

Vergaderjaar 2018–2019

**35 215 (R2128)**

## **Goedkeuring van het op 14 juni 2007 te Genève tot stand gekomen Verdrag betreffende werk in de visserijsector (Trb. 2011, 152 en Trb. 2016, 113)**

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **I ALGEMEEN**

Op 14 juni 2007 heeft de Internationale Arbeidsconferentie te Genève tijdens haar 96<sup>e</sup> zitting het Verdrag betreffende werk in de visserijsector aangenomen (IAO-Verdrag nr. 188).

Bij het Verdrag betreffende werk in de visserijsector (hierna: het verdrag) behoort een aanvullende Aanbeveling 199 over Werk in de visserij die eveneens door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar 96<sup>e</sup> zitting is aangenomen.

Het aantal internationale arbeidsnormen dat thans van toepassing is op de visserij is zeer beperkt. Er bestaan slechts vijf verdragen en twee aanbevelingen.<sup>1</sup> Het meest recente verdrag dateert uit 1969. In de decennia daarna hebben zich echter belangrijke ontwikkelingen voorgedaan die van invloed zijn op de omstandigheden waaronder wordt gewerkt in de visserijsector.

Door de technologische revolutie bestaan er in de visserij nu sterk geïndustrialiseerde schepen van rijke landen naast kleine vissersboten van minder ontwikkelde landen. Op de grote schepen vinden de werkzaamheden veelal plaats binnen de geldende juridische kaders; dat is vaak niet het geval op kleine vaartuigen in minder ontwikkelde landen. Daar biedt de visserij weerstand tegen de juridisering van arbeidsverhoudingen. Kleinere vissersvaartuigen vallen daardoor vaak buiten de toepassingsfeer van internationaal en nationaal recht. Hierdoor bestaan er wereldwijd grote verschillen in de voorwaarden waaronder de vissers werken. De vissers worden overal echter wel aan dezelfde risico's

<sup>1</sup> Verdrag betreffende de minimumleeftijd voor toelating tot de tewerkstelling als visser van 1959 (IAO-Verdrag 112), Verdrag betreffende het geneeskundig onderzoek van vissers van 1959 (IAO-Verdrag 113), Verdrag betreffende de arbeidsovereenkomst van vissers van 1959 (IAO-Verdrag 114) Verdrag betreffende de bewijzen van bekwaamheid van vissers van 1966 (IAO-Verdrag 125,1966), Verdrag betreffende de accommodatie aan boord van vissersschepen van 1969 (IAO-Verdrag nr. 126), Aanbeveling 7 betreffende de arbeidsduur(vissers) van 1929 en Aanbeveling 126 betreffende de beroepsopleiding van vissers van 1966.

blootgesteld, zoals stressvolle en uitputtende werkomstandigheden vanwege de economische druk, het lange tijd in sociaal isolement op zee verblijven, onregelmatige werk- en rusttijden en onvoorspelbare weersomstandigheden. Het is niet voor niets dat de visserij van oudsher bekend staat als één van de meest risicovolle bedrijfstakken.

### *Historie*

Aan het einde van de vorige eeuw groeide het besef binnen de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) dat er voor de visserij een raamverdrag moest komen. Er werd een speciale werkgroep in het leven geroepen die voorstellen moest voorbereiden en voorleggen aan de Commissie juridische vraagstukken (LILS). De Beheersraad van de IAO werd vervolgens hiervan in kennis gesteld. De uitkomst was dat bijna alle bestaande IAO-instrumenten voor de visserij herzien zouden moeten worden. Zodoende werd besloten de bestaande instrumenten te vervangen door een nieuw raamverdrag. Hiermee wordt beoogd recht te doen aan de ontwikkelingen die hebben plaats gevonden in de visserij, nieuwe problemen op te lossen en het aantal ratificaties te verhogen om een zo groot mogelijk aantal vissers te beschermen. Tijdens de 93<sup>e</sup> sessie van de Internationale Arbeidsconferentie in 2005 werd een ontwerpverdrag ter stemming voorgelegd. Dit verdrag werd echter verworpen; het vereiste quorum en de vereiste meerderheid werden niet behaald. De voornaamste redenen hiervoor waren stemonthouding door de werkgevers en het ontbreken van steun bij de Aziatische landen (onder aanvoering van Japan). Ruim 80% van alle vissersschepen is van Aziatische origine. Ook de Afrikaanse landen konden niet instemmen met het voorgestelde verdrag. De Internationale Arbeidsconferentie besloot daarom het debat op te schorten naar haar 96<sup>e</sup> sessie in 2007.

Inmiddels was voor de koopvaardij het Maritiem Arbeidsverdrag (MAV) tot stand gekomen en in 2006 aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie. Dit verdrag consolideert het bestaande (versnipperde) maritieme instrumentarium van de IAO en beoogt het *level playing field* in de mondiale zeevaartsector te verbeteren en fatsoenlijk werk voor alle zeevarenden te bevorderen, onder meer door een nieuw toezichtsmechanisme. Dit verdrag dat op 20 augustus 2013 wereldwijd in werking is getreden, is zowel voor Europees Nederland als voor Curaçao geratificeerd.

Om de conferentie van 2007 over het beoogde Verdrag betreffende werk in de visserijsector tot een succes te maken werd een questionnaire met betrekking tot wensen voor het verdrag gestuurd naar de regeringen van de lidstaten van de IAO. Nederland heeft bij de behandeling naar voren gebracht dat de verwerping van het eerdere ontwerp van het verdrag een nieuwe kans bood om alsnog een breed draagvlak voor het verdrag te verkrijgen. Naar aanleiding van de antwoorden, die werden gegeven door de lidstaten, is er een interregionaal en tripartiet rondetafeloverleg georganiseerd. Het resultaat van dit overleg was dat werknemers met instemming van de werkgevers met Japan het eens werden over het criterium dat gebruikt moest worden om vast te stellen of Aziatische schepen aan de verscherpte eisen ten aanzien van de accommodatie moeten voldoen.

Naast het rondetafeloverleg heeft ook uitvoerig informeel overleg plaats gevonden tussen de sociale partners. De Nederlandse werkgevers hebben hierbij een belangrijke rol gespeeld. Dit heeft geresulteerd in een compromis over de werk- en rusttijden en de mogelijkheid voor vlaggenstaten om in de visserij uitzendarbeid toe te staan.

Daarnaast is op voorstel van de werkgevers de mogelijkheid gecreëerd enkele onderdelen van het verdrag gefaseerd in te voeren teneinde minder ontwikkelde landen tegemoet te komen. Indien een land te maken heeft met «special problems of a substantial nature in the light of insufficiently developed infrastructure or institutions» hoeft aan onderdelen van het verdrag niet meteen te worden voldaan. Deze resultaten hebben er toe geleid dat tijdens haar 96e sessie op 14 juni 2007 de Internationale Arbeidsconferentie het Verdrag betreffende werk in de visserijsector en de bijbehorende Aanbeveling nr. 199 heeft aangenomen.

