



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Rapport Medegelding Maritiem Arbeidsverdrag 2006 Nederlandse Antillen en Aruba

Heerma van Voss, G.J.J.; Spoelder, S.R.

Citation

Heerma van Voss, G. J. J., & Spoelder, S. R. (2007). *Rapport Medegelding Maritiem Arbeidsverdrag 2006 Nederlandse Antillen en Aruba* (pp. 1-58). Leiden: Universiteit Leiden. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/13641>

Version: Not Applicable (or Unknown)

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

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/13641>

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

Prof. mr. G.J.J. Heerma van Voss (red.)
S. R. Spoelder

Rapport Medegelding Maritiem Arbeidsverdrag 2006 Nederlandse Antillen en Aruba

15 oktober 2007



Universiteit Leiden
Afdeling Sociaal Recht
Postbus 9520
2300 RA Leiden

Contactpersoon:
Dhr Prof. mr. G.J.J. Heerma van Voss
E-mail: g.j.j.heerma@law.leidenuniv.nl
Telefoon: 071 527 76 26

Samenvatting van het Rapport

Nederland is voornemens het Maritiem Arbeidsverdrag 2006 van de Internationale Arbeidsorganisatie te ratificeren. In dit Rapport worden de mogelijkheden onderzocht van medegelding van deze ratificatie voor de Nederlandse Antillen en Aruba.

Het Rapport beoogt de regeringen van de beide landen de nodige informatie te verschaffen om over de mogelijke medegelding te kunnen besluiten.

Dit Rapport bestaat uit drie delen. In deel 1 wordt informatie gegeven over de voorgeschiedenis, achtergronden en opzet van het Verdrag.

Deel 2 bespreekt de verschillende onderdelen van het Verdrag. Per onderdeel wordt daarbij in grote lijnen aangegeven of dit onderwerp al is geregeld in de bestaande regelgeving van de beide onderzochte landen.

Ten slotte worden in deel 3 de situatie van de scheepvaart in beide landen kort geschetst, worden overwegingen gegeven die van belang kunnen zijn voor de beslissing over medegelding en worden de verschillende opties ten aanzien daarvan besproken.

De onderzoeksperiode was te kort om een gedetailleerd overzicht per bepaling te geven van alle gevolgen van een eventuele implementatie van het Verdrag op de Nederlandse Antillen en Aruba. Een dergelijke gedetailleerde opgave is eerder wel gemaakt voor de Nederlandse wet- en regelgeving. In een eventueel vervolgonderzoek kan dit overzicht desgewenst ook voor de beide andere delen van het Koninkrijk worden verschaft.

Het Rapport heeft niet de bedoeling om een advies te bevatten over het al dan niet verlenen van medegelding aan het Verdrag. Het is aan de regeringen van de Nederlandse Antillen en Aruba om daarover een standpunt in te nemen met het oog op de Rijksministerraad van december 2007. Het Rapport beoogt daarbij een ondersteuning te zijn.

Inhoudsopgave

Samenvatting van het Rapport	3
Lijst van gebruikte afkortingen.....	6
Inleiding.....	7
Opzet van het Rapport	7
Werkwijze	7
Samenstelling onderzoeksteam	8
Geraadpleegde personen	8
Deel 1 – Aard en opzet van het Verdrag.....	10
Geschiedenis van het Verdrag	10
Totstandkoming van het Verdrag.....	10
Vervanging van oudere Verdragen.....	11
Structuur van het Verdrag.....	13
Doelstelling van het Verdrag	13
De drie delen van het Verdrag	13
Flexibiliteit bij de implementatie	14
Status van de leidraden (deel B).....	14
Deel 2 – De onderdelen van het Verdrag in relatie tot de wetgeving van de beide landen	16
Begrippen uit het Verdrag	17
Zeevarende	17
Wervings- en bemiddelingsdienst	18
Schip.....	18
Reder.....	18
Uitzendarbeid.....	19
Bevoegdheden tot interpretatie	21
Titel 1 - Minimumvereisten voor zeevarenden om op een schip te mogen werken	23
Inleiding.....	23
1.1 Minimumleeftijd	23
1.2 Geneeskundige verklaring	24
1.3 Opleiding en kwalificaties	25
1.4 Werving en arbeidsbemiddeling	26
Titel 2 - Arbeidsvoorwaarden.....	27
Inleiding.....	27
2.1 Arbeidsovereenkomst voor zeevarenden.....	27
2.2 Lonen.....	28
2.3 Arbeidstijden en rusttijden.....	29
2.4 Recht op verlof	29
2.5 Repatriëring.....	30
2.6 Vergoeding voor zeevarenden in geval van verlies of zinken van het schip	30
2.7 Bemanningssterkte.....	31
2.8 Loopbaanontwikkeling en competentieontwikkeling en werkgelegenheidsperspectieven voor zeevarenden....	31

Titel 3 - Huisvesting, recreatievoorzieningen, voeding en catering.....	33
Inleiding.....	33
3.1 Huisvesting en recreatievoorzieningen.....	33
3.2 Voeding en catering.....	35
Titel 4 - Bescherming van de gezondheid, medische zorg, welzijn en sociale zekerheidsbescherming.....	37
Inleiding.....	37
4.1 Medische zorg aan boord van het schip en aan wal.....	37
4.2 Aansprakelijkheid van de reder	38
4.3 Bescherming van de gezondheid en veiligheid en ongevallenpreventie.....	38
4.4 Toegang tot welzijnsvoorzieningen aan wal.....	39
4.5 Sociale zekerheid.....	40
Titel 5 - Naleving en handhaving.....	43
Inleiding.....	43
5.1 Verplichtingen van de vlaggestaat	43
5.2 Verantwoordelijkheden van de havenstaat.....	45
Deel 3 – Overwegingen en opties inzake medegelding	47
Scheepvaart op de Nederlandse Antillen en Aruba.....	47
Havens.....	47
Reders.....	47
Zeeschepen.....	47
Zeevarenden.....	47
Organisatie bedrijfstak	48
Overwegingen ten aanzien van medegelding van het Verdrag	49
Relevantie	49
Concurrentie.....	49
Capaciteit overheid.....	50
Reputatie	50
Staatkundige wijzigingen.....	51
Opties ten aanzien van medegelding van het Verdrag.....	52
Bijlage 1 – Tabel relevante regelgeving per afdeling Verdrag	
53	
Bijlage 2 - Relevante regelgeving Nederlandse Antillen.....	56
Bijlage 3 - Relevante regelgeving Aruba.....	58

Lijst van gebruikte afkortingen

AB	Afkondigingsblad van het land Aruba
Art.	artikel
AUA	Aruba
BNAZ	Bemanningsbesluit Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse Zeeschepen
BW	Burgerlijk Wetboek
cao	collectieve arbeidsovereenkomst
EG	Europese Gemeenschap
EU	Europese Unie
GT	Geldende tekst
IAO	Internationale Arbeidsorganisatie
IMO	Internationale Maritieme Organisatie
Inwtr.	Inwerkingtreding
NA	Nederlandse Antillen
PB	Publicatieblad (Nederlandse Antillen)
Pos.	Positieve lijst
Stb.	Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden
Stcrt.	Staatscourant
STCW	Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wacht dienst (Standards on Training, Certification and Watchkeeping) 1978
SW	Schepenwet
Verdrag	Maritiem Arbeidsverdrag 2006 van de IAO
Vo.	Verordening
WvK	Wetboek van Koophandel

Inleiding

In februari 2006 heeft de Internationale Arbeidsorganisatie (hierna: **IAO**) het Maritiem Arbeidsverdrag 2006 aangenomen (hierna ook: **het Verdrag**). Het Verdrag bevat een compilatie van verschillende oudere verdragen op dit gebied, alsmede een modernisering daarvan. Voor sommige van deze verdragen geldt dat zij medegelding hebben voor de *Nederlandse Antillen* en *Aruba*.

In opdracht van de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid heeft de Afdeling Sociaal recht van de Universiteit Leiden in maart 2007 een rapport uitgebracht over de implicaties voor de Nederlandse regelgeving van de eventuele ratificatie van het Verdrag.

In augustus 2007 heeft het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat dezelfde onderzoeksgroep opdracht gegeven om te inventariseren welke behoefte er bestaat in de *Nederlandse Antillen* en *Aruba* om het Verdrag medegelding te verlenen voor deze delen van het Koninkrijk der Nederlanden. Maritiem Arbeidsverslag. Daarbij dient tevens in grote lijnen te worden aangegeven wat de consequenties zouden zijn van deze medegelding voor de wetgeving. In dit Rapport wordt verslag gedaan van dit onderzoek. De bedoeling is dat het Rapport kan bijdragen tot een wel overwogen besluitvorming in de Rijksministerraad in december 2007 over de ratificatie van het Verdrag voor het Koninkrijk der Nederlanden.

Opzet van het Rapport

Het Rapport bestaat uit drie delen.

In deel 1 wordt ingegaan op de geschiedenis, aard en opzet van het Verdrag. Deel 2 geeft in grote lijnen aan wat het Verdrag regelt en tot welke wijziging in de bestaande regelgeving op de *Nederlandse Antillen* en *Aruba* implementatie van het Verdrag zou moeten leiden.

Deel 3 bespreekt de situatie rond de scheepvaart in de beide landen, alsmede de overwegingen en ten slotte de mogelijke opties bij de keuze om aan het Verdrag wel of niet medegelding te verlenen voor de *Nederlandse Antillen* en *Aruba*.

Werkwijze

Het onderzoek is op 15 augustus 2007 begonnen .

In de week van 15 tot 22 augustus hebben de onderzoekers een bezoek gebracht aan de *Nederlandse Antillen* en *Aruba*. Zij hebben daar gesproken met diverse ambtenaren belast met de onderwerpen die door het Verdrag worden bestreken en met de mogelijke implementatie van het Verdrag in de beide rijkdelen. Tevens hebben zij de relevante wetteksten verzameld voor nader onderzoek.

Op 1 september 2007 is het concept-verslag van de beide bezoeken voor commentaar aan de contactpersonen gestuurd. Vanuit beide landsdelen is in de loop van september 2007 commentaar ontvangen op deze verslagen.

Op 2 oktober 2007 is het concept-Rapport ter becommentariëring toegezonden aan de contactpersonen. Met de reacties van de betrokkenen is in het vervolg van het onderzoek zo veel mogelijk rekening gehouden

Op 15 oktober 2007 is het definitieve Rapport uitgebracht.

Samenstelling onderzoeksteam

Het advies is tot stand gebracht door de afdeling Sociaal recht van de Universiteit Leiden. Prof. mr. G.J.J. Heerma van Voss, hoogleraar sociaal recht, trad op als coördinator en eindredacteur. Daarnaast werd het onderzoek verricht door mw. S.R. Spoelder, junioronderzoeker bij de afdeling Sociaal recht. Beiden hebben een deel van de rapportage voor hun rekening genomen.

Geraadpleegde personen

Tijdens hun bezoek aan de *Nederlandse Antillen* en *Aruba* hebben de onderzoekers de volgende personen gesproken.

Nederlandse Antillen

- Regalda Andrea, Bibliothecaris Directie Wetgeving en Juridische Zaken
- Cynthia A. Devere, Senior Beleidsmedewerker, Directie Scheepvaart en Maritieme Zaken
- Marjolein Hoff, Senior Wetgevingsjurist, Directie Wetgeving en Juridische Zaken
- Henk ten Napel, Directeur, Directie Arbeidszaken (tevens contactpersoon)
- Martha S. Semil, Jurist en Beleidsmedewerker, Directie Scheepvaart en Maritieme Zaken
- Thomas Smith, Waarnemend Directeur, Directie Scheepvaart en Maritieme Zaken

Aruba

- Juan Didder, Directeur, Directie Scheepvaart
- René Donata, Medewerker afdeling Beleid, Directie Scheepvaart
- Sharuska den Dunnen, Medewerker Juridische & Internationale zaken, Directie Arbeid & Onderzoek
- N. Kock, Directeur Directie Arbeid en Onderzoek
- Yvonne O. Lee-Perez, Hoofd Bureau Arbeidsmarktonderzoek (belast met Internationale Arbeidsverdragen) en plaatsvervangend directeur, Directie Arbeid & Onderzoek (tevens contactpersoon)
- Gwendy M. Lee-Kock, Juridisch beleidsmedewerker, Directie Arbeid & Onderzoek

- Anthony C. Lee-Riviears, Medewerker Juridische & Internationale zaken, Directie Arbeid & Onderzoek
- U.P.(Bano) López, Directeur Directie Wetgeving en Juridische Zaken
- Muzaninn Wever, Medewerker Juridische & Internationale zaken, Directie Arbeid & Onderzoek
- Lizara Williams, Wetgevingsjurist, Directie Wetgeving & Juridische Zaken

Deel 1 – Aard en opzet van het Verdrag

Geschiedenis van het Verdrag

Totstandkoming van het Verdrag

Op 23 februari 2006 heeft de 94^e Internationale Arbeidsconferentie in Genève de 'Maritime Labour Convention 2006' aanvaard. In de Nederlandse vertaling wordt dit verdrag aangeduid als Maritiem arbeidsverdrag 2006, in dit rapport ook als het Verdrag.

Het Verdrag werd met algemene stemmen aangenomen bij vier onthoudingen. Meer dan 100 landen waren vertegenwoordigd. De delegaties bestonden uit vertegenwoordigers van zeevarenden, zeewerkgevers (reders) en nationale regeringen.

Het Verdrag wordt beschouwd als de 'vierde zuil' naast de drie verdragen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), die betrekking hebben op de veiligheid van mensenlevens op zee (SOLAS), de normen voor zeevarenden voor opleiding, diplomering en wachtdienst (STCW) en het voorkomen van verontreiniging door schepen (MARPOL). Het Verdrag bevat een compilatie en modernisering van een reeks oudere verdragen van de IAO, die gedeeltelijk door Nederland zijn geratificeerd. Het is de bedoeling aan te sluiten bij de structurele veranderingen in de bedrijfstak scheepvaart en het internationale karakter daarvan, de bekrachtiging van de verdragen te vergemakkelijken en de handhaving te verbeteren door aan te sluiten bij de standaarden van de IMO. Daartoe is gekozen voor een Verdrag waarin de normen principieel worden vastgelegd, maar flexibiliteit wordt gelaten in de wijze waarop deze worden toegepast.

Het Verdrag zal in werking treden 12 maanden nadat 30 leden van de IAO het hebben geratificeerd met in totaal 33% van het wereld-bruto-scheepstonnage (art. VIII lid 3 Verdrag). Voor elk lid van de IAO dat het Verdrag ratificeert, treedt het Verdrag vervolgens 12 maanden na de ratificatie in werking.

Vervanging van oudere Verdragen

Het Verdrag vervangt de volgende 36 oudere maritieme IAO-verdragen (art. X Verdrag). De vet gedrukte verdragen zijn bekrachtigd door Nederland met medegelding voor de *Nederlandse Antillen*, de gecursiveerde met medegelding voor *Aruba*.

