

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 2.7.2008
COM(2008) 422 definitief

RICHTLIJN VAN DE RAAD

tot tenuitvoerlegging van de overeenkomst tussen de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) inzake het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 en tot wijziging van Richtlijn 1999/63/EG

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

1) ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

- **Motivering en doel van het voorstel**

Het doel van dit voorstel is de tenuitvoerlegging van de overeenkomst over het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 die op 19 mei 2008 gesloten is tussen de organisaties van werkgevers en werknemers in de sector maritiem vervoer, namelijk de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (European Community Shipowners' Association, ECSA) en de Europese Federatie van vervoerswerknemers (European Transport Workers' Federation, ETF).

De Commissie is van mening dat door het opnemen van de bepalingen van het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 in het Gemeenschapsrecht het werken in de maritieme sector aantrekkelijker zal worden voor Europese zeevarenden, en dat die bepalingen zullen bijdragen tot het creëren van meer en betere banen en eerlijkere wereldwijde concurrentievoorwaarden, in het belang van alle betrokken partijen.

- **Algemene context**

De maritieme scheepvaartsector is een bedrijfstak die wereldwijd opereert. Het is daarom belangrijk dat wereldwijd geldige minimumnormen voor de arbeidsbescherming en de gezondheid en veiligheid van zeevarenden die aangesteld of werkzaam zijn aan boord van een zeeschip worden vastgesteld en nageleefd.

De Internationale Arbeidsorganisatie heeft op 23 februari 2006 het verdrag betreffende maritieme arbeid goedgekeurd, met de bedoeling één enkel coherent instrument te creëren dat alle actuele normen voor internationale maritieme arbeid omvat. In dit verdrag zijn dan ook alle verdragen en aanbevelingen inzake maritieme arbeid die de IAO sinds 1919 goedgekeurd heeft, verwerkt in één enkele geconsolideerde tekst die als basis kan dienen voor de eerste universele kadercode inzake maritieme arbeid (Maritime Labour Code).

De Commissie heeft vanaf het begin actief deelgenomen aan de werkzaamheden in verband met het verdrag betreffende maritieme arbeid.

De Raad heeft op 7 juli 2007 een beschikking vastgesteld waarbij de lidstaten worden gemachtigd in het belang van de Europese Gemeenschap het IAO-verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 te bekrachtigen, bij voorkeur vóór 31 december 2010¹.

Ten aanzien van het sociaal beleid kent het Verdrag de sociale partners op communautair niveau een fundamentele eigen rol toe. overeenkomstig artikel 138 moet elk initiatief op dit gebied worden voorafgegaan door een raadpleging van de sociale partners over de mogelijke richting van een communautair optreden en in een latere fase over de inhoud van het overwogen voorstel. In die context heeft de Commissie werkgevers en werknemers geraadpleegd over de wenselijkheid van verdere

¹ PB L 161 van 22.6.2007.

ontwikkeling van het bestaande communautaire *acquis* door aanpassing, consolidering of aanvulling daarvan in het licht van het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006².

De sociale partners besloten onderhandelingen aan te gaan, zoals bedoeld in artikel 139, lid 1, van het Verdrag, en zij hebben op 19 mei 2008 (in het kader van de eerste "Maritime Day") een gezamenlijke overeenkomst ondertekend met betrekking tot het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006.

De sociale partners hebben de Commissie verzocht om een voorstel te doen voor een richtlijn van de Raad om uitvoering te geven aan hun overeenkomst en bijlage A daarbij onder de EU-wetgeving, overeenkomstig artikel 139 van het Verdrag. Dit voorstel is de reactie op dat verzoek.

- **Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied**

Het voorstel wijzigt expliciet Richtlijn 1999/63/EG van de Raad van 21 juni 1999 inzake de overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden, gesloten door de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Federatie van de bonden voor het vervoerspersoneel in de Europese Unie (FST)³. Verder voegt het een aanvullende bepaling voor de maritieme sector toe op het terrein van Richtlijn 94/33/EG van 22 juni 1994 betreffende de bescherming van jongeren op het werk.

De grote meerderheid van de communautaire bepalingen op het terrein van de gezondheid en veiligheid van werknemers op het werk die zijn goedgekeurd onder artikel 137 van het EG-Verdrag zijn volledig van toepassing op het terrein dat het voorstel bestrijkt, met name de bepalingen van Richtlijn 89/391/EEG van de Raad van 12 juni 1989 betreffende de tenuitvoerlegging van maatregelen ter bevordering van de verbetering van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers op het werk en van de bijbehorende bijzondere richtlijnen in de zin van artikel 16, lid 1, van die richtlijn. Hetzelfde geldt voor de bepalingen van Richtlijn 92/29/EEG van de Raad van 31 maart 1992 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid ter bevordering van een betere medische hulpverlening aan boord van schepen en van Richtlijn 83/477/EEG van de Raad van 19 september 1983 betreffende de bescherming van werknemers tegen de risico's van blootstelling aan asbest op het werk, zoals gewijzigd bij Richtlijn 91/382/EEG en Richtlijn 2003/18/EG.

Met name de bepalingen van het voorstel met betrekking tot medische zorg voor zeevarenden, en de bescherming van gezondheid en veiligheid en de preventie van ongevallen, worden al bestreken door respectievelijk Richtlijn 92/29/EEG en Richtlijn 89/391/EEG.

- **Samenhang met andere beleidsgebieden en doelstellingen van de EU**

Dit voorstel past in het kader van de herziene Lissabonstrategie, die gericht is op meer groei en werkgelegenheid, met name door het creëren van meer en betere banen voor

² COM(2006) 287 definitief.

³ PB L 167 van 2.7.1999.

een meer dynamisch en meer concurrerend Europa.

In de context van een geïntegreerd maritiem beleid voor de EU⁴ heeft de Commissie ook haar volledige steun gegeven aan "de sociale dialoog over de integratie van het Verdrag van de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) inzake maritieme arbeidsnormen in de Gemeenschapswetgeving".

Verder heeft de Commissie in COM(2007) 591 benadrukt dat zij zal blijven streven naar de versterking van het internationale regelgevende stelsel, met name door de bevordering van de bekrachtiging en de handhaving van de internationale normen en via internationale overeenkomsten met derde landen die sociale clausules en clausules in verband met gelijke behandeling bevatten⁵.

2) RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Raadpleging van belanghebbende partijen**

Artikel 139, lid 1, van het Verdrag biedt de sociale partners op communautair niveau de mogelijkheid, indien zij zulks wensen, om een dialoog te beginnen die kan leiden tot contractuele betrekkingen, met inbegrip van overeenkomsten. In dat geval is een voorafgaande raadpleging niet verplicht.

- **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

Er behoefde geen beroep te worden gedaan op externe deskundigheid.

- **Effectbeoordeling**

Niet van toepassing.

3) JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

- **Samenvatting van de voorgestelde maatregel(en)**

Het doel van dit voorstel is de tenuitvoerlegging van de overeenkomst over het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 die op 19 mei 2008 gesloten is tussen de ECSA en de ETF, de twee organisaties die de respectievelijk werkgevers en de werknemers in de sector zeevervoer.

Het voorstel dient ook tot wijziging van Richtlijn 1999/63/EG van de Raad van 21 juni 1999, waarbij deze wijzigingen strikt beperkt blijven tot zaken die in het verdrag

⁴ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's - Een geïntegreerd maritiem beleid voor de Europese Unie - COM(2007) 575 definitief.

⁵ Mededeling van de Commissie aan de Raad, het Europees Parlement, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's - Herbekijken van het regelgevende sociale kader voor meer en betere banen voor zeevarenden in de EU (eerste fase van de Raadpleging van de sociale partners op Europees niveau, als bedoeld in artikel 138, lid 2, van het Verdrag)

betreffende maritieme arbeid van 2006 geregeld worden.

- **Rechtsgrondslag**

Artikel 139, lid 2, van het Verdrag bepaalt dat de tenuitvoerlegging van de op communautair niveau gesloten overeenkomsten voor zaken die onder artikel 137 vallen, geschiedt op gezamenlijk verzoek van de ondertekenende partijen, door een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie. De overeenkomst die de ECSA en de ETF gesloten hebben over het verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 heeft betrekking op arbeidsomstandigheden en bevat bepalingen inzake de gezondheid en veiligheid van werknemers, een terrein dat onder artikel 137, lid 1, van het Verdrag valt. Dit is een van de gebieden waarop de Raad met gekwalificeerde meerderheid besluiten kan nemen. Bijgevolg vormt artikel 139, lid 2, de passende rechtsgrond voor het voorstel van de Commissie.

In haar mededeling over de aanpassing en de bevordering van de sociale dialoog op communautair niveau⁶ benadrukt de Commissie dat ze, alvorens een wetgevingsvoorstel tot tenuitvoerlegging van een overeenkomst aan de Raad voor te leggen, een beoordeling uitvoert, waarbij zij overweegt in hoeverre de partijen die de overeenkomst hebben gesloten, representatief zijn en hoe hun mandaat luidt, en zij voor elke clausule in de overeenkomst nagaat of deze in overeenstemming is met de Gemeenschapswetgeving en de bepalingen inzake kleine en middelgrote ondernemingen.

Deze beoordeling wordt hieronder uitgevoerd.

1. Representativiteit en mandaat van de overeenkomstsluitende partijen

De legitimiteit van de sociale partners die geraadpleegd moeten worden en het recht moeten krijgen om overeenkomsten te sluiten die eventueel door een besluit of een richtlijn van de Raad ten uitvoer gelegd kunnen worden, is gebaseerd op hun representativiteit. Volgens een onderzoek van de Commissie van 2006 naar de representativiteit van de sociale partners in de sectoren zeevervoer en kustvaart voldoen de ETF en de ECSA aan de criteria zoals aangegeven in de Mededeling van de Commissie COM(1998) 322 def. van 20 mei 1998; deze organisaties worden derhalve beschouwd als de Europese sociale partners voor deze sector.

a) ETF

Volgens het onderzoek is er in elk van de onderzochte landen ten minste één aangesloten organisatie, en in veel landen meerdere. In totaal heeft de ETF 54 direct aangesloten organisaties in de onderzochte landen. 70,7% van de onderzochte vakbonden is direct of indirect (via overkoepelende entiteiten) aangesloten bij de ETF.

Voor zover de gegevens van de nationale vakbonden over de aantallen leden in de betreffende sector inzicht in hun relatieve sterkte verschaffen, mag worden

⁶ Mededeling van de Commissie — De aanpassing en de bevordering van de sociale dialoog op communautair niveau, document COM(1998) 322 def. van 20 mei 1998. Zie ook de mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement inzake de tenuitvoerlegging van het Protocol betreffende de sociale politiek, document COM(93) 600 def. van 14.12.1993.

geconcludeerd dat de belangrijkste vakbonden van de sector bij de ETF zijn aangesloten. Er zijn enkele uitzonderingen; in Cyprus en Zweden zijn belangrijke bonden geen lid van de ETF. Maar ook in die landen zijn andere belangrijke bonden wel lid. De leden van de ETF in de sector waarvoor relevante informatie beschikbaar is, nemen alle deel aan collectieve onderhandelingen, met twee uitzonderingen (LJS in Litouwen en OFICIAISMAR-FSM in Portugal).

Andere Europese organisaties dan de ETF vertegenwoordigen slechts een klein aantal vakbonden in de sector en een beperkt aantal landen.

Dit zijn bijvoorbeeld UNI Europa, met 6 aangesloten organisaties in 3 landen; de Nordic Transport Workers' Federation (NTF), met 5 aangesloten organisaties in 3 landen; de European Federation of Public Service Unions (EPSU), met 4 aangesloten organisaties in 3 landen; de European Federation of Trade Unions in the Food, Agriculture and Tourism Sectors and Allied Branches (EFFAT) en de European Mine, Chemical and Energy Workers' Federation (EMCEF), met elk 3 aangesloten organisaties in 3 landen; de European Metalworkers' Federation (EMF), met 3 aangesloten organisaties in 2 landen; het Nordic Ship Officers' Congress (NFBK), met 2 aangesloten organisaties in 2 landen; de European Federation of Building and Woodworkers (EFBWW) en de Federation of Retired and Older People (FERPA), elk met 2 aangesloten organisaties in één land; en de European Trade Union Federation for Textiles: Clothing and Leather (ETUF: TCL), EURO-WEA, NordIng, EMPA en de Fédération des Cadres de l'Energie et de la Recherche, elk met één aangesloten organisatie.

