



KONINKLIJKE
VERENIGING VAN
NEDERLANDSE
REDERS



Redersvereniging voor de Zeevisserij



KVNR
Boompjes 40
3011 XB Rotterdam

010 4146 001
kvnr@kvnr.nl
www.kvnr.nl

Bank ABN AMRO
IBAN NL20ABNA0412113236
BIC ABNANL2A

KvK 40347143
BTW NL8017.69.413.B.01

Reactie internetconsultatie

Afzender: KVNR, RVZ en VvW
Ontvanger: Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
Datum: donderdag 25 augustus 2022
Onderwerp: Reactie internetconsultatie wijziging Waadi

Reactie internetconsultatie wijziging Waadi

Hierbij ontvangt u een reactie naar aanleiding van de internetconsultatie Wijziging van de Wet allocatie arbeidskrachten door intermediairs in verband met de invoering van een certificeringsplicht voor het ter beschikking stellen van arbeidskrachten.

Inleiding

Deze reactie is geschreven namens een aantal sectoren waar gewerkt wordt aan boord van zeeгаande schepen: de zeevaart (branchevereniging Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders), de zeevisserij (branchevereniging Redersvereniging voor de Zeevisserij) en zeeгаande waterbouw (branchevereniging Vereniging van Waterbouwers). Deze sectoren zijn zeer internationaal georiënteerd met een internationale arbeidsmarkt en zijn sterk gereguleerd op basis van internationale verdragen. Een internationaal gelijk speelveld is voor onze sectoren van groot belang.

In artikel 1a van de Waadi is opgenomen dat deze wet ook van toepassing is op arbeid die geheel of buiten Nederland wordt verricht door personen werkzaam aan boord van zeeschepen (zeevaart en zeevisserij) onder Nederlandse vlag. In het wetsvoorstel is opgenomen dat de certificeringsplicht zal gaan gelden voor uitzendbureaus die arbeidskrachten ter beschikking stellen in Nederland. Allereerst leidt dit tot de prealabele vraag over de reikwijdte van het wetsvoorstel: gaat de certificeringsplicht ook gelden voor het ter beschikking stellen van arbeidskrachten aan boord van Nederlands gevlagde schepen? En ziet het wetsvoorstel tevens op schepen in beheer van een Nederlandse werkgever/reder, maar varende onder een andere vlag? Mocht het wetsvoorstel wel zien op uitzendarbeid aan boord van (alle) zeeschepen, dan zijn wij van mening dat de voorgestelde certificeringsplicht voor onze sectoren overbodig en onwerkbaar is. Met het wetsvoorstel wordt beoogd een gelijk speelveld te realiseren. Gezien het internationale karakter wordt voor onze sectoren echter het tegenovergestelde bereikt: een verstoring in het internationale gelijke speelveld. In deze reactie zullen wij eerst een algemeen beeld van onze sectoren schetsen en vervolgens uitleg geven waarom wij dit van mening zijn.



Uitleg sector (zeevaart)

De Nederlandse zeescheepvaart telt ruim 1.200 handelsvaart- en zeesleepvaartschepen onder Nederlandse vlag.¹ Aan boord van deze schepen werken ruim 4.500 Nederlandse zeevarenden, ruim 1.200 Europese zeevarenden en bijna 15.000 niet Europese zeevarenden.² De zeevarenden met een niet-Europese nationaliteit komen vooral uit de Filipijnen, Indonesië, Rusland en Oekraïne. Gezien het internationale karakter van de zeevaartsector is de sector internationaal sterk gereguleerd. In de Nederlandse arbeidswet- en regelgeving is rekening gehouden met het internationale kader en de specifieke eisen samenhangend met het maritieme beroep. Daarom zijn er zowel uitzonderingen gemaakt als toevoegingen/verbijzonderingen gedaan voor zeevarenden.³