#### *Betrokkenheid Europese Unie*

De Europese Unie (EU) dringt onder verwijzing naar het EU blauwboek inzake het Maritieme beleid aan op de ratificatie en toepassing van internationale arbeidsverdragen voor de maritieme sector, waaronder het Verdrag betreffende werk in de visserijsector. De EU was intensief betrokken bij de onderhandelingen over en de afronding van het verdrag door middel van coördinatie op EU-niveau. Het is volgens de EU wenselijk om de bepalingen van het verdrag zo snel mogelijk toe te passen, omdat het verdrag een grote bijdrage levert aan de visserij op internationaal niveau doordat het fatsoenlijk werk voor vissers en eerlijker mededingingsvoorwaarden voor de scheepsbeheerders van vissersvaartuigen bevordert. Op 27 mei 2008 heeft de Europese Commissie een voorstel gedaan voor een besluit van de Raad om de lidstaten te machtigen voor de delen die tot de uitsluitende bevoegdheid van de EU behoren het Verdrag betreffende werk in de visserijsector, in het belang van de Europese Gemeenschap, te ratificeren.<sup>2</sup> Vervolgens is dit besluit op 7 juni 2010 door de Raad van Ministers aangenomen.<sup>3</sup>

#### *Social Partners Agreement*

Vertegenwoordigers van de werkgevers en de vakbonden uit de visserij van de Europese Unie hebben op 21 mei 2012 (zoals gewijzigd op 8 mei 2013), een overeenkomst (*Social Partners Agreement*) ondertekend die ervoor moet zorgen dat de vissers aan boord van vissersvaartuigen in behoorlijke omstandigheden kunnen werken. Het gaat dan met name om de inachtneming van minimumvoorschriften op het gebied van voorwaarden waaronder het werk moet worden verricht, accommodatie en maaltijden, veiligheid en gezondheid op de werkplek, medische zorg en sociale zekerheid. Met deze overeenkomst wordt het IAO-verdrag betreffende werk in de visserijsector voor een groot deel omgezet naar EU-niveau.

De sociale partners van de EU hebben de Europese Commissie gevraagd hun overeenkomst voor te leggen aan de Raad van Ministers van de EU, met als doel de overeenkomst via een EU-richtlijn overeenkomstig artikel 155 van het Verdrag betreffende de werking van de EU ten uitvoer te leggen en zo de voorschriften juridisch bindend in de EU te maken en de ratificatie van het Verdrag van de IAO te versnellen. Anders dan het verdrag heeft de *Social Partners Agreement* geen betrekking op zelfstandige vissers<sup>4</sup> en de binnenvisserij. De Europese Commissie heeft

<sup>2</sup> COM (2008) 320: Voorstel voor een beschikking van de Raad waarbij de lidstaten worden gemachtigd in het belang van de Europese Gemeenschap het Verdrag inzake arbeid in de visserij van de Internationale Arbeidsorganisatie van 2007 te bekrachtigen (Verdrag nr. 188).

<sup>3</sup> Besluit van de Raad van 7 juni 2010 waarbij de lidstaten worden gemachtigd in het belang van de Europese Unie het verdrag inzake arbeid in de visserij van de Internationale Arbeidsorganisatie van 2007 te bekrachtigen (Verdrag nr. 188) (Pb EU L145/12, 11-06-2010).

<sup>4</sup> De richtlijn is wel van toepassing op zelfstandige vissers wanneer zij werken aan boord van een vissersvaartuig waar ook vissers-werknemers werkzaam zijn.

op 28 april 2016 het Richtlijnvoorstel tot uitvoering van de door het Algemeen Comité van de landbouwcoöperaties van de Europese Unie (COGECA), de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) en de Vereniging van de nationale organisaties van visserijondernemingen in de EU (Europêche) gesloten overeenkomst van 21 mei 2012, zoals gewijzigd op 8 mei 2013, betreffende de uitvoering van het Verdrag inzake arbeid in de visserij van de Internationale Arbeidsorganisatie uit 2007 gepubliceerd.<sup>5</sup>

Op 19 december 2016 heeft de Raad van de Europese Unie dit richtlijnvoorstel goedgekeurd. De richtlijn is gepubliceerd op 31 januari 2017<sup>6</sup> en is op 15 november 2017 in werking getreden. Lidstaten moeten op 15 november 2019 de richtlijn hebben geïmplementeerd.

### *Standpunt ten aanzien van bekrachtiging*

De regering is een voorstander van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector, omdat de leef- en werkomstandigheden in de visserij, mondiaal gezien, ongunstig afsteken ten opzichte van andere sectoren en dit verdrag minimumnormen ten aanzien van deze omstandigheden oplegt. Het Verdrag betreffende werk in de visserijsector betekent ten dele ook een modernisering van oude verdragsnormen. De opstelling van de regering bij de onderhandelingen is er op gericht geweest om het verdrag een zo breed mogelijk draagvlak te geven. Dit bevordert de totstandkoming van een wereldwijd *level playing field* in de visserij. Tijdens de voorbereidingen heeft de regering erop gewezen dat het verdrag niet te gedetailleerd moest zijn en flexibel genoeg voor met name de minder ontwikkelde landen. Voor de regering is het van belang dat het verdrag is aangenomen met steun van de werkgevers, werknemers en alle belangrijke visserijlanden.

Het Verdrag betreft voor het merendeel verplichtingen opgelegd aan lidstaten en bevat naar het oordeel van de regering de volgende een ieder verbindende bepalingen in de zin van de artikelen 93 en 94 van de Grondwet die aan rechtssubjecten rechten toekennen of verplichtingen opleggen, en die naar het oordeel van de regering onvoorwaardelijk en voldoende nauwkeurig zijn om rechtstreeks in de Nederlandse rechtsorde te kunnen worden toegepast:

artikel 8, tweede lid, onder c – de schipper is verplicht om bewustwordingstrainingen te faciliteren aan boord van het vissersvaartuig;

artikel 9 – minimumleeftijd van vissers;

artikel 10 – vissers mogen niet werken zonder een geldige geneeskundige medische geschiktheidsverklaring;

artikel 12, eerste lid – voor vissersvaartuigen van 24 meter of meer of voor vissersvaartuigen die langer dan drie dagen op zee blijven dient de geneeskundige verklaring te vermelden dat zij voldoende horen en zien voor de uitoefening van de taken aan boord en dat zij niet lijden aan een medische aandoening die kan verergeren door werk op zee of de visser ongeschikt maakt voor werk aan boord van een vissersvaartuig;

artikel 14, eerste lid, onder b – minimumaantal uren rust voor schepen langer dan drie dagen op zee;

artikel 14, vierde lid – de visser is verplicht om te werken ten behoeve van de onmiddellijke veiligheid van het vaartuig, van de opvarenden of van de vangst of het verlenen van hulp aan op zee in nood verkerende schepen of personen;

artikel 15 – ieder vissersvaartuig dient een bemanningslijst aan boord te hebben, die aan bevoegde personen wordt verstrekt aan de wal,

<sup>5</sup> COM (2016) 235.

<sup>6</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2017:025:0012:0035:NL:PDF>.

artikel 18 – de overeenkomst tot het verrichten van werk van vissers blijft aan boord blijft en moet beschikbaar zijn voor inzage;  
artikel 20 – de scheepsbeheerder is verplicht ervoor te zorgen dat iedere visser aan boord van een vissersvaartuig een schriftelijke overeenkomst heeft tot het verrichten van werk, die is ondertekend; en  
artikel 21 – vissers hebben recht op repariëring.

#### *Koninkrijkspositie*

Thans wordt de goedkeuring van het verdrag voor het gehele Koninkrijk gevraagd. De volgende overwegingen worden meegegeven voor het Caribische deel van het Koninkrijk.

