteit kan echter in bepaalde gevallen een vermindering van deze hoogte voor bepaalde ruimten of gedeelten van ruimten toestaan, indien zij dat redelijk acht en indien een zodanige vermindering geen ongerief voor de bemanning ten gevolge heeft.

Artikel 11 geeft voorschriften ten aanzien van de verlichting van de bemanningsverblijven.

Artikel 12 bevat de mogelijkheid af te wijken van enkele bepalingen van het verdrag indien de noodzaak om rekening te houden met verschillende gewoonten van godsdienstige en maatschappelijke aard van de bemanningsleden (zonder dat dit tot discriminatie leidt) na overleg met de betrokken organisaties en indien één en ander niet leidt tot een situatie die alles bij elkaar minder gunstig is dan bij toepassing van het bepaalde in het verdrag.

In deel III wordt de toepassing van het verdrag op bestaande schepen behandeld.

Artikel 13 bevat voorzieningen voor een overgangssituatie, nl de situatie waarin een schip reeds gereed of bijna gereed is ten tijde van inwerkingtreding van het verdrag.

## Implementatie

De Nederlandse wetgeving die van belang is voor de uitvoering van Verdrag 133 is neergelegd in het Wetboek van Koophandel, het Schepelingenbesluit (hoofdstuk VII, para. 1 en 2) en in Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek.

Teneinde bekrachtiging van het verdrag mogelijk te maken is het Schepelingenbesluit aangepast bij besluiten van 12 augustus 1980 (*Stb.* 1980, 461) en van 22 juli 1983 (*Stb.* 1983, 371). Het Schepelingenbesluit is een Algemene maatregel van bestuur op grond van het Wetboek van Koophandel.

Bij de wijziging van hoofdstuk VII van het Schepelingenbesluit (over de verblijven van schepelingen) werd tevens rekening gehouden met de ILO-Aanbevelingen 140 en 141 betreffende airconditioning resp. geluidshinder aan boord van schepen. In hoofdstuk VII van het Besluit zijn afzonderlijke paragrafen opgenomen resp. voor vissersschepen en voor andere schepen. De aanpassing aan Verdrag 133 betekent derhalve in hoofdzaak een wijziging van paragraaf 2, welke bepalingen bevat met betrekking tot andere schepen dan vissersschepen (zie nader *Kamerstukken II*, 1984-1985, 18 662 (R 1268), nr. 1).

In Hoofdstuk VII zijn regels opgenomen betreffende:

- a. de algemene eisen dag- en nachtverblijven;
- b. luchtbehandelingsinstallaties;
- c. verwarming en ventilatie;
- d. verlichting;
- e. nachtverblijven;

- f. eisen nachtverblijven en slaappleatsen;
- g. dagverblijven
- h. ontspanningsruimten;
- i. badkuipen, douches en wc's;
- j. eisen sanitaire voorzieningen;
- k. wassen en drogen van kleding, opbergen van oliegoed;
- l. ziekenverblijf en ziekenkooi;
- m. reinheid van de verblijven;
- n. plichten van de kapitein;
- o. vrijstellingen;
- p. uitsluiting bestaande schepen;
- q. bijzondere voorzieningen voor bestaande schepen.

## 10.5 Diploma's

### 10.5.1 Verdrag 69 – Het diploma van bekwaamheid als scheepskok

Vindplaats Nederlandse tekst: *Trb.* 1951, 24

Ratificatiedatum: 23-02-1951

#### Werkingsfeer

Artikel 1 verklaart het verdrag van toepassing op elk zeeschip, ongeacht of het publiek of particulier eigendom is, dat commercieel gebruikt wordt voor het vervoer van lading of passagiers en dat ingeschreven is in een gebied, waarvoor dit verdrag van kracht is. De nationale wetgeving of, bij gebreke daarvan, collectieve overeenkomsten zullen bepalen wat onder zeeschepen wordt verstaan.