Voor het werken en leven aan boord van schepen is het Maritiem Arbeidsverdrag (MAV) van groot belang. Het MAV stelt normen met betrekking tot de werk- en leefomstandigheden van zeevarenden aan boord van zeevarende schepen. Het MAV omvat onder meer het zeearbeidsrecht, sociale voorzieningen, arbeids- en rusttijden, de accommodatie aan boord, recht op repatriëring en medische voorzieningen voor zeevarenden. Het verdrag geeft een zeer grote bescherming aan de zeevarende aan boord van schepen. Het wordt dan ook wel aangeduid als de "Seafarers' Bill of Rights". Nederland heeft dit verdrag in 2011 geratificeerd en sinds 2013 is het verdrag geïmplementeerd in afdeling 7.10.12 van het Burgerlijk Wetboek en in de Wet Zeevarenden. Het Maritiem Arbeidsverdrag is hiermee van toepassing aan boord van de Nederlands gevlagde schepen. Inmiddels hebben meer dan 100 landen ter wereld het MAV geratificeerd. Uniek aan het verdrag is het handhavingsprincipe: landen die partij zijn bij het MAV kunnen havenstaatsinspecties op de naleving van de normen van het verdrag uitvoeren. Bij ernstige tekortkomingen kan het schip zelfs worden aangehouden. Concluderend kunnen wij stellen dat het MAV bijzonder goed werkt mede dankzij het aantal ratificaties en het goed functionerende handhavingsmechanisme.⁴

De Nederlandse zeevaartsector is een relatief kleine bedrijfstak. Het aantal in Nederland gevestigde uitzendbureaus die zeevarenden ter beschikking stellen aan boord van Nederlands gevlagde schepen zal tussen de 10 en 15 liggen (waarvan de meeste lid zijn van de KVNR). De zeevaartsector in Nederland is goed georganiseerd aan zowel werkgevers- als werknemerskant. De meeste Nederlandse zeevarenden zijn aangesloten bij de zeevarendenvakbond: Nautilus Internationaal die ook de EU- en niet-EU-zeevarenden mede vertegenwoordigt. Op enkele uitzonderingen na, zijn alle Nederlandse, EU- en niet-EU-zeevarenden, inclusief de uitzendkrachten, werkzaam op basis van een zeevaart-cao waar Nautilus als contracterende partij aan werknemerszijde bij is betrokken. Het MAV wordt internationaal goed gehandhaafd door inspecteurs in de havens die de schepen

¹ Maritieme monitor 2021, pagina 30.

² Maritieme monitor 2021, pagina 35.

³ Zie o.a. artikel 4.5 Buwav, afdeling 7.10.12 BW, artikel 1a Waadi, artikel 1 lid 2 en 3 WagwEU en artikel 7:696 lid 4 BW.

⁴ Zie tevens interview met hoogleraar Gerdien van der Voet in Financieel Dagblad 10 oktober 2018: 'Kijk naar zeescheepvaart bij hervorming arbeidsmarkt'.





aandoen. Daarnaast is Nautilus aangesloten bij de Internationale Transportarbeidersbond ITF die ITF Inspectors heeft die toezien op de naleving van de cao's. Zij hebben daartoe diverse dwangmiddelen.

Uitleg sector (waterbouw)

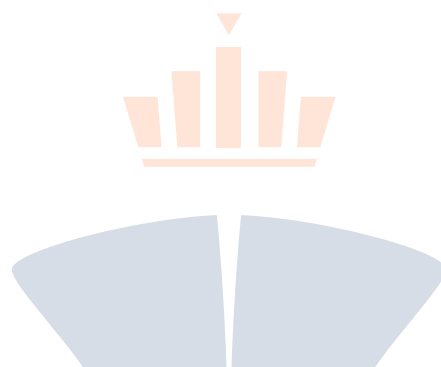
De Nederlandse waterbouw is een kleine bedrijfstak, die zowel nationaal, Europees als ook mondiaal actief is. De waterbouww vloot bestaat o.a. uit zeeschepen, die zowel onder Nederlandse vlag als ook onder andere vlaggen varen. Aan boord van de zeeschepen werken Nederlandse, EU- en niet-EU-zeevarenden, zowel in vaste dienst als ook uitzendkrachten. Er geldt een cao-waterbouw, waarbij Nautilus en CNV als contracterende partijen aan werknemerszijde betrokken zijn. Voor de inhuur van uitzendkrachten wordt gebruik gemaakt van Nederlandse uitzendbureaus en van manning agents in het buitenland (EU en niet-EU).

Uitleg sector (visserij)

Nederland heeft de Work in Fishing Convention, 2007 (C188) geratificeerd en geïmplementeerd. Dat geldt ook voor Richtlijn (EU) 2017/159 waarin C188 grotendeels is opgenomen. C188 verdrag is vergelijkbaar met het MAV. Bij de implementatie van het MAV zijn met name de onderdelen met betrekking tot arbeidsbemiddeling en terbeschikkingstelling voor de scheepvaart en de zeevisserij gelijk geïmplementeerd (Besluit aanspraken zeevarenden, arbeidsbemiddeling en terbeschikkingstelling van arbeidskrachten in de zeevaart). Een stelsel van periodieke certificering van schepen zorgt voor naleving van C188 (zoals geïmplementeerd): Geen certificaat omdat niet wordt voldaan betekent niet uitvaren. Verder heeft de verre zeevisserij te maken met overeenkomsten die de EU maakt met derde landen voor toegang tot de visgronden van die landen (Mauritanië, Marokko, etc.). Deze overeenkomsten schrijven voor dat lokale vissers aan boord genomen moeten worden. Dat gebeurt meestal op basis van terbeschikkingstelling.