Met betrekking tot Caribisch Nederland wordt medegelding overwogen met het oog op de handhaving. Implementatie van het verdrag zal aan de orde zijn na hervorming van de sociale zekerheid in Caribisch Nederland en na een vooraf uit te voeren inventarisatie van de vissersvloot in Caribisch Nederland. Dit is ook in lijn met de beleidsvisie van het openbaar lichaam Bonaire 2014–2019 met het oog op regulering van de kustvisserij, vrijstelling van invoerrechten voor visserijbenodigdheden, training, kansen voor opzetten semi-industriële visserij in de Exclusieve Economische Zone (EEZ) en oriëntatie op internationale verdragen en samenwerking.<sup>7</sup> Daarbij wordt aangesloten bij Aanbeveling 199, paragraaf 55, die erin voorziet dat een lid in zijn hoedanigheid van kuststaat bij het verlenen van visvergunningen in zijn exclusieve economische zone kan voorschrijven dat de vissersvaartuigen moeten voldoen aan de vereisten van het verdrag. Indien dergelijke vergunningen worden verleend door kuststaten, moeten deze staten certificaten of andere geldige documenten in aanmerking nemen, waarin verklaard wordt dat het desbetreffende vaartuig geïnspecteerd is door of namens de bevoegde autoriteit en dat geconstateerd is dat het voldoet aan de bepalingen van het verdrag.

De regeringen van Curaçao, Aruba en Sint Maarten achten medegelding van het verdrag vooralsnog niet wenselijk.

Wanneer een van deze landen in de toekomst wel medegelding wenselijk zal achten, kan die medegelding direct tot stand worden gebracht, aangezien het verdrag voor het gehele Koninkrijk zal worden goedgekeurd.

#### *Uitvoering van het verdrag met betrekking tot Europees Nederland*

Tegelijk met dit wetsvoorstel wordt een voorstel van wet ingediend waarin de invoering van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector wordt geregeld. Dat wetsvoorstel bevat met name wijzigingen van het Burgerlijk Wetboek met het oog op de implementatie van de verdragsbepalingen inzake de overeenkomst tot het verrichten van werk door vissers en van de Wet zeevarenden. De Wet zeevarenden wordt aangepast om de voorschriften van het verdrag over geneeskundig onderzoek van vissers, de accommodatie, de verstrekking van voedsel en drinkwater aan boord en de handhaving te implementeren, in het bijzonder in uitvoeringsregels. Voor een nadere uiteenzetting ter zake zij verwezen naar de bij dat wetsvoorstel behorende memorie van toelichting.

---

<sup>7</sup> <http://bearingpointcaribbean.esimg.net/wp-content/uploads/2014/10/Beleidsvisie-landbouw-veeteelt-en-visserij-Bonaire.pdf>.

## II VERDRAG

Het verdrag heeft als doel om in de visserij fatsoenlijke leef- en werkomstandigheden te creëren voor vissers en om wereldwijd eerlijker mededingingsvoorwaarden, een *level playing field*, te stimuleren. Het verdrag biedt een minimumbescherming door de vaststelling van internationale minimumnormen voor de mondiale commerciële visserij. Het verdrag komt mede in de plaats van de volgende bestaande verdragen:

- Verdrag betreffende de minimumleeftijd voor toelating tot de tewerkstelling als visser, 1959 (IAO-Verdrag nr. 112);
- Verdrag betreffende het geneeskundig onderzoek van vissers, 1959 (IAO-Verdrag nr. 113);
- Verdrag betreffende de arbeidsovereenkomst van vissers van 1959 (IAO-Verdrag nr. 114);
- Verdrag betreffende accommodatie aan boord van vissersschepen 1969 (IAO-Verdrag nr. 126).

Daarnaast heeft het Verdrag betreffende werk in de visserijsector betrekking op belangrijke onderwerpen, zoals arbeidsomstandigheden op het werk, bemanningssterkte en rusttijden, bemanningslijst, repatriëring, werving en aanstelling, sociale zekerheid en naleving en handhaving. Het verdrag bevat ook uitgebreide voorschriften waaraan de accommodatie van vissersvaartuigen moet voldoen. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen vissersvaartuigen die korter of langer dan 24 meter zijn. Voor vissersvaartuigen langer dan 24 meter gelden strengere eisen.

De meerwaarde van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector ligt voornamelijk in de ruime toepassingsfeer. Het verdrag is van toepassing op elke visser die actief is in de commerciële visserij. Dit betekent een ieder, die in enige hoedanigheid, hetzij in dienst genomen, hetzij op andere wijze is gecontracteerd, hetzij een beroep uitoefent aan boord van een vissersvaartuig, met inbegrip van personen die aan boord werkzaam zijn en daarvoor een aandeel in de besomming ontvangen. Daarnaast is het verdrag ook van toepassing op elk vissersvaartuig dat bestemd is voor de commerciële visserij. Hieronder valt in principe ook de visserij in de binnenwateren. Het verdrag voorziet in de mogelijkheid dat bepaalde categorieën vissers en vaartuigen door lidstaten tijdelijk kunnen worden uitgesloten van de toepassingsfeer van het verdrag. De lidstaat dient dan wel het bewijs te leveren van de moeilijkheden, de redenen voor de uitsluiting te rechtvaardigen, de opmerkingen van de sociale partners over te leggen en de gelijkwaardige maatregelen, die zij ter vervanging zal nemen, te verduidelijken.

### *Uitsluiting binnenvissers*

De binnenvissers in Nederland zijn actief op de binnenwateren en varen dus niet buitengaats. Het belangrijkste binnenwater is het IJsselmeer. Het aantal ondernemers in de binnenvisserij is de afgelopen decennia gedaald tot rond de 150 en ook voor de komende jaren zijn ontwikkelingen zichtbaar die het voortbestaan van de sector verder onder druk kunnen zetten.<sup>8</sup>

De regelgeving waarmee het verdrag wordt geïmplementeerd in Nederland is gericht op zeevissers en zeevissersvaartuigen. Deze regelgeving kan niet zonder meer van toepassing worden verklaard op binnenvissers. Dit kan worden geïllustreerd aan de hand van de volgende voorbeelden:

- Als een visser op volle zee acuut medische zorg nodig heeft, is er geen garantie dat de visser snel aan de wal kan worden gebracht. Vandaar

<sup>8</sup> RO PUBL DFK Binnenvissers in nieuw perspectief CORR. 6 december 2012.

het vereiste in het verdrag van een medische geschiktheidsverklaring gericht op de bescherming van zeevissers. Bij binnenvissers zal dit niet het geval zijn. Zij kunnen in Nederland beroep doen op interventie van de Koninklijke Nederlandse Reddingsmaatschappij of snel naar een nabije Nederlandse haven varen.

- De verdragsvereisten met betrekking tot medische voorzieningen aan boord van een vissersvaartuig zijn gericht op zeevissersvaartuigen en zijn niet aan de orde voor binnenvissersvaartuigen.
- Repatriëring is geen probleem voor de binnenvissers, zij zullen het Nederlandse grondgebied niet verlaten in de uitoefening van hun vissersactiviteiten.
- Voor zeevissersvaartuigen die in internationale wateren varen is het noodzakelijk dat de vlaggenstaat regelt welke regels van toepassing zijn en wat de verantwoordelijkheden van de scheepsbeheerder zijn.

Op binnenvissers werkend in de Nederlandse binnenwateren is de Nederlandse wetgeving van toepassing. Binnenvissers onder het verdrag brengen zal de regeldruk op de sector binnenvisserij verhogen zonder het beschermingsniveau te verhogen. Ook de Richtlijn (EU) 2017/159 van de Raad van 19 december 2016 tot uitvoering van de op 21 mei 2012 door het Algemeen Comité van de landbouwcoöperaties van de Europese Unie (COGECA), de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) en de Vereniging van de nationale organisaties van visserijondernemingen in de Europese Unie (Europêche) gesloten Overeenkomst betreffende de uitvoering van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector van de Internationale Arbeidsorganisatie uit 2007 is alleen van toepassing op zeevisserij.

Dit leidt er toe dat de regering na overleg met de sociale partners vertegenwoordigd in de Stichting Sectorraad Visserij heeft besloten conform de mogelijkheid geboden in artikel 3, eerste lid, van het verdrag om vissersvaartuigen op rivieren, meren en kanalen van het verdrag uit te sluiten.