Onder 'scheepskok' wordt verstaan degene die rechtstreeks verantwoordelijk is voor het bereiden van maaltijden voor de bemanning (artikel 2).

#### Verplichtingen

Artikel 3 bepaalt dat elke lidstaat die het verdrag heeft bekrachtigd, dient te waarborgen dat alleen bezitters van een diploma, waaruit zijn vakbekwaamheid blijkt om het beroep van scheepskok uit te oefenen, en dat afgegeven is volgens de overige bepalingen van het verdrag, als scheepskok in dienst aan boord van een schip kan worden aangenomen. Er mogen echter uitzonderingen worden toegestaan door de bevoegde autoriteit, in geval er naar haar mening onvoldoende aanbod van gediplomeerde scheepskoks bestaat.

De bevoegde autoriteit moet op grond van artikel 4 alle doelmatige maatregelen treffen voor het houden van vakexamens en de afgifte van diploma's van bekwaamheid. Een bekwaamheidsdiploma mag alleen worden uitgereikt indien betrokkene:

- a. de minimumleeftijd heeft bereikt die daarvoor door de bevoegde autoriteit is bepaald;
- b. gedurende een door de bevoegde autoriteit bepaalde minimum tijd op zee dienst gedaan heeft;
- c. met goed gevolg het door de bevoegde autoriteit voorgeschreven examen afgelegd heeft.

Er worden in dit artikel ook concrete eisen gesteld aan de inhoud van het examen. Het moet zowel een praktisch gedeelte als een theoretisch gedeelte omvatten. Het kan geleid worden door de bevoegde autoriteit zelf of (onder toezicht van de bevoegde autoriteit) door een goedgekeurde kokschool of een andere goedgekeurde instelling.

Artikel 5 bepaalt dat artikel 3 van toepassing is op een lidstaat na een periode van minimaal drie jaar na inwerkingtreding van het verdrag. Voorts wordt voorzien in een overgangsregeling.

Artikel 6 voorziet in de mogelijkheid dat de bevoegde autoriteit regel stelt voor de erkenning van diploma's van beroepsbekwaamheid, die afgegeven zijn in andere landen.

#### Implementatie

In tegenstelling tot vroeger toen meer gedetailleerd was geregeld wanneer er een scheepskok aanwezig moet zijn, bepaalt artikel 4 lid 4 van de Zeevaartbemanningswet thans in algemene zin dat kapitein ervoor zorg draagt dat de bemanning te allen tijde berekend is voor haar taak.

Aan Verdrag 69 wordt voorts uitvoering gegeven door artikel 92 van het Besluit Zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart van 23 augustus 2001 (*Stb.* 2002, 25). Volgens dit artikel is voor de afgifte van een diploma als scheepskok vereist dat de aanvrager met goed gevolg een door de Minister erkende opleiding en training heeft afgerond die diverse met name genoemde aspecten bevat en dat hij een dienstdtijd heeft behaald van ten minste een half jaar in de kombuis van een zeeschip.

### **Interpretatie en naleving**

In verband met een tekort aan gediplomeerde scheepskoks werd gedurende een groot aantal jaren jaarlijks vrijstelling gegeven van de verplichting een scheepskok aan boord te hebben, die beschikt over een erkend diploma. Het Comité van deskundigen van de ILO heeft hierover regelmatig kritische vragen gesteld. In 1987 is deze algemene vrijstelling echter opgeheven. Vanaf die datum kregen scheepskoks met tenminste 3 jaar ervaring, maar die niet over een diploma beschikten, een persoonlijke vrijstelling van 5 jaar, welke daarna in een certificaat kon worden omgezet. Ongediplomeerde scheepskoks met minder dan 3 jaar ervaring werden in de gelegenheid gesteld een bijscholing te volgen. Tevens werd het aantal erkende opleidingen tot scheepskok vergroot. Er worden nu geen vrijstellingen meer verleend.