Uit dit overzicht blijkt wel dat de ETF een centrale rol speelt als vertegenwoordiger van de werknemers in deze sector, temeer aangezien veel van de bovengenoemde lidmaatschappen van andere Europese federaties te maken hebben met het overlappende karakter van de aangesloten organisaties, die niet uitsluitend of hoofdzakelijk op de sectoren zeevervoer en kustvaart zijn gericht.

b) ECSA

In 21 van de 24 onderzochte landen bestaan verenigingen die bij de ECSA zijn aangesloten. In Tsjechië, Letland en Roemenië is dat niet het geval. Het feit dat er in drie lidstaten geen aangesloten organisaties zijn, zou aanleiding kunnen zijn tot twijfels of de ECSA wel voldoet aan het bovengenoemde representativiteitscriterium van de Commissie in termen van bestrijking van een voldoende aantal lidstaten. In Cyprus, Denemarken, Finland, Griekenland, Ierland, Italië en Zweden bestaan zowel aangesloten als niet-aangesloten verenigingen.

Bij gebrek aan vergelijkbare gegevens over de leden is het relatieve gewicht van de aangesloten en niet-aangesloten verenigingen in deze landen moeilijk te beoordelen. Als men de rol van een vereniging bij collectieve onderhandelingen als indicator van de betekenis ervan neemt, is het duidelijk dat de belangrijkste verenigingen van Cyprus, Denemarken, Finland en Italië aangesloten zijn. In Griekenland, Ierland en Zweden zijn enkele belangrijke werkgeversverenigingen (EEA, Union of Domestic Ferries, IBEC en SARF) die ook collectieve onderhandelingen voeren niet bij de ECSA aangesloten.

In enkele andere landen (Estland, Ierland, Litouwen, Malta, Polen, Portugal, Zweden,

Slovenië en het VK) nemen de bij de ECSA aangesloten verenigingen niet deel aan onderhandelingen. Met uitzondering van Ierland en Zweden zijn er in deze landen ook geen andere verenigingen die collectieve onderhandelingen voeren. Dat komt doordat in deze groep landen (met uitzondering van Zweden) geen sectorale onderhandelingen met meerdere werkgevers tegelijk gevoerd worden; dat gebeurt op het niveau van de afzonderlijke ondernemingen. In Ierland (namens afzonderlijke ondernemingen) en Zweden (in de vorm van onderhandelingen met meerdere werkgevers) worden collectieve onderhandelingen gevoerd door een niet bij de ECSA aangesloten werkgeversvereniging.

Vergeleken met de ETF is een groter aantal bij de ECSA aangesloten verenigingen niet bij onderhandelingen betrokken. De arbeidsverhoudingen zijn dus kennelijk niet de primaire zorg van deze verenigingen. Enkele leden van de ECSA spelen mogelijk alleen een rol bij de arbeidsverhoudingen door raadplegingsprocedures en deelname aan tripartiete organen. Het is mogelijk dat deze organisaties zichzelf meer als beroepsverenigingen beschouwen dan als actoren in verband met de arbeidsverhoudingen. In tien landen zijn de leden van de ECSA wel bij collectieve onderhandelingen betrokken (Oostenrijk, België, Cyprus, Duitsland, Denemarken, Spanje, Finland, Frankrijk, Italië en Nederland).

Uit een overzicht van de aangesloten werkgeversverenigingen blijkt dat er geen organisatorische verbanden bestaan tussen werkgeversverenigingen in deze sector en andere Europese federaties dan de ECSA. Er zijn wel enkele organisaties die lid zijn van federaties op internationaal niveau, zoals de International Chamber of Shipping (ICS), de International Shipping Federation (ISF), de Baltic en International Maritime Council (BIMCO), INTERTANKO en INTERCARGO.

Dit onderstreept de centrale rol van de ECSA als de representatieve Europese sociale partner voor de werkgevers in deze sector.

c) Onderhandelingsmandaat

De ETF en de ECSA hebben beide een mandaat voor onderhandelingen in het kader van de Europese sociale dialoog. De ETF heeft echter geen permanent mandaat in dit opzicht maar ontvangt per geval een mandaat om namens de leden te onderhandelen.

2. Legaliteit van de clausules van de overeenkomst

De Commissie heeft elk van de clausules van de overeenkomst zorgvuldig bestudeerd en is van mening dat geen enkele clausule in strijd is met de Gemeenschapswetgeving. De verplichtingen van de lidstaten vloeien niet rechtstreeks voort uit de overeenkomst tussen de sociale partners, maar uit de bepalingen tot uitvoering van deze overeenkomst die uit hoofde van de richtlijn worden vastgesteld.

De inhoud van de overeenkomst blijft binnen de door artikel 137 van het Verdrag verleende bevoegdheden.

Voor zover onderdelen van de overeenkomst wijzigingen van de geldende EU-wetgeving noodzakelijk maken, zijn deze wijzigingen in het voorstel verwerkt.

Wat betreft onderdelen van de overeenkomst die onderwerpen betreffen die al geregeld

zijn door bestaande bepalingen van de communautaire wetgeving, wordt in de slotbepalingen van de overeenkomst bepaald dat eventuele wetten, gebruiken en overeenkomsten die voorzien in gunstiger voorwaarden voor de zeevarenden onverlet blijven. Bovendien zijn de noodzakelijke waarborgen van het *acquis*, met name een "gunstiger behandeling"-clausule, in het voorstel verwerkt.

De Commissie is dus van mening dat aan alle voorwaarden is voldaan om een voorstel in te dienen voor de tenuitvoerlegging van deze overeenkomst door middel van een besluit van de Raad.

3. Bepalingen betreffende kleine en middelgrote ondernemingen

Artikel 137, lid 2, van het Verdrag bepaalt dat bij wetgeving inzake sociaal beleid moet worden vermeden zodanige administratieve, financiële en juridische verplichtingen op te leggen dat de oprichting en ontwikkeling van kleine en middelgrote ondernemingen daardoor zou kunnen worden belemmerd. De overeenkomst maakt geen onderscheid tussen werknemers van KMO's en anderen, en legt ook geen aanvullende administratieve, financiële en juridische verplichtingen op buiten die waarin het geldende Gemeenschapsrecht al voorziet. De Commissie concludeert dus dat de overeenkomst voldoet aan de bepalingen betreffende kleine en middelgrote ondernemingen.

Artikel 139, lid 2, voorziet niet in raadpleging van het Europees Parlement over door de sociale partners aan de Commissie gerichte verzoeken. Niettemin stuurt zij dit voorstel ook aan het Parlement, zodat het, indien het zulks wenselijk acht, zijn advies aan de Commissie en de Raad kan mededelen. Hetzelfde geldt voor het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's.

- **Subsidiariteitsbeginsel**

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voor zover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap vallen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende reden(en) niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt.

De communautaire maatregel is niet alleen gerechtvaardigd omdat de sociale partners overeenkomstig artikel 139, lid 1, van het Verdrag zijn overeengekomen dat een communautaire maatregel op dit gebied noodzakelijk is en op communautair niveau een overeenkomst hebben gesloten en vervolgens uit hoofde van artikel 139, lid 2, van het Verdrag een verzoek hebben ingediend betreffende de tenuitvoerlegging van die overeenkomst door een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie, maar ook omdat de maritieme sector behoefte heeft aan een reeks normen die passen bij het wereldwijde werkterrein van deze sector.

Het voorstel voor een richtlijn vormt verder een aanvulling op de wetgeving van de lidstaten door een minimumniveau te bepalen ter verbetering van de arbeidsomstandigheden van zeevarenden. Dit kader biedt duidelijkheid en transparantie voor de ondernemingen in de sector, bevordert de eerlijke concurrentie op de interne markt, en zal helpen ongewenste verschijnselen zoals sociale dumping uit te roeien.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende reden(en) beter door een optreden van de Gemeenschap worden verwezenlijkt.

Het voorstel behelst een aantal expliciete wijzigingen van bestaande EU-wetgeving teneinde die aan te passen aan het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006. Deze doelstelling kan niet door nationale wetgeving worden verwezenlijkt.

Het voorstel zal ook bijdragen tot het gelijktijdig van kracht worden en de uniforme omzetting in alle lidstaten van de normen van het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006, waarnaar het verwijst.

Tenslotte zal het voorstel de werking van de overeenkomst verbeteren door er specifieke handhavingsmaatregelen onder de EU-wetgeving aan te verbinden.

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

- **Evenredigheidsbeginsel**

De richtlijn van de Raad voldoet aan het evenredigheidsvereiste daar zij uitsluitend de doelstellingen vaststelt die dienen te worden bereikt.

Het voorstel laat dus ruimte voor flexibiliteit ten aanzien van de keuze van de concrete uitvoeringsmaatregelen. Het blijft bovendien strikt beperkt tot de omzetting in EU-recht van de normen van het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006.

- **Keuze van instrumenten**

Voorgesteld(e) instrument(en): richtlijn.

Andere instrumenten zouden om de volgende reden(en) ongeschikt zijn.

Het voorstel wijzigt geldende EU-wetgeving, waarvoor een wetgevingsbesluit noodzakelijk is.

Voorts is de term "besluit" in artikel 139, lid 2, van het Verdrag algemeen bedoeld, zodat voor een van de wetgevende instrumenten van artikel 249 van het Verdrag kan worden gekozen. Het is aan de Commissie de Raad het meest geschikte van de drie bindende instrumenten uit dat artikel (verordening, richtlijn of beschikking) voor te stellen. In het onderhavige geval is het gezien de aard en inhoud van de tekst van de sociale partners duidelijk dat deze overeenkomst in aanmerking komt voor indirecte toepassing door middel van bepalingen die door de lidstaten en/of sociale partners in nationaal recht moeten worden omgezet. Het meest geschikte instrument voor de tenuitvoerlegging van de overeenkomst is dan ook een richtlijn van de Raad. Voorts is de Commissie, overeenkomstig de gedane toezeggingen, van mening dat de tekst van de overeenkomst geen deel moet uitmaken van de richtlijn, maar daaraan moet worden gehecht.

4) GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Gemeenschap.

5) AANVULLENDE INFORMATIE

- **Transponeringstabel**

De lidstaten delen de Commissie de tekst van de nationale bepalingen tot omzetting van de richtlijn mee, alsmede een transponeringstabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

- **Europese Economische Ruimte**

De voorgestelde maatregel betreft een onderwerp dat onder het EER-Verdrag valt en moet daarom worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

- **Nadere uitleg van het voorstel, per hoofdstuk of per artikel**

De structuur van het voorstel is als volgt:

Artikel 1

Dit artikel beperkt zich tot het bindend maken van de tussen de sociale partners gesloten overeenkomst, hetgeen het doel is van een besluit van de Raad krachtens artikel 139, lid 2, van het Verdrag.

Artikel 2

Dit artikel wijzigt Richtlijn 1999/63/EG van de Raad overeenkomstig de overeenkomst van de sociale partners.

Artikel 3

In artikel 3 is bepaald dat de richtlijn alleen minimumvoorschriften bevat en dat de lidstaten op het betrokken gebied voor de werknemers gunstigere regels kunnen vaststellen. Het doel van dit artikel is de al bereikte niveaus van bescherming van werknemers expliciet te waarborgen en ervoor te zorgen dat in alle gevallen de gunstigere normen van arbeidsbescherming van toepassing zijn. In diezelfde context is het doel van artikel 3, lid 4, van het voorstel te waarborgen dat het algemene beginsel van de verantwoordelijkheid van de werkgever, zoals bepaald in artikel 5 van Kaderrichtlijn 89/391/EEG, niet wordt aangetast door norm A4.2, punt 5b), van de overeenkomst, die voorziet in beperkingen van de aansprakelijkheid van de reder onder bepaalde omstandigheden.