Het verdrag legt voor het eerst minimumnormen op het gebied van sociale zekerheid voor alle vissers vast. Vissers die hun woonplaats hebben op het grondgebied van een Verdragsstaat moeten op gelijke wijze worden behandeld als andere personen in een gelijksoortige situatie met andere woorden vissers die werknemer zijn moeten gelijk worden behandeld als andere werknemers in de verdragsstaat en vissers die werken als zelfstandigen moeten gelijk worden behandeld als andere zelfstandigen.

In het verdrag is een clause opgenomen dat bij havenstaatcontroles schepen die onder een vlag varen van een staat, die het verdrag niet heeft geratificeerd, geen gunstiger behandeling mogen ontvangen dan schepen die onder een vlag varen van een lidstaat die dit wel heeft gedaan.

Hoewel de algemene conferentie van de IAO het verdrag al in juni 2007 heeft vastgesteld, is het pas per 16 november 2017 in werking getreden. Het verdrag is op 16 november 2016 door tien ondertekenende partijen, waarvan acht kuststaten, geratificeerd.<sup>9</sup> Het verdrag treedt dan een jaar later in werking. Er is enige overlapping van bepaalde bepalingen van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector met bepalingen van het Maritiem Arbeidsverdrag. Aangezien Nederland het Maritiem Arbeidsverdrag reeds heeft goedgekeurd en de implementatiewetgeving ter zake

<sup>9</sup> Op 16 november 2016 is het Verdrag betreffende werk in de visserijsector geratificeerd door tien lidstaten, waarvan acht kuststaten: Bosnië-Herzegovina, Argentinië, Marokko, Zuid-Afrika, Congo, Frankrijk, Noorwegen, Angola en Litouwen.

in werking is getreden, is voor de implementatie van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector al een en ander geregeld bij de implementatiewetgeving van het Maritiem Arbeidsverdrag (Stb. 2011, 394.), zie hiervoor ook het voorstel van wet tot implementatie van het verdrag.

Het verdrag is onderverdeeld in negen afzonderlijke hoofdstukken: I Begripsomschrijvingen en reikwijdte, II Algemene beginselen, III Minimumeisen voor het werken aan boord van vissersvaartuigen, IV Voorwaarden waaronder werk wordt verricht, V Accommodatie en voeding, VI Medische zorg, bescherming van de gezondheid en sociale zekerheid, VII Naleving en handhaving, VIII Wijziging van de bijlagen I, II en III en IX Slotbepalingen. Aan het verdrag zijn drie bijlagen gehecht, waarvan met name bijlage II over de Overeenkomst tot het verrichten van werk door vissers en bijlage III Accommodatie op vissersvaartuigen van belang zijn. Deze laatste bijlage is alleen van toepassing op «nieuwe vissersvaartuigen» van de vlaggenstaat. Daarbij wordt in bijlage III gedefinieerd wat moet worden verstaan onder een «nieuw vissersvaartuig»:

- het contract voor de bouw of een ingrijpende verbouwing van het vissersvaartuig is gesloten op of na de datum van inwerkingtreding van het verdrag voor de lidstaat; of
- het contract voor de bouw of een ingrijpende verbouwing van het vissersvaartuig is gesloten vóór de datum van inwerkingtreding van het verdrag voor de lidstaat en het vissersvaartuig wordt drie jaar of meer na inwerkingtreding opgeleverd; of
- bij ontbreken van een bouwcontract op of na de datum van inwerkingtreding van het verdrag voor de lidstaat:
  - √ de kiel wordt gelegd, of
  - √ de bouw identificeerbaar met een bepaald vaartuig aanvangt, of
  - √ is aangevangen met de assemblage, bestaande uit ten minste 50 ton of 1 procent van de geschatte massa van alle bouwmaterialen, naar gelang van welke van beide het minst is.

### III ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

#### Deel I Begripsomschrijvingen en reikwijdte

**Artikel 1** bevat de omschrijving van de begrippen die in het verdrag worden gebruikt. Belangrijk zijn de definities van visser en de overeenkomst tot het verrichten van werk. Artikel 1, sub e, bepaalt dat onder «visser» wordt verstaan een ieder die in enige hoedanigheid werkt aan boord van een vissersvaartuig. Loodsen, marinepersoneel, andere personen in vaste dienst van de overheid, personen aan de wal gestationeerd, die aan boord van het schip werkzaamheden uitvoeren en waarnemers voor de visserij zijn uitgezonderd. Artikel 1, sub f, bepaalt dat een overeenkomst tot het verrichten van werk door vissers een arbeids-overeenkomst is of elke andere overeenkomst op grond waarvan een visser aan boord van het vissersvaartuig werkt en die diens leef- en werkomstandigheden aan boord regelt. De laatste categorie van overeenkomsten betreft onder meer een overeenkomst van opdracht of een maatschapsovereenkomst.

**Artikel 2**, eerste lid, bepaalt dat het verdrag in beginsel van toepassing is op alle vissers en alle vissersvaartuigen die betrokken zijn bij commerciële visserijactiviteiten. sportvisserij en visserijactiviteiten, waarbij de visser uitsluitend vist voor eigen gebruik (voor zichzelf en zijn gezin) en waarbij er geen economisch voordeel wordt beoogd, vallen niet onder de reikwijdte van het verdrag. Daarnaast wordt in het derde lid van artikel 2 een mogelijkheid geschapen voor een lidstaat om na overleg de



bescherming, die het verdrag creëert voor vissers die werkzaam zijn op vaartuigen van 24 meter of langer, geheel of gedeeltelijk uit te breiden tot vissers die op kleinere vaartuigen werkzaam zijn.

**Artikel 3**, eerste lid, biedt een mogelijkheid voor lidstaten, indien de toepassing van het verdrag leidt tot wezenlijke problemen vanwege de specifieke voorwaarden waaronder werk van de vissers wordt verricht of de activiteiten van de desbetreffende vissersvaartuigen, om na overleg, vissersvaartuigen betrokken bij visserijactiviteiten op rivieren, meren of kanalen (binnenvissers) en beperkte categorieën vissers of vissersvaartuigen uit te sluiten van de vereisten van het verdrag dan wel een of meer bepalingen daarvan. De regering maakt na overleg met de sociale partners, van deze mogelijkheid gebruik om vissersvaartuigen die uitsluitend op rivieren, meren of kanalen in Nederland actief zijn van het verdrag uit te sluiten.

Ingevolge het tweede lid moet de bevoegde autoriteit in dat geval en waar praktisch uitvoerbaar, waar nodig maatregelen treffen om de vereisten uit dit verdrag geleidelijk uit te breiden tot de desbetreffende categorieën van vissers en vissersvaartuigen.

Het derde lid bepaalt dat lidstaten in hun eerste rapport over de toepassing van het verdrag de categorieën vissers of vissersvaartuigen die zijn uitgesloten en de redenen voor deze uitsluitingen dienen te vermelden en de maatregelen te beschrijven die zijn genomen om een gelijkwaardige bescherming te bieden aan de uitgesloten categorieën. In volgende rapporten moeten de maatregelen worden beschreven die zijn genomen om de werkingssfeer van het verdrag in overeenstemming met het tweede lid geleidelijk uit te breiden.