Prealabele vraag

Zoals eerder aangegeven is voor ons onduidelijk of de certificeringsplicht ook gaat gelden voor het ter beschikking stellen van arbeidskrachten aan boord van Nederlands gevlagde schepen en/of anders gevlagde schepen in beheer van Nederlandse werkgevers/reders. Aan de ene kant is conform artikel 1a de Waadi ook van toepassing aan boord van zeeschepen onder Nederlandse vlag. Aan de andere kant is in artikel 12c lid 1 van het wetsvoorstel opgenomen dat het certificeringsstelsel zal gelden voor arbeidskrachten die in Nederland ter beschikking worden gesteld. Zeevarenden aan boord van schepen werken (zeevisserij; doorgaans) niet in het Nederlandse territorium. Wij zouden hier allereerst graag duidelijkheid over willen krijgen.





Wetsvoorstel

Mocht het wetsvoorstel wel zien op uitzendarbeid aan boord van zeeschepen dan zijn wij van mening dat het certificeringsstelsel niet van toepassing moet zijn op de zeevaartsector (inclusief zeevisserij en waterbouw). Ten eerste is reeds een soortgelijk certificeringsstelsel van toepassing in de zeevaart op grond van het Maritiem Arbeidsverdrag en C188. Ten tweede omdat het grootste deel van de zeevarenden niet te maken heeft met de problematiek waarvoor de certificeringsplicht is geschreven. Tot slot leidt de certificeringsplicht voor praktische problemen bij uitzendbureaus buiten de Europese Unie.

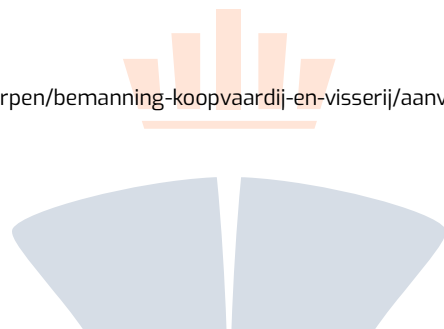
1. Reeds certificeringsstelsel op grond van internationale regelgeving

Op grond van het Maritiem Arbeidsverdrag (in het Engels: Maritime Labour Convention) en C188 is certificering verplicht voor zeegaande schepen. Certificering vindt in principe plaats op scheepsniveau. Het zogenaamde Maritime Labour Certificate (MLC-certificaat) heeft een bijbehorende cyclus van een verlengingsinspectie om de vijf jaar en een tussentijdse inspectie in het derde jaar.⁵ Met het MLC-certificaat wordt bewezen dat wordt voldaan aan de eisen van het MAV. De certificering van het schip heeft betrekking op de volgende 16 aspecten:

1. Minimum leeftijd
2. Geneeskundige verklaring
3. Kwalificaties van zeevarenden
4. Zeearbeidsovereenkomst voor zeevarenden
5. Gebruik van werving- en bemiddelingsdiensten
6. Arbeids- en rusttijden
7. Bemanningssamenstelling van het schip
8. Accommodatie
9. Recreatievoorzieningen aan boord
10. Voeding en catering
11. Gezondheid en veiligheid en ongevallenpreventie (Arbo)
12. Medische zorg aan boord
13. Klachtenprocedure aan boord
14. Betaling van gages
15. Financiële zekerheid voor repatriëring
16. Financiële zekerheid gerelateerd aan de aansprakelijkheid van de scheepsbeheerder inzake compensatie in het geval van de dood van een zeevarende of langdurige arbeidsongeschiktheid als gevolg van een ongeval, ziekte of gevaar.

Aangezien uitzendbureaus een deel van de 16 aspecten van het MLC-certificaat moeten naleven, hebben zowel Nederlandse als buitenlandse uitzendbureaus in de praktijk ook een

⁵ Zie voor meer informatie tevens: <https://www.ilent.nl/onderwerpen/bemanning-koopvaardij-en-visserij/aanvragen-declaration-of-maritime-labour-compliance-dmlc-i>.