- Verdrag betreffende de minimumleeftijd (arbeid op zee), 1920 (Nr. 7)
- **Verdrag betreffende de werkloosheidsuitkering (schipbreuk), 1920 (Nr. 8)**
- **Verdrag betreffende plaatsing van zeelieden, 1920 (Nr. 9)**
- Verdrag betreffende het geneeskundig onderzoek van kinderen en jeugdige personen werkzaam aan boord van schepen, 1921 (Nr. 16)
- **Verdrag betreffende de arbeidsovereenkomst van schepelingen, 1926 (Nr. 22)**
- **Verdrag betreffende repatriëring van schepelingen, 1926 (Nr. 23)**
- Verdrag betreffende de minimumeisen van beroepsbekwaamheid van kapiteins en officieren ter koopvaardij, 1936 (Nr. 53)
- Verdrag betreffende betaald verlof (arbeid op zee), 1936 (Nr. 54)
- Verdrag betreffende aansprakelijkheid van reders (ziekte en ongeval zeelieden), 1936 (Nr. 55)
- Verdrag betreffende ziekteverzekering van zeelieden, 1936 (Nr. 56)
- Verdrag betreffende de arbeidsduur aan boord en de bemanningssterkte, 1936 (Nr. 57)
- **(herzien) Verdrag betreffende de minimumleeftijd (arbeid op zee), 1936 (Nr. 58)**
- Verdrag betreffende de voeding en de daarmee verband houdende verzorging (bemanning van schepen), 1946 (Nr. 68)
- **Verdrag inzake het diploma van bekwaamheid als scheepskok, 1946 (Nr. 69)**
- Verdrag betreffende de sociale zekerheid van zeelieden, 1946 (Nr. 70)
- Verdrag betreffende vakantie met behoud van loon voor zeelieden, 1946 (Nr. 72)
- Verdrag betreffende het geneeskundig onderzoek van zeelieden, 1946 (Nr. 73)
- **Verdrag inzake bewijzen van bekwaamheid als volmatroos, 1946 (Nr. 74)**
- Verdrag betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen, 1946 (Nr. 75)
- Verdrag betreffende de lonen, de arbeidsduur aan boord en de bemanningssterkte, 1946 (Nr. 76)
- Verdrag betreffende de vakantie met behoud van loon van zeelieden (herzien), 1949 (Nr. 91)
- Verdrag betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (herzien), 1949 (Nr. 92)
- Verdrag betreffende de lonen, de arbeidsduur aan boord en de bemanningssterkte (herzien), 1949 (Nr. 93)
- Verdrag betreffende de lonen, de arbeidsduur aan boord en de bemanningssterkte (herzien), 1958 (Nr. 109)
- Verdrag betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (aanvullende bepalingen), 1970 (Nr. 133)

- Verdrag betreffende het voorkomen van ongevallen bij zeevarenden, 1970 (Nr. 134)
- *Verdrag betreffende de continuering van werkgelegenheid voor zeevarenden, 1976 (Nr. 145)*
- *Verdrag betreffende jaarlijks verlof met behoud van loon voor zeevarenden, 1976 (Nr. 146)*
- *Verdrag betreffende minimumnormen op koopvaardij schepen, 1976 (Nr. 147)*
- Protocol van 1996 bij het Koopvaardijverdrag (minimumnormen), 1976 (Nr. 147)
- Verdrag betreffende het welzijn van zeevarenden, 1987 (Nr. 163)
- Verdrag betreffende de bescherming van de gezondheid en de medische zorg, 1987 (Nr. 164)
- Verdrag betreffende de sociale zekerheid van zeevarenden (herzien), 1987 (Nr. 165)
- Verdrag betreffende de repatriëring van zeevarenden (herzien), 1987 (Nr. 166)
- Arbeidsinspectieverdrag zeevarenden, 1996 (Nr. 178)
- Verdrag betreffende werving van en arbeidsbemiddeling voor zeevarenden, 1996 (Nr. 179)
- Verdrag betreffende de werktijden van zeevarenden en de bemanning van schepen, 1996 (Nr. 180)

Aruba overweegt overigens de medegelding van de IAO-verdragen 9, 22 en 23 te beëindigen.

Structuur van het Verdrag

Doelstelling van het Verdrag

Het Verdrag heeft volgens de toelichting drie onderliggende doelen:

- a. het neerleggen in de artikelen en voorschriften van een gedegen reeks rechten en beginselen;
- b. het, door middel van de Code, voorzien in een grote mate van flexibiliteit in de wijze waarop Leden die rechten en beginselen implementeren en
- c. er, door middel van Titel 5, voor zorg dragen dat de rechten en beginselen naar behoren worden nageleefd en gehandhaafd.

De drie delen van het Verdrag

Het Verdrag bevat drie verschillende, maar aan elkaar gerelateerde delen: de artikelen, de voorschriften en de Code.

De artikelen bevatten de Algemene verplichtingen (artikel I tot en met XVI). Daarna zijn de voorschriften en de Code verdeeld over vijf titels.

Volgens de – niet bindende – toelichting bij het Verdrag omvatten de artikelen en voorschriften de basisrechten, -beginselen en -verplichtingen van de landen die het Verdrag bekrachtigen. De artikelen en voorschriften kunnen uitsluitend worden gewijzigd door de Internationale Arbeidsconferentie in het kader van artikel 19 van het Statuut van de Internationale Arbeidsorganisatie (zie artikel XIV van het Verdrag).

De Code bevat de nadere invulling van de uitvoering van de voorschriften. De Code bestaat uit Deel A (dwingende Normen) en Deel B (niet-dwingende Leidraden). De Code kan worden gewijzigd door middel van de vereenvoudigde procedure vervat in artikel XV van het Verdrag. Aangezien de Code betrekking heeft op de nadere invulling van de uitvoering mogen wijzigingen hiervan de algemene reikwijdte van de artikelen en voorschriften niet te buiten gaan.

De voorschriften en de Code zijn onderverdeeld in algemene gebieden onder vijf titels:

- *Titel 1:* Minimumvereisten voor zeevarenden om op een schip te mogen werken
- *Titel 2:* Arbeidsvoorwaarden
- *Titel 3:* Huisvesting, recreatievoorzieningen, voeding en catering
- *Titel 4:* Bescherming van de gezondheid, medische zorg, welzijn en socialezekerheidsbescherming
- *Titel 5:* Naleving en handhaving

Elke titel bevat groepen bepalingen die betrekking hebben op een bepaald

recht of beginsel (of handhavingsmaatregelen in Titel 5), met bijbehorende nummering. De eerste groep in Titel 1 bestaat bijvoorbeeld uit Voorschrift 1.1, Norm A1.1 en Leidraad B1.1 met betrekking tot de minimumleeftijd.¹

Flexibiliteit bij de implementatie

De flexibiliteit ten aanzien van de uitvoering van het Verdrag biedt twee mogelijkheden.

De eerste mogelijkheid is dat waar nodig (zie artikel VI, derde lid), de gedetailleerde vereisten van Deel A van de Code worden uitgevoerd door middel van wezenlijke gelijkwaardigheid (zoals omschreven in artikel VI, vierde lid).

De tweede mogelijkheid voor flexibiliteit bij de uitvoering behelst de formulering van de verplichte vereisten van tal van bepalingen in Deel A op een meer algemene wijze, waardoor meer ruimte overblijft voor de invulling van de precieze maatregelen die op nationaal niveau moeten worden genomen.

In dergelijke gevallen wordt een leidraad voor de uitvoering gegeven in het niet-dwingende Deel B van de Code. Op deze wijze kunnen landen die het Verdrag hebben bekrachtigd, zich vergewissen van het type maatregelen dat van hen kan worden verwacht uit hoofde van de overeenkomstige algemene verplichting in Deel A, alsmede welke maatregelen niet noodzakelijkerwijs vereist zijn. Norm A4.1 verlangt bijvoorbeeld dat er op alle schepen directe toegang moet zijn tot de benodigde geneesmiddelen voor medische zorg aan boord (lid 1, onderdeel b) en dat er een scheepsapothek aanwezig is (lid 4, onderdeel a). De vervulling te goeder trouw van deze laatste verplichting houdt duidelijk meer in dan het eenvoudigweg op elk schip aan boord hebben van een scheepsapothek. In de overeenkomstige Leidraad B4.1.1 (lid 4) wordt nader aangegeven wat nodig is om ervoor zorg te dragen dat de inhoud van de apothek naar behoren wordt bewaard, gebruikt en bijgehouden.

Status van de leidraden (deel B)

De landen die het Verdrag hebben bekrachtigd, zijn niet gebonden aan de desbetreffende leidraad en, zoals aangegeven in de bepalingen in Titel 5 inzake controle door de havenstaat, hebben inspecties uitsluitend betrekking op de bindende vereisten van het Verdrag (artikelen, voorschriften en de normen in Deel A).

Van deze landen wordt echter uit hoofde van artikel VI, tweede lid, verlangd dat zij zich voldoende vergewissen van de nakoming van hun verantwoordelijkheden ingevolge Deel A van de Code op de in Deel B

¹ Zie voor nadere toelichting op het Verdrag ook de desbetreffende website van de IAO:

<http://www.ilo.org/public/english/standards/norm/mlc2006/index.htm>

voorziene wijze. Indien een land, na zorgvuldige bestudering van de desbetreffende leidraden, besluit te voorzien in andere regelingen om te waarborgen dat de inhoud van de scheepsapothek - om het hierboven gegeven voorbeeld te volgen - naar behoren wordt bewaard, gebruikt en bijgehouden als vereist door de Norm in Deel A, is dat aanvaardbaar. Door de aanwijzingen in Deel B te volgen kan het betrokken land alsmede de instanties van de IAO die verantwoordelijk zijn voor de toetsing van de uitvoering van internationale arbeidsverdragen er aan de andere kant zonder meer zeker van zijn dat de regelingen waarin het land heeft voorzien volstaan voor de nakoming van de verplichtingen ingevolge Deel A waarop de Leidraad betrekking heeft.

Deze uitgangspunten zijn vastgelegd in artikel VI van het Verdrag. Hierin is het volgende bepaald:

1. De voorschriften en de bepalingen van Deel A van de Code zijn dwingend. De bepalingen van Deel B van de Code zijn niet dwingend.
2. Elk Lid verplicht zich ertoe de in de voorschriften vervatte rechten en beginselen te eerbiedigen en elk voorschrift te implementeren op de in de overeenkomstige bepalingen van Deel A van de Code genoemde wijze. Bovendien moet het Lid bij de nakoming van zijn verplichtingen de nodige aandacht schenken aan de manier die wordt geboden in deel B van de Code.
3. Een Lid dat niet in staat is de rechten en beginselen op de in Deel A van de Code vervatte wijze te implementeren, kan, tenzij in dit Verdrag uitdrukkelijk anders is bepaald, Deel A implementeren door middel van bepalingen in zijn regelgeving of andere maatregelen die wezenlijk gelijkwaardig zijn aan de bepalingen van Deel A.
4. Voor het enkele doel van het derde lid van dit artikel worden alle wetten, regelgevingen, collectieve overeenkomsten of andere uitvoeringsmaatregelen, in de context van dit Verdrag, aangemerkt als zijnde wezenlijk gelijkwaardig, indien het Lid ervan overtuigd is dat:
 - a. deze bevorderlijk zijn voor het volledig realiseren van het algemene doel van de bepaling of bepalingen van Deel A van de desbetreffende Code; en
 - b. hiermee uitvoering wordt gegeven aan de bepaling of bepalingen van Deel A van de desbetreffende Code.

Deel 2 – De onderdelen van het Verdrag in relatie tot de wetgeving van de beide landen

Thans zal elk onderdeel van het Verdrag (het begrippenkader en de vijf titels) van algemeen commentaar worden voorzien. Daarbij wordt kort weergegeven wat het desbetreffende onderdeel inhoudt en wat de gevolgen zijn voor dit onderdeel van implementatie van het Verdrag voor de *Nederlandse Antillen* en *Aruba*. Bij de titels zal dit, behalve in algemene zin, ook per afdeling apart worden aangegeven.

Begrippen uit het Verdrag

De meeste artikelen ter inleiding van het Verdrag zijn van algemene aard en behoeven geen verdere implementatie. De belangrijkste uitzondering vormt Artikel II Verdrag, dat het begrippenkader van het Verdrag vastlegt.

Het Verdrag gaat uit van een aantal begrippen die niet overeenstemmen met de corresponderende begrippen in de huidige regelgeving in de *Nederlandse Antillen* en *Aruba*.

Zeevarende

Het begrip 'zeevarende' heeft in het Verdrag betrekking op elke persoon die werkzaam is of is gecontracteerd of in enige andere hoedanigheid werkzaamheden verricht aan boord van een schip waarop dit Verdrag van toepassing is (art. II 1 aanhef en onder f Verdrag).

Dit betreft dus naar Antilliaans en Arubaans recht zowel schepelingen op arbeidsovereenkomst als andere opvarenden die op het schip werkzaam zijn. Dit laatste omvat ook de officieren, zoals de kapitein, alsmede uitzendkrachten.

Het Antilliaans-Arubaanse recht kent de termen 'schepelingen' (art. 1 lid 1 SW), 'kapitein' (art. 436 WvK), 'scheepsofficieren' en 'scheepsgezellen' (art. 487 WvK) en 'overigen die in de monsterrol worden genoemd' (art. 451 WvK). Het begrip 'zeevarende' komt echter in de Antilliaans-Arubaanse regelgeving niet voor. Het begrip 'opvarende' in artikel 436 lid 2 WvK komt nog het meest in de buurt. Dit betreft allen die zich aan boord bevinden, behalve de kapitein.

Bij implementatie van het Verdrag is het noodzakelijk om bestaande begrippen zoals schepeling die een beperktere inhoud hebben

- hetzij te vervangen door het begrip zeevarende in de zin van het Verdrag
- hetzij een ruimere inhoud te geven
- hetzij aan te vullen met andere regelgeving die van toepassing is op de overige zeevarenden.

Het is denkbaar in bepalingen die dienen ter uitvoering van het Verdrag zo veel mogelijk werken met het begrip 'zeevarende'. Aparte bepalingen voor schepelingen en kapitein leveren voor de uitvoering van het Verdrag slechtsodeloze complicaties op, omdat immers het Verdrag op beiden gelijkelijk van toepassing is. Uiteraard kunnen de bevoegdheden van de kapitein wel apart worden geregeld.

Op grond van artikel II, onder 1f juncto artikel II onder 4 Verdrag vallen in het algemeen onder dit Verdrag niet de zeevarenden ter zeevisserij. Dit betekent dat alle speciale wetgeving voor de schipper en schepelingen ter zeevisserij buiten de implementatie kunnen blijven en niet zijn verwerkt in dit advies. Eveneens is het Verdrag niet van toepassing op havenarbeid. De wetgeving voor stuwadoors is daarom in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten.

Wervings- en bemiddelingsdienst

In artikel II komt daarnaast het begrip 'wervings- en bemiddelingsdienst' voor (artikel II lid 1 aanhef en onder h Verdrag). Dit begrip sluit aan bij de Antilliaanse-Arubaanse terminologie voor de arbeidsbemiddeling, niet op die voor het ter beschikking stellen van arbeidskrachten.

Het begrip wervings- en bemiddelingsdienst komt voort uit de internationaal gangbare praktijk. In andere landen wordt gewoonlijk niet een dergelijk duidelijk onderscheid gemaakt tussen arbeidsbemiddeling en het ter beschikking stellen van arbeidskrachten als in het Koninkrijk der Nederlanden het geval is. Uit deze context kan worden afgeleid dat het begrip 'wervings- en bemiddelingsdienst' toch de beide elementen omvat.

Zie voor de inpassing van uitzendarbeid in het systeem de desbetreffende passage hieronder.

