



Vragen en antwoorden MLC

Maritime Labour Convention (MLC) / Maritiem Arbeidsverdrag (MAV)

Wanneer treedt de Maritime Labour Convention (MLC) in werking?

De MLC zal op 20 augustus 2013 wereldwijd in werking treden. Vanaf dat moment is het verdrag van toepassing op zeeschepen van landen die de MLC hebben geratificeerd en op buitenlandse schepen die havens bezoeken in die landen.

Op welke typen schepen is de MLC van toepassing?

De MLC is op Nederlandse zeeschepen van toepassing met uitzondering van:

- vissersschepen;
- schepen die uitsluitend varen op Nederlandse binnenwateren of wateren binnen of dicht grenzend aan beschutte wateren;
- onbemande schepen zonder middelen van voortstuwing;
- oorlogsschepen en marinehulpschepen;
- reddingvaartuigen;
- onoverdekte vissersvaartuigen die in de regel niet buiten het zicht van de Nederlandse kust worden gebracht;
- pleziervaartuigen.

Welke zeeschepen moeten een Maritime Labour Certificate aan boord hebben?

Schepen van 500 GT of meer die internationale reizen maken moeten een Maritime Labour Certificate hebben vanaf 20 augustus 2013.

Hoewel schepen tot 500 GT die internationale reizen niet verplicht zijn dit certificaat aan boord te hebben, raadt de ILT scheepsbeheerders aan hun schepen toch te laten certificeren om een verhoogde inspectiedruk door buitenlandse havenstaatinspecties te voorkomen.

Kunnen de Nederlandse zeeschepen allemaal op tijd een MLC-certificaat krijgen?

Verwacht wordt dat alle Nederlandse zeeschepen voor 20 augustus 2013 over het MLC-certificaat kunnen beschikken. De werkzaamheden daarvoor worden gestart zodra alle relevante wet- en regelgeving is gepubliceerd in het Staatsblad. Het laatste deel van de regelgeving is begin november 2012 gepubliceerd.

Aan een belangrijke voorwaarde is al voldaan, de implementatiewet is op 31 augustus 2011 gepubliceerd (Staatsblad 2011 nr. 394) en Nederland heeft op 13 december 2011 het MLC geratificeerd.

Wie gaan de MLC-certificaten afgeven?

Het afgeven van het MLC-certificaat gebeurt door klassenbureaus die daarvoor zijn gemandateerd.

Wat is een DMLC (Declaration of Maritime Labour Compliance)?

Een DMLC is een verplicht onderdeel van het MLC-certificaat en het bestaat uit twee delen:

1. In de Declaration of Maritime Labour Compliance, part I, worden de wetsartikelen per onderdeel opgesomd, die in Nederland de MLC implementeren.
2. In de Declaration of Maritime Labour Compliance, part II, beschrijft de scheepsbeheerder op welke wijze zeker is gesteld dat op het schip aan de eisen van het verdrag wordt voldaan. Ook deze staat op de website.

Het certificaat kan pas worden afgegeven als die twee Declarations zijn opgesteld en het schip met goed gevolg is geïnspecteerd.

Waar moet de DMLC, deel I, worden aangevraagd?

De DMLC, deel I, moet worden aangevraagd bij de ILT.

Vanaf welke datum kan een DMLC, deel I, worden aangevraagd?

Vanaf 1 november 2012 kan een DMLC, deel I bij ILT/Scheepvaart kan worden aangevraagd.

Is iedereen aan boord een zeevarende?

Iedereen die aan boord een functie uitoefent is een zeevarende, behalve:

- passagiers;
- meevarende familieleden of relaties van een zeevarende;
- militairen, inspecteurs en loodsen;
- personen die uitsluiten in een haven of een havenfaciliteit aan boord zijn;
- andere personen van wie de werkzaamheden geen deel uitmaken van de normale werkzaamheden aan boord van het schip.

Wie kan uitsluitel geven of iemand een zeevarende is of niet?

Het is mogelijk om de minister te verzoeken een besluit te nemen of een persoon voor de toepassing van de wet al dan niet een zeevarende is. De scheepsbeheerder of een persoon die aan boord van een schip werkt of gaat werken, kan dit verzoek aan de minister doen.

Om één en ander in goede banen te leiden, hebben de vertegenwoordigende organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden een Commissie ingesteld die de minister hierover adviseert. De scheepsbeheerder of een andere belanghebbende wordt aangeraden via zijn brancheorganisatie advies aan deze Commissie te vragen of de persoon die een genoemde functie vervult aan boord wel of niet zeevarende is, als hij van mening is dat deze persoon geen zeevarend is en deze functie niet met name wordt genoemd in de bovenstaande lijst. Als de Commissie het met de scheepsbeheerder eens is, wordt de minister hierover geadviseerd en kan de minister besluiten de Regeling zeevarenden op dit punt aan te passen.

Wat zijn de voornaamste wijzigingen in de Nederlandse wetgeving door de implementatie van de MLC?

Zeevaartbemanningwet

In de Zeevaartbemanningwet wordt een belangrijk deel van de MLC geïmplementeerd, zoals de verplichtingen en verantwoordelijkheden van de scheepsbeheerder. Deze wet gaat Wet Zeevarenden heten.

In deze wet zijn ook de vereisten over bemanningssterkte, opleiding, accommodatie en voeding opgenomen. Al deze onderwerpen waren reeds onderdeel van de oude Zeevaartbemanningwet en het Wetboek van Koophandel.