Artikelen 4 tot en met 7

De artikelen 4 tot en met 7 bevatten de gebruikelijke bepalingen met betrekking tot de omzetting in het nationale recht van de lidstaten, met inbegrip van de verplichting te zorgen voor doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties. Artikel 6 geeft aan op welke datum de richtlijn in werking zal treden. Het is de bedoeling dat de overeenkomst van de sociale partners niet eerder in werking treedt dan het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006. Om aan deze wens van de sociale partners tegemoet te komen, zal de datum van inwerkingtreding van de richtlijn waarop dit

voorstel betrekking heeft, samenvallen met de inwerkingtreding van het verdrag betreffende maritieme arbeid, 2006. Aangezien die datum nog niet is vastgesteld, wordt die in het voorstel open gelaten, met een korte toelichting.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN DE RAAD

tot tenuitvoerlegging van de overeenkomst tussen de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) inzake het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 en tot wijziging van Richtlijn 1999/63/EG

(Voor de EER relevante tekst)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met name op artikel 139, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De sociale partners kunnen overeenkomstig artikel 139, lid 2, van het Verdrag gezamenlijk verzoeken om tenuitvoerlegging van de op communautair niveau gesloten overeenkomsten door een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie.
- (2) De Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) heeft op 23 februari 2006 het verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 aangenomen, met de bedoeling één enkel coherent instrument te creëren dat zoveel mogelijk alle actuele normen van de bestaande verdragen en aanbevelingen omvat, alsmede de grondbeginselen van andere internationale arbeidsverdragen.
- (3) De Commissie heeft de werkgevers en werknemers geraadpleegd, overeenkomstig artikel 138, lid 2, van het Verdrag, over de wenselijkheid van verdere ontwikkeling van het communautaire acquis door dat aan te passen, te consolideren of aan te vullen in het licht van het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006⁷.
- (4) De Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) hebben de Commissie op 29 september 2006 in kennis gesteld van hun wens overeenkomstig artikel 138, lid 4, van het Verdrag onderhandelingen te beginnen.
- (5) Op 19 mei 2008 hebben de genoemde organisaties, met het oog op het bevorderen van wereldwijde gelijke concurrentievoorwaarden voor de maritieme sector, een overeenkomst betreffende het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 gesloten; deze overeenkomst en de bijlage daarbij bevatten een gezamenlijk verzoek aan de

⁷ COM(2006) 287 definitief.

Commissie om die ten uitvoer te leggen door middel van een besluit van de Raad op verzoek van de Commissie, overeenkomstig artikel 139, lid 2, van het Verdrag.

- (6) De overeenkomst is van toepassing op zeevarenden aan boord van schepen die in een lidstaat geregistreerd zijn en/of de vlag van een lidstaat voeren.
- (7) De overeenkomst wijzigt de Europese Overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden die op 30 september 1998 te Brussel gesloten is tussen de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Federatie van de bonden voor het vervoerspersoneel in de Europese Unie (FST).
- (8) Richtlijn 1999/63/EG van de Raad van 21 juni 1999, in de bijlage waarbij de overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden is opgenomen⁸, dient derhalve dienovereenkomstig gewijzigd te worden.
- (9) Het meest geschikte instrument voor de tenuitvoerlegging van de overeenkomst is een richtlijn in de zin van artikel 249 van het Verdrag.
- (10) De overeenkomst zal tegelijk met het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 in werking treden, en de sociale partners wensen dat ook de nationale maatregelen voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn niet eerder in werking treden dan dat verdrag.
- (11) Met betrekking tot de in de overeenkomst gebruikte maar daarin niet specifiek gedefinieerde termen laat deze richtlijn de lidstaten de vrijheid om deze overeenkomstig de nationale wetgeving en usances te definiëren, zoals dat het geval is voor de overige richtlijnen inzake sociaal beleid waarin soortgelijke termen worden gebruikt, mits deze definities de inhoud van de overeenkomst respecteren.
- (12) Daar de doelstellingen van deze actie niet in voldoende mate door de lidstaten alleen kunnen worden verwezenlijkt en zij derhalve, gezien de omvang of de consequenties van de actie, beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (13) De Commissie heeft haar voorstel voor een richtlijn opgesteld overeenkomstig haar mededeling van 20 mei 1998 over de aanpassing en bevordering van de sociale dialoog op communautair niveau, rekening houdend met de representatieve status van de verdragsluitende partijen en de wettigheid van elke clause in de overeenkomst.
- (14) Overeenkomstig punt 34 van het interinstitutioneel akkoord "Beter wetgeven" worden de lidstaten ertoe aangespoord voor zichzelf en in het belang van de Gemeenschap hun eigen tabellen op te stellen, die, voor zover mogelijk, het verband weergeven tussen de richtlijn en de omzettingsmaatregelen, en deze openbaar te maken.
- (15) De lidstaten kunnen werkgevers en werknemers, op hun gezamenlijk verzoek, belasten met de tenuitvoerlegging van deze richtlijn, op voorwaarde dat de lidstaten zelf alle

⁸ PB L 167 van 2.7.1999.

noodzakelijke maatregelen nemen om de door deze richtlijn voorgeschreven resultaten te allen tijde te kunnen waarborgen.

- (16) De bepalingen van deze richtlijn zijn van toepassing onverminderd bestaande communautaire bepalingen, met name in de communautaire wetgeving, die meer specifiek zijn en/of zeevarenden een hoger niveau van bescherming bieden.
- (17) Er dient gezorgd te worden voor inachtneming van het algemene beginsel van de verantwoordelijkheid van de werkgever, zoals bepaald in artikel 5 van Kaderrichtlijn 89/391/EEG⁹, en met name in de leden 1 en 3.
- (18) Deze richtlijn mag niet gebruikt worden als rechtvaardiging voor een verlaging van het algemene beschermingsniveau van de werknemers in de sectoren waarop de bijgevoegde overeenkomst betrekking heeft.
- (19) In deze richtlijn en in de overeenkomst worden minimumnormen bepaald; de lidstaten en/of de sociale partners moeten in staat zijn om gunstigere bepalingen te handhaven of in te voeren.
- (20) De Commissie heeft, overeenkomstig haar mededeling van 14 december 1993 inzake de tenuitvoerlegging van de overeenkomst betreffende de sociale politiek, het Europees Parlement en het Economisch en Sociaal Comité op de hoogte gebracht door hun de tekst van het voorstel met daarin de tekst van de overeenkomst te doen toekomen.
- (21) Deze richtlijn eerbiedigt de grondrechten en beginselen van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, met name artikel 31, waarin is bepaald dat iedere werknemer recht heeft op gezonde, veilige en waardige arbeidsomstandigheden en op een beperking van de maximumarbeidsuur en op dagelijkse en wekelijkse rusttijden, alsmede op een jaarlijkse vakantie met behoud van loon.
- (22) De tenuitvoerlegging van de overeenkomst draagt bij tot de verwezenlijking van de in artikel 136 van het Verdrag bedoelde doelstellingen,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Deze richtlijn dient ter tenuitvoerlegging van de overeenkomst inzake het verdrag betreffende maritieme arbeid die op 19 mei 2008 gesloten is tussen de werkgevers- en de werknemersorganisaties in de sector zeevervoer (ECSA en ETF) en die in de bijlage is opgenomen.

Artikel 2

De bijlage bij Richtlijn 1999/63/EG van de Raad wordt als volgt gewijzigd:

⁹ PB L 183 van 29.6.1989.

1. In clause 1 wordt het volgende punt 3 toegevoegd:

"3. Bij twijfel over de vraag of bepaalde categorieën personen voor de toepassing van deze overeenkomst dienen te worden beschouwd als zeevarenden, wordt in elke lidstaat na overleg met de betreffende organisaties van reders en zeevarenden een beslissing ter zake genomen door de bevoegde autoriteit. In dit kader wordt naar behoren rekening gehouden met de resolutie van de algemene conferentie van Internationale Arbeidsorganisatie tijdens haar 94^e (maritieme) zitting inzake informatie over beroepsgroepen."

2. In clause 2 worden de punten c) en d) vervangen door:

"c) "zeevarende": elke persoon die in welke hoedanigheid dan ook in dienst, aangemonsterd of tewerkgesteld is aan boord van een schip waarop deze overeenkomst van toepassing is;

d) "reder": de eigenaar van het schip of enige andere organisatie of persoon, zoals de directeur, zaakwaarnemer of rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip heeft overgenomen van de reder en die door deze verantwoordelijkheid op zich te nemen, is overeengekomen alle verplichtingen en taken die ingevolge deze overeenkomst op reders rusten op zich te nemen, ongeacht of een andere organisatie of persoon bepaalde van deze verplichtingen en verantwoordelijkheden namens de reder op zich heeft genomen."

3. Clause 6 wordt vervangen door:

"1. Nachtdienst van zeevarenden jonger dan 18 is verboden. Voor de doeleinden van deze clause wordt "nacht" gedefinieerd in overeenstemming met het nationale recht en de nationale praktijk. De nacht beslaat een periode van ten minste negen uur die niet later dan middernacht begint en niet eerder dan 5 uur 's ochtends eindigt.

2. De bevoegde autoriteit kan een uitzondering op de strikte handhaving van de nachtdienstbeperking maken wanneer:

a) de effectieve opleiding van de betreffende zeevarenden volgens vastgelegde programma's en roosters daardoor zou worden verstoord, of

b) de specifieke aard van de taak of een erkend opleidingsprogramma vereist dat de zeevarenden op wie de uitzondering betrekking heeft 's nachts taken uitvoeren en de autoriteit, na overleg met de betreffende organisaties van reders en zeevarenden, bepaalt dat het werk niet schadelijk is voor hun gezondheid of welzijn.

3. De indienstneming, aanmonstering of tewerkstelling van zeevarenden jonger dan 18 is verboden indien het werk gevaar oplevert voor hun gezondheid of veiligheid. Het soort werk waarvoor dit geldt wordt vastgesteld in nationale wet- en regelgeving of door de bevoegde autoriteit, na overleg met de betreffende organisaties van reders en zeevarenden, in overeenstemming met relevante internationale normen."

4. Clause 13 wordt vervangen door:

"1. Zeevarenden mogen niet op een schip werken tenzij ze medisch in staat zijn verklaard om hun taken uit te voeren.

2. Uitzonderingen zijn uitsluitend toegestaan volgens de bepalingen in deze Overeenkomst.

3. De bevoegde autoriteit eist van zeevarenden dat zij, alvorens te gaan werken op een schip, in het bezit zijn van een geldig medisch attest waarin wordt verklaard dat zij medisch gezien in staat zijn om hun taken op zee uit te voeren.

4. Om te zorgen dat medisch attesten de gezondheidstoestand van zeevarenden, in het licht van de uit te voeren taken, goed weergeven, dient de bevoegde autoriteit, na overleg met de betreffende organisaties van reders en zeevarenden, en de toepasselijke internationale richtlijnen in overweging nemend, de aard van het medisch onderzoek en het attest voor te schrijven.

5. Deze Overeenkomst doet geen afbreuk aan het gewijzigde Internationale Verdrag van 1978 betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst ("het STCW-verdrag"). Een medisch attest volgens de vereisten van het STCW-verdrag dient door de bevoegde autoriteit te worden geaccepteerd voor de toepassing van punten 1 en 2 van deze clausule. Voor zeevarenden die niet vallen onder het STCW-verdrag dient een medisch attest dat inhoudelijk voldoet aan genoemde vereisten, te worden geaccepteerd.

6. Het medisch attest dient te worden afgegeven door een gekwalificeerde arts of, wanneer het attest uitsluitend betrekking heeft op het gezichtsvermogen, door iemand die door de bevoegde autoriteit wordt erkend als gekwalificeerd voor de afgifte van een dergelijk attest. Artsen moeten bij het uitvoeren van medische onderzoeken in hun medisch oordeel professioneel gezien volledig onafhankelijk zijn.

7. Zeevarenden aan wie geen medisch attest is afgegeven of aan wie beperkingen in het werk zijn opgelegd, in het bijzonder op het vlak van tijd, soort werk of handelsgebied, moeten in de gelegenheid worden gesteld zich door een andere onafhankelijke arts of een onafhankelijke medisch arbiter te laten onderzoeken.