Schip

Het Verdrag definieert een schip als 'een schip anders dan een schip dat uitsluitend vaart op binnenwateren of wateren binnen, of dicht grenzend aan, beschutte wateren of gebieden waar havenvoorschriften gelden' (art. II lid 1 aanhef en onder i Verdrag). Deze definitie is identiek aan die van het STCW-Verdrag.

Deze definitie is duidelijk beperkter dan bijvoorbeeld die in artikel 375 lid 1 WvK van beide landen: 'schepen zijn alle vaartuigen, hoe ook genaamd en van welke aard ook'. Artikel 376 brengt de definities echter weer nader tot elkaar, door te bepalen dat zeeschepen schepen zijn welke worden gebruikt tot de vaart ter zee of daartoe bestemd zijn, en dat in de eerste tot en met vierde titel van dit boek onder schepen uitsluitend worden verstaan zeeschepen.

Reder

Onder het begrip 'reder' werd traditioneel de eigenaar van een schip verstaan. In artikel 408 van de beide Wetboeken van Koophandel wordt een reder gedefinieerd als 'hij die een schip gebruikt tot de vaart ter zee en het daartoe óf zelf voert óf door een kapitein die in zijn dienst staat, doet voeren.

De Antilliaans-Arubaanse wetgeving kent nog niet zoals het Nederlandse recht de term 'zeewerkgever' (art. 309 lid 2 WvK NL), waaronder behalve de eigenaar ook de rompbevrachter wordt verstaan. Wel zou de definitie van reder in artikel 408 wellicht in deze zin kunnen worden uitgelegd.

Het Verdrag verstaat onder 'reder' niet alleen de eigenaar van het schip, maar ook een andere organisatie of persoon, zoals de manager, de agent of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip

van de eigenaar heeft overgenomen (art. II lid 1 aanhef en onder j Verdrag). Hiermee wordt voorkomen dat dergelijke partijen zich achter elkaar kunnen verschuilen, teneinde zich aan hun verantwoordelijkheden te onttrekken.

Om misverstanden te voorkomen zal bij implementatie van het Verdrag in de relevante wetten het begrip 'reder' moeten worden aangepast aan de definitie van het begrip 'reder' in het Verdrag.

Ten aanzien van de relatie tussen reder en uitzendbureau zij verwezen naar het hieronder gestelde over uitzendarbeid.

Uitzendarbeid

Het optreden van uitzendbureaus in de scheepvaart is internationaal altijd sterk omstreden geweest, vooral uit een oogpunt van handhaafbaarheid van internationale arbeidsnormen. Toch heeft zich op dit gebied een uitgebreide praktijk ontwikkeld.

In de praktijk zijn op veel Nederlandse zeeschepen weinig Nederlanders/EER-onderdanen, maar voornamelijk personen uit andere landen, door ons aangeduid als 'derdelanders', werkzaam. Deze derdelanders zijn dan in dienst van zogenoemde 'crewing agencies', die zijn te beschouwen als uitzendbureaus. Zij geven zelf dikwijls de voorkeur aan deze constructie, omdat deze belastingtechnisch voor hen voordelen biedt, ook al zijn er wellicht minder waarborgen op het terrein van de sociale zekerheid. Zelfs scheepsofficieren en met name ook kapiteins worden soms als 'derdelanders' aan boord van Nederlandse vlagschepen geaccepteerd, door middel van ontheffingen (bijvoorbeeld kapiteins uit voormalige Sovjet republieken op schepen die de Nederlandse vlag voeren).

De derdelanders sluiten gewoonlijk een arbeidsovereenkomst met een 'crewing agency', meestal gevestigd in de Filippijnen. Daarnaast heeft men doorgaans formeel ook een arbeidscontract met de Nederlandse zeewerkgever. De constructie luidt dan dikwijls dat de crewing agency 'mede namens de reder' de arbeidsovereenkomst ondertekent. Ook komt het voor dat bemanningen, geheel bestaande uit derdelanders, inclusief de kapitein, bij gespecialiseerde Nederlandse schepen per project aan boord in dienst worden genomen en op die manier soms vele jaren aan boord van hetzelfde schip werkzaam zijn. Tussen de projecten in eindigen de arbeidsovereenkomsten met de betreffende werknemers overeenkomstig het op hun arbeidsovereenkomst toepasselijke recht en hebben zij enkele maanden geen inkomen, pensioenvoorzieningen en dergelijke.

De mogelijkheden om als overheid het Verdrag te handhaven is voor deze categorie beperkt tot de publiekrechtelijk aan reders te stellen eisen en de mogelijkheden die de havenstaatcontrole biedt. Daarnaast wordt van overheidswege bevorderd dat de arbeidsovereenkomsten met zeevarenden in dienst van buitenlandse uitzendbureaus worden gesloten op basis van het recht van bepaalde landen, zoals de Filippijnen, die een behoorlijk niveau van bescherming van zeevarenden kennen.

Uit de tekst van het Verdrag kan worden afgeleid dat dit particuliere arbeidsbemiddeling toelaat. Uit de in Artikel II voorkomende definitie van 'wervings- en bemiddelingsdienst voor zeevarenden' kan worden afgeleid dat particuliere uitzendbureaus door het Verdrag worden toegelaten. Dat volgt ook uit het feit dat dit Verdrag mede dient ter vervanging van het (door het Koninkrijk niet geratificeerde) Verdrag nr. 179 dat uitzendbureaus ook toeliet. De acceptatie van uitzendarbeid sluit aan bij de Nederlandse regelgeving die in dit opzicht zeer liberaal is. In de Nederlandse Antillen en Aruba geldt echter

het voorheen ook in Nederland bekende systeem van een vergunningstelsel.

Hoewel uitzendbureaus gewantrouwd plegen te worden door vakbonden, is het nadeel van een verbod op uitzendpraktijken dat - zeker in de internationale scheepvaartwereld – gemakkelijk een illegale uitzendpraktijk kan ontstaan die onder geen enkele regeling valt. Daarnaast bestaan zeker in Nederland vele voorbeelden van bona fide uitzendondernemingen die zich aan het arbeidsrecht houden en cao's sluiten met vakorganisaties.

Ondanks de openingen die het Verdrag biedt voor uitzendwerk, bevat het ook enige dubbelzinnigheden op dit gebied. In vroegere decennia werd ervan uitgegaan dat de reder steeds optrad als werkgever. Om die reden werden veel werkgeversverplichtingen bij de reder gelegd. Aansluitend op deze historie wordt in het Verdrag regelmatig een verplichting op de reder gelegd, die in uitzendsituaties primair voor rekening van het uitzendbureau dient te komen. In de in Nederland (en in Europa meer in het algemeen) gangbare systematiek is het uitzendbureau immers werkgever en treedt de reder op als inlener. Dit heeft als oorzaak dat een werkgever juist een uitzendbureau inschakelt omdat deze niet de volledige normale werkgeversrisico's wil lopen, met name op het gebied van het ontslagrecht.

Wel is van belang dat ter bescherming van de uitzendkracht de reder moet toezien op de naleving van het Verdrag door het uitzendbureau (Artikel II lid 1 onder j en Norm A1.4 lid 9 Verdrag). Ook overigens zal de reder voor de naleving moeten instaan voorzover het uitzendbureau dit - wegens de afstand tot het werk - feitelijk niet kan doen. Een aparte wettelijke voorziening hiervoor ligt voor de hand.

In de scheepvaart is thans 'zuivere' uitzendarbeid – met een scheiding tussen de rollen van werkgever en inlener - in de beide landen niet mogelijk. Dat valt toe te schrijven aan artikel 506 van de Wetboeken van Koophandel van zowel de *Nederlandse Antillen* en *Aruba*, dat schepelingendienst verbiedt door personen die niet met de reder een arbeidsovereenkomst hebben aangegaan. In het verleden is voor de problematiek van de relatie tussen reder en uitzendbureau de oplossing gezocht in het zgn. 'dubbele werkgeverschap'. Zowel uitzendbureau als reder diende de arbeidsovereenkomst te ondertekenen. In de praktijk gebeurt dit doorgaans eenvoudig doordat het uitzendbureau ook namens de reder tekent. Nu het Verdrag wel voorschrijft dat de eigenaar de arbeidsovereenkomst ondertekent (Norm A2.1 lid 1 onder a), maar niet dat de reder als werkgever optreedt bij de arbeidsovereenkomst achten wij het mogelijk de praktijk meer in overeenstemming te brengen met de gebruikelijke systematiek bij uitzendwerk. Hierbij treedt immers de inlener niet als werkgever op. Hij pleegt juist voor een uitzendbureau te kiezen om niet (alle elementen van) de werkgeversrol te behoeven te vervullen.

De door ons voorgestane nieuwe constructie voor uitzendwerk in de scheepvaart houdt het volgende in. Het uitzendbureau treedt op als werkgever. De reder/inlener dient daarnaast steeds een verklaring te tekenen dat hij instaat voor zijn verplichtingen voor zover die uit het Verdrag voortvloeien. Een ander kan worden geregeld bij de regeling van de arbeidsovereenkomst voor zeevarenden.

De voorgestelde constructie vestigt een zogeheten 'zelfreinigend mechanisme'. De reder doet er in zijn eigen belang goed aan om uitsluitend met bona fide uitzendbureaus te werken. Komt het uitzendbureau zijn verplichtingen niet na, dan dient hij immers daarvoor in te staan.

Wij merken daarbij op dat invoering van dit voorstel geen verzwaring meebrengt van de administratieve lastendruk. In de huidige situatie treedt de reder/inlener immers al op als medewerkgever, hetgeen dezelfde aansprakelijkheden meebrengt. Het doel van dit voorstel is uitsluitend om een zuivere juridische grondslag te kiezen voor de onderlinge verhoudingen, nu het Verdrag dit taalkundig toelaat. Hierbij dienen de waarborgen voor de zeevarende die het Verdrag ook biedt, gegarandeerd te blijven. Met deze constructie wordt duidelijk dat de zeevarende zich met vorderingen in eerste instantie tot het uitzendbureau dient te wenden. Een aanspraak op de reder ontstaat eerst indien het uitzendbureau geen verhaal biedt of fysiek niet in staat is aan de regel te voldoen.

Bevoegdheden tot interpretatie

In de leden 3, 5 en 6 van artikel II wordt de mogelijkheid geboden dat de bevoegde autoriteit nadere beslissingen neemt ten aanzien van de begripsomschrijvingen.

In lid 3 betreft dit gevallen van twijfel of bepaalde personen voor de toepassing van dit Verdrag als zeevarenden moeten worden beschouwd. Deze uitzondering is niet erg duidelijk. Uit de (niet-bindende) toelichting van het Verdrag valt op te maken, dat hierbij met name gedacht werd aan personen die op zelfstandige basis werkzaam zijn op passagiersschepen, zoals sportleraren en entertainers, die niet altijd logisch als zeevarende kunnen worden beschouwd. Kennelijk is hierbij beoogd de nationale overheid enige ruimte te laten om te beslissen of dergelijke personen ook onder het begrip zeevarende vallen.

In lid 5 betreft dit gevallen waarin twijfel bestaat over de vraag of het Verdrag van toepassing is op een schip of specifieke categorie schepen.

In lid 6 wordt de mogelijkheid geopend dat de bevoegde autoriteit bepaalt dat het op dat tijdstip niet praktisch uitvoerbaar of niet redelijk is bepaalde onderdelen van de Code toe te passen op een schip of bepaalde categorieën van schepen die de vlag van het land voeren, voor zover het onderwerp in de nationale regelgeving of in cao's of via andere maatregelen wordt geregeld.

De bevoegdheden van de leden 3 en 5 moeten bovendien worden uitgeoefend *na* overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden. De bevoegdheid van lid 6 kan slechts *in* overleg met deze organisaties worden uitgeoefend.

Voor zover ons bekend bestaan op dit moment in de *Nederlandse Antillen* en *Aruba* geen regelingen die een autoriteit dergelijke bevoegdheden verschaffen. Het is daarom een beleidsvraag of zulke regelingen er zouden moeten komen.

Naar onze indruk zal aan een dergelijke mogelijkheid tot afwijking wel behoefte bestaan. De reikwijdte van het begrip 'zeevarende' is ruimer dan onder oudere verdragen. Dit betekent dat er een categorie opvarenden kan zijn die werkzaamheden aan boord verricht, zonder dat de werkgeversverantwoordelijkheid bij de reder of een uitzendbureau behoort te liggen. Hierbij kan, naast de in de toelichting van het Verdrag al genoemde sportleraren en entertainers, ook worden gedacht aan zulke opvarenden als kappers, schilders, hotelpersoneel, onderhoudsmonteurs, gedetacheerde informatici en ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Het valt niet tevoren precies te voorspellen welke categorieën zich hierbij kunnen aandienen. Ook is niet voorspelbaar of zich gevallen zullen voordoen waarin afwijkingen voor bepaalde schepen wenselijk is, of in concrete gevallen toepassing van het Verdrag niet goed mogelijk is.

Om die reden zou behoefte kunnen bestaan aan een regeling van de genoemde afwijkingsmogelijkheden. Tevens dient dan de juiste wijze van overleg met sociale partners te worden geregeld, indien van de afwijkingsmogelijkheden daadwerkelijk gebruik zal worden gemaakt.

Titel 1 - Minimumvereisten voor zeevarenden om op een schip te mogen werken

Inleiding

Titel 1 van het Verdrag regelt de minimumvereisten voor zeevarenden om op een schip te mogen werken. Het Verdrag bepaalt vereisten met betrekking tot de minimumleeftijd van zeevarenden, de benodigde geneeskundige verklaring, de opleiding en kwalificatie van zeevarenden en ten slotte de werving en arbeidsbemiddeling in het kader van de zeevaart.

Alvorens per afdeling de Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse wettelijke regelingen uiteen te zetten, dient opgemerkt te worden dat *Aruba* al een ontwerp Zeevaartbemanningwet heeft gemaakt. Naar het zich laat aanzien zal de Zeevaartbemanningwet de onderwerpen vervat in Titel 1 van het Verdrag regelen. Onbekend is echter wanneer deze in werking zal treden.

1.1 Minimumleeftijd

De eerste afdeling van Titel 1 beoogt te verzekeren dat er geen personen onder de minimumleeftijd op een schip werkzaam zijn.

De minimumleeftijd (op het tijdstip van de initiële inwerkingtreding) van dit Verdrag is 16 jaar. Echter, onder omstandigheden wordt door het Verdrag een hogere minimumleeftijd bepaald. Zo is bijvoorbeeld nachtarbeid van zeevarenden onder de 18 jaar verboden. Het is tevens op grond van het Verdrag verboden zeevarenden onder de leeftijd van 18 jaar te werk te stellen, in dienst te nemen of werkzaamheden te laten verrichten wanneer de werkzaamheden hun gezondheid of veiligheid mogelijk in gevaar kunnen brengen.

De relevante Nederlands-Antilliaanse bepalingen ter zake zijn neergelegd in de Arbeidsregeling.

In dit kader dient te worden opgemerkt dat de *Nederlandse Antillen* een Arbeidsbesluit Jeugdige Personen kent, maar dat dit besluit geen specifieke bepalingen inzake de arbeid op een schip bevat. De Arbeidsregeling bevat echter het verbod van kinderarbeid (artikelen 18 en 19) alsook het verbod van nachtarbeid door jeugdigen en het verbod van gevaarlijke arbeid door jeugdigen, neergelegd in respectievelijk artikel 20 en 21 Arbeidsregeling. Hierbij is relevant dat in artikel 2 sub d Arbeidsregeling is bepaald dat onder jeugdigen worden verstaan 'personen die de leeftijd van vijftien jaar, maar nog niet de leeftijd van achttien jaar, hebben bereikt'.