MLC-certificaat. Zo weten de inleners, reders, direct dat het uitzendbureau conform het MAV handelt en er geen problemen zullen zijn tijdens inspecties aan boord.⁶

Met het verplichte MLC- of C188-certificaat voor schepen en uitzendbureaus is er in de zeevaartsector reeds een goed werkend certificeringsstelsel waarin controle plaatsvindt op bovengenoemde 16 punten. Dit systeem is specifiek gericht op de zeevarenden aan boord van zeeschepen en is breder dan het in het wetsvoorstel opgenomen certificaat dat is gericht op 'administratie' verplichtingen. Het systeem in de zeevaart is zeer praktisch ingericht, doordat de inspecties daadwerkelijk ook aan boord van de schepen plaatsvinden. De rapporten van deze inspecties worden bovendien openbaar gemaakt in Equasis.⁷

2. Problemen doen zich niet voor (normenkader bestaande verplichtingen)

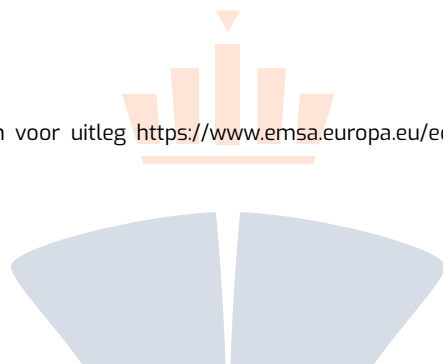
Wij zullen eerst stilstaan bij het in het wetsvoorstel opgenomen normenkader van bestaande verplichtingen en daarbij aangeven hoe dit in de zeevaart is geregeld. Vervolgens zullen we een aantal algemene zaken toelichten.

Bestaande wetgeving

Loonheffingen en omzetbelasting	De niet in Nederland wonende zeevarenden zijn op een enkel land na, op grond van bilaterale belastingverdragen niet belastingplichtig in Nederland, maar in hun woonland. Buitenlandse uitzendorganisaties zijn niet Nederlands BTW-plichtig. Nederlandse uitzendbureaus die zeevarenden uitzenden naar internationaal varende schepen zijn vrijgesteld van BTW.
Wet minimumloon en minimumvakantiebijslag	De Wet minimumloon is in principe niet van toepassing op zeevarenden werkzaam aan boord van internationaal varende schepen.
Juiste arbeidsvoorwaarden op grond van het loonverhoudingsvoorschrift	Zoals eerder aangegeven zijn op enkele uitzonderingen na, alle Nederlandse, EU- en niet-EU-zeevarenden, inclusief de uitzendkrachten, werkzaam op basis van een zeevaart-cao. Onder inspectiepunt 14 van het MLC-certificaat wordt gecontroleerd of de gages worden uitbetaald volgens de juiste cao's. Daarnaast wordt de minimuminhoud van de zee-arbeidsovereenkomst voorgeschreven door het MAV en C188 (geïmplementeerd in artikel 7:699 BW).

⁶ Voorbeelden van een dergelijk certificaat zijn op verzoek beschikbaar.

⁷ Equasis (<https://www.equasis.org/EquasisWeb/public/HomePage>) en voor uitleg <https://www.emsa.europa.eu/equasis-statistics.html>



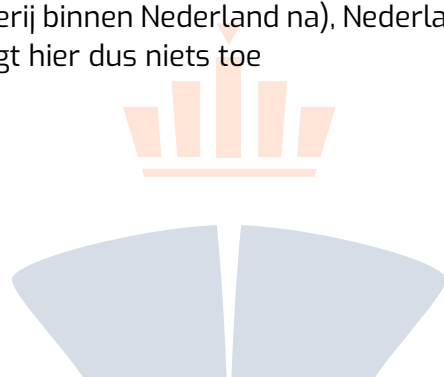


Informatie over veiligheid op de werkplek	Dit is opgenomen als inspectiepunt 11 van het MLC-certificaat. Alle zeevarenden aan boord van de schepen moeten daarnaast op grond van de Regeling zeevarenden een certificaat basisveiligheid hebben.
Administreren van identiteitsdocumenten en controle op het gerechtigd zijn tot het verrichten van arbeid in Nederland	Op grond van artikel 4.5 Buwav geldt er voor zeevarenden aan boord van een zeeschip een uitzondering op het verbod om arbeid te verrichten zonder tewerkstellingsvergunning. Deze uitzondering geldt niet voor de zeevisserij voor arbeid in Nederlandse havens en de territoriale zee.
Schriftelijk of elektronisch verstrekken van informatie over de arbeidsovereenkomst	Dit is opgenomen als inspectiepunt 4 van het MLC-certificaat.
Controle op pensioenaansluiting	Niet-EU-zeevarenden vallen niet onder de verplichte aansluiting bij het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij/Bedrijfstakpensioenfonds Waterbouw.