8. Medisch attesten dienen met name te vermelden dat:

- a) het gehoor en het gezichtsvermogen van de betreffende zeevarende, en de kleurwaarneming in het geval van een zeevarende die in dienst wordt genomen in een hoedanigheid waarin de geschiktheid voor het uit te voeren werk negatief kan worden beïnvloed door afwijkingen in de kleurwaarneming, voldoende zijn; en*
- b) de betreffende zeevarende niet lijdt aan een medische aandoening die mogelijk wordt verergerd door werkzaamheden op zee of die de zeevarende ongeschikt maakt voor dergelijke werkzaamheden of die de gezondheid van andere personen aan boord in gevaar brengt.*

9. Tenzij een kortere periode is vereist vanwege de specifieke door de betreffende zeevarende uit te voeren taken of vanwege het STCW-verdrag:

- a) is een medisch attest maximaal twee jaar geldig, behalve bij zeevarenden jonger dan 18, voor wie de maximale geldigheidsperiode beperkt is tot één jaar;*

- b) *heeft een attest voor kleurwaarneming een maximale geldigheidsperiode van zes jaar.*

10. In spoedeisende gevallen kan de bevoegde autoriteit een zeevarende toestemming geven zonder medisch attest te werken tot aan de volgende aanloophaven waar de zeevarende een medisch attest van een gekwalificeerde arts kan krijgen, op voorwaarde dat:

- a) *de duur van een dergelijke toestemming niet langer is dan drie maanden; en*
b) *de betreffende zeevarende in het bezit is van een recent verlopen medisch attest.*

11. Indien de geldigheidsperiode van een attest afloopt tijdens een reis, blijft het attest van kracht tot aan de volgende aanloophaven waar de zeevarende een medisch attest van een gekwalificeerde arts kan krijgen, mits dat niet langer dan drie maanden duurt.

12. De medisch attesten voor zeevarenden op schepen die doorgaans gebruikt worden voor internationale reizen, moeten in ieder geval in het Engels zijn opgesteld.

13. De aard van de uit te voeren medische keuring en de bijzonderheden die in het medisch attest dienen te worden vermeld, dienen te worden vastgesteld in overleg met de betreffende organisaties van de reders en van de zeevarenden.

14. Alle zeevarenden dienen regelmatig een medische keuring te ondergaan. Wachtlopende zeevarenden met gezondheidsproblemen die volgens een arts het gevolg zijn van het feit dat zij nachtarbeid verrichten, dienen, wanneer dat mogelijk is, te worden overgeplaatst naar dagarbeid waarvoor zij geschikt zijn.

15. De in punt 13 en 14 bedoelde medische keuring is gratis en valt onder het medisch geheim. Keuringen van deze aard kunnen worden uitgevoerd in het kader van het nationale gezondheidsstelsel."

5. Clausule 16 wordt vervangen door:

"Elke zeevarende heeft recht op een betaald verlof. Het aantal dagen betaald verlof wordt berekend op basis van een minimum van 2,5 kalenderdagen per maand dat de zeevarende in dienst is geweest en pro rata voor onvolledige dienstmaanden.

De minimumperiode van betaald verlof mag niet worden vervangen door een geldelijke vergoeding, behalve bij beëindiging van de arbeidsverhouding."

Artikel 3

1. De lidstaten kunnen gunstiger voorschriften dan de in deze richtlijn opgenomen voorschriften handhaven of invoeren.

2. De tenuitvoerlegging van deze richtlijn vormt in geen enkel geval een rechtvaardiging voor een verlaging van het algemene beschermingsniveau van de werknemers op de onder deze richtlijn vallende gebieden. Dit doet geen afbreuk aan het recht van de lidstaten en/of de

sociale partners om in het licht van de ontwikkelingen andersluidende wettelijke, bestuursrechtelijke en contractuele bepalingen aan te nemen dan die welke op het tijdstip van de goedkeuring van deze richtlijn van kracht zijn, mits voldaan wordt aan de minimumeisen van deze richtlijn.

3. De toepassing en/of interpretatie van deze richtlijn laat andere communautaire of nationale bepalingen, gebruiken of praktijken die zeevarenden gunstigere voorwaarden bieden, onverlet.

4. Norm A4.2, punt 5b), is niet van invloed op het beginsel van de verantwoordelijkheid van de werkgever, zoals vastgelegd in artikel 5 van Richtlijn 89/391/EEG.

Artikel 4

De lidstaten bepalen welke sancties van toepassing zijn wanneer op basis van deze richtlijn ingevoerde nationale bepalingen worden overtreden. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk op de in artikel 5, lid 1, bedoelde datum van deze bepalingen in kennis en delen haar alle latere wijzigingen zo spoedig mogelijk mee.

Artikel 5

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om aan de bepalingen van deze richtlijn te voldoen, of zorgen ervoor dat werkgevers en werknemers de nodige maatregelen nemen bij overeenkomst, binnen twaalf maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

2. Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor de verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede, alsmede een tabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

3. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 6

Deze richtlijn treedt in werking op [*] ["*" staat voor de datum van inwerkingtreding van het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006].

Artikel 7

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, [...]

*Voor de Raad
De Voorzitter
[...]*

**Bijlage: Overeenkomst tussen de ECSA en de ETF inzake het verdrag betreffende
maritieme arbeid van 2006**

PREAMBULE

De ondertekenende partijen,

overwegende dat het IAO-verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 (hierna "het verdrag" genoemd) ieder lid ertoe verplicht ervoor te zorgen dat zijn wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in de context van het verdrag in overeenstemming zijn met het grondrecht van vrijheid van vereniging en de effectieve erkenning van het recht op collectieve onderhandelingen, de uitbanning van alle vormen van gedwongen of verplichte arbeid, de effectieve afschaffing van kinderarbeid en de uitbanning van discriminatie in arbeid en beroep;

overwegende dat het verdrag stelt dat iedere zeevarende recht heeft op een veilige en betrouwbare werkplek die aan de veiligheidsnormen voldoet, rechtvaardige arbeidsvoorwaarden, behoorlijke leef- en werkomstandigheden en gezondheidsbescherming, medische zorg, op het welzijn gerichte maatregelen en andere vormen van sociale bescherming;

overwegende dat het verdrag leden verplicht om er binnen hun jurisdictie voor te zorgen dat de in de voorgaande alinea van deze preambule uiteengezette sociale en arbeidsrechten van de zeevarenden volledig ten uitvoer worden gelegd in overeenstemming met de bepalingen van dit verdrag, en dat deze tenuitvoerlegging, tenzij in het verdrag anders wordt aangegeven, mag plaatsvinden door middel van nationale wet- en regelgeving, door middel van toepasselijke collectieve arbeidsovereenkomsten of door middel van andere maatregelen of in de praktijk;

overwegende dat de ondertekenende partijen de aandacht met name willen richten op de "Explanatory Note to the Regulations and Code of the Maritime Labour Convention" ("Toelichting bij de voorschriften en de code van het Verdrag betreffende maritieme arbeid"), waarin de structuur van het verdrag uiteen wordt gezet;

gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap (hierna "het EG-Verdrag" genoemd), en met name op artikelen 137, 138 en 139;

overwegende dat artikel 139, lid 2, van het EG-Verdrag bepaalt dat op EU-niveau gesloten overeenkomsten op gezamenlijk verzoek van de ondertekenende partijen bij een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie ten uitvoer kunnen worden gelegd;

overwegende dat de ondertekenende partijen hierbij een dergelijk verzoek doen;

overwegende dat het juiste instrument voor de uitvoering van de overeenkomst een richtlijn, in de zin van artikel 249 van het EG-Verdrag, is die voor de lidstaten verbindend is ten aanzien van het te bereiken resultaat, waarbij de nationale instanties de bevoegdheid hebben om de vorm en de middelen te kiezen, en dat artikel VI van het verdrag de leden van de IAO toestaat om maatregelen ten uitvoer te leggen die naar hun inzicht inhoudelijk gelijkwaardig zijn aan de normen van het verdrag, met als doel zowel de volledige verwezenlijking van de algemene doelstelling van het verdrag als de uitvoering van de genoemde bepalingen van het verdrag; de uitvoering van de overeenkomst door middel van een richtlijn en het beginsel van

"wezenlijke gelijkwaardigheid" in het verdrag zijn derhalve bedoeld om lidstaten in de gelegenheid te stellen uitvoering te geven aan de rechten en beginselen op een wijze als voorzien in artikel VI, leden 3 en 4, van het verdrag,

zijn het volgende overeengekomen:

DEFINITIES EN WERKINGSSFEER

1. Voor de toepassing van deze overeenkomst gelden, tenzij in specifieke bepalingen anders is bepaald, de volgende definities:

- a) *bevoegde autoriteit*: minister, overheidsorgaan of andere autoriteit aangewezen door de lidstaat als hebbende de bevoegdheid voor de uitvaardiging en handhaving van wettelijke bepalingen, bestuursmaatregelen of andere aanwijzingen die kracht van wet hebben met betrekking tot het onderwerp van de betreffende bepaling;
- b) *brutotonnage*: de brutotonnage die is berekend overeenkomstig de voorschriften voor tonnagemeting van bijlage I bij het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen, 1969, of daaropvolgende overeenkomsten; voor schepen waarvoor de door de Internationale Maritieme Organisatie aangenomen overgangsregeling voor tonnagemeting geldt, is de brutotonnage die welke in de internationale meetbrief (1969) is opgenomen onder OPMERKINGEN;
- c) *zeevarende*: persoon die in welke hoedanigheid dan ook werkzaam of aangemonsterd is aan boord van een schip waarop deze overeenkomst van toepassing is;
- d) *arbeidsovereenkomst zeevarenden*: zowel een arbeidsovereenkomst als een wervingscontract;
- e) *schip*: een schip anders dan een schip dat uitsluitend vaart op de binnenwateren of op wateren binnen of nauw grenzend aan beschutte wateren of zones waar havenvoorschriften van toepassing zijn;
- f) *reder*: de eigenaar van het schip of enige andere organisatie of persoon, zoals de directeur, zaakwaarnemer of rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip heeft overgenomen van de reder en die door deze verantwoordelijkheid op zich te nemen, is overeengekomen alle daarmee verbonden verplichtingen en taken op zich te nemen, ongeacht de vraag of een andere organisatie of persoon bepaalde van deze verplichtingen en verantwoordelijkheden namens de eigenaar op zich heeft genomen.

2. Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald geldt deze overeenkomst voor alle zeevarenden.

3. Bij twijfel over de vraag of bepaalde categorieën personen voor de toepassing van deze overeenkomst dienen te worden beschouwd als zeevarenden, zal in elke lidstaat na overleg met de betreffende organisaties van reders en zeevarenden een beslissing ter zake worden genomen door de bevoegde autoriteit. In dit kader zal naar behoren rekening worden gehouden met de resolutie van de algemene conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie tijdens haar 94^e (maritieme) zitting inzake informatie over beroepsgroepen.

4. Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, is deze overeenkomst van toepassing op alle schepen in particuliere en overheidshanden waarmee doorgaans economische activiteit wordt bedreven, met uitzondering van schepen betrokken bij de visserij en vergelijkbare activiteiten en traditionele scheepstypen als dhows en jonken. Deze overeenkomst is niet van toepassing op oorlogsschepen en hulpschepen van de marine.

5. Bij twijfel over de toepasselijkheid van deze overeenkomst op een bepaald schip of een bepaalde categorie schepen, zal in elke lidstaat na overleg met de betreffende organisaties van reders en zeevarenden een beslissing ter zake worden genomen door de bevoegde autoriteit.

VOORSCHRIFTEN EN NORMEN

TITEL 1. MINIMUMVEREISTEN VOOR ZEEVARENDEN VOOR WERK OP EEN SCHIP

Voorschrift 1.1 – Minimumleeftijd

1. Niemand onder de minimumleeftijd mag op een schip in dienst worden genomen, tewerkgesteld worden of werken.
2. Onder bepaalde in deze overeenkomst aangegeven omstandigheden geldt een hogere minimumleeftijd.

Norm A1.1 – Minimumleeftijd

De minimumleeftijd is geregeld bij Richtlijn 1999/63/EG van de Raad van 21 juni 1999 inzake de Europese overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden (te wijzigen volgens bijlage A bij deze overeenkomst).

Voorschrift 1.2 – Medisch attest

Medische attesten zijn geregeld bij Richtlijn 1999/63/EG van de Raad van 21 juni 1999 inzake de Europese overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden (te wijzigen volgens bijlage A bij deze overeenkomst).

Voorschrift 1.3 – Opleiding en kwalificaties

1. Zeevarenden mogen niet op een schip werken tenzij ze daartoe opgeleid zijn of gecertificeerd als bekwaam of anderszins gekwalificeerd zijn om hun taken uit te voeren.
2. Zeevarenden mogen niet op een schip werken tenzij ze met goed gevolg een training voor persoonlijke veiligheid aan boord van schepen hebben gevolgd.
3. Opleiding en certificering in overeenstemming met de verplichte instrumenten van de Internationale Maritieme Organisatie volstaan om te voldoen aan de voorschriften van punten 1 en 2 van dit voorschrift.