De relevante bepalingen voor *Aruba* zijn neergelegd in de Arbeidsverordening. In artikel 15 en 16 Arbeidsverordening is het verbod van kinderarbeid neergelegd. Dat het verboden is jeugdige personen (en vrouwen) zowel nachtelijke als gevaarlijke arbeid te laten verrichten, is geregeld in

artikel 17 Arbeidsverordening. Volgens artikel 4 lid 1, sub c Arbeidsverordening moet onder jeugdigen worden verstaan 'personen van beiderlei kunne die de leeftijd van veertien jaar maar nog niet die van achttien jaar hebben bereikt'. Voorts bepaalt artikel 4 lid 1, sub c Arbeidsverordening dat voor de toepassing van deze verordening onder kinderen worden verstaan 'personen van beiderlei kunne die de leeftijd van veertien jaar nog niet hebben bereikt'.

De regelingen van de beide landen voldoen daarom thans niet aan de eisen van het Verdrag, omdat zij te lage minimumleeftijden voorschrijven. Hieraan zou kunnen worden tegemoet gekomen door specifieke eisen voor de scheepvaart in te voeren.

1.2 Geneeskundige verklaring

Voorschrift 1.2 beoogt te garanderen dat alle zeevarenden medisch gezien in staat zijn hun taken op zee te vervullen.

Voor dat zeevarenden werkzaamheden op een schip mogen uitvoeren dienen zij op grond van deze afdeling een geneeskundige verklaring van geschiktheid te bezitten. Uit deze verklaring dient te blijken dat de zeevarende medisch gezien in staat is de aan hem opgedragen taken op zee te vervullen.

Teneinde te waarborgen dat geneeskundige verklaringen een juiste weergave geven van de gezondheidstoestand van zeevarenden dient de bevoegde autoriteit, na overleg met de betrokken reders- en zeevarendenorganisaties, en met behoorlijke inachtneming van de toepasselijke internationale leidraden als bedoeld in Deel B van deze Code, de aard van het medisch onderzoek en de geneeskundige verklaring voor te schrijven.

Naast deze Verdragsvoorschriften, blijven de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (STCW-Verdrag) van 1978 onverkort van toepassing.

Indien in overeenstemming met de vereisten van het STCW-Verdrag een medische verklaring is afgegeven dient de bevoegde autoriteit deze verklaring voor de toepassing van dit onderhavige Verdragsvoorschrift te aanvaarden. Wanneer het STCW-Verdrag op zeevarenden niet van toepassing is, wordt een medische verklaring die qua inhoud voldoet aan die vereisten eveneens aanvaard.

Wanneer aan een zeevarende een verklaring wordt geweigerd of een beperking wordt opgelegd, dient de zeevarende in de gelegenheid te worden gesteld zich nader te laten onderzoeken door een andere onafhankelijke geneeskundige of door een onafhankelijke als arbiter aangewezen medisch specialist.

Volgens het Verdrag dient de geneeskundige verklaring in het Engels te worden opgesteld en ten minste de volgende gegevens te bevatten:

- het gehoor en het gezichtsvermogen, en het vermogen kleuren te onderscheiden in het geval van een zeevarende die belast wordt met taken waarbij de te verrichten werkzaamheden nadelig kunnen worden beïnvloed door verminderd kleurenonderscheidingsvermogen, toereikend zijn; en
- dat de betrokken zeevarende niet lijdt aan een medische aandoening die mogelijk wordt verergerd door werkzaamheden op zee of deze ongeschikt maakt voor dergelijke werkzaamheden of de gezondheid van andere opvarenden in gevaar kan brengen.

In beginsel is een geneeskundige verklaring geldig voor ten hoogste twee jaar. Betreft het echter een verklaring voor een zeevarende jonger dan 18 jaar dan mag de geldigheidsduur ten hoogste een jaar bedragen. De verklaring inzake het kleurenonderscheidingsvermogen is voor maximaal zes jaar geldig.

In spoedeisende gevallen mag de bevoegde autoriteit toestaan dat een zeevarende zonder een geldige geneeskundige verklaring toch werkzaamheden tot aan de volgende aanloophaven (waar de zeevarende alsnog een medische verklaring kan verkrijgen van een geneeskundige of medisch specialist) verricht. Wel dient aan de volgende twee voorwaarden te zijn voldaan:

- een dergelijke toestemming ten hoogste drie maanden geldt; en
- de betrokken zeevarende in het bezit is van een verlopen geneeskundige verklaring van recente datum.

Ook indien de geldigheid van de verklaring gedurende reis verstrijkt blijft de verklaring geldig tot aan de volgende aanloophaven waar een nieuwe geneeskundige verklaring van de bevoegde arts kan worden verkregen.

Ten aanzien van de medische geschiktheid van zeevarenden om de aan hen toebedeelde taken op zee te kunnen vervullen zijn zowel voor de *Nederlandse Antillen* als in *Aruba* de bepalingen neergelegd in het Bemanningsbesluit Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen.

De bepaling inzake de medische keuring van de bemanning is neergelegd in Hoofdstuk 6 (artikel 94) van het Bemanningsbesluit Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen in samenhang met artikel 560 Wetboek van Koophandel (van zowel de *Nederlandse Antillen* als *Aruba*). Voor de *Nederlandse Antillen* en *Aruba* regelt respectievelijk het Keuringsreglement en het 'Keuringsreglement geschiktheid voor de zeevaart' de details van de medische keuring en regelt daarmee de garantie dat alle zeevarenden medisch gezien in staat zijn hun taken op zee te vervullen.

1.3 Opleiding en kwalificaties

Voorschrift 1.3 beoogt te verzekeren dat zeevarenden opgeleid of gekwalificeerd zijn om hun taken aan boord te verrichten.

Zeevarenden dienen om op een schip werkzaam te mogen zijn, opgeleid te zijn, een bevoegdheidsbewijs te hebben of anderszins bevoegd te zijn verklaard om hun taken te vervullen. Verder dienen zij een opleiding voor persoonlijke veiligheid aan boord met succes te hebben voltooid. De opleiding en de afgifte van een bevoegdheidsbewijs die in overeenstemming is met de door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) aangenomen bindende instrumenten, moeten als toereikend met dit Verdragsvoorschrift worden beschouwd.

De *Nederlandse Antillen* en *Aruba* zijn thans beiden gebonden aan het IAO-Verdrag inzake bewijzen van bekwaamheid als volmatroos, 1946 (nr. 74). Zij dienen de verplichtingen ingevolge dit laatste verdrag te vervullen, tot het moment waarop bindende bepalingen die op de in dat Verdrag behandelde onderwerpen betrekking hebben, zijn aangenomen door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en van kracht zijn geworden, of na afloop van vijf jaar na de inwerkingtreding van dit Verdrag in overeenstemming met het derde lid van artikel VIII, naargelang van welke datum eerder valt.

De Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse vereisten aangaande opleiding en kwalificatie van zeevarenden zijn hoofdzakelijk neergelegd in het Bemanningsbesluit Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen. Hoofdstuk 4 'Beroepsvereisten' (artikelen 35 – 69) en hoofdstuk 5 'Kennis en ervaring' (artikel 70 – 93) van het Bemanningsbesluit Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen stipuleren de wettelijke vereisten ter zake opleiding en kwalificatie van zeevarenden. Belangrijk hierbij is op te merken dat de vereisten zoals neergelegd in het STCW-Verdrag al in dit Bemanningsbesluit zijn geïncorporeerd.

1.4 Werving en arbeidsbemiddeling

Deze afdeling heeft betrekking op zowel arbeidsbemiddeling als op het ter beschikking stellen van arbeidskrachten. In dit advies onder titel II is al een beschouwing gegeven over de positie van uitzendkrachten in dit verband. Daarnaast zij hier verwezen.

Niet onopgemerkt mag echter blijven dat ingevolge dit voorschrift alle zeevarenden kosteloos toegang dienen te hebben tot een doeltreffend, adequaat en transparant systeem voor het vinden van werk aan boord van schepen.

Noch de *Nederlandse Antillen*, noch *Aruba* kent specifieke bemiddelingsbureaus voor de zeevaart. Voor dit onderwerp geldt daarom voor beiden de algemene regelgeving. Voor de *Nederlandse Antillen* zijn de ter zake relevante (algemene) bepalingen neergelegd in de Landsverordening op het ter beschikking stellen van arbeidskrachten van toepassing.

Titel 2 - Arbeidsvoorwaarden

Inleiding

De bepalingen over de arbeidsvoorwaarden van zeevarenden zijn met name te vinden in de beide Wetboeken van Koophandel. In deze sector bestaan in de beide landen geen cao's.

De regeling van de arbeidsovereenkomst is deels verschillend voor de kapitein van die voor de schepeling. Dit onderscheid maakt het Verdrag niet en voorts is het begrip 'zeevarende' ruimer dan het begrip 'schepeling'. Bij implementatie van het Verdrag zullen deze bepalingen moeten worden uitgebreid. Ook dient te worden gezien, in hoeverre het karakter van sommige bepalingen die van regeland recht zijn kan worden gehandhaafd. Veel Verdragsbepalingen hebben immers een dwingend karakter. Per wijziging zal dus bekeken moeten worden, of dit ook de noodzaak tot aanpassing met zich brengt van artikel 484 (toepasselijkverklaring op kapitein) en 554 (dwingend recht) WvK.

2.1 Arbeidsovereenkomst voor zeevarenden

Dit voorschrift bevat een uitvoerige regeling van eisen die worden gesteld aan de arbeidsovereenkomst van zeevarenden. Er wordt onder meer een schriftelijke, mede door de reder ondertekende arbeidsovereenkomst geëist, bedenktijd alvorens de overeenkomst te tekenen, beschikbaarheid van informatie over de arbeidsvoorwaarden en de aanwezigheid van een afschrift van een eventuele cao aan boord. Aan de inhoud van de arbeidsovereenkomst worden diverse eisen gesteld. Daarnaast moeten minimumopzegtermijnen worden geregeld.

Aan verschillende van deze eisen wordt tegemoet gekomen door de artikelen 490-497 Wetboeken van Koophandel van beide landen. Voorts zijn de artikelen 501-506 van beide wetboeken. Deze bepalingen zouden echter grondig moeten worden gecontroleerd op volledigheid. Van deze bepalingen zijn slechts de artikelen 491 tot en met 493, 497 en 503 ook van toepassing op de kapitein (art. 484). Slechts de artikelen 492, 493, 496 en 497 zijn van dwingend recht (art. 554). Daarnaast kan worden gewezen op het systeem van toezicht op de juistheid van arbeidsovereenkomst door een bevoegde ambtenaar via de aanmonsteringsprocedure (art. 556-561 WvK beide landen). Deze laatste bepalingen zijn niet dwingend en gelden slechts voor de schepeling en niet voor andere zeevarenden.

Op grote onderdelen dient de toepasselijke wet- en regelgeving aangepast dan wel aangevuld te worden, teneinde aan de Verdragsvoorschriften te voldoen.

Hierbij is van belang dat het in de beide Wetboeken van Koophandel gemaakte onderscheid tussen kapitein en schepeling niet overeenkomt met de terminologie van het Verdrag. Nu daar bepalingen als regel gelden voor

alle zeevarenden, ligt het voor de hand om bij implementatie van het Verdrag de regeling van de arbeidsovereenkomst in beginsel voor alle zeevarenden gelijk te maken. Afwijkende bepalingen voor kapiteins kunnen dan apart worden geregeld.

Aandacht verdient ook de verhouding tussen de regeling van de arbeidsovereenkomst tussen reder en schepelingen van het Wetboek van Koophandel met die van de arbeidsovereenkomst in het Burgerlijk Wetboek van de beide landen. In de Nederlandse Antillen betreft dit de zevende titel A van boek 7A BW NA (Nieuw Burgerlijk Wetboek). In Aruba betreft dit de zevende titel van boek 3 van het BW AUA. Beide landen kennen nog een regeling van de arbeidsovereenkomst in het BW op basis van de Nederlandse Wet op de arbeidsovereenkomst van 1907. De invoering van titel 7.10 Nieuw BW in Nederland in 1997 is aan de *Nederlandse Antillen* en *Aruba* voorlopig voorbij gegaan. Wel zijn er initiatieven genomen om te komen tot een modernisering van de regelingen. Deze stagneren echter vooralsnog bij gebrek aan wetgevingscapaciteit.

Artikel 491 WvK van beide landen bepaalt dat op de arbeidsovereenkomst tussen de reder en de schepelingen de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek van toepassing zijn, met uitzondering van die van de Zevende Titel van het Derde Boek. Daarmee is de regeling van de 'gewone arbeidsovereenkomst' integraal van toepassing uitgesloten. In Nederland zijn slechts bepaalde bepalingen van die regeling uitgesloten.

In ons advies over de implementatie in Nederland hebben wij voorgesteld om de regeling van de zeearbeidsovereenkomst op te nemen in titel 7.10 BW en te behandelen als een bijzondere vorm van de arbeidsovereenkomst. Dat brengt mee dat slechts bepalingen die afwijken van de algemene regeling behoeven te worden opgenomen in een twaalfde afdeling van deze titel.

Het is daarom aan te bevelen om bij implementatie van het Verdrag te komen tot een vereenvoudiging van de structuur van de regeling van de arbeidsovereenkomst ter zee.

2.2 Lonen

Dit voorschrift regelt in de Norm A2.2 de betaling van loon, de verstrekking van loonstrookjes en de mogelijkheid om loon over te maken naar familieleden.

De voorschriften uit de Norm A2.2 zijn niet geregeld. Wel regelen de Wetboeken van Koophandel van de beide landen in de artikelen 512-514 de vaststelling van het loon, alsmede het verbod op gedwongen winkelnering en het inzagerecht in de boeken indien de hoogte van het loon daarvan afhankelijk is. Deze artikelen gelden behalve voor de schepeling op grond van artikel 484 ook voor de kapitein. Artikel 512 is volgens artikel 554 dwingend recht.

De Leidraad B2.2 geeft nog vele regels over overwerkvergoedingen, geconsolideerd loon, minimumloon e.d. Daarnaast verdient de financiële zekerheidsstelling hierbij aandacht.

Wat deze zaken betreft is de hoogte van het loon niet geregeld. Wel bevat artikel 520 van de beide Wetboeken van Koophandel een overwerkvergoeding voor de schepeling. Deze regel geldt niet voor de scheepsofficier, tevens hoofd van dienst, de geneeskundige en de marconist, naast de kapitein. Zij is wel van dwingend recht (art. 554).

Andere onderdelen van de Leidraad zijn niet geregeld, zoals een wettelijk minimumloon en de financiële zekerheidsstelling.

Er is in geen van beide landen een cao van toepassing op de scheepvaart.

Dit brengt mee dat de wettelijke regeling zou moeten worden uitgebreid indien het Verdrag wordt geïmplementeerd.

2.3 Arbeidstijden en rusttijden

Dit voorschrift schrijft de arbeids- en rusttijden voor. De hoofdnorm is dat werktijd acht uur per dag is, met een rustdag per week en rust op algemene feestdagen. Daarbij moet in het bijzonder rekening worden gehouden met oververmoeidheid.

Artikel 519 van de Wetboeken van Koophandel van de beide landen bepaalt slechts dat de kapitein de arbeid regelt en dat op zondag de arbeid in ieder geval beperkt behoort te blijven tot het noodzakelijke.