**Artikel 4**, eerste lid, staat toe dat lidstaten, die kampen met wezenlijke en bijzondere problemen vanwege een infrastructuur of instellingen die onvoldoende ontwikkeld zijn, een beperkt aantal bepalingen van het verdrag, voor een beperkt aantal categorieën vissersvaartuigen en vissers, volgens een in overleg met de representatieve organisaties van de betrokken werkgevers en werknemers vooraf opgesteld plan, geleidelijk te implementeren. Deze bepalingen zijn limitatief opgesomd in het eerste lid van artikel 4. Dit artikel ziet vooral op minder ontwikkelde landen. De mogelijkheid tot geleidelijke implementatie is echter ingevolge het tweede lid niet van toepassing op vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter of meer, op vissersvaartuigen die langer dan zeven dagen op zee blijven of die normaliter meer dan 200 zeemijlen uit de kustlijn van de vlaggenstaat of buiten de buitengrens van zijn continentaal plat varen of die aan havenstaatcontroles als voorzien in artikel 43 van het verdrag worden onderworpen, behalve wanneer havenstaatcontrole plaatsvindt na een situatie van overmacht. Het eerste lid is ook niet van toepassing op vissers die op dergelijke vaartuigen werken. Indien een lidstaat gebruik maakt van de mogelijkheid om deze bepalingen geleidelijk te implementeren dan moet hierover op dezelfde wijze als in artikel 3 worden gerapporteerd aan de IAO.

In **artikel 5**, eerste lid, wordt de bevoegdheid gegeven aan de bevoegde autoriteit van een lidstaat om na overleg met representatieve organisaties van de betrokken werkgevers en werknemers te beslissen de lengte over alles (LOA) te hanteren in plaats van de lengte (L) als basis voor de meting. Dit in overeenstemming met de bepalingen inzake gelijkwaardige meting in Bijlage I. De lengte over alles wordt in artikel 1, sub j, gedefinieerd als «de afstand in een rechte lijn evenwijdig aan de ontwerplastlijn tussen het voorste punt van de boeg en het achterste punt van de achtersteven. De Lengte (L) is volgens artikel 1, sub i, 96% van de totale

lengte op een waterlijn op 85% van de kleinste holte naar de mal gemeten vanaf de kiellijn of de lengte van de voorzijde van de voorsteven tot aan de hartlijn van de roerkoning op die waterlijn, indien deze laatste lengte groter is. Bij vaartuigen, die met stuurlast zijn ontworpen, moet de waterlijn waarop deze lengte gemeten wordt evenwijdig aan de ontwerplastlijn worden genomen.

In Bijlage I getiteld «gelijkwaardigheid bij meting» wordt aangegeven hoe de Lengte over alles zich verhoudt tot de Lengte (L).

Artikel 5, eerste lid, geeft de bevoegde autoriteit ook de bevoegdheid om voor de toepassing van de in bijlage III genoemde paragrafen na overleg met representatieve organisaties van de betrokken werkgevers en werknemers te beslissen om als basis voor de meting de brutotonnage te hanteren, met inachtneming van de gelijkwaardigheid bij meting uit bijlage III, in plaats van de lengte (L) of de lengte over alles (LOA).

Na overleg met de sociale partners heeft de regering gekozen voor het gebruik van de lengte (L). Er is dus geen gebruik gemaakt van de mogelijkheden geboden in artikel 5, eerste lid. Het tweede lid bepaalt dat over de redenen van de genomen keuze wordt gerapporteerd aan de IAO.

## **Deel II Algemene beginselen**

In de **artikelen 6, 7 en 8** wordt de implementatie van de uit het verdrag voortvloeiende verplichtingen aan de lidstaten opgelegd, waaronder het aanwijzen van de bevoegde autoriteit(en) en de taken en verantwoordelijkheden van scheepsbeheerders van vissersvaartuigen, schippers en vissers. In Nederland wordt de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aangeduid als de bevoegde autoriteit.

## **Deel III Minimumeisen voor het werk aan boord van vissersvaartuigen**

**Artikel 9** stelt de minimumleeftijd op 16 jaar om te mogen werken aan boord van een vissersvaartuig. De bevoegde autoriteit van een lidstaat kan de minimumleeftijd terugbrengen naar 15 jaar voor jongeren die niet langer leerplichtig zijn zoals voorzien in de nationale wetgeving en die een beroepsopleiding in de visserij volgen. Daarnaast kan de bevoegde autoriteit in overeenstemming met de nationale wetgeving en de nationale praktijk jongeren van 15 jaar toestemming verlenen om gedurende schoolvakanties licht werk te verrichten. De autoriteit bepaalt, na overleg, welk werk is toegestaan alsmede de omstandigheden waaronder dat werk verricht mag worden en welke rusttijden vereist zijn. Tevens wordt in dit artikel de bescherming geregeld van jongeren onder 18 jaar aan boord van een vissersvaartuig.

De **artikelen 10, 11 en 12** zien op de vereisten met betrekking tot het geneeskundig onderzoek van vissers en de vorm en inhoud en de afgifte van een verplichte geneeskundige verklaring waaruit blijkt dat zij medisch in staat zijn hun taken te verrichten. Er zijn thans geen internationale richtlijnen voor de medische keuring van vissers. Voor het realiseren van een level playing field is het wenselijk om in een brief samen met de sociale partners van de visserijsector de Internationale Maritieme Organisatie (IMO)/IAO erop te attenderen deze lacune op te vullen. In artikel 12 zijn extra verplichtingen voorzien voor de medische verklaring van vissers die werken aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter of meer of een vissersvaartuig dat gewoonlijk langer dan drie dagen op zee verblijft.

## **Deel IV Voorwaarden waaronder werk wordt verricht**

**Artikel 13** bepaalt dat lidstaten wet- en regelgeving aannemen teneinde de scheepsbeheerders van vissersvaartuigen te verplichten te waarborgen dat hun vaartuigen voldoende en veilig zijn bemand en onder het gezag staan van een vakbekwame schipper en dat vissers regelmatig voldoende lange rustperioden krijgen. Deze eisen beogen de veilige navigatie en exploitatie van vissersvaartuigen en de veiligheid en gezondheid van vissers te waarborgen.

**Artikel 14** beoogt de veilige navigatie van vissersvaartuigen te waarborgen.

Voor de bemanningssterkte voor vissersvaartuigen van 24 meter of meer dient de bevoegde autoriteit een minimum bemanningssterkte vast te stellen en daarbij het vereiste aantal vissers met kwalificaties te vermelden.

Voor vissersvaartuigen, die langer dan drie dagen op zee verblijven, is de bevoegde autoriteit verplicht het minimum aantal rusturen vast te stellen. De minimumrusttijden bedragen niet minder dan 10 uren in een periode van 24 uur en 77 uren in een periode van 7 dagen. Wel kan de bevoegde autoriteit voor een beperkt aantal benoemde redenen tijdelijke uitzonderingen op de hierboven genoemde grenzen toestaan. Ook kan de bevoegde autoriteit, na overleg, alternatieve vereisten voorzien voor de minimale rusttijden op voorwaarde dat die vereisten voldoende gelijkwaardig zijn en de veiligheid en gezondheid van de vissers niet in gevaar brengen. De schipper blijft bevoegd, ten behoeve van de onmiddellijke veiligheid van het vaartuig, van de opvarenden of van de vangst, of voor het verlenen van hulp op zee aan in nood verkerende schepen of personen, het normale schema van rusttijden op te schorten en van een visser te verlangen dat hij de nodige uren werk verricht totdat de normale situatie is hersteld. Zodra de normale situatie is hersteld, draagt de schipper er zorg voor dat de vissers die tijdens een ingeroosterde rustperiode werk hebben verricht een toereikende rustperiode krijgen.

In **artikel 15** wordt bepaald dat elk vissersvaartuig een bemanningslijst aan boord heeft, waarvan een afschrift wordt verstrekt aan bevoegde personen aan de wal.

