

SCHUTTEVAER

ROTTERDAM, 18 oktober 2013 14:25

Opinie: Flexibiliteit uitzendarbeid begrensd

Het zeearbeidsrecht is flexibeler geworden. Sinds 20 augustus is ook uitzendarbeid formeel toegestaan. Uitzendarbeid kwam natuurlijk al langer voor, maar dat kon alleen via 'dubbel werkgeverschap': de eigenaar of rompbeverachter van het schip was volgens het Wetboek van Koophandel namelijk altijd de zeewerkgever van de zeevarende. Zo had de zeevarende als het ware twee werkgevers. En dat hoeft niet meer.

Exploitatie Nederlands zeeschip vanuit arbeidsrechtelijk perspectief

Door Romke Wybenga, [Wybenga advocaten Rotterdam](#)

Een zeearbeidsovereenkomst kan worden gesloten met de scheepsbeheerder (eigenaar, rompbeverachter of een andere entiteit aan wie het beheer van het schip door de eigenaar is uitbesteed), maar ook met een uitzendbureau. Zo'n uitzendbureau moet wel in het Nederlandse handelsregister zijn geregistreerd, maar hoeft niet over een vestiging in Nederland te beschikken.

Constructies

Omdat de zeevaart zich per definitie niets van landsgrenzen aantrekt, spreekt het voor zich dat zo'n uitzendbureau ook een *buitenlands* uitzendbureau kan zijn. Ook ziet men in de praktijk dat de exploitatie van dat zeeschip deels aan andere (buitenlandse) partijen wordt uitbesteed. De kapitein en andere zeevarenden kunnen dan in dienst treden van zo'n buitenlandse vennootschap, maar ook gebeurt het dat de buitenlandse vennootschap zich via een (buitenlands) uitzendbureau zeevarenden ter beschikking laat stellen. Allerlei varianten zijn denkbaar. De vraag is dan: wat is er eigenlijk nog 'Nederlands' aan zulke arbeidsverhoudingen? Zijn dat alleen de dwingendrechtelijke bepalingen uit het Nederlands zeearbeidsrecht, of is er meer?

Voor een goed beeld moet eerst worden gekeken naar de nationaliteit van het zeeschip en naar de positie van de scheepsbeheerder.

Nationaliteit

In het steeds leger wordende Wetboek van Koophandel is vastgesteld aan welke eisen een zeeschip moet voldoen om een Nederlands zeeschip te zijn en dus om de Nederlandse vlag te mogen voeren. In de Zeebrievewet worden sommige elementen nader uitgewerkt. Kort samengevat komt het erop neer dat de exploitatie van het Nederlandse zeeschip plaatsvindt onder (eind-) verantwoordelijkheid van een *in Nederland* gevestigde scheepsbeheerder. In alle gevallen moet de scheepsbeheerder ervoor zorgdragen dat ten minste één *volcontinu* (dus 24 uur per dag, zeven dagen per week) in Nederland kantoorhoudende natuurlijke persoon aanwezig en bereikbaar is die verantwoordelijkheid draagt voor schip en bemanning. Deze natuurlijke persoon (in de praktijk zal dat meer dan één moeten zijn) vertegenwoordigt de eigenaar, kan namens de eigenaar beslissingen nemen en heeft de beschikking over alle gegevens, die voor de Nederlandse overheid van belang zijn voor het uitoefenen van effectief toezicht. Hierdoor wordt de 'genuine link', de wezenlijke band, tussen zeeschip en land van registratie gewaarborgd zoals vereist door het VN-Zeerechtverdrag. Die genuine link wordt niet aangetast als het nautisch-technisch en bemanningsbeheer vanuit het buitenland plaatsvindt, zolang maar de uiteindelijke *juridische* verantwoordelijkheid bij de scheepsbeheerder blijft berusten.

De scheepsbeheerder kan aspecten van het beheer delegeren, maar deze delegatie brengt geen verandering in zijn verantwoordelijkheden. Dit alles is volledig in overeenstemming met de structuur van het Maritiem Arbeidsverdrag, en de ruime definitie in dit verdrag van het begrip 'shipowner'.

Zijdelings is nog van belang dat een nieuwe Rijkswet nationaliteit zeeschepen wordt voorbereid die

tot doel heeft lijn te brengen in de huidige, enigszins verbrokkelde nationaliteitswetgeving van zeeschepen. Ook met deze nieuwe Rijkswet wordt (mede) beoogd de 'genuine link' tussen vlaggenstaat en zeeschip te bewaken. En tegelijkertijd zal deze wet een grondslag bieden voor *bareboat out*, waar de huidige Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting uitsluitend *bareboat in* mogelijk maakt.

De kapitein

De kapitein is volgens de Wet zeevarenden verplicht te handelen overeenkomstig de orders van de scheepsbeheerder. Daarbij maakt het niet uit bij wie de kapitein formeel in dienst is. Ook maakt het niet uit welk recht op de zeearbeidsovereenkomst van de kapitein van toepassing is. De hier aan de orde zijnde bepalingen van Nederlands recht zijn namelijk van bijzonder dwingende aard en zetten daarom eventueel toepasselijk buitenlands recht opzij. Bij wijze van voorbeeld: de kapitein van het Nederlandse zeeschip is, naast de scheepsofficieren, dwingendrechtelijk aan Nederlandse tuchtrechtspraak onderworpen.

Gevolgen

Volgens de wet berusten bij het Nederlandse zeeschip toezicht en leiding *per definitie* steeds bij de kapitein, die daarbij optreedt als vertegenwoordiger van de scheepsbeheerder. Van een uitzendovereenkomst is sprake wanneer de werkzaamheden aan boord onder *toezicht en leiding* van een *inlener* worden verricht. Ingeval van uitzendarbeid rusten op de scheepsbeheerder *ook in de hoedanigheid van inlener* verplichtingen tegenover de aan boord werkzame uitzendkrachten. Zo kan de scheepsbeheerder in de hoedanigheid van inlener rechtstreeks als aansprakelijke partij worden benaderd als de werkgever bepaalde essentiële verplichtingen tegenover de zeevarende niet nakomt.

Conclusie

In het nieuwe zeearbeidsrecht biedt uitzendarbeid de nodige flexibiliteit. Die flexibiliteit wordt echter begrensd. Niet alleen door specifieke beschermende bepalingen in het nieuwe zeearbeidsrecht, maar ook door de bijzondere wettelijke positie van zowel scheepsbeheerder als kapitein. Als gevolg daarvan worden arbeidsverhoudingen op Nederlandse zeeschepen, ook als die door buitenlands recht worden beheerst, sterker dan wellicht verwacht door Nederlands recht doordrongen. Iets om rekening mee te houden bij de exploitatie van zeeschepen onder Nederlandse vlag.