## 10.5.2 Verdrag 74 – Bewijzen van vakbekwaamheid als volmatroos

Vindplaats Nederlandse tekst: *Trb.* 1951, 25

Ratificatiedatum: 14-07-1950

### Verplichtingen

Artikel 1 bepaalt dat een persoon alleen als volmatroos aan boord van een schip in dienst genomen mag worden, als hij op basis van nationale wetgeving bevoegd beschouwd wordt om elke taak uit te voeren die van een lid van de bemanning, werkzaam in de dekdiens (met uitzondering van een officier, een leidinggevende of een gespecialiseerde gezel) geëist kan worden, en als hij een bewijs van bekwaamheid als volmatroos heeft, dat afgegeven is overeenkomstig de bepalingen in dit verdrag.

Artikel 2 stelt de regels ten aanzien van dit bewijs. De bevoegde autoriteit moet de nodige regelingen treffen voor het houden van examens en de afgifte van de bewijzen van bekwaamheid.

Iemand kan pas een bewijs van bekwaamheid krijgen:

- a. als hij de (nationaal) vastgestelde minimumleeftijd heeft, die niet lager dan 18 jaar mag zijn;
- b. als hij als lid van het dekpersoneel een (nationaal) bepaalde minimumperiode dienst gedaan heeft op zee, die niet korter dan 36 maanden mag zijn;
- c. als hij met succes het door de bevoegde autoriteit voorgeschreven examen heeft afgelegd.

Ten aanzien van de minimumperiode van dienst op zee van 36 maanden zijn enkele afwijkingen toegestaan:

- a. (een gedeelte van) de tijd die aan een opleiding is besteed, kan worden meegeteld voor het berekenen van de 36 maanden, als het personen betreft die daadwerkelijk tenminste 24 maanden dienst op zee hebben gedaan en die met succes een beroepsopleiding in een toegestane richting hebben gevolgd;
- b. leerlingen van goedgekeurde zeeschoolschepen, die 18 maanden aan boord van die schepen dienst hebben gedaan, mogen op vertoon van hun goede getuigschriften bij het verlaten van de school een bewijs van vakbekwaamheid als volmatroos krijgen.

Artikel 2 bepaalt eveneens wat de inhoud van het examen moet zijn. Het is een praktische test van de kennis van zeemanschap en van de geschiktheid om zich op doeltreffende wijze te kwijten van alle taken die van een volmatroos gevraagd kunnen worden, w.o. de behandeling van reddingsboten. Het examen zal voldoende moeten zijn om het bijzondere bewijs van 'gediplomeerd sloepsgast' te verkrijgen, zoals bedoeld in het internationale verdrag ter beveiliging van mensenlevens op zee, 1929, of het verdrag dat daarvoor eventueel in de plaats treedt of het herzielt.

Artikel 3 bevat een overgangsbepaling. Het staat toe dat een bewijs van bekwaamheid aan iedereen gegeven kan worden, die bij het inwerkingtreden van dit verdrag voor een bepaald gebied de volledige functies vervult of heeft vervuld van een volmatroos of van een leidinggevend lid van het dekpersoneel. De bevoegde autoriteit kan op grond van artikel 4 regelen treffen voor de erkenning van bewijzen van bekwaamheid die in andere gebieden zijn afgegeven.

## Implementatie

De bepalingen van het verdrag zijn bij Koninklijk Besluit nr. 131 van 5 april 1950 (inwerking getreden op 1 april 1951) in de Nederlandse wetgeving neergelegd. Bij dit besluit werd het Schepenbesluit - een besluit op basis van de Schepenwet (*Stb.* 1932, 86) - gewijzigd.

Het Schepenbesluit is sindsdien gewijzigd bij Besluit van 16 juli 1988 (*Stb.* 350). De functie van volmatroos, die overeenkwam met die van de 'able seaman' uit het verdrag, is bij deze wijziging uit de Nederlandse wetgeving verdwenen. Overigens werd deze functie niet als zodanig voorgeschreven, maar werd slechts bepaald dat gelegenheid geboden moest worden tot het verkrijgen van een diploma van vakbekwaamheid als volmatroos. De omstandigheid dat de volmatroos aan boord van Nederlandse schepen nauwelijks meer een zinvolle taak had en dan ook nimmer als zodanig werd tewerkgesteld, is mede aanleiding geweest voor de wetwijziging.