In de **artikelen 16 tot en met 20** zijn bepalingen opgenomen over de eisen die gesteld moeten worden aan de overeenkomst tot het verrichten van werk door vissers.

Deze overeenkomst moet voor de vissers duidelijk zijn en de bepalingen, die minimaal in deze overeenkomst moeten zijn opgenomen, moeten in overeenstemming zijn met de bepalingen van Bijlage II bij het verdrag. De artikelen 16 tot 18 en Bijlage II zijn niet van toepassing op de scheepsbeheerder die zelf en alleen zijn vaartuig vaart.

In **artikel 21** is bepaald dat de lidstaten dienen te waarborgen dat de vissers op vissersvaartuigen die onder hun vlag varen en buitenlandse havens aandoen recht hebben op repatriëring indien hun overeenkomst is verstreken of op geldige gronden is beëindigd door de visser of de scheepsbeheerder van het vissersvaartuig, of indien de visser niet langer in staat is de taken te verrichten krachtens de overeenkomst of indien niet van hem verlangd kan worden die taken onder de desbetreffende omstandigheden te verrichten. De scheepsbeheerder van het vissersvaartuig moet zorg dragen voor de repatriëring.

Ingevolge het tweede lid worden de kosten voor de repatriëring betaald door de scheepsbeheerder van het vissersvaartuig. Dit is anders indien de visser overeenkomstig de nationale wet- en regelgeving of andere

maatregelen ernstig in gebreke was ten aanzien van de verplichtingen uit de overeenkomst tot het verrichten van werk.

In het derde lid is bepaald dat middels nationale wet- en regelgeving de precieze omstandigheden dienen te worden voorgeschreven waaronder vissers uit hoofde van het eerste lid recht hebben op repatriëring, de maximumduur van de periodes aan boord waarna vissers recht hebben op repatriëring en de repatriëringsbestemmingen.

Ingevolge het vierde lid moet de lidstaat onder wiens vlag het vissersvaartuig vaart de repatriëring regelen indien een scheepsbeheerder van een vissersvaartuig verzuimt zorg te dragen voor de repatriëring en is de lidstaat gemachtigd de kosten te verhalen op de scheepsbeheerder van het vissersvaartuig.

Op grond van het vijfde lid laat nationale regelgeving onverlet het recht van de scheepsbeheerder om de kosten van repatriëring te verhalen op derden op grond van contractuele regelingen.

**Artikel 22** strekt ertoe om wervings- en arbeidsbemiddeling in de visserij te reguleren, zodat misbruik kan worden tegengegaan.

Het eerste tot en met derde lid van dit artikel gelden voor publieke arbeidsbemiddelingsdiensten, dat wil zeggen van overheidswege ingestelde arbeidsbemiddelingsdiensten, zoals het UWV, en particuliere arbeidsbemiddelingsdiensten. Lidstaten, die een publieke wervings- en arbeidsbemiddelingsdienst voor vissers exploiteren, moeten waarborgen dat deze dienstverlening deel uitmaakt van of wordt afgestemd met een publieke werkgelegenheidsinstantie voor alle werkgevers en werknemers. Particuliere wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten voor vissers, die actief zijn op het grondgebied van een lidstaat, moeten dat doen in overeenstemming met een gestandaardiseerd systeem van vergunningen of certificering of andere vorm van regulering, dat na overleg met de sociale partners wordt ingesteld, gehandhaafd of aangepast.

Het derde lid van artikel 22 verplicht lidstaten tot wet- en regelgeving die de werkwijze van wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten reguleert. Het vierde tot en met zesde lid van dit artikel gaan specifiek over particuliere uitzendbureaus die vissers ter beschikking stellen aan boord van vissersvaartuigen. Als een lidstaat, zoals Nederland heeft gedaan, tevens het op 19 juni 1997 te Genève tot stand gekomen Verdrag betreffende particuliere bureaus voor arbeidsbemiddeling, 1997 (hierna: IAO-Verdrag nr. 181) heeft bekrachtigd, kan het bepaalde verantwoordelijkheden toekennen aan particuliere uitzendbureaus. Daarbij moeten de onderscheiden verantwoordelijkheden van particuliere uitzendbureaus en van scheepsbeheerders van vissersvaartuigen, die optreden als «inlener», conform artikel 12 van dat verdrag worden vastgesteld en toegekend. Vissers mogen door de conform artikel 12 van dat verdrag ingevoerde wet- en regelgeving niet worden belet een retentierecht op het vissersvaartuig uit te oefenen.

Ook wordt bepaald dat de scheepsbeheerder van het vissersvaartuig aansprakelijk is indien het particuliere uitzendbureau verzuimt zijn verplichtingen jegens een visser na te komen (lid 5). Het is aan de lidstaat om te beslissen of de exploitatie van particuliere uitzendbureaus wordt toegestaan (lid 6). Dit verdrag verplicht daar niet toe. Nederland staat uitzendarbeid aan boord van vissersvaartuigen toe.

**De artikelen 23 en 24** zien op de betaling van loon aan vissers.

## **Deel V Accommodatie en voeding**

**De artikelen 25 tot en met 28** verplichten lidstaten tot specifieke regelgeving voor vissersvaartuigen met betrekking tot de gedetailleerde eisen die het verdrag aan accommodatie, voeding en drinkwater aan boord stelt. Artikel 26, onderdeel g, vereist een procedure voor behandeling van klachten over accommodatie die niet voldoet aan de vereisten van dit verdrag. In artikel 28 wordt geregeld dat de wet- en regelgeving of andere door de lidstaten in overeenstemming met de artikelen 25 tot en met 27 te nemen maatregelen volledig uitvoering moeten geven aan bijlage III betreffende de accommodatie op vissersvaartuigen. Bijlage III geeft de technische vereisten waaraan vissersvaartuigen moeten voldoen met betrekking tot de accommodatie aan boord. Artikel 28, tweede lid, opent de mogelijkheid voor een lidstaat, die niet in de gelegenheid is om bepaalde voorschriften van die bijlage te implementeren, om na overleg met sociale partners, te kiezen voor alternatieve maatregelen die in wezenlijke mate gelijkwaardig zijn aan de niet uitgevoerde bepalingen. De bepalingen, die betrekking hebben op artikel 27, vallen niet daar onder.

## **Deel VI Medische zorg, bescherming van de gezondheid en sociale zekerheid**

**Artikel 29** verplicht elke lidstaat wet- en regelgeving of andere maatregelen aan te nemen die voorschrijven dat vissersvaartuigen beschikken over voldoende geschikte medische apparatuur en medische voorraad voor de activiteiten van het vissersvaartuig, hierbij rekening houdend met het aantal vissers aan boord, het vaargebied en de duur van de reis. Ook wordt bepaald dat vissers recht hebben op medische verzorging aan de wal en het recht hebben bij ernstige verwondingen of ziekte tijdig naar de wal te worden gebracht voor behandeling.

**Artikel 30** legt lidstaten bijkomende verplichtingen op voor regelgeving voor vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter of meer, rekening houdend met het aantal vissers aan boord, het vaargebied en de duur van de reis.

De **artikelen 31, 32 en 33** bepalen dat elke lidstaat wet- en regelgeving of andere maatregelen moet aannemen met betrekking tot de preventie van arbeidsongevallen, beroepsziekten en werkgerelateerde risico's aan boord van vissersvaartuigen met inbegrip van risicobeoordeling en -beheersing, training en instructie aan boord van vissers. In artikel 32 worden specifieke vereisten opgelegd aan vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter of meer, die gewoonlijk langer dan drie dagen op zee blijven en, na overleg, aan andere vissersvaartuigen, rekening houdend met het aantal vissers aan boord, het vaargebied en de duur van de reis. Scheepsbeheerders van vissersvaartuigen dienen onder meer te waarborgen dat vissers aan boord geschikte persoonlijke beschermende kleding en uitrusting ontvangen. Op grond van artikel 33 vindt de beoordeling van de risico's in verband met de visserij plaats, afhankelijk van het geval, met medewerking van de vissers of hun vertegenwoordigers.

