

## Protocol inzake het Dienstdoen in Gevareengebieden

CAO- partijen hebben het Protocol inzake het Dienstdoen in Gevareengebieden dat was verlengd tot 30 september 2020 geëvalueerd. Besloten is het protocol tot 30 september 2021 te verlengen.

Hieronder volgt de tekst van het verlengde protocol.

---

### Artikel 1 -Aanleiding

Partijen wensen in het kader van een goed, integraal HRM-beleid ten behoeve van de zeevarenden een gedragscode op te stellen over het dienstdoen in gevareengebieden.

### Artikel 2 - Werkingsfeer

Dit protocol is van toepassing op zeevarenden, inbegrepen stagiairs, die onder de werkingsfeer van een Nederlandse CAO vallen en werkzaam zijn op Nederlands gevlagde schepen.

Partijen doen de aanbeveling om het gestelde in dit protocol eveneens van toepassing te laten zijn op Nederlandse zeevarenden in dienst van een Nederlandse werkgever die hun werkzaamheden verrichten op schepen onder niet-Nederlandse vlag.

### Artikel 3 – Definities

#### 3.1 Algemene definitie van een gevareengebied

Indien van een zee(kust)gebied of haven in de internationale maritieme pers wordt aangegeven dat voor een langere periode een hoog risico voor schip, lading en bemanning bestaat, waarbij factoren als een negatief reisadvies, een verhoogde verzekeringspremie of een combinatie daarvan eveneens een aanleiding kunnen zijn, kan één der partijen bij de CAO een gemotiveerd verzoek doen om als partijen bij de CAO onverwijld in vergadering bijeen te komen om een gemeenschappelijk besluit te nemen over het al dan niet vaststellen van een **gevareengebied**. Indien een dergelijk gevareengebied wordt vastgesteld, dan zal daarbij onderscheid gemaakt worden tussen bestemmingsgebieden en doorvaargebieden.

#### 3.2 Specifieke definitie van een gevaarlijk bestemmingsgebied

Een gevaarlijk **bestemmingsgebied** is een gebied waar een schip **naar toe** vaart als bestemming van een reis, bijvoorbeeld naar een laad- of loshaven. De geografische begrenzing van het bestemmingsgebied wordt aangegeven door middel van coördinaten, dan wel duidelijk omschreven bestemmingshavens.

#### 3.3 Specifieke definitie van een gevaarlijk doorvaargebied

Een gevaarlijk **doorvaargebied** is een gebied waar een schip **doorheen** vaart onderweg naar een bestemming/bestemmingen. De geografische begrenzing van het doorvaargebied wordt aangegeven door middel van coördinaatlijnen, t.w. één lijn die het schip overschrijdt als deze het doorvaargebied invaart en één die het schip overschrijdt als deze het gebied weer verlaat. Omvaren is (operationeel) niet mogelijk.

#### 3.4 Begin- en einddatum vaststelling gevareengebied

Zowel voor een bestemmingsgebied als voor een doorvaargebied wordt vastgesteld wat de begin- en einddatum is van de aanduiding als gevareengebied waarbij geldt dat de duur van de aanduiding van een doorvaar- of bestemmingsgebied maximaal een half jaar bedraagt. Ten behoeve van evaluatiedoeleinden wordt schriftelijk vastgelegd waarom is besloten een bestemmings- of doorvaargebied als gevareengebied aan te duiden.

Indien één der partijen bij dit protocol wenst dat een doorvaar- of bestemmingsgebied ook ná de periode van een half jaar als gevareng gebied blijft gelden, dan moet deze partij bij de andere partij een daartoe strekkend gemotiveerd verzoek indienen, e.e.a. conform lid 1 van dit artikel.

#### **Artikel 4 - Uitwerking gevarenregeling voor een gevaarlijk bestemmingsgebied**

##### **4.1 Uitgangspunten**

Voor de toepasselijkheid van een gevaarlijk bestemmingsgebied dient onderscheid te worden aangebracht in :

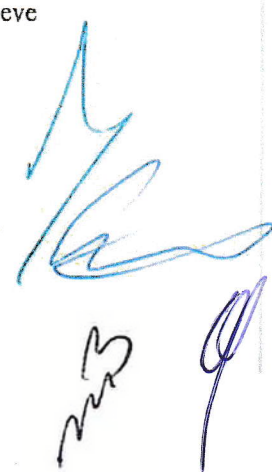
- a. een aankondiging van de reder aan de zeevarende in een verlofperiode van plaatsing op een schip dat het betreffende gevaarlijke bestemmingsgebied zal aandoen (meestal lijnvaart). Van toepassing zijn de artikelen 4.2 en 4.3;
- b. een onverwachte en niet van te voren bekende situatie dat het schip het betreffende gevaarlijke bestemmingsgebied zal aan doen (meestal wilde vaart). Van toepassing zijn de artikelen 4.2, 4.3 en 4.4;
- c. een verwachte en van te voren bekende situatie dat het schip het betreffende gevaarlijke bestemmingsgebied zal aan doen (meestal lijnvaart). In dit geval zijn de artikelen 4.3 en 4.4 niet van toepassing.

##### **4.2 Informatie en veiligheidsmaatregelen**

Indien een rederij het voornemen heeft om een schip te doen varen naar een zee(kust)gebied en/of haven en dit gebied geldt als een gevaarlijk bestemmingsgebied als weergegeven in artikel 3, dan zal hij de zeevarenden die het aangaat zo spoedig mogelijk informeren. De rederij zal daarbij op basis van de hem ter beschikking staande informatie een zo reëel mogelijk beeld schetsen van de mogelijke resterende risico's ná het nemen van beveiligingsmaatregelen. De rederij zal de bemanning instrueren welke beveiligingsmaatregelen (security) er genomen moeten worden. Deze beveiligingsmaatregelen kunnen onder meer het volgende bevatten: het zo kort mogelijk houden van de verblijfsduur van het schip in het bestemmingsgebied, instructies in de haven conform ISPS, het niet of zo min mogelijk aan wal gaan, het treffen van technische maatregelen aan boord van het schip, enzovoorts.