Het wetsvoorstel is gedaan om de problematiek samenhangend met arbeidsmigranten aan te pakken. Wij zien zeevarenden echter niet als arbeidsmigranten. In het MAV en C188 zijn diverse verplichtingen voor de werkgever/scheepsbeheerder opgenomen die verder gaan dan het voorgestelde certificeringsstelsel. De werkgever/scheepsbeheerder is op grond van het MAV en C188 (geïmplementeerd in artikel 7:734a BW) bijvoorbeeld verplicht om de kosten van medische zorg te dragen zolang de zeevarende aan boord zit. Voor niet in Nederland sociaal verzekerde zeevarenden geldt op grond van artikel 7:734k BW een verplichte aansluiting bij Vereniging Zee-Risico 1967 (arbeidsongeschiktheids- en overlijdensuitkering en medische zorg). Alle verplichtingen worden middels de MAV- en C188-certificeringsstelsels reeds geïnspecteerd.

Daarnaast zijn de niet-EU zeevarenden niet sociaal verzekerd in Nederland. In de diverse cao's voor niet-EU zeevarenden zijn lokale sociale voorzieningen overeengekomen in het woonland. EU-zeevarenden die worden tewerkgesteld door een werkgever die is gevestigd in het land waar die EU-zeevarenden wonen (zie artikel 11 lid 4 EU Sociale zekerheidsverordening), zijn daar voor de sociale zekerheid verzekerd.

Concluderend kunnen we stellen dat de grootste groep zeevarenden buiten de EU wonend is. Zij vallen niet onder de Nederlandse sociale zekerheid, Nederlandse belastingplicht, Nederlandse tewerkstellingsvergunning (op zeevisserij binnen Nederland na), Nederlandse zorgverzekeringwet. De eis van een certificaat voegt hier dus niets toe





3. Praktische problemen (normenkader nieuwe verplichtingen)

In het normenkader zijn ook een aantal nieuwe verplichtingen opgenomen. Voor uitzendbureaus buiten de Europese Unie zal het in de praktijk lastig zijn om te voldoen aan deze vereisten van de certificering.

VOG voor rechtspersonen	Voor uitzendbureaus buiten Nederland/de Europese Unie zal het lastig zijn dit aan te vragen. Dit leidt tot praktische problemen.
Bankgarantie als waarborgsom	Voor uitzendbureaus buiten Nederland/de Europese Unie zal het in de praktijk bijzonder lastig zijn dit te verkrijgen wegens zeer sterk risicomijdend gedrag van de Nederlandse banken op grond van de antiwitwaswetgeving.
Aanbieden van gecertificeerde huisvesting	Zeevarenden zijn geen arbeidsmigranten en wonen niet in Nederland. Zij blijven wonen in hun woonland (domicilie) en verblijven tijdelijk aan boord van het schip. De gedetailleerde eisen die gesteld worden aan de accommodatie aan boord staan in het MAV (geïmplementeerd in artikel 48 Wet zeevarenden) en C188 en zijn opgenomen als inspectiepunt in het MLC-certificaat.

Conclusie en vragen

Naar aanleiding van de internetconsultatie willen wij u in deze reactie allereerst vragen om duidelijkheid te geven over de vraag of de certificeringsplicht ook gaat gelden voor het ter beschikking stellen van arbeidskrachten aan boord van Nederlands gevlagde schepen en/of anders gevlagde schepen in beheer van Nederlandse werkgevers/reders.

Mocht het antwoord op bovenstaande vraag zijn dat het wetsvoorstel wel ziet op uitzendarbeid aan boord van zeeschepen zijn wij van mening dat het certificeringsstelsel niet van toepassing moet zijn op de zeevaartsector. Wij vragen u in dit geval om in de Waadi expliciet een uitzondering op te nemen dat de certificeringsplicht niet geldt voor uitzendbureaus die zeevarenden en vissers uitzenden.

Wij vertrouwen erop met deze reactie een duidelijk inzicht te hebben gegeven in onze sectoren, de problemen waar wij tegenaan lopen en de argumenten waardoor de certificeringsplicht niet van toepassing moet zijn op de zeevaartsector. Uiteraard zijn wij graag bereid om met u in gesprek te gaan, een mondelinge toelichting te geven en mee te denken over een duidelijke tekst voor de uitzondering.