In de nieuwe voorschriften wordt ten aanzien van zeeschepen (geen vissersvaartuigen), geen onderscheid meer gemaakt tussen scheepsgezellen deel uitmakend van het dekpersoneel en die van het machiniekamerpersoneel. Wel wordt onderscheid gemaakt tussen gediplomeerde en ongediplomeerde scheepsgezellen (art. 110).

Een gediplomeerd scheepsgezel is een gezel die in het bezit is van een getuigschrift als geïntegreerd scheepsgezel, afgegeven door het hoofd van de Scheepvaartinspectie (artikel 111, eerste lid).

De gezel dient ter verkrijging van het getuigschrift:

- a. 18 jaar of ouder te zijn;
- b. een door het hoofd van de Scheepvaartinspectie erkende opleiding te hebben gevolgd;
- c. onder bijhouding van een praktijkboek tenminste 4 maanden diensttijd te hebben behaald (in principe boven de minimum voorgeschreven bemanningsterkte);
- d. aan een aantal nadere eisen te voldoen.

De opleiding van de geïntegreerde gezel is meer gericht op kennis dan op handvaardigheid. Met de opleiding verkrijgt men tevens de kwalificatie als sloepsgast (lifeboatman), bedoeld in artikel 2, vijfde lid, van het verdrag. Dit kennisonderdeel is momenteel gebaseerd op het hetgeen is bepaald in de onder auspiciën van de IMO tot stand gekomen 'International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping', 1978 (STCW-verdrag).

De eisen die aan de geïntegreerde scheepsgezel worden gesteld komen niet geheel overeen met de bekwaamheidseisen die in artikel 2 van het verdrag worden omschreven voor de functie van volmatroos. Het grootste verschil vormt de in lid 4 genoemde minimumduur van opleiding aan boord van een schip. In artikel 2, lid 4, wordt ten aanzien van de volmatroos uitgegaan van ten minste 18 maanden vaartijd, terwijl in het herziene Schepenbesluit met betrekking tot de geïntegreerde scheepsgezel een vaartijd van vier maanden als voldoende wordt aangemerkt.

In het Schepenbesluit 2004 komen deze functies en eisen niet meer voor.

## Interpretatie en naleving

Uit de opmerkingen van het Comité van deskundigen van de ILO naar aanleiding van de rapportage 1983-1987, kan worden afgeleid dat de in artikel 2 genoemde bekwaamheidseisen niet alleen van toepassing worden geacht op volmatrozen. In de rapportage over de periode 1987-1991 is deze extensieve interpretatie van het verdrag van de hand geweest. De Nederlandse regering acht het verdrag, gezien de formulering van de betreffende artikelen, niet van toepassing op alle scheepsgezellen. Zo is het verdrag niet van toepassing op bijvoorbeeld gezellen die slechts ongekwalificeerde arbeid verrichten zoals schoonmaak- en onderhoudswerk.

De opmerkingen van het Comité zijn wellicht het gevolg van de taakomschrijving van zeevarenden in de 'oude' versie van het Schepenbesluit: in artikelen 108, 109, 110 werd destijds geen onderscheid gemaakt tussen al dan niet gediplomeerden bij het uitvoeren van de taken aan dek, waardoor (volgens het Comité van deskundigen) beide groepen onder artikel 1 van het verdrag (voorwaarden voor het aannemen van een volmatroos) zouden vallen. Dit is echter geen juiste gevolgtrekking: een ongediplomeerde gezelschap wordt immers niet aangenomen als zijnde een volmatroos. In de herziene versie van het Schepenbesluit wordt in artikel 110 overigens wel een onderscheid gemaakt tussen gediplomeerde en ongediplomeerde scheepsgezellen.