TITEL 2. ARBEIDSVORWAARDEN

Voorschrift 2.1 – Arbeidsovereenkomsten zeevarenden

1. De arbeidsvoorwaarden van een zeevarende dienen schriftelijk te worden omschreven of aangeduid in een heldere, juridisch afdwingbare overeenkomst en dienen in overeenstemming te zijn met de in deze overeenkomst bepaalde normen.
2. Alvorens een arbeidsovereenkomst te ondertekenen dienen zeevarenden in de gelegenheid gesteld te worden de arbeidsvoorwaarden te bestuderen en advies ter zake in te winnen en deze vrijwillig te aanvaarden.
3. Voor zover verenigbaar met de nationale wetgeving en rechtspraak van de lidstaat, worden arbeidsovereenkomsten zeevarenden geacht de toepasselijke collectieve arbeidsovereenkomsten te incorporeren.

Norm A2.1 – Arbeidsovereenkomsten zeevarenden

1. Iedere lidstaat stelt de nodige wet- en regelgeving vast zodanig dat schepen die zijn vlag voeren aan de volgende voorschriften moeten voldoen:

- a) zeevarenden die werken op schepen die zijn vlag voeren hebben een door zowel de zeevarende als de reder of een vertegenwoordiger van de reder ondertekende arbeidsovereenkomst zeevarenden (of, wanneer zij geen werknemers zijn, een bewijs van contractuele of soortgelijke afspraken) waarin, overeenkomstig deze overeenkomst, in behoorlijke leef- en werkomstandigheden aan boord van het schip wordt voorzien;
- b) alvorens een arbeidsovereenkomst zeevarenden te tekenen krijgen zeevarenden gelegenheid de overeenkomst te bestuderen en advies ter zake in te winnen, en worden hun de nodige andere voorzieningen geboden om ervoor te zorgen dat ze vrijwillig de verbintenis aangaan en voldoende inzicht hebben in de daaruit voortvloeiende rechten en plichten;
- c) de betreffende reder en zeevarende krijgen ieder een ondertekend origineel van de arbeidsovereenkomst zeevarenden;
- d) er worden maatregelen getroffen opdat zeevarenden, waaronder de kapitein, aan boord eenvoudig informatie over de arbeidsvoorwaarden kunnen verkrijgen, en deze informatie, inclusief een exemplaar van de arbeidsovereenkomst zeevarenden, ook toegankelijk is voor functionarissen van bevoegde autoriteiten, bijvoorbeeld in te bezoeken havens; en
- e) zeevarenden ontvangen een document met een overzicht van hun arbeidsgeschiedenis aan boord van het schip.

2. Indien een arbeidsovereenkomst zeevarenden geheel of gedeeltelijk bestaat uit een collectieve arbeidsovereenkomst, is een exemplaar hiervan aan boord beschikbaar. Indien de arbeidsovereenkomst zeevarenden en een eventuele toepasselijke collectieve arbeidsovereenkomst niet in het Engels gesteld is/zijn, zijn in het Engels ook beschikbaar (behalve op schepen die uitsluitend op binnenlandse trajecten reizen):

- a) een exemplaar van een standaardvorm van de overeenkomst; en
- b) de delen van de collectieve arbeidsovereenkomst die aan een havenstaatcontrole moeten worden onderworpen.

3. Het in punt 1e) van deze norm genoemde document bevat geen verklaringen over de kwaliteit van het werk van de zeevarende of over zijn of haar loon. De vorm van het document, de te vermelden gegevens en de wijze waarop deze gegevens worden gegeven, worden bij nationale wetgeving bepaald.

4. Iedere lidstaat zorgt voor de vaststelling van wet- en regelgeving waarin wordt bepaald welke zaken dienen te worden opgenomen in alle onder zijn recht vallende arbeidsovereenkomsten zeevarenden. Arbeidsovereenkomsten zeevarenden bevatten altijd de volgende gegevens:

- a) de volledige naam, geboortedatum of leeftijd en geboorteplaats van de zeevarende;
- b) de naam en het adres van de reder;
- c) de plaats waar en de datum waarop de arbeidsovereenkomst zeevarenden in werking is getreden;
- d) de hoedanigheid waarin de zeevarende wordt aangesteld;
- e) de hoogte van het loon van de zeevarende of, waar van toepassing, de formule waarmee deze berekend wordt;
- f) het aantal vakantiedagen met behoud van loon of, waar van toepassing, de formule waarmee dit berekend wordt;
- g) de beëindiging van de overeenkomst en de bijbehorende voorwaarden, waaronder:
 - i) indien de overeenkomst voor onbepaalde tijd is, de voorwaarden onder welke de respectieve partijen deze mogen opzeggen, alsmede de vereiste opzegtermijn, die voor de reder niet korter mag zijn dan voor de zeevarende;
 - ii) indien de overeenkomst voor bepaalde tijd is, de einddatum ervan; en
 - iii) indien de overeenkomst voor een reis is, de haven van bestemming en de tijd die na aankomst moet verstrijken voor de zeevarende wordt ontslagen;
- h) de door de reder aan de zeevarende te bieden uitkeringen ter bescherming tegen risico's op het gebied van gezondheid en sociale voorzieningen;
 - i) het recht op repatriëring van de zeevarende;
 - j) een verwijzing naar de collectieve arbeidsovereenkomst, indien van toepassing; en
 - k) eventuele andere door de nationale wetgeving vereiste gegevens.

5. Iedere lidstaat stelt wet- en regelgeving vast waarin voor zeevarenden en reders een minimumopzegtermijn wordt vastgesteld voor de voortijdige beëindiging van een arbeidsovereenkomst zeevarenden. De duur van deze minimumtermijnen wordt bepaald na

overleg met de betreffende organisaties van reders en zeevarenden, maar is niet korter dan zeven dagen.

6. Een opzegtermijn korter dan de minimumtermijn kan worden aangehouden in omstandigheden die volgens nationale wet- en regelgeving of volgens toepasselijke collectieve arbeidsovereenkomsten beëindiging van een arbeidscontract met een kortere opzegtermijn of zonder opzegtermijn rechtvaardigen. Bij het bepalen van die omstandigheden dient iedere lidstaat ervoor te zorgen dat rekening wordt gehouden met de noodzaak van zeevarenden om, zonder dat er een sanctie op volgt, om humanitaire of andere dringende redenen de arbeidsovereenkomst op te kunnen zeggen met een kortere opzegtermijn of zonder opzegtermijn.

Voorschrift 2.3 – Arbeidstijd en rusttijd

De arbeidstijd en rusttijd van zeevarenden zijn geregeld bij Richtlijn 1999/63/EG van de Raad van 21 juni 1999 inzake de Europese overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden (te wijzigen volgens bijlage A bij deze overeenkomst).

Voorschrift 2.4 – Recht op verlof

1. Iedere lidstaat dient te eisen dat zeevarenden die te werk zijn gesteld op schepen die zijn vlag voeren, jaarlijks vakantie met behoud van loon krijgen onder geschikte omstandigheden in overeenstemming met deze overeenkomst en Richtlijn 1999/63/EG van de Raad van 21 juni 1999 inzake de Europese overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden (te wijzigen volgens bijlage A bij deze overeenkomst).

2. Zeevarenden dienen walverlof te krijgen ten behoeve van hun gezondheid en welzijn en rekening houdend met de eisen inzake de uitoefening van hun functies.

Voorschrift 2.5 – Repatriëring

1. Zeevarenden hebben recht op repatriëring zonder dat zij daar zelf kosten voor hoeven te maken.

2. Iedere lidstaat dient te eisen dat schepen die zijn vlag voeren de financiële zekerheid bieden om te garanderen dat zeevarenden naar behoren worden gerepatrieerd.

Norm A2.5 – Repatriëring

1. Iedere lidstaat zorgt dat zeevarenden op schepen die zijn vlag voeren in de volgende omstandigheden recht hebben op repatriëring:

- a) wanneer de arbeidsovereenkomst zeevarenden afloopt terwijl ze zich in het buitenland bevinden;
- b) wanneer de arbeidsovereenkomst zeevarenden wordt beëindigd:
 - i) door de reder; of
 - ii) door de zeevarende met naar behoren gemotiveerde redenen; en ook

- c) wanneer de zeevarenden niet meer in staat zijn hun taken volgens de arbeidsovereenkomst uit te voeren of wanneer niet van hen kan worden verwacht dat ze deze in de gegeven omstandigheden uitvoeren.

2. Iedere lidstaat ziet erop toe dat er bepalingen zijn in zijn wet- en regelgeving of andere maatregelen of bepalingen in collectieve arbeidsovereenkomsten, die het volgende voorschrijven:

- a) de omstandigheden waarin zeevarenden recht hebben op repatriëring in overeenstemming met de punten 1b) en c) van deze norm;
- b) de maximale duur van dienstperioden aan boord waarna een zeevarende recht heeft op repatriëring – deze perioden dienen korter dan 12 maanden te zijn; en
- c) de precieze door de reders te verlenen rechten voor repatriëring, waaronder die met betrekking tot de repatriëringsbestemmingen, de wijze van vervoer, de zaken die vergoed kunnen worden en andere door de reders te treffen regelingen.

3. Iedere lidstaat verbiedt reders van zeevarenden te eisen dat zij aan het begin van hun dienstverband een bedrag betalen als bijdrage vooraf hun repatriëring, en tevens dat ze de kosten van repatriëring op de zeevarenden verhalen door het bedrag op hun loon of andere hun toekomstige betalingen in te houden, tenzij de zeevarende volgens de nationale wet- en regelgeving of andere maatregelen of toepasselijke collectieve arbeidsovereenkomsten, op ernstige wijze tekort is geschoten in zijn of haar verplichtingen volgens de arbeidsvoorwaarden.

4. Nationale wettelijke regelingen laten onverlet elk recht van de reder om de kosten van repatriëring in het kader van contractuele regelingen met derde partijen te verhalen.

5. Wanneer een reder geen regeling treft voor repatriëring of de kosten voor repatriëring van zeevarenden die er recht hebben niet op zich neemt:

- a) verzorgt de bevoegde autoriteit van de vlaggenlidstaat de repatriëring van de betreffende zeevarenden; indien dit niet gebeurt kan de staat waarvandaan de zeevarende moeten worden gerepatriëerd dan wel de staat waarvan zij onderdaan zijn de repatriëring regelen en de kosten hiervan verhalen op de lidstaat waarvan het schip de vlag voert;
- b) kunnen de gemaakte kosten voor de repatriëring van de zeevarenden door de vlaggenlidstaat worden verhaald op de reder;
- c) kunnen de kosten van repatriëring in geen geval worden afgewenteld op de zeevarenden, behoudens het bepaalde in punt 3 van deze norm.

6. Rekening houdend met de toepasselijke internationale instrumenten, waaronder het Internationaal Verdrag betreffende conservatoir beslag op schepen (1999) kan een lidstaat die de kosten van repatriëring op zich heeft genomen de schepen van de betreffende reder aanhouden, of verzoeken om aanhouding ervan, totdat de terugbetaling conform punt 5 van deze norm is geschied.

7. Iedere lidstaat maakt de repatriëring mogelijk van zeevarenden die werken op schepen die zijn havens aandoen of door zijn territoriale of binnenwateren varen, alsmede hun vervanging aan boord.

8. Een lidstaat zal met name het recht op repatriëring van een zeevarende niet weigeren op grond van de financiële situatie van de reder of vanwege het onvermogen of de onwil van de reder om de zeevarende te vervangen.

9. Iedere lidstaat vereist dat op schepen die zijn vlag voeren een in een geschikte taal opgesteld exemplaar van de toepasselijke nationale bepalingen met betrekking tot repatriëring aanwezig is en ter beschikking wordt gesteld aan zeevarenden.

Voorschrift 2.6 – Compensatie zeevarenden bij verlies van het schip door schipbreuk

Zeevarenden hebben recht op adequate compensatie in geval van schade, verlies of werkloosheid ten gevolge van verlies van het schip door schipbreuk.