Bepalingen met betrekking tot de sociale zekerheidsbescherming van vissers zijn te vinden in de **artikelen 34 tot en met 39**. Elke lidstaat moet waarborgen dat vissers die gewoonlijk op zijn grondgebied wonen en hun gezinsleden, voor zover voorzien in zijn nationale recht, recht hebben op sociale zekerheidsbescherming onder voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de voorwaarden die van toepassing zijn op andere werkenden, die gewoonlijk wonen op zijn grondgebied.

In de **artikelen 36 en 37** wordt aangegeven dat lidstaten door middel van bilaterale of multilaterale overeenkomsten of andere regelingen in overeenstemming met hun nationale wet- en regelgeving of praktijk samen moeten werken om geleidelijk volledige sociale zekerheidsbescherming voor vissers te bewerkstelligen, daarbij rekening houdend met het beginsel van gelijke behandeling ongeacht nationaliteit en om de instandhouding van sociale zekerheidsrechten te waarborgen die door vissers zijn of worden verworven, ongeacht hun woonplaats.

Artikel 37 zorgt ervoor dat er geen conflict ontstaat tussen IAO-normen en specifieke bepalingen inzake sociale zekerheid, die zijn overeengekomen door regionale organisaties voor economische integratie zoals de Europese Unie.

Het betreft Verordening (EG) Nr. 883/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels die van toepassing is op de Europese Economische Ruimte en Zwitserland en die de volgende aanwijzingsregels voor de toepasselijke sociale zekerheidswetgeving hanteert voor werkzaamheden verricht aan boord van een zeevissersvaartuig: al dan niet in loondienst verrichte werkzaamheden, die normaliter plaatsvinden aan boord van een zeeschip dat onder de vlag van een lidstaat vaart, worden beschouwd als werkzaamheden die worden verricht in die lidstaat. Niettemin geldt voor degene, die werkzaamheden in loondienst verricht aan boord van een zeeschip, dat onder de vlag van een lidstaat vaart, en die voor die werkzaamheden wordt betaald door een onderneming of een persoon die zijn zetel of domicilie in een andere lidstaat heeft, de wetgeving van laatstgenoemde lidstaat, indien hij zijn woonplaats in die lidstaat heeft. De onderneming of de persoon, die het loon betaalt, wordt voor de toepassing van genoemde wetgeving als werkgever aangemerkt.

De **artikelen 38 en 39** bevatten bepalingen omtrent de verplichting voor lidstaten maatregelen te nemen om te verzekeren dat vissers beschermd zijn in het geval van werk gerelateerd(e) ziekte, letsel of overlijden. Ook wordt de toegang van vissers tot geschikte medische zorg en de bijbehorende schadeloosstelling in overeenstemming met nationale wet- en regelgeving geregeld. Artikel 38 geeft in het derde lid twee mogelijkheden om de bescherming van vissers te waarborgen; door middel van een systeem voor de aansprakelijkheid van scheepsbeheerders van vissersvaartuigen of door verplichte verzekering, regeling voor schadeloosstelling van werknemers of andere regelingen.

Artikel 39, eerste lid, bevat bepalingen op grond waarvan een lidstaat, bij het ontbreken van nationale regelingen voor vissers, wet- en regelgeving of andere maatregelen dient aan te nemen ter waarborging van de verantwoordelijkheid van scheepsbeheerders van vissersvaartuigen om te voorzien in de bescherming van de gezondheid van en de medische zorg aan vissers op vissersvaartuigen die zijn vlag voeren. Voorts waarborgt deze regelgeving dat scheepsbeheerders de kosten moeten dragen van medische zorg, materiële hulp en ondersteuning van vissers gedurende de medische behandeling in het buitenland tot de repatriëring. De nationale wet- of regelgeving kan toestaan dat de aansprakelijkheid van de scheepsbeheerder wordt uitgesloten wanneer het letsel niet is opgelopen tijdens het werk aan boord van een vissersvaartuig of wanneer de ziekte of de aandoening werd verzwegen bij het aangaan van de overeenkomst of wanneer het letsel of de ziekte te wijten is aan opzettelijk wangedrag van de visser.

## Deel VII Naleving en handhaving

### Vlaggenstaatsinspecties

De **artikelen 40 tot en met 43**, eerste lid, zien op de verplichting van elke lidstaat om daadwerkelijk zijn rechtsmacht en toezicht uit te oefenen ten aanzien van vaartuigen die onder zijn vlag varen. De uitoefening van de rechtsmacht moet plaatsvinden door instelling van een systeem ter waarborging van de naleving van de vereisten van dit verdrag, met inbegrip van, afhankelijk van het geval, inspecties, verslaglegging, toezicht houden, klachtenprocedures, passende sancties en corrigerende maatregelen in overeenstemming met de nationale wet- en regelgeving (vlaggenstaatsinspecties).

Om lidstaten te helpen bij het uitvoeren van vlaggenstaatsinspecties zijn in IAO-kader door een internationale werkgroep richtlijnen tot stand gebracht voor inspecteurs die deze vlaggenstaatcontroles uitvoeren in verband met de werk- en leefomstandigheden aan boord van vissersvaartuigen.<sup>10</sup>

**Artikel 41** geeft nadere eisen voor vissersvaartuigen die langer dan drie dagen op zee blijven en een lengte van 24 meter hebben of normaliter meer dan 200 zeemijlen uit de kustlijn van de vlaggenstaat of buiten de buitengrens van zijn continentaal plat varen, naar gelang welke afstand van de kustlijn het grootst is, met betrekking tot de afgifte en de geldigheidsduur van een document waaruit blijkt dat ze geïnspecteerd zijn door de bevoegde autoriteit ten aanzien van de naleving van de bepalingen van dit verdrag inzake leef- en werkomstandigheden.

Ingevolge **artikel 42**, eerste lid, dient, de bevoegde autoriteit van een lidstaat een toereikend aantal gekwalificeerde inspecteurs aan te wijzen om de in artikel 41 genoemde inspecties te kunnen verrichten. Voor Nederland geldt dat deze inspecties worden uitgevoerd door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Een lidstaat kan ingevolge het tweede lid bevoegde en onafhankelijke erkende organisaties (te denken valt aan de in de scheepvaartwereld bekende klassenbureaus) machtigen om inspecties uit te voeren en documenten af te geven namens en onder de volledige verantwoordelijkheid van die lidstaat.

Op grond van **artikel 43**, tweede lid, kunnen klachten worden ingediend door een visser, een vereniging van beroepsbeoefenaren, een vereniging, een vakbond, of in het algemeen, een ieder die belang heeft bij de veiligheid van het vissersvaartuig, mede waar het gevaren voor de veiligheid of gezondheid van de vissers aan boord betreft. Een lidstaat onderzoekt een vissersvaartuig, dat onder zijn vlag vaart, wanneer een klacht is ontvangen of bewijs is verkregen dat dit niet voldoet aan de vereisten van dit verdrag. De lidstaat draagt er zorg voor dat maatregelen worden genomen om de eventueel geconstateerde tekortkomingen weg te werken. Als een lidstaat een klacht ontvangt of bewijs krijgt dat ertoe strekt dat een schip, dat zich in een haven van die staat bevindt, niet voldoet aan de verplichtingen die voortvloeien uit dit verdrag, kan die staat daarover rapporteren aan de vlaggenstaat en de nodige maatregelen nemen om aan boord van het vissersvaartuig verbeteringen voor de veiligheid en de gezondheid van de bemanning door te voeren. Dit brengt dus het uitoefenen van (incidentele) beperkte havenstaatcontrole met zich mee op naleving van het verdrag op vissersvaartuigen die niet onder de vlag van de lidstaat varen.