De gediplomeerde scheepsgezel kan, gelet op zijn opleiding, de begeleiding die hij aan boord ontvangt en het feit dat hij in beginsel aan de normale bemanningssterkte is onttrokken, volstaan met een vaartijd van 4 maanden, daar waar het verdrag voor de volmatroos een vaartijd van 36 maanden resp. 24 maanden voorschrijft.

Volledigheidshalve kan nog worden opgemerkt dat het (nieuwe) instituut van de gediplomeerde scheepsgezel niet betekent dat aan de andere scheepsgezellen geen eisen worden gesteld. Zo dienen alle gezellen een bewijs te overleggen dat zij een door het hoofd van de Scheepvaartinspectie erkende cursus hebben gevolgd ter verkrijging van kennis van persoonlijke overlevingstechnieken. Voorts dienen zij een bepaalde minimumleeftijd te hebben. Gezellen aan wie de macht aan dek of in de machinekamer kan worden opgedragen dienen daarnaast te voldoen aan eisen ten aanzien van het gezichtsvermogen, het gehoor, en ten aanzien van de vaartijd. Het merendeel van deze eisen is gebaseerd op het eerder genoemde STCW-verdrag.

Er lijken zich, gezien het bovenstaande, verschillen in interpretatie van het verdrag voor te doen. Bij navraag blijkt een essentieel punt te zijn de zorg van de ILO dat een schip bemand zou kunnen worden met vrijwel uitsluitend personen die niet meer dan 4 maanden vaartijd hebben. Deze zorg kan uiteraard worden weggenomen. Afhankelijk van een reactie op het nadere uitleg hierover, zal bezien worden of een verzoek om een (informeel) advies van het Bureau van de ILO meer duidelijkheid zou kunnen brengen.

Dit verdrag is formeel door de ILO ter verdere behandeling en/of amendering overgedragen aan de Internationale Maritieme Organisatie ten behoeve van een betere aansluiting bij en afstemming met de bepalingen van het "Standards of Training Certification and Watchkeeping (STCW verdrag)" van de IMO.

## 10.6 Sociale zekerheid

### 10.6.1 Verdrag 8 – Schadeloosstelling voor werkloosheid in geval van verlies van het schip door schipbreuk

Vindplaats Nederlandse tekst: KB 2 juli 1938, *Stb.* 26

Ratificatiedatum: 15-12-1937

#### Werkingsfeer

Artikel 1 verklaart het verdrag van toepassing op zeelieden, te weten alle personen, werkzaam op een schip dat de zee bevaart. Onder 'schip' wordt verstaan ieder vaartuig, van welke aard dan ook, dat de zee bevaart, onverschillig of het overheids- of particulier eigendom is, met uitzondering van oorlogsschepen.

#### Verplichtingen

Artikel 2 bepaalt dat in geval van verlies van een schip als gevolg van schipbreuk, de reder of de persoon met wie de zeeman een overeenkomst is aangegaan om op dat schip te werken, verplicht is aan alle zeelieden een schadeloosstelling te betalen voor ten gevolge daarvan optredende werkloosheid.

Deze schadeloosstelling moet betaald worden over de dagen, dat de zeeman werkloos blijft, tot een bedrag gelijk aan het loon. Het totaalbedrag dat de zeeman uitgekeerd krijgt, kan worden beperkt tot twee maanden loon.

Artikel 3 schrijft voor dat de schadeloosstelling op dezelfde wijze bevoorrecht moet zijn als achterstallig loon dat in de dienstbetrekking verdiend is, en dat dezelfde rechtsmiddelen ter beschikking staan voor het vorderen ervan.

#### Implementatie

De verplichtingen van het verdrag zijn destijds neergelegd in het Wetboek van Koophandel, artikel 450, zoals gewijzigd bij Wet van 14 juni 1930 (*Stb.* 1930, 240). De laatste wijziging in dit artikel is aangebracht bij Wet van 30 mei 1968 (*Stb.* 1968, 270).