Norm A2.6 – Compensatie zeevarenden bij verlies van het schip door schipbreuk

1. Iedere lidstaat draagt zorg voor regels die waarborgen dat in ieder geval van verlies van een schip door schipbreuk, de reder iedere zeevarende aan boord een schadeloosstelling betaalt voor werkloosheid ten gevolge hiervan.

2. De in punt 1 van deze norm genoemde regels laten onverlet eventuele andere rechten van zeevarenden krachtens de nationale wetgeving van de betreffende lidstaat voor verliezen of schade ten gevolge van verlies van een schip door schipbreuk.

Voorschrift 2.7 – Sterkte van de bemanning

Bepalingen betreffende de toereikende, veilige en efficiënte bemanning van schepen zijn opgenomen in Richtlijn 1999/63/EG van de Raad van 21 juni 1999 inzake de Europese overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden (te wijzigen overeenkomstig bijlage A bij deze overeenkomst).

Voorschrift 2.8 – Loopbaanontwikkeling, ontwikkeling van vaardigheden en werkgelegenheidskansen voor zeevarenden

Iedere lidstaat dient te beschikken over nationaal beleid ter bevordering van de werkgelegenheid in de maritieme sector en van loopbaanontwikkeling en de ontwikkeling van vaardigheden en werkgelegenheidskansen voor de zeevarenden die op zijn grondgebied woonachtig zijn.

Norm A2.8 – Loopbaanontwikkeling, ontwikkeling van vaardigheden en werkgelegenheidskansen voor zeevarenden

1. Iedere lidstaat heeft nationaal beleid ter bevordering van loopbaanontwikkeling en de ontwikkeling van vaardigheden en werkgelegenheidskansen voor zeevarenden, met het oog op een stabiel en gekwalificeerd personeelsaanbod voor de maritieme sector.

2. Het doel van het in punt 1 van deze norm genoemde beleid is om zeevarenden te helpen hun beroepsbekwaamheden en -kwalificaties en arbeidskansen te vergroten.

3. Iedere lidstaat stelt, na overleg met de betreffende organisaties van reders en zeevarenden, duidelijke doelstellingen op voor de beroepsoriëntatie, opleiding en training van zeevarenden wier taken aan boord vooral te maken hebben met de veilige navigatie van het schip en veilige bedrijfsvoering aan boord, inclusief permanente opleiding.

TITEL 3. VERBLIJFSACCOMMODATIE, RECREATIEVE VOORZIENINGEN, VOEDSEL EN CATERING

Norm A3.1 – Accommodatie en recreatieve voorzieningen

1. Schepen die regelmatig havens aandoen waar veel muskieten voorkomen, dienen te zijn voorzien van passende inrichtingen conform de voorschriften van de bevoegde autoriteit.
2. Aan boord van schepen bevinden zich ten behoeve van alle zeevarenden geschikte recreatieve faciliteiten, voorzieningen en diensten die zijn aangepast aan de speciale behoeften van zeevarenden die moeten wonen en werken op schepen, rekening houdend met bepalingen inzake de bescherming van de gezondheid en de veiligheid van de zeevarenden en ongevallenpreventie.
3. De bevoegde autoriteit schrijft voor dat er aan boord van schepen frequent controles plaatsvinden, door of namens de kapitein, om te waarborgen dat de accommodaties van de zeevarenden schoon en leefbaar zijn en goed worden onderhouden. De resultaten van deze controles worden geregistreerd en kunnen worden ingezien.
4. Voor schepen waarop, op niet-discriminerende wijze, rekening moet worden gehouden met de belangen van zeevarenden met uiteenlopende en speciale religieuze en sociale praktijken, kan de bevoegde autoriteit, na overleg met de betreffende organisaties van reders en zeevarenden, op evenwichtige wijze afwijkingen van deze norm toestaan mits deze afwijkingen er niet in resulteren dat de voorzieningen als geheel minder gunstig zijn dan bij toepassing van deze norm.

Voorschrift 3.2 – Voedsel en catering

1. Iedere lidstaat dient ervoor te zorgen dat schepen die zijn vlag voeren aan boord beschikken over voldoende voedsel en drinkwater van de juiste kwaliteit en voedingswaarde om te voorzien in de behoeften van het schip, daarbij rekening houdend met de verschillende culturele en religieuze achtergronden van de zeevarenden.
2. Zeevarenden aan boord van een schip dienen gedurende hun aanstelling kosteloos van voedsel te worden voorzien.
3. Als scheepskok aangestelde zeevarenden die verantwoordelijk zijn voor de voedselbereiding aan boord dienen voor deze taak te zijn opgeleid en gekwalificeerd.

Norm A3.2 – Voedsel en catering

1. Iedere lidstaat zorgt voor de vaststelling van wet- en regelgeving of andere maatregelen met minimumnormen voor de vereiste hoeveelheden en kwaliteit voedsel en drinkwater en voor de cateringkwaliteit van de maaltijden die zeevarenden krijgen op schepen die zijn vlag voeren, en organiseert voorlichtingsactiviteiten om de in dit punt genoemde normen bekend te maken en te laten navolgen.

2. Iedere lidstaat zorgt dat schepen die zijn vlag voeren voldoen aan de volgende minimumnormen:

- a) de voorraden voedsel en drinkwater aan boord zijn geschikt wat betreft hoeveelheid, voedingswaarde, kwaliteit en variatie, rekening houdend met het aantal zeevarenden aan boord, hun religieuze vereisten en culturele praktijken op het gebied van voedsel, en duur en aard van de reis;
- b) de organisatie en uitrusting van de cateringafdeling is dusdanig dat het mogelijk is de zeevarenden te voorzien van adequate, gevarieerde en voedzame maaltijden, bereid en geserveerd onder hygiënische omstandigheden; en
- c) cateringmedewerkers zijn voldoende opgeleid of geïnstrueerd voor hun functies.

3. Reders zorgen dat zeevarenden die zijn aangesteld als scheepskok voor hun taak zijn opgeleid en gekwalificeerd en competent zijn bevonden in overeenkomst met de vereisten in de wet- en regelgeving van de betreffende lidstaat.

4. Een van de in punt 3 van deze norm genoemde vereisten dient te zijn de voltooiing van een door de bevoegde autoriteit goedgekeurde of erkende opleiding, waarin praktisch koken, voedsel en persoonlijke hygiëne, voedselopslag, voorraadbeheer en milieubescherming en gezondheids- en veiligheidsaspecten binnen de catering aan de orde komen.

5. Op schepen met een voorgeschreven bemanning van minder dan tien personen, waarop zich van de bevoegde autoriteit vanwege de grootte van de bemanning of vanwege het handelspatroon geen volledig gekwalificeerde kok hoeft te bevinden, dienen degenen die in de kombuis voedsel bereiden te zijn getraind of geïnstrueerd op het gebied van voedsel en persoonlijke hygiëne en op dat van het omgaan met en opslaan van voedsel aan boord van schepen.

6. In buitengewoon dringende omstandigheden kunnen de bevoegde autoriteiten dispensatie verlenen waardoor aan een niet-volledig gekwalificeerde kok wordt toegestaan gedurende een bepaalde beperkte periode werkzaam te zijn op een bepaald schip, tot de volgende geschikt geachte aanloophaven, of gedurende een periode van niet meer dan één maand, mits degene aan wie dispensatie wordt verleend, is getraind of geïnstrueerd op het gebied van voedsel en persoonlijke hygiëne en op dat van het omgaan met en opslaan van voedsel aan boord van schepen.

7. De bevoegde autoriteit dient te eisen dat aan boord van schepen frequent gedocumenteerde inspectie, door of op gezag van de kapitein, plaatsvindt van:

- a) voorraden voedsel en drinkwater;
- b) alle ruimten en apparaten die worden gebruikt voor de opslag van en de omgang met voedsel en drinkwater; en
- c) kombuis- en andere apparatuur voor het bereiden en serveren van maaltijden.

8. Geen zeevarende jonger dan 18 mag als scheepskok in dienst worden genomen, tewerkgesteld worden of werken.

TITEL 4. GEZONDHEIDSBESCHERMING, MEDISCHE ZORG EN WELZIJN

Voorschrift 4.1 – Medische zorg aan boord van schepen en aan land

1. Iedere lidstaat dient te zorgen voor adequate maatregelen voor de bescherming van de gezondheid van alle zeevarenden op schepen die zijn vlag voeren en voor de toegankelijkheid voor alle zeevarenden tijdens het werken aan boord van snelle, adequate medische zorg.
2. Iedere lidstaat dient ervoor te zorgen dat zeevarenden aan boord van schepen op zijn grondgebied die onmiddellijke medische zorg behoeven, toegang krijgen tot de medische voorzieningen van de lidstaat aan land.
3. De vereisten voor gezondheidsbescherming en medische zorg aan boord omvatten normen voor maatregelen om zeevarenden een niveau van gezondheidsbescherming en medische zorg te bieden dat zo dicht mogelijk ligt bij dat voor werknemers aan land.

Norm A4.1 – Medische zorg aan boord en aan land

1. Iedere lidstaat dient maatregelen te treffen die zorgen voor gezondheidsbescherming en medische zorg, waaronder essentiële gebitsverzorging, voor zeevarenden die werken aan boord van een schip dat zijn vlag voert, die:

- a) garanderen dat voor hun taken relevante algemene bepalingen inzake beroepsgerichte gezondheidsbescherming en medische zorg worden toegepast op zeevarenden, en dat er speciale voorzieningen worden getroffen die specifiek zijn voor het werken aan boord van een schip;
- b) garanderen dat zeevarenden een niveau van gezondheidsbescherming en medische zorg wordt geboden dat zo dicht mogelijk ligt bij dat voor werknemers aan land, met inbegrip van snelle toegang tot de benodigde medicijnen, medische apparatuur en voorzieningen voor diagnose en behandeling en tot medische informatie en deskundigheid;
- c) zeevarenden het recht geven zo snel mogelijk een bevoegde arts of tandarts te bezoeken in een aanloophaven, waar dit praktisch haalbaar is;
- d) niet beperkt blijven tot de behandeling van zieke of gewonde zeevarenden, maar ook een preventief karakter hebben, zoals gezondheidsbevordering en -voorlichting.

2. De bevoegde autoriteit stelt een standaard medisch rapportageformulier in dat moet worden gebruikt door de kapiteins en door het betreffende medische personeel aan boord en aan land. Dit formulier wordt, nadat het ingevuld is, als vertrouwelijk behandeld en mag alleen worden gebruikt ten behoeve van de behandeling van zeevarenden.

3. Iedere lidstaat zorgt voor de vaststelling van wet- en regelgeving waarin de vereisten zijn neergelegd voor de medische voorzieningen, apparatuur en training aan boord van schepen die zijn vlag voeren.

4. Nationale wetgeving voorziet ten minste in de volgende vereisten:

- a) op alle schepen bevinden zich een medicijnkist, medische apparatuur en een medische gids, waarvan de precieze aard wordt voorgeschreven en regelmatig

gecontroleerd door de bevoegde autoriteit; in de nationale voorschriften wordt rekening gehouden met het type schip, het aantal mensen aan boord en de aard, de bestemming en de duur van de reis en met relevante nationaal en internationaal aanbevolen medische standaards;

- b) schepen met 100 of meer personen aan boord, die doorgaans internationale reizen maken van langer dan 72 uur, dienen een bevoegde arts te hebben die verantwoordelijk is voor de medische zorg aan boord; in de nationale wet- en regelgeving dient tevens te worden gespecificeerd welke andere schepen een arts aan boord moeten hebben, rekening houdend met, onder andere, factoren als de duur, aard en omstandigheden van de reis en het aantal zeevarenden aan boord;
- c) op schepen zonder arts aan boord moet er ten minste één zeevarende zijn die in het kader van zijn of haar normale taken belast is met de medische zorg en het toedienen van geneesmiddelen of ten minste één zeevarende die eerste hulp kan bieden; personen belast met de medische zorg aan boord die geen arts zijn dienen met goed gevolg een opleiding in medische zorg te hebben afgelegd volgens de vereisten van het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (1978), zoals gewijzigd ("het STCW-verdrag"); zeevarenden die zijn aangewezen om eerste hulp te verlenen dienen met goed gevolg een opleiding in eerste hulp hebben afgelegd volgens de vereisten van het STCW-verdrag; nationale wet- en regelgeving bepaalt het vereiste opleidingsniveau, rekening houdend met, onder andere, factoren als de duur, aard en omstandigheden van de reis en het aantal zeevarenden aan boord; en
- d) de bevoegde autoriteit zorgt dat er met behulp van een vooraf ingericht systeem via radio- of satellietverbindingen 24 uur per dag medisch advies, inclusief advies van specialisten, beschikbaar is voor schepen op zee; medisch advies, inclusief de doorgifte van medische berichten via radio- of satellietverbindingen tussen een schip en de adviesverstrekkers aan land, is gratis voor alle schepen ongeacht de vlag die ze voeren.