Burgerlijk Wetboek

In het Burgerlijk Wetboek is een afdeling over de zeearbeidsovereenkomst opgenomen. De huidige artikelen uit het Wetboek van Koophandel hierover zijn overgebracht naar deze afdeling van het Burgerlijk Wetboek. Deze zijn gemoderniseerd en zo nodig aangepast aan de MLC. Opname in het Burgerlijk Wetboek is logisch omdat daarin ook al de 'gewone' arbeidsovereenkomst en de uitzendovereenkomst zijn geregeld.

Arbeidsomstandighedenwet

In de Arbeidsomstandighedenwet zijn art. 16 lid 7 en 9 gewijzigd om aan alle zeevarenden de vereiste bescherming te bieden. Niet alleen aan de werknemer, maar ook aan de zelfstandigen, meewerkende eigenaar en vrijwilligers.

Wet Allocatie Arbeidskrachten door Intermediairs (Waadi)

Hoofdstuk 2 en 3 van de Wet Allocatie Arbeidskrachten door Intermediairs (Waadi) worden van toepassing op arbeid die wordt verricht op een Nederlands zeeschip. Door deze uitbreiding van het toepassingsgebied van de Waadi wordt uitzendarbeid aan boord van Nederlandse zeeschepen gereguleerd.

Verschillende begrippen voor zeevarende in Wet zeevarenden en Burgerlijk Wetboek

Waarom is het begrip zeevarende in de Wet zeevarenden anders dan in het Burgerlijk Wetboek?

De uitgangspunten van de Wet zeevarenden en het Burgerlijk Wetboek zijn verschillend. Het begrip zeevarende in het Burgerlijk Wetboek heeft een beperktere strekking dan het begrip zeevarende in de Wet zeevarenden.

In het Burgerlijk Wetboek gaat het in het hoofdstuk over de arbeidsovereenkomst om de categorie van zeevarenden met een zee-arbeidsovereenkomst.

In de Wet zeevarenden is een zeevarende een natuurlijke persoon die in welke hoedanigheid dan ook werkzaamheden verricht op een zeeschip. Voor de regels van de Wet zeevarenden is het niet van belang of een zeevarende op grond van een zee-arbeidsovereenkomst of bijvoorbeeld als zelfstandige werkzaamheden aan boord verricht. Ook gelden de regels voor huisvesting en voeding voor alle zeevarenden.

Regeling voor andere overeenkomsten dan zee-arbeidsovereenkomst

Waarom wordt in het Burgerlijk Wetboek rekening gehouden met andere overeenkomsten dan de zee-arbeidsovereenkomst?

Het komt voor dat er tijdelijk aan boord wordt gewerkt op basis van een gewone arbeidsovereenkomst. Ook zijn er zeevarenden die als zelfstandige werken, bijvoorbeeld op grond van een overeenkomst van opdracht.

Omdat het werken aan boord een bijzondere werkomgeving creëert, is een aantal artikelen over de zee-arbeidsovereenkomst van overeenkomstige toepassing op de gewone arbeidsovereenkomst en de andere overeenkomst, zoals bijvoorbeeld een overeenkomst van opdracht, dan de arbeidsovereenkomst. Zo wordt aan personen die aan boord werken op een andere overeenkomst dan een zee-arbeidsovereenkomst extra bescherming gegeven. Het gaat o.a. over recht op repatriëring en daarmee gepaard gaande kostenvergoeding.

Ook als buitenlands recht op de gewone arbeidsovereenkomst of andere overeenkomst van toepassing is, zijn deze bepalingen uit het Burgerlijk Wetboek van overeenkomstige toepassing verklaard.

Op welke wijze wordt toezicht gehouden?

De wijze waarop toezicht wordt gehouden bestaat uit drie onderdelen:

1. *Vlaggenstaatverplichtingen*

Dit zijn werkzaamheden voor het inspecteren van zeeschepen onder Nederlandse vlag voorafgaand aan de afgifte van het DMLC en de handhavende inspecties na afgifte van het certificaat. De erkende klassenbureaus zullen deze inspecties en de afgifte van certificaten doen. De ILT houdt toezicht daarop.

2. *Havenstaatverplichtingen*

Dit zijn de werkzaamheden voor het inspecteren van zeeschepen onder buitenlandse vlag in Nederlandse havens. Deze kunnen vanaf 20 augustus 2013 worden uitgevoerd door landen die het verdrag hebben geratificeerd. Ook schepen van landen die de MLC niet hebben geratificeerd kunnen worden geïnspecteerd. Zo wordt voorkomen dat een schip niet aan gelijkwaardige eisen van het verdrag moet voldoen.

3. *Klachtenonderzoek*

Dit zijn de werkzaamheden voor het onderzoeken van klachten van zeevarenden op Nederlandse schepen of van zeevarenden op schepen onder buitenlandse vlag in een Nederlandse haven. Klachten kunnen vanaf 20 augustus 2013 bij de ILT worden ingediend.

Wat zijn de gevolgen wanneer niet wordt voldaan aan de MLC?

Als een schip bij een vlaggenstaat- of havenstaatinspectie niet blijkt te voldoen aan de eisen van de MLC moeten maatregelen worden getroffen om daarin te voorzien. Hiervoor wordt dan een rectificatie-plan opgesteld. Bij ernstige tekortkomingen kan het schip worden aangehouden.

Dit is een uitgave van
Inspectie Leefomgeving en Transport
ILT/Scheepvaart
Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
T 088 489 00 00
2 november 2012