De materie van de arbeids- en rusttijden is niet geregeld in de Wetboeken van Koophandel en evenmin in het Bemanningsbesluit Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen.

De algemene regelingen van de arbeidstijden van beide landen sluiten de scheepvaart uit: voor de *Nederlandse Antillen* artikel 1 lid 2 onder h Arbeidsregeling 2000, voor *Aruba* artikel 2 lid 2 onder d Arbeidsverordening. Deze uitsluiting geldt slechts voor personen vanaf 18 jaar. Wij hebben niet getoetst in hoeverre de regelingen voor jeugdige personen precies aan het Verdrag voldoen. Wij verwachten dat deze zouden moeten worden toegespitst op de zeevaart om aan het Verdrag te kunnen voldoen.

Daarom hebben wij geen regeling van de arbeids- en rusttijden van zeevarenden boven de 18 jaar kunnen aantreffen. Bij implementatie van het Verdrag zou die regeling er moeten komen en zou de regeling voor jeugdigen waarschijnlijk dienen te worden aangepast.

2.4 Recht op verlof

Voorschrift 2.4 geeft de minimumnormen voor het jaarlijkse verlof van zeevarenden.

Deze materie is geregeld in artikel 515 van het Wetboek van Koophandel van beide landen (voor de schepeling; op grond van artikel 484 ook van toepassing op de kapitein). Het aantal voorziene vakantiedagen is echter te laag. Dit is volgens de beide wetboeken zeven of tweemaal vijf achtereenvolgende dagen per gewerkt jaar. Volgens het Verdrag moeten dit 30 dagen zijn per gewerkt jaar (Norm A2.4 lid 2).

Ook op details behoeft de wettelijke regeling aanscherping. Dit geldt bijvoorbeeld voor de eis van dwingend recht, die wel is geregeld voor de schepeling (art. 554 van beide wetboeken), maar niet voor de kapitein.

2.5 Repatriëring

Dit voorschrift regelt het recht op repatriëring van zeevarenden wier contract afloopt tijdens de reis of die niet meer in staat zijn hun werkzaamheden te verrichten.

De regels die het Verdrag stelt voor repatriëring zijn op hoofdlijnen al te vinden in de beide Wetboeken van Koophandel (art. 544 voor de schepeling; voor de kapitein van toepassing via artikel 484; echter alleen voor de schepeling dwingend recht, zie art. 554). Het Verdrag bevat echter op vele ondergeschikte punten nog nadere regels, die tot implementatie nopen. Tevens is aanpassing van formuleringen noodzakelijk, dan wel wenselijk.

Het betreft onder meer de wijze van repatriëring (door snelle middelen, bij voorkeur per vliegtuig), de door de zeewerkgever te dekken kostenposten (de wachttijd op repatriëring, doorlopende vergoedingen, bagage die kosteloos mee mag) en andere regelingen zoals de plaats van bestemming ten aanzien waarvan de zeevarende enige keuzevrijheid kan hebben.

De omstandigheden waaronder recht op vrij vervoer ontstaat, zijn in het Verdrag ruimer dan in de beide Wetboeken van Koophandel. Zo kennen de Wetboeken van Koophandel enkele beperkingen (de zeewerknemer zou geen recht op repatriëring hebben indien hij door de wijze waarop de arbeidsovereenkomst is beëindigd schadelijk is) die niet te rijmen lijken met het Verdrag. Hierop dient de wetgeving te worden aangepast.

Het Verdrag legt grote nadruk op financiële zekerheidstelling inzake repatriëringskosten. Wij hebben in de Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse regelgeving geen regeling getroffen van de strenge maatregelen die het Verdrag voorschrijft. Als oplossing kan worden gedacht aan een regeling met behulp van borgtocht, het recht van hypotheek of pand, een voorrecht, de deelneming aan een daartoe ingesteld fonds dat voldoende waarborg biedt dat de kosten van nakoming zijn gedekt en de bankgarantie. Zie hierover nader ons eerder uitgebrachte advies over de implementatie in Nederland.

2.6 Vergoeding voor zeevarenden in geval van verlies of zinken van het schip

Dit voorschrift eist dat in alle gevallen waarin het schip verloren gaat of zinkt, de reder aan elke zeevarende aan boord een schadeloosstelling betaalt wegens werkloosheid die hieruit voortvloeit.

Artikel 552 Wetboek van Koophandel van beide landen kent een dergelijke schadeloosstelling al toe aan de schepeling in geval van schipbreuk voor een periode van twee maanden werkloosheid. Deze regeling is van dwingend recht (art. 554), maar geldt niet voor de kapitein (art. 484)

Helemaal conform het Verdrag is deze regeling echter niet, zodat toch wijzigingen doorgevoerd moeten worden. Met name moet de regeling ook van toepassing worden op de andere zeevarenden, inclusief de kapitein.

Daarnaast ziet het Verdragsvoorschrift op meer omstandigheden dan alleen schipbreuk die tot schadeloosstelling aanleiding geven.

2.7 Bemanningssterkte

Dit voorschrift verlangt dat de vlaggestaat eist dat voldoende zeevarenden aan boord zijn in verband met de veiligheid, maar met de nodige aandacht voor oververmoeidheid van zeevarenden en de bijzondere aard en omstandigheden van de reis.

Op dit terrein bestaat al enige regelgeving. Voor beide landen is van toepassing het Bemanningsbesluit Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen.

In de *Nederlandse Antillen* bestaan over dit onderwerp voorts het Landsbesluit aanvragen bemanningsdocumenten zeeschepen en de Beschikking bemanningsmodellen.

Beide landen hebben op dit punt ook wetgeving in voorbereiding, mede ter uitvoering van verdragen van de IMO.

Voor de *Nederlandse Antillen* betreft dit het Ontwerp Landsbesluit bemanningssamenstelling van Nederlands-Antilliaanse zeeschepen.

Voor *Aruba* is dit het Ontwerp Zeevaartbemanningssamenstellingsbesluit en het Ontwerp Procedurebesluit bemanningsdocumenten.

Overwogen zou kunnen worden om deze nog in voorbereiding zijnde regelgeving tijdens de verdere behandeling ervan meteen in overeenstemming te brengen met de eisen van het Verdrag.

2.8 Loopbaanontwikkeling en competentieontwikkeling en werkgelegenheidsperspectieven voor zeevarenden

Dit voorschrift vereist van de staat een nationaal beleid om de loopbaanontwikkeling van zeevarenden te bevorderen, teneinde de maritieme sector van voldoende arbeidskrachten te voorzien.

Een dergelijk beleid wordt, voor zover wij hebben kunnen nagaan, in de *Nederlandse Antillen* en *Aruba* niet gevoerd.

Titel 3 - Huisvesting, recreatievoorzieningen, voeding en catering

Inleiding

Titel 3 van het Verdrag regelt de vereisten inzake huisvesting, recreatievoorzieningen, voeding en catering op zeeschepen.

De bestaande regels voor huisvesting en voeding in het Wetboek van Koophandel van de *Nederlandse Antillen* en *Aruba* zijn te summier om tegemoet te komen aan de eisen van het Verdrag met betrekking tot de eisen aan huisvesting, recreatievoorzieningen, voeding en catering.

3.1 Huisvesting en recreatievoorzieningen

Het Verdrag verlangt dat de in schepen gebruikte materialen aan een gezonde omgeving dienen bij te dragen en dat alle verblijven op schepen moeten voldoen aan de bepalingen inzake de bescherming van gezondheid en veiligheid en de voorkoming van ongevallen.

De gestipuleerde vereisten ter uitvoering van dit Verdragvoorschrift die op de bouw en uitrusting van schepen betrekking hebben, zijn uitsluitend van toepassing op schepen gebouwd op of na de datum waarop dit Verdrag voor respectievelijk de *Nederlandse Antillen* en *Aruba* in werking treedt.

Ingevolge dit Verdragsvoorschrift dient de bevoegde autoriteit bijzondere aandacht te schenken aan het garanderen van de implementatie van de vereisten neergelegd in dit Verdrag die betrekking hebben op:

- de grootte van de hutten en andere ruimten voor huisvesting
- verwarming en ventilatie
- lawaai en trillingen en andere omgevingsfactoren
- sanitaire voorzieningen
- verlichting en
- ziekenverblijven.

Op grond van het Verdrag is het Lid verplicht te verlangen dat schepen die hun vlag voeren voldoen aan de minimumnormen voor huisvesting en recreatievoorzieningen.

Ten aanzien van algemene vereisten voor huisvesting dienen in alle verblijven voor de zeevarenden voldoende stahoogte te zijn en dient de minimale toegestane stahoogte voor alle verblijven niet minder te zijn dan 203 cm. Echter, de bevoegde autoriteit kan in bepaalde gevallen vermindering van deze hoogte voor bepaalde ruimten of gedeelten van ruimten toestaan. Dit is mogelijk indien zij ervan overtuigd is dat een dergelijke vermindering redelijk is en geen ongemak voor de zeevarenden ten gevolge heeft.

Ook dienen de verblijven naar behoren te zijn geïsoleerd en dienen de slaapvertrekken op andere schepen dan passagiersschepen – als omschreven in de onderdelen e en f van voorschrift 2 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, als gewijzigd (het "SOLAS-Verdrag") – boven de lastlijn midscheeps of achteruit zijn gelegen. In uitzonderlijke gevallen, wanneer de grootte, het type of de beoogde dienst van het schip een andere ligging praktisch onmogelijk maakt, mogen de slaapvertrekken vooruit zijn gelegen, maar nooit vóór het aanvaringsschot.

De bevoegde autoriteit mag volgens het Verdrag op passagiersschepen, en op speciale schepen gebouwd in overeenstemming met de IMO Veiligheidscode voor schepen voor bijzondere doeleinden, 1983, en de volgende versies (hierna te noemen "schepen voor bijzondere doeleinden"), toestaan dat slaapvertrekken onder de lastlijn, mits de slaapvertrekken niet onmiddellijk onder werkgangen zijn gelegen en op voorwaarde dat voldoende voorzieningen voor verlichting en ventilatie zijn getroffen.

Vanuit laad- en machineruimten of vanuit kombuizen, opslagruimten, droogkamers of gemeenschappelijke sanitaire gedeelten mogen geen directe openingen naar slaapvertrekken zijn en de gebruikte (scheidings)materialen dienen doelmatig te zijn vervaardigd van staal of van ander goedgekeurd materiaal, voor hun doel geschikt zijn alsmede bijdragen aan de waarborging van een gezonde omgeving.

Bovendien dient ingevolge dit Verdragsvoorschrift te worden gezorgd voor deugdelijke verlichting en voldoende middelen voor het afvoeren van water. De verblijven en de recreatie- en cateringvoorzieningen dienen voorts aan de vereisten inzake de bescherming van de gezondheid en veiligheid en de voorkoming van ongevallen te voldoen. Hierbij dient gedacht te worden aan de voorkoming van het risico van blootstelling aan gevaarlijke niveaus van lawaai, trillingen en andere omgevingsfactoren en chemische stoffen aan boord van schepen. Ten slotte dient ingevolge dit Verdragsvoorschrift een aanvaardbare woon- en werkomgeving voor zeevarenden aan boord van schepen te worden verschaft.

Het Verdrag bepaalt eveneens de vereisten met betrekking tot ventilatie en verwarming. Zo dienen slaap- en eetverblijven in beginsel met daglicht verlicht te zijn en met voldoende kunstlicht te kunnen worden verlicht. Daarenboven gelden ingevolge het Verdrag ten aanzien van de slaapvertrekken de volgende vereisten. Schepen dienen in beginsel te worden voorzien van een individueel slaapvertrek voor elke zeevarende. Voorts dienen voor mannen en vrouwen afzonderlijke slaapvertrekken te worden verschaft. De slaapvertrekken dienen voldoende groot te zijn en naar behoren zijn uitgerust om een redelijk comfort te waarborgen en de netheid te bevorderen. Tevens dient op grond van het Verdrag elke zeevarende onder alle omstandigheden over een eigen slaapplaats te kunnen beschikken. Het Verdrag bepaalt voorts de minimale afmetingen van de slaapplaatsen en het vloeroppervlak. Daarbij schrijft het Verdrag voor, dat de kapitein, de hoofdwerktuigkundige en de eerste stuurman hebben, naast hun slaapvertrekken, in beginsel over een aangrenzend zitverblijf, een dagverblijf of een gelijkwaardige aanvullende ruimte dienen te beschikken. Ten slotte bepaalt het Verdrag het minimale meubilair dat aan een zeevarende dient te worden verschaft.

Het Verdrag bepaalt eveneens de vereisten voor eetverblijven, sanitaire voorzieningen, wasvoorzieningen, ziekenverblijven alsmede recreatievoorzieningen.

De bevoegde autoriteit dient zorg te dragen dat aan boord van schepen frequent inspecties worden verricht door of onder gezag van de kapitein. Zodoende kan worden gewaarborgd dat de huisvesting van zeevarenden schoon en fatsoenlijk bewoonbaar is en in een goede staat van onderhoud wordt gehouden. Het resultaat van elke inspectie dient schriftelijk te worden vastgelegd en ter inzage beschikbaar te zijn.

Eventuele uitzonderingen met betrekking tot de in dit voorschrift gestipuleerde normen, mogen uitsluitend worden gemaakt wanneer deze in het Verdrag uitdrukkelijk zijn toegestaan. Daarbij worden uitzonderingen enkel gehonoreerd in geval van bijzondere omstandigheden die duidelijk kunnen worden gerechtvaardigd op basis van zwaarwegende gronden, onverminderd de bescherming van de gezondheid en veiligheid van de zeevarenden.

Artikel 507 WvK van beide landen bepaalt slechts dat de reder verplicht is te zorgen voor behoorlijk dag- en nachtverblijf voor de schepeling aan boord. Deze bepaling geldt niet voor de kapitein (art. 484), maar is wel van dwingend recht (art. 554). Deze algemene bepaling is echter onvoldoende om aan de eisen van het Verdrag op het gebied van huisvesting en recreatie te voorzien.

3.2 Voeding en catering

De afdeling voeding en catering beoogt te verzekeren dat zeevarenden toegang hebben tot voeding en drinkwater van goede kwaliteit en verstrekt onder gereguleerde hygiënische omstandigheden.

In het Verdrag wordt bepaald dat elk Lid erop toe moet zien dat de schepen die zijn vlag voeren levensmiddelen en drinkwater aan boord hebben. De kwaliteit, voedingswaarde en hoeveelheid levensmiddelen en drinkwater dient voldoende te zijn voor de behoeften op het schip. Voorts dient hierbij rekening te worden gehouden met uiteenlopende culturele en godsdienstige achtergronden.

Tijdens het dienstverband dient aan zeevarenden aan boord van een schip kosteloos voeding te worden verstrekt.

Tevens dient de organisatie en uitrusting van de cateringafdeling zodanig te zijn dat aan de zeevarenden goede, gevarieerde en voedzame maaltijden kunnen worden verstrekt die onder hygiënische omstandigheden worden bereid en geserveerd.

Ingevolge het Verdrag mag geen enkele zeevarende onder de leeftijd van 18 jaar worden aangesteld, tewerkgesteld of werkzaam zijn als scheepskok.

Bovendien dienen op grond van het Verdrag de zeevarenden die als scheepskok zijn aangesteld en verantwoordelijk zijn voor de bereiding van levensmiddelen voor hun functie aan boord de vereiste door de bevoegde autoriteit erkende opleiding en goedgekeurde diploma's te bezitten. De opleiding en diploma's dienen daarbij betrekking te hebben op praktische kookvaardigheden, voeding en persoonlijke hygiëne, opslag van levensmiddelen, voorraadcontrole, milieubescherming en gezondheids- en veiligheidsvoorschriften voor catering.

Op grond van het Verdrag is het de bevoegde autoriteit toegestaan onder uitzonderlijke omstandigheden een ontheffing te verlenen op grond waarvan een niet volledig gediplomeerde kok op een specifiek schip gedurende een specifiek tijdvak werkzaam mag zijn. De ontheffing mag voor een tijdvak van ten hoogste een maand worden verleend of tot het tijdstip dat in de volgende geschikte aanloophaven alsnog een volledig gediplomeerde kok aan boord gaat. Een ontheffing mag enkel aan een persoon worden verleend mits deze persoon een opleiding heeft genoten of instructies heeft gekregen op het gebied van voeding en persoonlijke hygiëne alsmede de behandeling en opslag van levensmiddelen aan boord van schepen.

Ten behoeve van permanente naleving ingevolge Titel 5 van het Verdrag dient de bevoegde autoriteit te verlangen dat aan boord van schepen door of onder het gezag van de kapitein frequent gedocumenteerde inspecties worden verricht. Deze inspecties dienen betrekking te hebben op de voorraden levensmiddelen en drinkwater, alle ruimten en apparatuur gebruikt voor de opslag en behandeling van levensmiddelen en drinkwater en kombuis- en andere apparatuur voor het bereiden en het serveren van maaltijden.

De artikelen 507-509 Wetboek van Koophandel van beide landen bevatten enige basisregels over voeding en catering. Hiervan geldt alleen artikel 508 ook voor de kapitein (art. 484). De artikelen 507 en 508 zijn van dwingend recht (art. 554). Deze bepalingen zijn echter ruimschoots onvoldoende om aan de eisen van het Verdrag te voldoen.

Titel 4 - Bescherming van de gezondheid, medische zorg, welzijn en sociale zekerheidsbescherming

Inleiding

In deze titel worden de arbeidsomstandigheden, de gezondheidszorg, het welzijn en de sociale zekerheid van zeevarenden geregeld.

4.1 Medische zorg aan boord van het schip en aan wal

Het Verdrag verlangt dat voor alle zeevarenden bescherming van gezondheid en toegang tot onmiddellijke en adequate medische zorg gewaarborgd dient te worden.

De onderzoekers hebben zich niet verdiept in de Antilliaanse en Arubaanse regelingen met betrekking tot de ziektekostenregelingen. De vraag of is voldaan aan de eis van het Verdrag dat aan een zeevarende die zich aan boord van een schip bevindt of in een buitenlandse haven kosteloze medische zorg dient te worden verleend, is voor eigen onderdanen afhankelijk van de wetgeving op het gebied van de ziektekosten. Daarmee is nog geen regeling getroffen voor andere zeevarenden. Geregeld zou kunnen worden dat de werkgever voor deze kosten dient in te staan.

Inzake het recht van zeevarende, om indien mogelijk, een bevoegde arts of tandarts te raadplegen in aanloophavens, voldoet de regelgeving mogelijk niet aan het Verdrag. Art. 516 lid 5 WvK (voor de schepeling, via art. 484 ook van toepassing op de kapitein; doch alleen voor de schepeling dwingend recht, art. 554) van de beide landen regelt dit niet expliciet.

De algemene Veiligheidsverordeningen van de beide landen bevatten geen maatregelen van preventieve aard, zoals op het gebied van gezondheidsbevordering en –voorlichting, zodat deze zouden moeten worden aangevuld.

Daarnaast zouden regels dienen te worden gesteld inzake de medische rapportage, met name het vereiste dat hierbij door de bevoegde autoriteit gebruikt dient te worden gemaakt van een standaardformulier.

De voorschriften voor het ziekenverblijf aan boord van schepen zijn al voorzien in artikel 93 SB.

Op grotere schepen dient de aanwezigheid van een arts aan boord verplicht te worden gesteld. Op schepen die geen arts aan boord hebben, moet hetzij ten minste een zeevarende aan boord zijn die belast is met de medische zorg en toediening van medicijnen als onderdeel van zijn reguliere taken, hetzij ten minste een zeevarende die bevoegd is om eerste hulp te verlenen.

4.2 Aansprakelijkheid van de reder

De reder is verantwoordelijk voor de bescherming van de gezondheid en medische zorg van alle zeevarenden aan boord van een schip. Dit geldt ook voor de *kosten* gemaakt door zeevarenden met betrekking tot ziekte en ongevallen aan bord van het schip.

Artikel 516 van het Wetboek van Koophandel van de *Nederlandse Antillen*, zowel als *Aruba*, voorziet in de regeling van de kosten van ziekte en ongevallen (voor de schepeling; via art. 484 is dit ook van toepassing op de kapitein; doch alleen voor de schepeling is er sprake van dwingend recht, art. 554). In beginsel voldoet dit artikel aan de in het Verdrag neergelegde vereisten.

Het Verdrag voorziet in de mogelijkheid om in nationale wet- en regelgeving de aansprakelijkheid van de reder voor de betaling van het gehele of gedeeltelijke loon van een zeevarende die niet langer aan boord is, te *beperven* tot een tijdvak van ten minste 16 weken, te rekenen vanaf de datum van het ongeval of van de aanvang van de ziekte. Deze beperking sluit aan bij artikel 516 lid 1 onder b, waar echter de beperking geldt tot 12 weken. Dit aantal weken zou daarom dienen te worden verhoogd.

Het Verdrag biedt de mogelijkheid de aansprakelijkheid van de reder uit te sluiten voor de betaling van kosten van medische zorg aan boord en accommodatie- en begrafeniskosten voor zover deze aansprakelijkheid door de overheid wordt overgenomen. Deze mogelijkheid is van belang voor die zeevarenden die onder een nationale ziektekostenregeling vallen.

Nog niet geregeld is de financiële zekerheid die reders moeten stellen ten behoeve van vergoeding in het geval van overlijden of langdurige arbeidsongeschiktheid van zeevarenden als gevolg van een bedrijfsongeval, beroepsziekte of bedrijfsrisico (Norm A.4.2 lid 1 onder b).

De aansprakelijkheid van de reder voor uitvaartkosten is geregeld in artikel 517 van de Wetboeken van Koophandel van beide landen. Deze bepaling geldt ook voor de kapitein (art. 484) en is van dwingend recht (art. 554).

Teneinde te kunnen waarborgen dat reders of hun vertegenwoordigers maatregelen nemen voor het *veilig bewaren van eigendommen* die aan boord zijn achtergelaten door zieke, gewonde of overleden zeevarenden en voor het teruggeven ervan aan hen of aan hun naaste verwanten, dienen nieuwe bepalingen te worden opgenomen.

4.3 Bescherming van de gezondheid en veiligheid en ongevallenpreventie

Deze afdeling bevat specifieke bepalingen ter bescherming van de veiligheid en gezondheid van zeevarenden en ongevallenpreventie. Het betreft onder meer te voeren beleid, waaronder training en opleiding van zeevarenden, preventieve maatregelen en programma's aan boord, rapportages over

onveilige omstandigheden en ongevallen. Bijzondere aandacht dient te worden gegeven aan zeevarenden onder de 18 jaar. Bedrijfsongevallen dienen statistisch te worden bijgehouden en te worden onderzocht. Ook de organisaties van werkgevers en werknemers dienen hierbij te worden geconsulteerd.

Momenteel kennen de beide landen geen *specifieke* regeling van de Veiligheid en gezondheid en de ongevallenpreventie van zeelieden. Wel is voldaan aan Norm A.4.3 lid 2 onder c en d, nu de artikelen 4 en 9 SW de instructies voor de kapitein regelen, en de artikelen 26e e.v. SW de zogeheten veiligheidscommissies.

De veiligheidswetgeving van de *Nederlandse Antillen* betreft de Veiligheidslandsverordening 1958 met de daarbij behorende Veiligheidsbesluiten I, II en III. De Veiligheidslandsverordening is van toepassing op 'ondernemingen'. Het begrip onderneming wordt verder niet gedefinieerd. Evenmin zijn de takken van arbeid waarop deze verordening betrekking heeft gedefinieerd. Als gevolg daarvan kan worden verdedigd dat de verordening ook van toepassing is op scheepvaartondernemingen, voor zover die vallen onder de rechtsmacht van de Antilliaanse overheid. Er ontbreekt echter iedere specifieke bepaling voor de scheepvaart. De bepalingen zijn duidelijk op andersoortige arbeid gericht. Dit brengt mee dat bij implementatie van het Verdrag alsnog specifieke bepalingen voor de scheepvaart zullen moeten worden ingevoerd. Ten dele zullen de algemene bepalingen voldoende kunnen worden geacht. Verder is ons medegedeeld dat op de Antillen een privaat georganiseerde Arbodienst functioneert.

Voor *Aruba* geldt de Veiligheidsverordening, waarvoor hetzelfde geldt als hiervoor opgemerkt ten aanzien van de Nederlandse Antillen.

Het valt te overwegen om, in aansluiting op een tegenwoordig meer gebruikte wetgevingstechniek, de "Code of safeworking practices for merchant seamen" door middel van één bepaling geheel van toepassing te verklaren. Een dergelijke methode verdraagt zich onzes inziens met de verplichting van Artikel VI van het Verdrag op basis waarvan de voorschriften van deel A moeten worden omgezet in wet- en regelgeving. Nader zal dan moeten worden gezien of deze Code voldoende concreet is geformuleerd om ook het sanctiebeleid hierop van toepassing te kunnen verklaren.

4.4 Toegang tot welzijnsvoorzieningen aan wal

IAO-Verdrag nr. 163 inzake het welzijn van zeevarenden (1987), met bijbehorende Aanbeveling 173, heeft geen gelding voor de *Nederlandse Antillen* en *Aruba*. Het is echter wel - na enige tekstaanpassing - opgenomen in het Verdrag. Het gaat hierbij om het instellen van welzijnsvoorzieningen in de haven en de instelling van welzijnsraden.

Voor zover ons bekend hebben de *Nederlandse Antillen* en *Aruba* geen specifieke welzijnsvoorzieningen voor zeevarenden. Evenmin bestaat regelgeving op dit gebied.

4.5 Sociale zekerheid

De afdeling over sociale zekerheid van het Verdrag kent bepalingen die betrekking hebben op verschillende doelgroepen.

De eerste doelgroep betreft de zeevarenden die vallen onder de eigen socialezekerheidsbescherming. De tweede doelgroep betreft alle zeevarenden.

Eigen zeevarenden

Voorschrift 4.5 lid 3 Verdrag heeft betrekking op 'zeevarenden op wie zijn wetgeving inzake sociale zekerheid van toepassing is'. Zij hebben recht op socialezekerheidsbescherming die 'niet minder gunstig is dan die welke werknemers aan wal genieten.'

De sociale zekerheidswetgeving in zowel de *Nederlandse Antillen* als *Aruba* bevat een ouderdomsvoorziening, een weduwen- en wezenvoorziening, een ongevallenverzekering en een zogeheten cessantia-regeling, welke laatste gedurende korte tijd uitkering verstrekt bij werkloosheid.

Deze wetgeving maakt geen onderscheid tussen rechthebbenden naar gelang zij al dan niet zeevarende zijn, zodat mag worden aangenomen dat de zeevarenden op wie deze wetgeving van toepassing is, recht hebben op socialezekerheidsbescherming die niet minder gunstig is dan die welke werknemers aan wal genieten.

Alle zeevarenden

De socialezekerheidsbescherming die volgens de Code aan alle zeevarenden moet worden geboden ligt ingewikkelder.

Voorschrift 4.5 lid 1 Verdrag spreekt over 'alle zeevarenden'. Dezen moet socialezekerheidsbescherming worden geboden 'in overeenstemming met de Code'.

De regeling in het Wetboek van Koophandel van beide landen beperkt zich tot een voorziening tijdens ziekte en ongeval van de schepeling en kapitein in het buitenland. Artikel 516 (voor de schepeling, voor de kapitein van toepassing via art. 484; doch alleen dwingend voor de schepeling, art. 554) schrijft in dat geval voor dat de reder verplicht is om geneeskundige behandeling en verpleging te vergoeden. Zo lang de schepeling aan boord verblijft, moet het loon worden doorbetaald. Wordt hij ziek terwijl hij niet aan boord is, of wordt hij na aan boord ziek te zijn geworden aan wal achtergelaten ter verpleging of komt hij met het schip terug, dan dient de reder gedurende ten hoogste twaalf

weken 50% van het loon als ziekengeld te betalen. Wordt de schepeling door een ongeval getroffen in het buitenland, dan heeft hij recht op geneeskundige behandeling en verpleging en op vrij vervoer als de schepeling die in het buitenland ziek wordt.

Deze regeling voldoet niet aan de Code voor de schepeling die niet valt onder de socialezekerheidsbescherming van de Nederlandse Antillen en Aruba. De Code onderscheidt negen takken van sociale zekerheid die in aanmerking moeten worden genomen, te weten: medische zorg, uitkering bij ziekte, werkloosheidsuitkering, ouderdomspensioen, uitkering bij arbeidsongevallen en beroepsziekten, kinderbijslag, moederschapsuitkering, arbeidsongeschiktheidsuitkering en nabestaandenuitkering. Op het tijdstip van bekrachtiging moet de verschaft bescherming ten minste drie van de negen takken omvatten (Norm A4.5 lid 1 en 2). Momenteel betreft dit echter slechts twee van de genoemde takken, te weten medische zorg en uitkering bij ziekte.

Daarbij dient overigens te worden bedacht dat het Verdrag zeer *flexibel* is in de wijze waarop aan deze verplichting moet worden voldaan. Zo is niet bepaald dat de socialezekerheidsbescherming langs publiekrechtelijke weg of door de overheid moet worden verschaft. Slechts dient de Staat ervoor te zorgen dat deze bescherming aanwezig is. Het is dus mogelijk om de werkgever te verplichten in deze vorm van sociale zekerheid te voorzien, zoals ook het geval is bij de twee wel geregelde takken (zie ook Norm A4.5 lid 6). Een dwingende regeling via het privaatrecht kan hierbij volstaan. De overheid hoeft dan niet te worden belast met premie-inning, berekening van uitkeringen enzovoorts.

Het Verdrag laat zich evenmin uit over de omvang van de dekking die moet worden geboden. Ons oordeel is dat de ten aanzien van de twee gedekte takken van sociale zekerheid de in de Nederlandse Antillen en Aruba voorgeschreven omvang redelijk is. Op dit punt zou het dus vooral noodzakelijk nog bescherming op het gebied van een derde tak van sociale zekerheid toe te voegen.

Twee aspecten in verband met de reikwijdte van het Verdrag verdienen hierbij echter nog de aandacht.

In de eerste plaats betreft de huidige regeling in het Wetboek van Koophandel slechts de schepeling en de kapitein en dus niet eventuele andere opvarenden. Deze reikwijdte zou moeten worden uitgebreid.

Het tweede punt is dat de verplichting van de reder om te voorzien in socialezekerheidsbescherming op grond van het Wetboek van Koophandel slechts gevolgen heeft voor schepelingen met een arbeidsovereenkomst naar Antilliaans, resp. Arubaans recht. Hebben de partijen een ander toepasselijk rechtsstelsel aangewezen, dan is het van dat rechtsstelsel afhankelijk of de hier bedoelde bescherming wordt geboden. Het is bij medegelding van het Verdrag echter wel de verantwoordelijkheid van de overheid om te zorgen dat de vereiste dekking wordt geboden.

Wat dit betreft zou daarom een verplichting voor de reder dienen te worden ingevoerd, om voor zeevarenden met een arbeidsovereenkomst naar

buitenlands recht te voorzien in een minimum aan private sociale zekerheidsbescherming, analoog aan de regels zoals die thans al bestaan in het Wetboek van Koophandel voor de schepelingen en kapiteins met een arbeidsovereenkomst naar Antilliaans/Arubaans recht. Hiertoe zou publiekrechtelijk moeten worden bepaald, dat de zeewerkgever verplicht is om een regeling te treffen als die is voorzien in het Wetboek van Koophandel.

Titel 5 - Naleving en handhaving

Inleiding

Deze titel regelt de naleving en handhaving van het Verdrag. Daarbij worden verplichtingen op de vlaggestaat gelegd voor de inspectie en certificering van de maritieme arbeidsomstandigheden. Voorts worden klachtenprocedures aan boord voorgeschreven. Voor de havenstaat worden inspecties in de haven voorgeschreven

5.1 Verplichtingen van de vlaggestaat

5.1.1 Algemene beginselen

Deze afdeling bevat de algemene beginselen die later terugkomen in met name de afdelingen 5.1.3 en 5.1.4 inzake de inspectie en de certificering door de vlaggestaat.

De invoering van de certificering kan worden beschouwd als een verzwaring van de administratieve lastendruk voor werkgevers. Daarnaast legt zij een extra verplichting op de overheid. Om die reden ligt het voor de hand zo veel mogelijk aansluiting te zoeken bij regels betreffende andere voor de scheepvaart geldende eisen op het gebied van certificering, met name in verband met de veiligheid. Dit zou onder meer kunnen door de certificering in één document onder te brengen, bestaande instituten te belasten met ook deze taak en de controle te leggen bij dezelfde instantie. Wat betreft de instituten met certificering belast, kan worden gewezen op de zogeheten klassenbureaus.

Daarnaast dienen klachtenregelingen te worden ingevoerd die met het bovenstaande verband houden. Hiervoor ontbreekt thans in beide landen een wettelijke basis.

5.1.2 Bevoegdverklaring van organisaties

Het Verdrag eist nauwkeurige regels voor de bevoegdverklaring van erkende organisaties die belast zijn met inspectie en certificering. Het zal hierbij met name gaan om de certificeringsinstituten (klassenbureaus) en de Scheepvaartinspectie.

De *Nederlandse Antillen* en *Aruba* maken voor de certificering op het gebied van de veiligheid gebruik van de ook in Nederland erkende klassenbureaus. Deze geven de zogenoemde 'statutaire' certificaten af (art. 6 e.v. Schepenbesluit 1965). Daarbij heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat een normenkader gepubliceerd.²

² Zie nader de website van de Inspectie Verkeer en Waterstaat:
www.iwv.nl/nl/water/koopvaardij.

Deze bevoegdheid zou kunnen worden uitgebreid naar het terrein van de arbeidsomstandigheden.

Er bestaan overigens leidraden voor de bevoegdverklaring van organisaties die namens de Administratie optreden van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

5.1.3 Maritiem arbeidscertificaat en Verklaring naleving maritieme arbeid

De certificering van de maritieme arbeidsomstandigheden is nieuw en zal moeten worden geregeld. De *Nederlandse Antillen* en *Aruba* kennen thans nog geen certificering van schepen in verband met de arbeidsverhoudingen. Naast het Maritiem arbeidscertificaat wordt voor grote schepen ook een Verklaring naleving maritieme arbeid verlangd. Ook deze regeling dient nieuw te worden ingevoerd.

5.1.4 Inspectie en handhaving

Het Verdrag eist een systeem van inspecties, monitoring en andere controlemaatregelen ter handhaving van het Verdrag op de schepen die de nationale vlag voeren. Het Voorschrift beperkt dit niet tot de arbeids- en leefomstandigheden, doch dit gebeurt wel in de Code bij dit onderdeel. Een dergelijk systeem kent geen van beide landen momenteel.

Het Verdrag eist voorts een specifieke handhaving van de regels voor arbeids- en leefomstandigheden door middel van inspecties (Norm A.5.1.4 lid 1). Het gaat hierbij in de eerste plaats om de inspectie ten aanzien van de naleving van de regels inzake arbeidsomstandigheden. Deze inspectie zou kunnen worden uitgevoerd door de Arbeidsinspectie, de Scheepvaartinspectie dan wel beiden in onderlinge afstemming.

De *Nederlandse Antillen* en *Aruba* hebben ieder een eigen scheepvaartinspectie. Voor de Antillen is deze geregeld in het Landsbesluit formalisering Scheepvaartinspectie Nederlandse Antillen (A^o 1998, N^o 51). Voor zover zij uitvoering geeft aan de Schepenwet staat deze scheepvaartinspectie onder de bevelen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie in Nederland. Ten aanzien daarvan bestaat ook een Protocol van afspraken tussen Nederland en de *Nederlandse Antillen* betreffende de samenwerking op het gebied van scheepsvaart en maritieme zaken (Bijlage bij het Landsbesluit van 16 oktober 1996, no. 1, 6921/JAZ).

Aruba heeft wel een scheepvaartinspectie, maar daarin zijn geen eigen ambtenaren werkzaam. Het Protocol over scheepvaart bij de Samenwerkingsregeling Nederlandse Antillen en Aruba bepaalt dat personeel van de *Nederlandse Antillen* werkzaamheden verricht voor *Aruba*. *Aruba* is er wel voorstander van om dit in eigen hand te nemen.

In Nederland hebben de Arbeidsinspectie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat een samenwerkingsovereenkomst gesloten, als gevolg waarvan

de regiefunctie bij het toezicht op de naleving van de arbeidsomstandigheden en de arbeidstijden in de scheepvaart door de laatste dienst wordt uitgeoefend, in samenhang met het algemene scheepvaarttoezicht. Een dergelijke constructie is ook voor de *Nederlandse Antillen* en *Aruba* denkbaar.

De vlaggestaat dient voorts te voorzien in klachtenafhandeling ten aanzien van de arbeids- en leefomstandigheden (Norm A5.1.4 lid 5). Momenteel ontbreekt hiervoor een wettelijke basis in beide landen.

5.1.5 Klachtenprocedures aan boord

De vlaggestaat dient procedures in te stellen voor klachtenprocedures aan boord van de schepen die onder zijn vlag varen. Voor deze klachtenprocedures ontbreekt momenteel een wettelijke basis in beide landen.

5.1.6 Zeevaartongevallen

Onderzoek naar zeevaartongevallen bestaat in beide landen al op grond van art. 27 e.v. Schepenwet.

5.2 Verantwoordelijkheden van de havenstaat

Deze afdeling heeft tot doel om elk lid in staat te stellen zijn verantwoordelijkheden ingevolge het Verdrag met betrekking tot internationale samenwerking bij de uitvoering en handhaving van de verdragsnormen op buitenlandse schepen na te komen.

Het doet dit door de havenstaat te verplichten tot inspecties in de haven en de instelling van klachtenafhandelingsprocedures aan de wal voor te schrijven.

5.2.1 Inspecties in de haven

De havenstaat is in de eerste plaats verantwoordelijk voor inspecties in de haven. Deze havenstaatcontrole vindt in beide landen thans al plaats in verband met de veiligheid. Deze zou moeten worden uitgebreid naar de onderwerpen van het Verdrag.

5.2.2 Klachtenafhandelingsprocedures aan wal voor zeevarenden

Klachtenprocedures aan de wal bestaan in geen van beide landen en zouden dus moeten worden ingesteld.

5.3 Verantwoordelijkheden betreffende arbeidsaanbod

Het doel van deze afdeling is om te verzekeren dat elk lid zijn verantwoordelijkheden ingevolge het Verdrag met betrekking tot de werving, plaatsing en sociale bescherming van zijn zeevarenden nakomt. De vraag is of deze voorschriften meebrengen dat een specifiek toezicht op de uitzendbureaus in de scheepvaart moet worden ingesteld. Op de *Nederlandse Antillen* bestaat op dit gebied al een Landsverordening op het ter beschikking stellen van arbeidskrachten, welke het uitzendwezen aan een vergunningsplicht onderwerpt. Specifieke regels voor de scheepvaart bestaan echter niet.

Deel 3 – Overwegingen en opties inzake medegelding

Scheepvaart op de Nederlandse Antillen en Aruba

Ter inleiding op de overwegingen met beschouwingen over het Verdrag wordt hier enige informatie gegeven over de feitelijke situatie van de scheepvaart in de *Nederlandse Antillen* en *Aruba*. De situatie is voor beide landen duidelijk verschillend. De *Nederlandse Antillen* kent een redelijk omvangrijke scheepvaart, *Aruba* niet.

Havens

In de *Nederlandse Antillen* zijn in totaal 11 havens (Curaçao, Bonaire, St. Maarten, St. Eustatius en Saba). In de *Nederlandse Antillen* komen jaarlijks circa 3000 'calls' (binnenkomende schepen).

In *Aruba* zijn drie havens, te weten Baracadera en Oranjestad (met name voor cruiseschepen) en Valero (olieschepen). In de wateren rond *Aruba* varen schepen met gemiddeld veel lagere tonnages dan in Europa en bovendien zijn het in de regel oude schepen.

Reders

Op zowel Curaçao als op St. Maarten is één reder gevestigd. In de *Nederlandse Antillen* zijn daarnaast wel 40 à 50 vertegenwoordigers van reders 'walorganisaties', meest uit Europa, gevestigd.

In *Aruba* zijn geen reders gevestigd.

Zeeschepen

In de *Nederlandse Antillen* zijn circa 250 zeeschepen (cruise, bunker en olie van allerlei tonnages) geregistreerd. Daarnaast zijn hier circa 30 vissersschepen geregistreerd, maar deze zijn in Panama of op de Seychellen ingevlagd (bare boat out).

In *Aruba* zijn geen zeeschepen geregistreerd.

Zeevarenden

De *Nederlandse Antillen* kent een groot bestand aan zeevarenden. Jaarlijks worden dan ook zeer veel monsterboekjes uitgegeven.

In *Aruba* zijn zeer weinig zeevarenden geregistreerd. Gemiddeld worden circa twee monsterboekjes per jaar uitgegeven. Zeevarenden in de regio hebben voornamelijk de Venezolaanse of Colombiaanse nationaliteit.

Organisatie bedrijfstak

In geen van beide landen bestaat een werkgeversorganisatie voor de zeevaart. Evenmin zijn er vakbonden die zeevarenden organiseren gevestigd.

Overwegingen ten aanzien van medegelding van het Verdrag

Bij hun bezoek aan de *Nederlandse Antillen* en *Aruba* hebben de onderzoekers de overwegingen geïnventariseerd die van belang kunnen zijn voor de vraag of het wenselijk is dat het Verdrag medegelding verkrijgt voor de beide landen. De overwegingen zijn in vijf groepen te onderscheiden. Sommige overwegingen zijn voor beide landen identiek, andere verschillen per land.

Relevantie

Door de aanwezigheid van een handelsvloot en een redelijk groot aantal zeevarenden is relevantie van het Verdrag voor de *Nederlandse Antillen* duidelijk aanwezig.

Een andere vraag is of deze relevantie zo groot is, dat implementatie van het Verdrag prioriteit moet hebben gezien de vele taken op het gebied van de wetgeving.

Voor *Aruba* geldt dat door de afwezigheid van een handelsvloot en het geringe aantal zeevarenden de relevantie van het Verdrag beperkt is. Anderzijds kan punt van overweging zijn dat *Aruba* in de toekomst mogelijk wel een grotere maritieme aanwezigheid wil nastreven.

Concurrentie

Medegelding van het Verdrag zou wellicht een concurrentienadeel kunnen meebrengen ten opzichte van andere landen in de regio die het Verdrag mogelijk niet toepassen. De Nederlandse regering heeft momenteel geen concreet zicht op de vraag welke landen in de regio (Zuid-Amerika en Caraïbisch gebied) ook overgaan tot ratificatie en implementatie van het Verdrag. De verwachting is echter dat de meeste landen wel zullen toetreden, al kan de implementatie langer duren dan voor Nederland is voorzien (2010).

Daarnaast is de vraag hoe groot de lastenverzwaring voor reders is, die op de *Nederlandse Antillen* zijn gevestigd, waardoor deze vestiging wellicht minder aantrekkelijk zou worden. Hetzelfde geldt voor *Aruba*, wat betreft de daar aanmerende cruiseschepen.

Bij het concurrentievraagstuk dient mede in aanmerking te worden genomen, dat de meeste Europese reders, die zijn vertegenwoordigd op de *Nederlandse Antillen* voor hun schepen toch al moeten voldoen aan de relatief hoge Europese normen. Hetzelfde geldt voor reders uit andere landen, die met hun schepen Europa aandoen. De eventuele lastenverzwaring zal met name betrekking hebben op die zeeschepen die alleen binnen de regionale wateren varen, maar wel van zodanige omvang zijn dat de verplichtingen uit het Verdrag kosten meebrengen.

Capaciteit overheid

Naast de mogelijke financiële consequenties voor partijen, krijgt ook de overheid te maken met kosten als gevolg van een implementatie van het Verdrag. Hierbij dient onderscheid te worden gemaakt tussen invoeringskosten en handhavingskosten.

Tot de *invoeringskosten* vallen te rekenen de inspanningen die zijn gemoeid met de implementatiewetgeving. Ten aanzien van deze kosten is het denkbaar dat de Nederlandse regering hulp biedt. In de eerste plaats betreft dit de mogelijkheid van een uitvoeriger onderzoek waarbij per bepaling van het Verdrag wordt geadviseerd hoe deze dient te worden geïmplementeerd, op dezelfde wijze waarop dit al voor Nederland is onderzocht. Daarnaast zou de Nederlandse regering ook steun kunnen bieden bij de voorbereiding van de noodzakelijke wetgeving. Ten slotte is het denkbaar dat de Nederlandse implementatiewetgeving als voorbeeld kan dienen en eenvoudig kan worden 'overgenomen'. Dit laatste hangt mede af van de vorm die de Nederlandse implementatiewetgeving verkrijgt, bijvoorbeeld of dit de vorm krijgt van een zelfstandige wet. Deze optie zal gemakkelijker toepasbaar zijn, indien implementatie voor de *Nederlandse Antillen* en *Aruba* pas in een later stadium zal plaatsvinden. Tot de invoeringskosten behoren uiteraard ook de inspanningen die zijn gemoeid met de implementatieprocedure waarbij de benodigde wetten parlementaire goedkeuring behoeven. De hoogte van deze invoeringskosten zijn moeilijk te begroten. Dit Rapport kan inzicht bieden in de omvang van de werkzaamheden.

Tot de *handhavingskosten* vallen te rekenen de kosten gemoeid met de eisen die worden gesteld aan handhaving, certificering en inspectie. Op dit punt kan worden opgemerkt dat de Scheepvaartinspectie een koninkrijksaangelegenheid is. Dit brengt mee dat kosten worden bespaard door een gezamenlijke uitvoering. Voorts is het efficiënter indien deze inspectie dezelfde normen in het gehele koninkrijk kan toepassen. Daarnaast dient bij medegelding voorzien worden in rapportages aan de IAO over de uitvoering van het Verdrag.