Voorschrift 4.2 – Aansprakelijkheid van reders

1. Iedere lidstaat dient maatregelen te treffen om te zorgen dat zeevarenden die te werk zijn gesteld op schepen die zijn vlag voeren recht hebben op materiële hulp en steun van de reder met betrekking tot de financiële gevolgen van ziekte, letsel of overlijden tijdens of ten gevolge van werk uit hoofde van een arbeidsovereenkomst zeevarenden.
2. Dit voorschrift laat eventuele andere rechtsmiddelen van zeevarenden onverlet.

Norm A4.2 – Aansprakelijkheid van reders

1. Iedere lidstaat stelt wet- en regelgeving vast die reders van schepen die zijn vlag voeren verantwoordelijk stelt voor gezondheidsbescherming van en medische zorg voor alle zeevarenden die werken aan boord van deze schepen, waarbij de volgende minimumnormen gelden:
 - a) reders zijn aansprakelijk voor de kosten die op hun schepen werkzame zeevarenden oplopen in verband met ziekte en letsel, optredend tussen de datum van

indiensttreding en de datum waarop zij geacht worden naar behoren gerepatrieerd te zijn, of ten gevolge van hun arbeidsactiviteiten in die periode;

- b) reders bieden financiële compensatie in geval van overlijden of langdurige arbeidsongeschiktheid van zeevarenden ten gevolge van beroepsgerelateerde ongevallen, ziekten of gevaren, overeenkomstig de nationale wetgeving of het bepaalde in arbeidsovereenkomst zeevarenden of de collectieve arbeidsovereenkomst;
- c) reders zijn aansprakelijk voor de kosten van medische zorg, waaronder inbegrepen medische behandeling en de levering van de benodigde geneesmiddelen en therapeutische apparaten, alsmede het verblijf (inclusief maaltijden) weg van huis, totdat de zieke of gewonde zeevarende is hersteld, of totdat is vastgesteld dat de ziekte of arbeidsongeschiktheid een permanent karakter heeft; en
- d) reders zijn aansprakelijk voor de kosten van de uitvaart wanneer een zeevarende gedurende zijn aanstelling aan boord of aan land overlijdt.

2. Nationale wet- of regelgeving kan de aansprakelijkheid van de reder voor medische en verblijfskosten (inclusief maaltijden) beperken tot een periode van niet minder dan 16 weken vanaf de dag van het ongeval of de dag van aanvang van de ziekte.

3. Indien de ziekte of het ongeval leidt tot arbeidsongeschiktheid is de reder aansprakelijk voor:

- a) doorbetaling van het volledige loon gedurende de tijd dat de zieke of gewonde zeevarende aan boord is of totdat de zeevarende conform deze overeenkomst is gerepatrieerd; en
- b) doorbetaling van het loon of een gedeelte ervan, als voorgeschreven door nationale wet- en regelgeving of als bepaald in collectieve arbeidsovereenkomsten, vanaf het moment dat de zeevarende gerepatrieerd of aan land gegaan is tot het moment van zijn of haar herstel, of indien dit eerder het geval is, tot het moment waarop hij of zij krachtens de wetgeving van de betreffende lidstaat aanspraak kan maken op een uitkering.

4. Nationale wet- of regelgeving kan de aansprakelijkheid van de reder voor de gehele of gedeeltelijke doorbetaling van loon aan een zeevarende die zich niet meer aan boord bevindt, beperken tot een periode van niet minder dan 16 weken vanaf de dag van het ongeval of de dag van aanvang van de ziekte.

5. Nationale wet- of regelgeving kan de reder vrijwaren van aansprakelijkheid voor:

- a) letsel dat anders dan in dienst van het schip is opgelopen;
- b) letsel of ziekte ten gevolge van opzettelijk wangedrag van de zieke, gewonde of overleden zeevarende; en
- c) ziekte of invaliditeit die opzettelijk is verzwegen ten tijde van de aanstelling.

6. Nationale wet- of regelgeving kan de reder vrijwaren van de aansprakelijkheid voor medische en verblijfskosten (inclusief maaltijden) en de kosten van een eventuele uitvaart voor zover deze door de overheid worden gedragen.

7. Reders of hun vertegenwoordigers treffen maatregelen voor de bescherming van aan boord achtergelaten eigendommen van zieke, gewonde of overleden zeevarenden en zorgen dat deze aan hen of aan hun naaste verwanten worden terugbezorgd.

Voorschrift 4.3 – Bescherming van de gezondheid en veiligheid en ongevallenpreventie

1. Iedere lidstaat zorgt dat zeevarenden op schepen die zijn vlag voeren worden voorzien van beroepsgerichte gezondheidsbescherming en aan boord van het schip wonen, werken en leren in een veilige en hygiënische omgeving.

2. Iedere lidstaat dient nationale richtlijnen op te stellen en uit te vaardigen voor het beheer van beroepsgerelateerde gezondheids- en veiligheidsaspecten aan boord van schepen die zijn vlag voeren, na overleg met de betreffende organisaties van reders en zeevarenden en rekening houdend met door internationale organisaties, nationale overheidsinstanties en scheepvaartorganisaties aanbevolen codes, richtsnoeren en normen.

3. Iedere lidstaat zorgt voor de vaststelling van wet- en regelgeving en andere maatregelen met het oog op de in deze overeenkomst gespecificeerde zaken, rekening houdend met relevante internationale instrumenten, en stelt normen vast voor de beroepsgerelateerde gezondheids- en veiligheidsbescherming en ongevallenpreventie op schepen die zijn vlag voeren.

Norm A4.3 – Bescherming van de gezondheid en veiligheid en ongevallenpreventie

1. De wettelijke regelingen en andere, in overeenstemming met voorschrift 4.3, punt 3, vast te stellen maatregelen hebben betrekking op:

- a) de aanneming en doeltreffende uitvoering en promotie van op beroepsgerelateerde veiligheid en gezondheid gerichte beleidspunten en programma's op schepen die de vlag van de lidstaat voeren, met inbegrip van risicobeoordeling, alsmede opleiding en instructie van zeevarenden;
- b) programma's aan boord voor de preventie van beroepsgerelateerde ongevallen, letsel en ziekten en voor continue verbetering van beroepsgerelateerde gezondheids- en veiligheidsbescherming, met een actieve betrokkenheid van vertegenwoordigers van de zeevarenden alsmede alle andere personen die een rol spelen in de uitvoering van het programma, rekening houdend met preventieve maatregelen, zoals controle van techniek en ontwerp, vervanging van processen en procedures voor collectieve en individuele taken, en het gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen; en
- c) eisen aan de controle, rapportage en correctie van onveilige omstandigheden en aan onderzoek naar beroepsgerelateerde ongevallen en de rapportage ervan.

2. De in punt 1 van deze norm bedoelde bepalingen:

- a) houden rekening met de relevante internationale instrumenten met betrekking tot beroepsgerelateerde gezondheids- en veiligheidsbescherming in het algemeen en specifieke risico's in het bijzonder, en stellen alle voor de preventie van

beroepsgerelateerde ongevallen, letsel en ziekten relevante zaken aan de orde die van toepassing kunnen zijn op het werk van zeevarenden, met name die welke specifiek zijn voor werk in de maritieme sector;

- b) specificeren de verplichtingen van de kapitein of van een door de kapitein aangewezen persoon, of van beiden, met betrekking tot de uitvoering en handhaving van het veiligheid- en gezondheidsbeleid van het schip en het eventuele programma in dat kader; en
- c) omschrijven de bevoegdheid van de als veiligheidsvertegenwoordigers aangewezen of gekozen zeevarenden op het schip om deel te nemen aan de vergaderingen van de veiligheidscommissie van het schip; een dergelijke commissie dient te worden ingesteld op alle schepen met vijf of meer zeevarenden aan boord.

3. De in voorschrift 4.3, punt 3, bedoelde wet- en regelgeving en andere maatregelen dienen regelmatig in overleg met de vertegenwoordigers van de organisaties van reders en zeevarenden te worden bekeken en zo nodig aangepast in het licht van veranderingen in technologie en onderzoek, met het oog op continue verbetering in op beroepsgerelateerde veiligheid en gezondheid gerichte beleidspunten en programma's en een veilige werkomgeving voor zeevarenden op schepen die de vlag van de lidstaat voeren.

4. Indien wordt voldaan aan de vereisten van toepasselijke internationale instrumenten voor acceptabele niveaus van blootstelling aan beroepsrisico's aan boord van schepen en voor de ontwikkeling en uitvoering van op beroepsgerelateerde veiligheid en gezondheid gerichte beleidspunten en programma's op schepen, wordt daarmee voldaan aan de vereisten van onderhavige overeenkomst.

5. De bevoegde autoriteit ziet erop toe dat:

- a) beroepsgerelateerde ongevallen, letsel en ziekten adequaat worden gerapporteerd;
- b) er een volledige statistiek van dergelijke ongevallen en ziekten wordt bijgehouden, geanalyseerd en gepubliceerd en dat er naar aanleiding daarvan zo nodig onderzoek wordt gedaan naar de algemene tendensen en de geïdentificeerde gevaren; en
- c) arbeidsongevallen worden onderzocht.

6. Rapportage van en onderzoek naar aspecten van veiligheid en gezondheid op het werk wordt zodanig ingericht dat de persoonlijke gegevens van de zeevarenden worden beschermd.

7. De bevoegde autoriteit verleent medewerking aan de organisaties van reders en zeevarenden bij het informeren van alle zeevarenden over bepaalde gevaren aan boord van schepen, bijvoorbeeld door middel van officiële mededelingen met ter zake relevante instructies.

8. De bevoegde autoriteit eist van reders die in het kader van veiligheid en gezondheid op het werk risico-evaluaties uitvoeren dat zij daarbij gebruikmaken van geschikte statistische informatie die afkomstig is van hun eigen schepen en van algemene door de bevoegde autoriteit geproduceerde statistieken.

Voorschrift 4.4 – Toegang tot welzijnsvoorzieningen aan land

Iedere lidstaat dient erop toe te zien dat aan land bestaande welzijnsvoorzieningen eenvoudig toegankelijk zijn. De lidstaat dient tevens de ontwikkeling te bevorderen van welzijnsvoorzieningen in aangewezen havens om zeevarenden op schepen die zich in zijn havens bevinden toegang te bieden tot adequate welzijnsvoorzieningen en -diensten.

Norm A4.4 – Toegang tot welzijnsvoorzieningen aan land

1. Iedere lidstaat eist dat de welzijnsvoorzieningen op zijn grondgebied openstaan voor alle zeevarenden, ongeacht nationaliteit, ras, kleur, geslacht, religie, politieke opvattingen of maatschappelijke afkomst en ongeacht de vlag die gevoerd wordt door het schip waarop zij in dienst zijn of werken.
2. Iedere lidstaat bevordert de ontwikkeling van welzijnsvoorzieningen in de geschikte havens van het land en bepaalt, na overleg met de betreffende organisaties van reders en zeevarenden, welke havens als geschikt moeten worden beschouwd.
3. Iedere lidstaat stimuleert de vorming van welzijnsraden die regelmatig welzijnsvoorzieningen en -diensten inspecteren om erop toe te zien dat deze geschikt blijven in het licht van veranderingen in de behoeften van zeevarenden ten gevolge van technische, operationele en andere ontwikkelingen in de scheepvaart.

TITEL 5. NALEVING EN HANDHAVING VAN REGELS EN VOORSCHRIFTEN

Voorschrift 5.1.5 – Klachtenprocedures aan boord

1. Iedere lidstaat eist van schepen die zijn vlag voeren dat zij beschikken over procedures aan boord voor de rechtvaardige, doeltreffende en snelle behandeling van klachten van zeevarende wegens vermeende inbreuk op de bepalingen van het verdrag (inclusief de rechten van zeevarenden).
2. Iedere lidstaat dient iedere vorm van represailles tegen zeevarenden voor het indienen van een klacht te verbieden en te bestraffen.
3. De bepalingen van dit voorschrift laten onverlet het recht van zeevarenden om schadevergoeding te vorderen met behulp van alle rechtsmiddelen die de zeevarende passend acht.