<sup>10</sup> [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_dialogue/---sector/documents/normativeinstrument/wcms\\_428592.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/normativeinstrument/wcms_428592.pdf).

In IAO-kader zijn door een internationale werkgroep richtlijnen tot stand gebracht voor inspecteurs die deze havenstaatcontroles uitvoeren.<sup>11</sup> Deze bieden een ruim kader voor het onderzoeken van klachten en aanwijzingen over niet-naleving van het verdrag alsmede, waar nodig, voor het nemen van maatregelen die zijn gericht op het doorvoeren van verbeteringen aan boord. Deze richtlijnen binden de lidstaten niet, maar bieden wel een nuttige leidraad, ook voor Nederlandse inspecteurs, die optreden op basis van de Wet havenstaatcontrole.

**Artikel 44** legt de lidstaten de verplichting op om dit verdrag op zodanige wijze toe te passen dat gewaarborgd wordt dat de vissersvaartuigen, die onder de vlag varen van een staat die het verdrag niet heeft bekrachtigd, geen gunstiger behandeling ontvangen dan de vissersvaartuigen die onder de vlag varen van een lidstaat die het verdrag wel heeft bekrachtigd.

Dit voorschrift is – zoals blijkt uit de genoemde IAO-richtlijnen – van belang voor de uitvoering van de havenstaatcontrole, omdat de lidstaten op grond van het verdrag buiten het bestek van een havenstaatcontrole geen bemoeienis hebben met vissersvaartuigen die onder vreemde vlag varen. Overigens zal aan boord van vissersvaartuigen havenstaatcontrole mede plaatsvinden in het kader van de uitvoering van het in 1978 in Londen tot stand gekomen Verdrag betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersschepen (het zogenaamde STCW-F-verdrag). Deze controle is gericht op bemaningscertificaten, maar kan onder omstandigheden ook bewijs opleveren dat er sprake is van niet naleving van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector.

#### **Deel VIII Wijziging van de Bijlagen I, II en III**

**Artikel 45** ziet op de procedure tot wijziging van Bijlagen I, II en III. Een wijziging van de Bijlagen I, II of III treedt zes maanden na de datum van de aanneming ervan in werking voor elke lidstaat die dit verdrag heeft bekrachtigd, tenzij een lidstaat de Directeur-Generaal van de Internationale Arbeidsorganisatie er schriftelijk van in kennis heeft gesteld dat deze voor hem niet in werking treedt of pas op een latere datum na schriftelijke kennisgeving.

Bijlagen I, II en III, die betrekking hebben op aangelegenheden van technische aard en administratieve aard, kunnen worden beschouwd als zijnde van uitvoerende aard. Een wijziging van deze bijlagen behoeft op grond van artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen niet de goedkeuring van de Staten-Generaal, tenzij deze zich thans ter zake het recht van goedkeuring voorbehouden.

#### **Deel IX Slotbepalingen**

**Artikel 46** geeft een opsomming van de verdragen die door dit verdrag worden herzien.

De **artikelen 47 tot en met 54** bevatten de gebruikelijke slotbepalingen uit de IAO-verdragen. In artikel 48 worden de bekrachtiging en de inwerkingtreding van het verdrag beschreven.

**Artikel 49** bevat de voorwaarden voor opzegging en de wijze waarop opzegging plaatsvindt.

---

<sup>11</sup> [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms\\_146248.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_146248.pdf).



## **IV AANBEVELING**

Tijdens de 96<sup>e</sup> zitting van de IAC waarbij het verdrag is aangenomen, heeft de IAC tevens Aanbeveling nr. 199 (hierna: de aanbeveling) aanvaard. De aanbeveling schept geen bindende juridische verplichtingen voor Nederland, maar geeft wel een leidraad voor de wijze waarop het verdrag dient te worden geïmplementeerd en uitgevoerd.

De aanbeveling geeft aanvullende richtlijnen inzake maatregelen die de lidstaten zouden moeten nemen ten aanzien van de omstandigheden waaronder vissers zouden moeten werken in visserijsector. De aanbeveling bestaat uit vijf delen.

Het eerste deel bevat aanvullende richtlijnen ten aanzien van de bescherming van jongeren, de medische controles van vissers en de vaardigheden en opleiding waarover vissers dienen te beschikken.

In het tweede deel van de aanbeveling zijn onder meer richtlijnen opgenomen ten aanzien van de betaling van loon van vissers. Het derde deel bevat technische voorschriften ten aanzien van de accommodatie aan boord van vissersvaartuigen.

Deel vier van de aanbeveling bevat bepalingen over de medische zorg aan boord van vissersvaartuigen, de veiligheid en de gezondheid op het werk aan boord en de sociale zekerheid.

Het laatste deel van de aanbeveling bevat enkele bepalingen over het beleid inzake controle in havenstaten op naleving van de vereisten van het verdrag en de wijze waarop een kuststaat die visvergunningen verstrekt in zijn exclusieve economische zone mag eisen dat vissersvaartuigen voldoen aan de vereisten van het verdrag.

## **V STANDPUNT TEN AANZIEN VAN BEKRACHTIGING**

Naar de mening van het regering is bekrachtiging van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector van groot belang. Dit is bij brief van 17 juni 2013 aan de Tweede Kamer medegedeeld (Kamerstukken II 2012/13, 29 427, nr. 95). Toen is ook aangekondigd dat een wetsvoorstel houdende de goedkeuring van het voornemen tot bekrachtiging en een wetsvoorstel tot wijziging van de relevante wetgeving aan het parlement zouden worden aangeboden. De regering acht het van groot belang partij te worden bij dit verdrag, omdat het wereldwijd de voorwaarden waaronder werk wordt verricht in de visserijsector verbetert. Door partij te worden bij het verdrag levert Nederland een daadwerkelijke bijdrage aan het realiseren van de «Decent Work Agenda» van de IAO in de visserij.<sup>12</sup> Dit komt een wereldwijde bescherming van werknemers en een gelijkwaardig speelveld voor werkgevers ten goede.

Het verdrag consolideert en moderniseert vier van de vijf bestaande visserijverdragen. Bekrachtiging van het verdrag past daarmee in het algemene streven van de Nederlandse regering om te komen tot een modernisering van de normstelling van de IAO die leidt tot een hogere ratificatiegraad van verdragen. Bovendien passen consolidatie en modernisering van verdragen in het streven om te komen tot deregulering en tot andere en betere wet- en regelgeving.

De binnenvisserij wordt uitgesloten van toepassing van het verdrag.

---

<sup>12</sup> Tijdens de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties in september 2015 werden de Decent Work Agenda en de vier elementen van de Decent Work Agenda: werkgelegenheid creëren, sociale bescherming, rechten op het werk, en sociale dialoog, integrale elementen van de nieuwe 2030 Agenda voor Duurzame Ontwikkeling.

## **VI CONSULTATIE SOCIALE PARTNERS**

De sociale partners vertegenwoordigd in de Stichting Sectorraad Visserij werden nauw betrokken en geconsulteerd bij het voorbereiden van het wetsvoorstel en hadden geen opmerkingen bij de voorgelegde concepttekst.

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,  
W. Koolmees

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
S.A. Blok

De Minister voor Rechtsbescherming,  
S. Dekker

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga