

*Wijziging van het Wetboek van Koophandel  
en enkele andere wetten*

(Aanspraken van schepelingen bij ziekte  
en ongeval)

DERDE NOTA VAN WIJZIGINGEN  
(Ingezonden 26 mei 1961)

Nr. 11

**Artikel I** van het ontwerp ondergaat de volgende wijzigingen:

1. Onderdeel B wordt vervangen door:

B. Het bepaalde in artikel 415 tweede lid wordt gelezen:

Wordt hij ziek terwijl hij aan boord van een schip in dienst is, dan heeft hij tot zijn herstel recht op behoorlijke verpleging en geneeskundige behandeling. Dit recht bestaat evenwel niet, indien de schepeling ter verpleging is achtergelaten in het land waar hij thuisbehoort; het eindigt, wanneer hij daarheen is teruggekeerd of heeft kunnen terugkeren.

2. In onderdeel C wordt het voorgestelde derde lid van artikel 415 vervangen door:

Wordt hij ter verpleging achtergelaten buiten het land waar hij thuisbehoort, dan wordt de in het eerste lid bedoelde uitkering van 80% gedurende de eerste twaalf weken verhoogd tot 100%. Na zijn herstel heeft hij eveneens recht op een uitkering, gelijk aan het laatstbedoelde percentage, indien hij is achtergelaten buiten het land waar hij thuisbehoort en elders dan ter plaatse waar hij zich bevond toen zijn rechtsverhouding met de reder aanving. Hij heeft voorts aanspraak op huisvesting en voeding en recht op vrij vervoer tot een haven in het land waar hij thuisbehoort of tot de plaats waar hij zich bevond toen zijn rechtsverhouding met de reder aanving, zulks ter keuze van de reder. Onder vrij vervoer zijn begrepen de kosten van onderhoud en nachtverblijf gedurende de reis. De geldelijke uitkeringen en het recht op huisvesting en voeding waarop hij ingevolge dit lid aanspraak kan maken, nemen in ieder geval een einde zodra hij passende arbeid kan verkrijgen en verrichten of is teruggekeerd in of had kunnen terugkeren naar een haven in het land waar hij thuisbehoort; de uitkering na zijn herstel en het recht op huisvesting en voeding eindigen bovendien zodra hij is teruggekeerd in of had kunnen terugkeren naar de plaats waar hij zich bevond toen zijn rechtsverhouding met de reder aanving.

3. Onderdeel F wordt gelezen:

F. Artikel 452h tweede lid wordt vervangen door:

Voor de toepassing van artikel 415 geldt als loon van de schepelingen ter zeevisserij het voor hen bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde bedrag, indien het werkelijke loon afhankelijk is van de vangst of de opbrengst daarvan.

Aan het ontwerp wordt de volgende bepaling toegevoegd:

**Artikel V**

Deze wet treedt in werking op een door Ons te bepalen tijdstip.

**Toelichting**

Nadat de vaste Commissie voor Justitie over het bovengenoemd wetsontwerp op 20 oktober 1960 nader verslag had uitgebracht, hebben de representatieve organisaties van werkgemers en werknemers in de koopvaardij en visserij de ondergetekende alsnog verzocht enkele wijzigingen in het ontwerp aan te brengen.

Het gaat hierbij om een tweetal punten, waarvan het ene vooral betrekking heeft op de koopvaardij, het andere op de visserij. De ondergetekende moge daaromtrent het volgende ter toelichting opmerken.

Bij de tweede nota van wijzigingen is op verzoek van de Raad van Bestuur voor de Zeevaart het criterium voor de repatriëring waarop een ziek achtergelaten schepeling recht heeft, verruimd. Bij de eerste nota van wijzigingen was bepaald, dat een zodanige schepeling recht heeft op vrij vervoer naar een haven in het land waar hij thuisbehoort. De Raad van Bestuur voor de Zeevaart wees er toen o.m. op, dat deze regel niet altijd gemakkelijk te hanteren valt en dat hij niet aansluit bij het in de zeevaart geldende gebruik. De raad achtte het daarom gewenst het ontwerp aan te passen aan artikel 443 Wetboek van Koophandel, dat voor repatriëring in andere gevallen de schepeling het recht geeft op vrij vervoer naar Nederland, indien hij Nederlander is, en tot de plaats waar de dienst aan boord van het schip begonnen is of tot een haven in het land waar hij thuisbehoort, zulks ter keuze van de reder, indien hij niet een Nederlander is. De ondergetekende heeft gemeend aan dit verlangen zoveel mogelijk tegemoet te moeten komen; slechts de speciale positie voor de Nederlandse zeeman is niet in het ontwerp inzake artikel 415 overgenomen, daar men hierin een discriminatie naar nationaliteit kan zien, die het Verdrag nr. 70 van de Internationale Arbeidsorganisatie verbiedt. Er werd dan ook bij de tweede nota van wijzigingen voorgesteld te bepalen dat iedere schepeling die onderweg ziek is achtergelaten, recht heeft op vrij vervoer tot een haven in het land waar hij thuisbehoort of tot de plaats waar de dienst aan boord van het schip is begonnen, zulks ter keuze van de reder.

Terwijl aldus de positie van de buitenlandse zeelieden bevredigend was geregeld, kwamen er bezwaren ten aanzien van die van de Nederlandse schepelingen. Het blijkt n.l. niet ongebruikelijk te zijn, dat reders deze laatsten uit Nederland eerst naar een vreemde haven laten vervoeren ten einde hen pas daar aan boord van het schip van bestemming te brengen. Ook gebeurt het dat schepelingen in een vreemde haven overstappen op een ander schip van dezelfde rederij. In deze gevallen zou nu een dergelijke zeeman volgens het bepaalde in de tweede nota van wijzigingen er geen bezwaar tegen kunnen maken, dat de reder hem naar die vreemde haven brengt en niet naar Nederland. Terecht wordt dit naar de mening van de ondergetekende onbillijk geacht; de plaats waar de dienst aan boord van het schip is begonnen, is voor de schepeling in deze gevallen immers in de regel een geheel willekeurige haven waarmee hij geen enkele band heeft. Men zou kunnen denken, dat in plaats daarvan de haven waar de arbeidsovereenkomst is gesloten de oplossing biedt. Ook dit zou echter nog onjuist zijn, daar het voorkomt, dat ook de arbeidsovereenkomst pas wordt gesloten in de vreemde haven waarheen de reder de schepeling heeft laten vervoeren. De voorkeur verdient dan ook als criterium de plaats waar de rechtsverhouding — van welke aard ook — tussen de reder en de schepeling aanvangt.

Het begrip „repatriëring”, dat volgens het bovenstaande wordt uitgedrukt door terugkeer naar het land waar de schepeling thuisbehoort of naar de plaats waar zijn rechtsverhouding met de reder aanvangt, is in het Verdrag nr. 70 van de Internationale Arbeidsorganisatie niet slechts van belang voor het recht van de schepeling op vrij vervoer, nadat hij in den vreemde ziek is achtergelaten. Immers, ook het recht op verpleging en geneeskundige behandeling, op huisvesting en voeding en het recht op een bijslag boven de uitkering van 80 pct. wegens ziekte of ongeval, eindigen wanneer de schepeling is gerepatriëerd of heeft kunnen repatriëren. Men zou dus kunnen verwachten, dat ook het wetsontwerp in deze gevallen dezelfde criteria aanhoudt als in het geval van vrij vervoer; deze regel is dan ook, zowel in het oorspronkelijke ontwerp, als in de beide vorige nota's van wijziging gevolgd. Dit zou er toe leiden, dat de genoemde rechten een einde nemen, indien de schepeling is teruggekeerd, hetzij in een haven in het land waar hij thuisbehoort, hetzij op de plaats waar zijn rechtsverhouding met de reder is begonnen, of indien hij althans daar had kunnen terugkeren. En inderdaad ligt het voor

de hand, dat deze rechten in ieder geval eindigen als de schepeling teruggekeerd is in of had kunnen terugkeren naar het land waar hij thuisbehoort. Anders is het echter bij terugkeer naar de plaats waar zijn rechtsverhouding met de reder aanvangt, indien deze plaats ligt buiten het land waar de schepeling thuisbehoort. Voor de genezen schepeling is er dan geen reden meer tot bijzondere voorzieningen; hij bevindt zich immers weer in de toestand waarin hij verkeerde toen hij met de reder in zee ging. Voor de zieke schepeling daarentegen geldt, dat hij zich dan nog steeds in een hulpeloze toestand bevindt in een voor hem vreemde haven. Er bestaat dan ook aanleiding toe, hem de aanspraken op verpleging en geneeskundige behandeling alsmede het recht op aanvulling van de ziekteuitkering van 80 pct. in dat geval te laten behouden.

Het bovenstaande moge tenslotte met een voorbeeld worden toegelicht. Een Engelse zeeman stapt in Rotterdam aan boord van een Nederlands schip, en moet ziek in New York worden achtergelaten. Repatriëert hij nu naar Engeland, dan houden daarmede de zorgen van de reder op; deze is echter ook bevoegd de schepeling naar Rotterdam te vervoeren. Is de zeeman nog ziek, als hij daar aankomt, dan behoudt hij evenwel het recht op verpleging en geneeskundige behandeling en de aanvulling op zijn ziekte-uitkering tot de bepaalde termijn; na zijn herstel heeft hij dan echter tegenover de reder generlei aanspraak meer.

Bij het bovenstaande zijn vooral de belangen van de schepelingen ter koopvaardij gemoeid. Zoals de ondergetekende reeds heeft vermeld, heeft ook van de zijde van de visserij hem het verzoek bereikt nog een wijziging in het ontwerp aan te brengen. Dit verzoek heeft betrekking op artikel 452h Wetboek van Koophandel. Het eerste lid van dit artikel bevat thans een afwijking van artikel 415, in diër voege dat de schepelingen ter visserij bij ziekte minder rechten hebben dan die ter koopvaardij. In overeenstemming met het verdrag wordt voor deze achterstelling thans geen reden meer gezien, en in het ontwerp is dan ook het eerste lid der bepaling geschrapt (onderdeel E). Dit betekent o.m. dat ook de schepeling ter visserij recht krijgt op een ziekteuitkering gelijk aan 80 pct. van zijn loon, in plaats van op 50 pct. daarvan. De moeilijkheid schuilt bij de visserij in de berekening van dit loon dat in hoofdzaak een percentage pleegt te zijn van de opbrengst der vangst. Deze besomming nu is een weinig bevredigend uitgangspunt voor de berekening der sociale uitkeringen. In de eerste plaats worden deze zodoende afhankelijk van wisselende factoren waarop de schepeling geen invloed kan uitoefenen, met name ook het prijsverloop. In de tweede plaats leidt deze berekening tot een loon dat thans in de regel vrij wat hoger is dan het loon dat in andere bedrijfstakken gebruikelijk is. T.a.v. de beloning op zichzelf is dit verschil geenszins ongerechtvaardigd, gezien de bijzonder zware arbeid, de moeilijke werkomstandigheden, de lange arbeidstijden en de risico's die de zeevisserij nog steeds meebrengt. Het is echter minder juist ook bij de berekening van de ziekteuitkering deze factoren even zwaar mee te tellen, daar de schepeling de uitkering ontvangt gedurende een tijd, waarin hij deze bezwaren niet ondervindt. Bij de uitvoering van de Zeeongevallenwet is voor de ongevallenverzekering dan ook een ander systeem gekozen; deze wordt berekend naar een bij uitvoeringsbesluit gefixeerd bedrag dat lager ligt dan de werkelijke ontvangsten. In feite geschiedt thans hetzelfde bij het ziekgeld overeenkomstig artikel 452h j° artikel 415 Wetboek van Koophandel; dit pleegt n.l. te worden gesteld op 80 pct. van genoemd bedrag. Tot moeilijkheden geeft dit thans geen aanleiding, omdat volgens het huidige artikel 452h het ziekgeld immers geen 80 pct. van het loon, doch slechts 50 pct. daarvan behoeft te zijn. Nu dit echter gaat veranderen, zullen er bezwaren rijzen. De ondergetekende is wel bereid met deze z.i. gegronde bezwaren rekening te houden, door voor te stellen dat, evenals bij de Zeeongevallenwet, de uitkering berekend zal worden naar bij nadere maatregel vast te stellen bedragen. Hij acht het daarbij van belang dat op deze wijze voorkomen kan worden dat een groot verschil ontstaat tussen twee zo nauw verwante categorieën van uitkeringen als die ter zake van

ziekte en van ongeval. Het spreekt dan ook wel vanzelf dat bij de vaststelling de bedragen, krachtens de Zeeongevallenwet gefixeerd, in aanmerking genomen zullen worden; daarbij moet er evenwel rekening mede worden gehouden dat artikel 415 Wetboek van Koophandel voor de ziekteuitkering geen loongrens kent, zulks in tegenstelling met de Zeeongevallenwet, die de hoogte der ongevallenuitkering wel aan een loongrens bindt. Teneinde te bereiken dat de wet en de uitvoeringsmaatregel tездertijd in werking zullen kunnen treden, is aan het ontwerp een nieuw artikel toegevoegd, dat de inwerkingtreding bij Koninklijk Besluit regelt.

In de bijgaande derde nota van wijzigingen heeft de ondergetekende het bovenstaande thans verwerkt in overeenstemming met de wensén der representatieve organisaties van reders en zeevarenden. Terwille van de overzichtelijkheid heeft hij tenslotte een gewijzigd ontwerp toegevoegd, waarin is opgenomen het oorspronkelijk ontwerp, zoals dit na het aanbrengeñ der wijzigingen thans luidt.

*De Minister van Justitie,*

A. C. W. BEERMAN.