## 10.6.2 Verdrag 70 – De sociale zekerheid van zeelieden

**Vindplaats Nederlandse tekst:** *Trb.* 1957, 175

**Ratificatiedatum:** 22-12-1961

### Algemeen

Dit verdrag is nooit in werking getreden, omdat tot op heden niet aan de voorwaarden voor inwerkingtreding is voldaan. Deze voorwaarden luiden als volgt:

"De bepalingen van het verdrag zullen ingevolge artikel 12, lid 2, in werking treden zes maanden na het tijdstip waarop de bekrachtiging van zeven van de drieëntwintig aldaar genoemde staten is geregistreerd, onder welke zeven er vier moeten zijn die elk een koopvaardijvloot bezitten van meer dan 1 miljoen bruto registerton".

Van belang is voorts dat het verdrag is vervangen door verdrag 165, dat verdergaande normen bevat. Nederland heeft laatstgenoemd verdrag niet bekrachtigd. De argumenten tegen bekrachtiging zijn de volgende. Ten aanzien van personen die varen op een schip met een Nederlandse vlag en waarvan de werkgever buiten Nederland is gevestigd, rijzen problemen met de premieheffing. Bovendien wordt het niet gewenst geacht dat ook onderdanen van staten met lagere normen zouden kunnen profiteren van gelijke behandeling onder het Nederlandse stelsel, een van de consequenties van artikel 18 van het Verdrag. Verder kunnen het ontbreken van controle mogelijkheden ten aanzien van uitkeringen en het niet in het verdrag thuishorende gedeelte betreffende de aansprakelijkheid van de reder als bezwaar tegen bekrachtiging worden genoemd.

Theoretisch is het mogelijk dat verdrag 70 alsnog in werking treedt. In de praktijk is dit echter hoogst onwaarschijnlijk. Met het oog hierop wordt in het onderstaande slechts zeer summier ingegaan op de verplichtingen van dit verdrag.

### Werkingsfeer

Het verdrag is van toepassing op zeelieden, te weten alle personen die dienst doen aan boord of in dienst zijn van een zeeschip, geen oorlogsschip zijnde, dat ingeschreven is in een gebied waarvoor dit verdrag van kracht is. In de nationale wetgeving kunnen, indien noodzakelijk, met name genoemde uitzonderingen op deze werkingsfeer worden gemaakt (zie hiervoor zonedig de verdragstekst zelf).

### Verplichtingen

De artikelen 2 en 3 regelen de schadeloosstellingen, waarop de zeelieden en/of de personen die te hunne laste komen, in geval van ziekte en ongeval, werkloosheid en ouderdom, en overlijden aanspraak kunnen maken.

Artikel 3 bepaalt verder dat de zeeman, die ten gevolge van een ongeval of ziekte gedurende de reis is achtergelaten in een ander gebied, onder bepaalde voorwaarden recht heeft op behoorlijke en voldoende geneeskundige verzorging tot zijn genezing of repatriëring. Daarnaast heeft hij recht op huisvesting en voeding, totdat hij in staat is passend werk te krijgen of totdat hij gerepatriëerd is. Onder 'repatriëring' wordt verstaan: het vervoer naar een haven, waarheen de zeeman het recht heeft overeenkomstig de nationale wetgeving, teruggebracht te worden.

Artikel 4 regelt de garantie van aanspraken van degenen die niet langer onderworpen zijn aan de bijzondere regeling van de verplichte sociale verzekering voor zeelieden, maar aan een analoge regeling van toepassing op arbeiders die te land werken, of omgekeerd.

Het verdrag schrijft gelijke behandeling voor van alle zeelieden ongeacht nationaliteit, ras of woonplaats.

Tenslotte opent het verdrag de mogelijkheid van het sluiten van overeenkomsten tussen de leden onderling, ter vermijding van dubbele verzekering, etc.