Reputatie

De *Nederlandse Antillen* en *Aruba* stellen beide prijs op een goede reputatie ten aanzien van de internationale arbeidsnormen, zowel als voor veiligheid en kwaliteit van de scheepvaart, mede met het oog op de aantrekkelijkheid van het land voor toeristen en buitenlandse investeerders.

Indien de veiligheid van de schepen en de arbeidsomstandigheden van zeevarenden op de schepen die de beide landen aandoen minder goed zouden zijn dan elders, dan zou dit een negatieve indruk kunnen maken.

Daarnaast is het van belang dat de beide landen een goede reputatie binnen de Internationale Arbeidsorganisatie nastreven en - meer in het algemeen - als gerespecteerde natie in de internationale verhoudingen willen voldoen aan de belangrijkste internationale normen. Daarbij is van belang dat de Internationale Arbeidsorganisatie het Verdrag ziet als een standaard die over de gehele wereld gelijkelijk zou dienen te worden toegepast.

Voor *Aruba* geldt dat het belang van de reputatie minder zwaar weegt, zolang er geen handelsvloot op het eiland aanwezig is. Niettemin kan dit voor de toeristische scheepvaart van belang zijn, mede gezien de vele buitenlanders die *Aruba* bezoeken en voor wie een verantwoorde bedrijfsvoering in de scheepvaart - met inbegrip van de sociale aspecten - een keurmerk van kwaliteit kan vormen.

Staatkundige wijzigingen

Voor de *Nederlandse Antillen* geldt dat de voorziene wijzigingen in de staatkundige structuur de komende tijd grote aandacht zullen vragen van het landsbestuur. Ook zal dit proces een groot beslag leggen op de toch al schaarse wetgevingscapaciteit.

De onderzochte regelgeving van de *Nederlandse Antillen* is thans nog toepasselijk op vijf eilanden. Curaçao en St. Maarten zullen echter zelfstandige landen in het Koninkrijk worden. Dat zal meebrengen dat voor deze beide delen apart moet worden bezien of medegelding van het Verdrag wenselijk is. Een eventuele implementatie zal voor beide landen waarschijnlijk afzonderlijk moeten plaatsvinden.

De drie overige eilanden (Bonaire, Saba en St. Eustatius) komen onder Nederlands bestuur. Het is thans nog onduidelijk in hoeverre voor de toepasselijkheid van verdragen voor deze landen zal worden aangesloten bij de Nederlandse situatie. Het ligt echter voor de hand dat dit per verdrag zal worden bezien. Ook voor deze eilanden zal de vraag naar medegelding van het Verdrag dienen te worden beantwoord. Daarbij dient in de overweging te worden betrokken het belang om te grote verschillen met andere landen in de regio te voorkomen. De beslissing daarover zal echter wellicht in Nederland komen te liggen, na overleg met het plaatselijke bestuur.

Opties ten aanzien van medegelding van het Verdrag

Het Verdrag kent niet de mogelijkheid van voorbehouden, zoals andere IAO-verdragen die wel kennen. Daarom kan er slechts medegelding worden verleend voor het gehele Verdrag en kunnen bepaalde onderdelen niet buiten de medegelding worden gehouden.

De volgende opties dienen zich aan:

- a. Directe medegelding en implementatie
- b. Directe medegelding en latere implementatie
- c. Voorshands geen medegelding

Directe medegelding en implementatie

Bij deze optie doet zich de vraag voor wanneer de implementatie gereed moet zijn. Indien dit net als bij EG-landen 2010 is, lijkt dit voor beide landsdelen niet goed haalbaar. Voor de *Nederlandse Antillen* geldt in het bijzonder de aandacht die de komende hervorming van het landsbestuur vraagt. Beide landen beschikken over een beperkte wetgevingscapaciteit, met nog veel andere, al langer bestaande wensen met een vaak hogere prioriteit.

Latere implementatie

Bij deze optie zou wel tot medegelding worden besloten, maar zou implementatie pas aan de orde zijn indien daaraan in de praktijk behoefte blijkt. De facto zou het Verdrag pas worden geïmplementeerd op het moment dat de toepassing actueel wordt.

Deze optie heeft uit democratisch oogpunt als belangrijk bezwaar dat de vraag op welke wijze het Verdrag zal worden geïmplementeerd al onder ogen dient te worden gezien op het moment dat parlementair tot medegelding wordt besloten. Voorts verdraagt deze optie zich moeilijk met het streven naar een doelmatig landsbestuur.

Voorshands geen medegelding

Het is duidelijk dat kiezen voor medegelding veel juridische capaciteit vraagt op korte termijn. Uit de besprekingen is gebleken dat medegelding van het Verdrag op dit moment niet de hoogste prioriteit kan krijgen, vanwege de zeer beperkte juridische capaciteit en de noodzakelijke inzet daarvan voor de komende staatkundige ontwikkelingen binnen het Koninkrijk.

Op deze grond is wellicht de meest realistische mogelijkheid op dit moment (nog) niet te opteren voor medegelding, maar in de toekomst een afweging te maken als de hiervoor geschetste ontwikkelingen zijn afgerond.

Gewenste medegelding op een ander moment kan dan altijd nog plaatsvinden, waarbij dan tevens gebruik kan worden gemaakt van de door Nederland opgedane ervaring met de implementatie. De *Nederlandse Antillen* en *Aruba* behouden zich dan alle rechten voor om in een later stadium wel om medegelding te verzoeken. Keuze voor deze optie biedt het Nederlandse rijkdeel de mogelijkheid om tijdig aan de binnen de EU overeengekomen ratificatietermijn te voldoen.

Bijlage 1 – Tabel relevante regelgeving per afdeling Verdrag

In onderstaande tabel wordt steeds in de linkerkolom het desbetreffende voorschrift van het Verdrag aangegeven. In de twee overige kolommen wordt steeds aangegeven welke regelgeving op dit gebied al bestaat in de *Nederlandse Antillen* en *Aruba*.

Vermelding van bestaande regelgeving in de twee rechterkolommen betekent echter niet dat de vermelde regeling al voldoet aan de eisen van het Verdrag. Zie daarvoor nader de tekst van het Rapport hierboven.

Afdeling Verdrag	Nederlandse Antillen	Aruba
Titel 1 Minimumvereisten voor zeevarenden om op een schip te mogen werken		
1.1 Minimumleeftijd	Art. 2 sub d en 18-21 Arbeidsregeling	Art. 4 lid 1 sub c en 15-17 Arbeidsverordening
1.2 Geneeskundige verklaring	Hoofdstuk 6 BNAZ en art. 560 WvK NA	Hoofdstuk 6 BNAZ en art. 560 WvK AUA
1.3 Opleiding en kwalificatie	Hoofdstuk 4 en 5 BNAZ	Hoofdstuk 4 en 5 BNAZ
1.4 Werving en arbeidsbemiddeling	Landsverordening op het ter beschikking stellen van arbeidskrachten	Niet geregeld
Titel 2 – Arbeidsvoorwaarden		
2.1 Arbeidsovereenkomst voor zeevarenden	Art. 490-497 en 501-506, 484 en 554 WvK NA Art. 556-561 WvK NA (monsterrol) Art. 491 WvK NA (uitsluiting BW)	Art. 490-497 en 501-506, 484 en 554 WvK AUA Art. 556-561 WvK AUA (monsterrol) Art. 491 WvK AUA (uitsluiting BW)
2.2 Lonen	Art. 512-514, 520, 484 en 554 WvK NA	Art. 512-514, 520, 484 en 554 WvK AUA
2.3 Arbeidstijden en rusttijden	Art. 519 WvK NA Uitgezonderd in artikel 1 lid 2 onder h Arbeidsregeling 2000 voor personen vanaf 18 jaar	Art. 519 WvK AUA Uitgezonderd in art. 2 lid 2 onder d Arbeidsverordening voor personen vanaf 18 jaar
2.4 Recht op verlof	Art. 515/484 en 554 WvK NA	Art. 515/484 en 554 WvK AUA
2.5 Repatriëring	Art. 544/484 en 554 WvK NA	Art. 544/484 en 554 WvK AUA
2.6 Vergoeding voor zeevarenden in geval van verlies of zinken van het schip	Art. 552 en 554 WvK NA	Art. 552 en 554 WvK AUA
2.7 Bemanningssterkte	- BNAZ - Landsbesluit aanvragen bemanningsdocumenten zeeschepen - Beschikking bemanningsmodellen - Ontwerp Landsbesluit bemanningssamenstelling van Nederlands-Antilliaanse zeeschepen.	- BNAZ - Ontwerp Zeevaartbemanningssamenstellingsbesluit - Ontwerp Procedurebesluit bemanningsdocumenten
2.8 Loopbaanontwikkeling en	Niet geregeld	Niet geregeld

competentieontwikkeling en werkgelegenheidsperspectieven voor zeevarenden		
Titel 3 – Huisvesting, recreatievoorzieningen, voeding en catering		
3.1 Huisvesting en recreatievoorzieningen	Art. 507, 484 en 554 WvK	Art. 507, 484 en 554 WvK
3.2 Voeding en catering	Art. 507-509, 484 en 554 WvK NA	Art. 507-509, 484 en 554 WvK AUA
Titel 4 – Bescherming van de gezondheid, medische zorg, welzijn en sociale zekerheidsbescherming		
4.1 Medische zorg aan boord van het schip en aan wal	Art. 516 lid 5, 484 en 554 WvK Art. 93 SB	Art. 516 lid 5, 484 en 554 WvK Art. 93 SB
4.2 Aansprakelijkheid van de reder	Art. 516-517, 484 en 554 WvK NA	Art. 516-517, 484 en 554 WvK AUA
4.3 Bescherming van de gezondheid en veiligheid en ongevallenpreventie	Art. 4, 9 en 26e e.v. SW Veiligheidslandsverordening 1958 Veiligheidsbesluiten I, II en III.	Art. 4, 9 en 26e e.v. SW Veiligheidsverordening
4.4 Toegang tot welzijnsvoorzieningen aan wal	Niet geregeld	Niet geregeld
4.5 Sociale zekerheid	Ongevallenregeling 1936 Ziekteregeling 1936 Art. 516/484 en 554 WvK NA	Landsverordening ongevallenverzekering Art. 516/484 en 554 WvK AUA
Titel 5 – Naleving en handhaving		
5.1.1 Algemene beginselen	Niet geregeld Zie nader 5.1.3 en 5.1.4	Niet geregeld Zie nader 5.1.3 en 5.1.4
5.1.2 Bevoegdverklaring erkende organisaties	Niet geregeld Aansluiting bij bestaande klassenbureaus mogelijk	Niet geregeld Aansluiting bij bestaande klassenbureaus mogelijk
5.1.3 Maritiem Arbeidscertificaat en verklaring naleving maritieme arbeid	Niet geregeld Aansluiting bij bestaande certificering voor veiligheid mogelijk	Niet geregeld Aansluiting bij bestaande certificering voor veiligheid mogelijk
5.1.4 Inspectie en handhaving	Niet geregeld Aansluiting bij bestaande inspectie mogelijk	Niet geregeld Aansluiting bij bestaande inspectie mogelijk
5.1.5 Klachtenprocedures aan boord	Niet geregeld	Niet geregeld
5.1.6 Zeevaartongevallen	Al geregeld Art. 27 e.v. Schepenwet	Al geregeld Art. 27 e.v. Schepenwet
5.2 Verantwoordelijkheden van de havenstaat		
5.2.1 Inspecties in de haven	Niet geregeld Aansluiting bij bestaande havenstaatcontrole mogelijk	Niet geregeld Aansluiting bij bestaande havenstaatcontrole mogelijk
5.2.2 Klachtenafhandelingsprocedures aan wal voor zeevarenden	Niet geregeld	Niet geregeld
5.3 Verantwoordelijkheden	Niet geregeld	Niet geregeld

betreffende arbeidsaanbod		
---------------------------	--	--

Bijlage 2 - Relevante regelgeving Nederlandse Antillen

Bestaande regelgeving

Arbeidsbesluit jeugdige personen (A^o 1989, N^o 47)

Arbeidsregeling 2000 (PB 2000, No 67, gewijzigd PB 2000, No. 172 en PB 2001, No. 129, i.w.tr. PB 2002, No. 82)

Bemanningsbesluit Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen (KB 22 januari 2002, Stb. 44, A^o 2002, N^o 37)

Beschikking aanmonstering en vaststelling model monsterrol (A^o 1961, N^o 106)

Beschikking bemanningsmodellen (A^o 2002, N^o 39)

Burgerlijk Wetboek van de Nederlandse Antillen, Boek 7a -
Arbeidsovereenkomst

Instellingsbesluit Financiën (A^o 2002, N^o 4)

Keuringsreglement (A^o 1960, N^o 213)

Landsbesluit aanvragen bemanningsdocumenten zeeschepen (A^o 2002, N^o 41)

Landsbesluit erkenning buitenlandse vaarbevoegdheden (A^o 2002, N^o 40)

Landsbesluit erkenning kennisbewijzen (A^o 2006, N^o 95)

Landsbesluit formalisering Scheepvaartinspectie Nederlandse Antillen (A^o 1998, N^o 51)

Landsbesluit monstering schepelingen (A^o 1960, N^o 201)

Landsverordening beëindiging arbeidsovereenkomst (PB 1972, no. 111)

Ongevallenregeling 1936

Schepenbesluit 1965

Schepenbesluit 2004 (A^o 2004, N^o 58)

Schepenwet

Veiligheidsbesluit I, II en III (PB 1955, 102, gewijzigd bij PB 1970, 128))

Veiligheidslandsverordening 1958 (PB 1958, 14, gewijzigd bij PB 1966, 46;
PB 1967, 115)
Verordening huishouding en tucht op koopvaardij schepen (A^o 1911, N^o 34)

Wetboek van Koophandel van de Nederlandse Antillen

Ziekteregeling

Ontwerp-regelgeving

Ontwerp Landsbesluit bemanningssamenstelling van Nederlands-Antilliaanse
zeeschepen

Bijlage 3 - Relevante regelgeving Aruba

Bestaande regelgeving

Arbeidsverordening (AB 1990 no. GT 57, wijzigingen AB 1997 no. 34)

Bemanningsbesluit Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen (KB 22 januari 2002, Stb. 44; AB 2002, no. 8)

Keuringsreglement geschiktheid voor de zeevaart (AB 1991 no. GT 80)

Landsbesluit inrichting scheepsdagboeken (AB 1993 no. GT 38)

Landsbesluit monstering schepeling (AB 1991 no. GT 83)

Landsverordening tot vaststelling van aanvullende bepalingen voor ambtenaren scheepvaartinspectie (AB 1995, no. GT 4; wijziging AB 1997, no. 34)

Landsverordening Collectieve arbeidsovereenkomst (AB 1987, no. GT 9).

Landsverordening ongevallenverzekering

Regeling monstering

Scheepsregisterbesluit (Pos 413; PB 1938, 73)

Schepenbesluit 1965

Schepenbesluit 2004

Schepenwet

Veiligheidsverordening (AB 1990 no. GT 31)

Wetboek van Koophandel van Aruba (AB 1990 no. GT 50, wijzigingen AB 1998, 17 (Inwtr. 1998, 26); 2001, 91; 2005, 19 (Inwtr. 2007 no. 15); 2005, 76)

Ontwerp-regelgeving

Ontwerp Procedurebesluit bemanningsdocumenten, tekst & nota van toelichting (DW02-09)

Ontwerp Zeevaartbemanningssamenstellingsbesluit, tekst & nota van toelichting (DW02-03)