Norm A5.1.5 – Klachtenprocedures aan boord

1. Onverminderd eventuele ruimere mogelijkheden geboden door nationale wet- en regelgeving of collectieve arbeidsovereenkomsten, kunnen de procedures aan boord door zeevarenden worden gebruikt om klachten in te dienen met betrekking tot alle zaken die een mogelijke inbreuk vormen op de bepalingen van het verdrag (inclusief de rechten van zeevarenden).
2. Iedere lidstaat ziet erop toe dat in zijn wet- en regelgeving geschikte klachtenprocedures voor op schepen worden beschreven die voldoen aan de vereisten van voorschrift 5.1.5. Dergelijke procedures zijn erop gericht klachten op een zo laag mogelijk niveau af te handelen. Zeevarenden hebben echter altijd het recht hun klachten direct bij de kapitein in te dienen en, indien zij zulks nodig achten, bij geschikte externe autoriteiten.

3. De klachtenprocedures voor op schepen bevatten tevens het recht van de zeevarende om zich in de klachtenprocedure te laten bijstaan of vertegenwoordigen, alsmede bescherming tegen eventuele repercussies tegen zeevarenden vanwege het indienen van klachten. Het begrip "repercussie" omvat iedere actie van personen gericht tegen zeevarenden vanwege het indienen van klachten die niet kennelijk vexatoir of kwaadwillig zijn.

4. Naast een exemplaar van hun arbeidsovereenkomst zeevarenden, krijgen alle zeevarenden een exemplaar van de beschrijving van de klachtenprocedure die geldt aan boord van het schip. Hierin is opgenomen contactinformatie van de bevoegde autoriteit in de vlaggenstaat en, waar deze afwijkt, in het land van herkomst van de zeevarende, en de naam/namen van een persoon/personen aan boord van het schip die de zeevarenden op vertrouwelijke basis kan/kunnen adviseren met betrekking tot hun klachten en anderszins kan/kunnen helpen bij het volgen van de aan boord van het schip toepasselijke klachtenprocedure.

SLOTBEPALINGEN

Indien een of meer van de bepalingen van het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 worden gewijzigd of indien een van de partijen bij deze overeenkomst zulks verzoekt, zal de toepassing van deze overeenkomst opnieuw worden bekeken.

De sociale partners gaan deze overeenkomst aan op voorwaarde dat zij niet eerder in werking treedt dan de datum waarop het IAO-verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 in werking treedt, hetgeen 12 maanden na de datum is waarop het Internationaal Arbeidsbureau de bekrachtigingen heeft geregistreerd van ten minste 30 leden met in totaal een aandeel van 33 procent of meer in de brutotonnage van schepen wereldwijd.

Lidstaten en/of de sociale partners kunnen voor de zeevarenden gunstiger bepalingen aanhouden of introduceren dan die in deze overeenkomst.

Deze overeenkomst laat eventuele strengere en/of specifiekere bestaande communautaire wetgeving onverlet.

Deze overeenkomst laat eventuele wetten, gebruiken en overeenkomsten die voorzien in gunstiger voorwaarden voor de zeevarenden onverlet. De voorwaarden van deze overeenkomst laten bijvoorbeeld onverlet Richtlijn 89/391/EEG van de Raad betreffende de tenuitvoerlegging van maatregelen ter bevordering van de verbetering van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers op het werk, Richtlijn 92/29/EG van de Raad betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid ter bevordering van een betere medische hulpverlening aan boord van schepen en Richtlijn 1999/63/EG van de Raad inzake de overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden (te wijzigen overeenkomstig bijlage A bij deze overeenkomst).

Tenuitvoerlegging van deze overeenkomst vormt geen rechtvaardiging voor een verlaging van het algemene beschermingsniveau van de zeevarenden binnen de werkingssfeer van de overeenkomst.

EUROPESE FEDERATIE VAN VERVOERSWERKNEMERS (ETF)

ASSOCIATIE VAN REDERS VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAP (ECSA)

VOORZITTER VAN HET COMITÉ VOOR DE SECTORIËLE DIALOOG VOOR DE MARITIEME
TRANSPORTSECTOR

BRUSSEL, 19 MEI 2008

BIJLAGE A

WIJZIGINGEN VAN DE OVEREENKOMST BETREFFENDE DE ORGANISATIE VAN DE ARBEIDSTIJD VAN ZEEVARENDEN VAN 30 SEPTEMBER 1998

In de discussies voorafgaand aan het sluiten van het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006, hebben de sociale partners ook de overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden van 30 september 1998 opnieuw bekeken om na te gaan of deze verenigbaar was met de overeenkomstige bepalingen van het verdrag en om het eens te worden over eventueel noodzakelijke wijzigingen.

Bijgevolg zijn de sociale partners de volgende wijzigingen in de overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden overeengekomen:

1. Clause 1

Een nieuw punt 3 invoegen:

"3. Bij twijfel over de vraag of bepaalde categorieën personen voor de toepassing van deze overeenkomst dienen te worden beschouwd als zeevarenden, wordt in elke lidstaat na overleg met de betreffende organisaties van reders en zeevarenden een beslissing ter zake genomen door de bevoegde autoriteit. In dit kader wordt naar behoren rekening gehouden met de resolutie van de algemene conferentie van Internationale Arbeidsorganisatie tijdens haar 94^e (maritieme) zitting inzake informatie over beroepsgroepen."

2. Clause 2, sub c

Clause 2, sub c, vervangen door:

"(c) het begrip *zeevarende* heeft betrekking op elke persoon die in welke hoedanigheid dan ook werkzaam of aangemonsterd is aan boord van een schip waarop deze overeenkomst van toepassing is;"

3. Clause 2, sub d

Clause 2, sub d, vervangen door:

"(d) het begrip *reder* heeft betrekking op de eigenaar van het schip of enige andere organisatie of persoon, zoals de directeur, zaakwaarnemer of rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip heeft overgenomen van de reder en die door deze verantwoordelijkheid op zich te nemen, is overeengekomen alle daarmee verbonden verplichtingen en taken op zich te nemen, ongeacht de vraag of een andere organisatie of persoon bepaalde van deze verplichtingen en verantwoordelijkheden namens de reder op zich heeft genomen."

4. Clausule 6

Clausule 6 vervangen door:

"1. Nachtdienst van zeevarenden jonger dan 18 is verboden. In deze norm is "nacht" gedefinieerd in overeenstemming met het nationale recht en de nationale praktijk. De nacht beslaat een periode van ten minste negen uur die niet later dan middernacht begint en niet eerder dan 5 uur 's ochtends eindigt.

2. De bevoegde autoriteit kan een uitzondering op de strikte handhaving van de nachtdienstbeperking maken wanneer:

- a) de doeltreffende opleiding van de betreffende zeevarenden volgens vastgelegde programma's en roosters daardoor zou worden verstoord; of
- b) de specifieke aard van de taak of een erkend opleidingsprogramma vereist dat de zeevarenden op wie de uitzondering betrekking heeft 's nachts taken uitvoeren en de autoriteit, na overleg met de betreffende organisaties van reders en zeevarenden, bepaalt dat het werk niet schadelijk is voor hun gezondheid of welzijn.

3. De indienstneming, aanmonstering of tewerkstelling van zeevarenden jonger dan 18 is verboden indien het werk gevaar oplevert voor hun gezondheid of veiligheid. Het soort werk waarvoor dit geldt wordt vastgesteld in nationale wet- en regelgeving of door de bevoegde autoriteit, na overleg met de betreffende organisaties van reders en zeevarenden, in overeenstemming met relevante internationale normen."

5. Clausule 13

Eerste zin van clausule 13, sub 1, vervangen door:

"1. Zeevarenden mogen niet op een schip werken tenzij ze medisch in staat zijn verklaard om hun taken uit te voeren.

2. Uitzonderingen zijn uitsluitend toegestaan volgens de bepalingen in deze overeenkomst.

3. De bevoegde autoriteit eist van zeevarenden dat zij, alvorens te gaan werken op een schip, in het bezit zijn van een geldig medisch attest waarin wordt verklaard dat zij medisch gezien in staat zijn om hun taken op zee uit te voeren.

4. Om te zorgen dat medisch attesten de gezondheidstoestand van zeevarenden, in het licht van de uit te voeren taken, goed weergeven, dient de bevoegde autoriteit, na overleg met de betreffende organisaties van reders en zeevarenden, en de toepasselijke internationale richtlijnen in overweging nemend, de aard van het medisch onderzoek en het attest voor te schrijven.

5. Deze overeenkomst doet geen afbreuk aan het gewijzigde Internationale Verdrag van 1978 betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst ("het STCW-verdrag"). Een medisch attest volgens de vereisten van het STCW-verdrag dient door de bevoegde autoriteit te worden geaccepteerd voor de toepassing van punten 1 en 2 van deze clausule. Voor zeevarenden die niet vallen onder het STCW-verdrag dient een medisch attest dat inhoudelijk voldoet aan genoemde vereisten, te worden geaccepteerd.

6. Het medisch attest dient te worden afgegeven door een gekwalificeerde arts of, wanneer het attest uitsluitend betrekking heeft op het gezichtsvermogen, door iemand die door de bevoegde autoriteit wordt erkend als gekwalificeerd voor de afgifte van een dergelijk attest. Artsen moeten bij het uitvoeren van medische onderzoeken in hun medisch oordeel professioneel gezien volledig onafhankelijk zijn.

7. Zeevarenden aan wie geen medisch attest is afgegeven of aan wie beperkingen in het werk zijn opgelegd, in het bijzonder op het vlak van tijd, soort werk of handelsgebied, moeten in de gelegenheid worden gesteld zich door een andere onafhankelijke arts of een onafhankelijke medisch arbiter te laten onderzoeken.

8. Medisch attesten dienen met name te vermelden dat:

- a) het gehoor en het gezichtsvermogen van de betreffende zeevarende, en de kleurwaarneming in het geval van een zeevarende die in dienst wordt genomen in een hoedanigheid waarin de geschiktheid voor het uit te voeren werk negatief kan worden beïnvloed door afwijkingen in de kleurwaarneming, voldoende zijn; en
- b) de betreffende zeevarende niet lijdt aan een medische aandoening die mogelijk wordt verergerd door werkzaamheden op zee of die de zeevarende ongeschikt maakt voor dergelijke werkzaamheden of die de gezondheid van andere personen aan boord in gevaar brengt.

9. Tenzij een kortere periode is vereist vanwege de specifieke door de betreffende zeevarende uit te voeren taken of vanwege het STCW-verdrag:

- a) is een medisch attest maximaal twee jaar geldig, behalve bij zeevarenden jonger dan 18, voor wie de maximale geldigheidsperiode beperkt is tot één jaar;
- b) heeft een attest voor kleurwaarneming een maximale geldigheidsperiode van zes jaar.

10. In spoedeisende gevallen kan de bevoegde autoriteit een zeevarende toestemming geven zonder medisch attest te werken tot aan de volgende aanloophaven waar de zeevarende een medisch attest van een gekwalificeerde arts kan krijgen, op voorwaarde dat:

- a) de duur van een dergelijke toestemming niet langer is dan drie maanden; en
- b) de betreffende zeevarende een verlopen medisch attest heeft.

11. Indien de geldigheidsperiode van een attest afloopt tijdens een reis, blijft het attest van kracht tot aan de volgende aanloophaven waar de zeevarende een medisch attest van een gekwalificeerde arts kan krijgen, mits dat niet langer dan drie maanden duurt.

12. De medisch attesten voor zeevarenden op schepen die doorgaans gebruikt worden voor internationale reizen, moeten in ieder geval in het Engels zijn opgesteld."

De hiernavolgende zinnen van clause 13, punt 1, en clause 13, punt 2, worden punten 13 tot en met 15.

6. Clause 16:

Eerste zin vervangen door:

"Elke zeevarende heeft recht op een betaald verlof. Het aantal dagen betaald verlof wordt berekend op basis van een minimum van 2,5 kalenderdagen per maand dat de zeevarende in dienst is geweest en *pro rata* voor onvolledige dienstmaanden."