### **Implementatie**

Uit het bovenstaande is duidelijk dat het verdrag (nog) niet actueel is voor Nederland. Niettemin is van belang dat met het oog op naleving van dit verdrag in 1967 (*Stb.* 1967, 396) de artikelen 415*a* t/m 415*i* in het Wetboek van Koophandel zijn opgenomen.

### 10.6.3 Verdrag 71 – De pensioenen van zeelieden

Vindplaats Nederlandse tekst: *Trb. 1955, 3*

Ratificatiedatum: 27-08-1957

#### Werkingsfeer

Het verdrag is van toepassing op zeelieden, waaronder wordt verstaan iedere persoon, die werkzaam is aan boord of in dienst is van een schip (met uitzondering van oorlogsschepen), dat staat ingeschreven in een gebied waarvoor het Verdrag geldt (artikel 1).

#### Verplichtingen

Artikel 2 verplicht tot het (doen) vaststellen - in overeenstemming met de nationale wetgeving - van een stelsel van pensioenen voor zeelieden, die ontslag nemen uit de dienst op zee.

Dit stelsel mag indien nodig uitzonderingen bevatten ten aanzien van:

- a. personen aan boord van bepaalde schepen, bijv. schepen die niet voor de handel worden gebruikt, vissersvaartuigen en kleinere schepen;
- b. een groot aantal andere categorieën, zoals leden van het gezin van de reder, loodsen die geen lid zijn van de bemanning, personen die geen beloning voor hun diensten ontvangen, personen die voor eigen rekening werken, onderdanen van andere lidstaten etc..

Artikel 3 bepaalt dat het pensioenstelsel aan de volgende regels moet voldoen:

- a. de pensioenen krachtens dit stelsel geregeld:
  - moeten worden uitgekeerd aan zeelieden die een bepaalde diensttijd vervuld hebben bij het bereiken van de leeftijd van 55 jaar of van 60 jaar;
  - mogen, inclusief elke andere sociale zekerheidsuitkering die tegelijkertijd wordt betaald, niet lager zijn dan 1,5% van de beloning voor elk jaar dienst op zee als het pensioen bij 55 jaar ingaat, en niet lager dan 2% als het pensioen bij 60 jaar aanvangt;
- b. de regeling moet pensioen toekennen, dat wordt opgebouwd door een totale premie van tenminste 10% van de gage.
- c. de zeelieden mogen tezamen niet meer dan de helft van de kosten dragen.

Artikel 4 regelt nog enkele andere elementen van het pensioenstelsel:

- a. de regeling moet passende bepalingen bevatten voor het handhaven van de aanspraken van de verzekerden die niet langer onder de regeling vallen, of voor de betaling van een uitkering aan die personen als tegenprestatie voor de door hen betaalde contributies;
- b. de regeling moet een recht van beroep kennen voor elk geschil over de toepassing;
- c. de regeling kan een voorziening inhouden voor het geheel of gedeeltelijk vervallen van het recht op pensioen of schorsing daarvan, in gevallen waarin de betrokkene frauduleus gehandeld heeft;
- d. de reders en de zeelieden die bijdragen aan de kosten van de pensioenregeling moeten het recht hebben om door middel van hun vertegenwoordigers aan de uitvoering deel te nemen.

#### Implementatie

Het door het verdrag vereiste pensioenstelsel voor zeelieden is geregeld in het reglement van de stichting Bedrijfspensioenfonds voor de koopvaardij. Wettelijk is dit verplicht gesteld op grond van de Wet verplichte deelneming in een bedrijfstakpensioenfonds (Wet van 21 december 2000, *Stb.* 2000, 628). Verder is de Pensioenwet (Wet van 7 december 2006, *Stb.* 2006, 705) van groot belang.

Dit verdrag is tezamen met ILO-Verdrag 185 een zogenaamde 'Stand-alone Convention' gebleven en maakt geen onderdeel uit van de *Maritime Labour Convention 2006*.