##### **4.3 Aflossing en plaatsing van zeevarenden**

Indien de zeevarende nadat hij de informatievoorziening en de beveiligingsinstructies heeft ontvangen van opvatting is dat hij het niet verantwoord vindt om in het bestemmingsgebied te werken, dan maakt hij dat in een zo vroeg mogelijk stadium aan de rederij kenbaar en tenminste op een dusdanig tijdstip dat de rederij er al het mogelijke aan kan doen om de zeevarende vanuit verlof elders te plaatsen dan wel nog voor vertrek uit de laatste haven voordat het schip het gevaarlijke bestemmingsgebied ingaat af te lossen. De aflossing mag de operationele inzet van het schip niet negatief beïnvloeden. De betrokken zeevarende zal door de rederij na aflossing eveneens elders worden geplaatst dan wel ander passend werk worden aangeboden. Indien bij de eigen werkgever geen plaatsingsmogelijkheden zijn, dan zal de zeevarende, ongeacht het eventueel gestelde in de individuele arbeidsovereenkomst, al dan niet via tussenkomst van een maritiem uitzendbureau, worden geplaatst bij een andere werkgever (van werk naar werk). Indien er geen alternatieve mogelijkheden zijn voor tewerkstelling, zal de zeevarende eerst verlof genieten indien hij nog verlofsaldo heeft staan. Indien de zeevarende zelf geen verlof tegoed meer heeft, dan zal de zeevarende extra verlof worden verleend voor een periode van maximaal 1 maand, tegen een vergoeding van 75% van het (maximum-) dagloon-ww. In deze periode moeten de rederij en de betrokken zeevarende een definitieve oplossing vinden.



#### **4.4. Geen aflossing zeevarenden**

Indien een zeevarende niet tijdig heeft aangegeven dat hij het niet verantwoord vindt om in het bestemmingsgebied te werken, dan is het tewerkstellen van een aflosser door de rederij redelijkerwijs niet meer mogelijk. In dat geval zal de zeevarende zijn dienst aan boord moeten blijven vervullen. Indien de zeevarende geen dienst meer wil doen, dan kan dat arbeidsvoorwaardelijke consequenties hebben. Een oordeel over het al dan niet "tijdig kenbaar maken" kan door zowel de zeevarende als de rederij worden voorgelegd aan een door partijen bij de CAO in te stellen commissie. Beoordeling van het begrip "tijdig" moet in samenhang worden gezien met de operationele mogelijkheden tot aflossen c.q. de mogelijkheid om een afloshaven aan te doen.

### **Artikel 5 - Uitwerking gevarenregeling voor een gevaarlijk doorvaargebied**

#### **5.1 Uitgangspunten**

Voor de toepasselijkheid van een gevaarlijk doorvaargebied dient onderscheid te worden aangebracht in:

- a. een aankondiging van de reder aan de zeevarende in een verlofperiode van plaatsing op een schip dat door het betreffende gevaarlijke doorvaargebied heen zal varen (meestal lijnvaart). Van toepassing zijn de artikelen 5.2 en 5.3;
- b. een onverwachte en niet van te voren bekende situatie dat het schip door het betreffende gevaarlijke doorvaargebied heen zal varen (meestal wilde vaart). Van toepassing zijn de artikelen 5.2, 5.3 en 5.4;
- c. een verwachte en van te voren bekende situatie dat het schip door het betreffende gevaarlijke doorvaargebied heen zal varen (meestal lijnvaart). In dit geval zijn de artikelen 5.3 en 5.4 niet van toepassing.

#### **5.2 Informatie en veiligheidsmaatregelen**

Indien een rederij het voornemen heeft om een schip te doen varen door een gevaarlijk doorvaargebied, als aangegeven in artikel 3, dan zal hij de zeevarenden die het aangaat zo spoedig mogelijk informeren. De rederij zal daarbij op basis van de hem ter beschikking staande informatie een zo reëel mogelijk beeld schetsen van de mogelijke resterende risico's ná het nemen van beveiligingsmaatregelen. De rederij zal de bemanning instrueren welke beveiligingsmaatregelen (security) er genomen moeten worden. Deze beveiligingsmaatregelen kunnen onder meer het volgende bevatten: routing van het schip, mogelijke escorte van het schip, het treffen van technische maatregelen aan boord, enzovoorts.

#### **5.3 Aflossing en plaatsing van zeevarenden**

Indien de zeevarende nadat hij de informatievoorziening en de beveiligingsinstructies heeft ontvangen van opvatting is dat hij het niet verantwoord vindt om in het doorvaargebied te werken, dan maakt hij dat in een zo vroeg mogelijk stadium aan de rederij kenbaar en tenminste op een dusdanig tijdstip dat de rederij er al het mogelijke aan kan doen om de zeevarende vanuit verlof elders te plaatsen dan wel nog voor vertrek uit de laatste haven voordat het schip het gevaarlijke doorvaargebied ingaat af te lossen. De aflossing mag de operationele inzet van het schip niet negatief beïnvloeden. De betrokken zeevarende zal door de rederij na aflossing eveneens elders worden geplaatst dan wel ander passend werk worden aangeboden. Indien bij de eigen werkgever geen plaatsingsmogelijkheden zijn, dan zal de zeevarende, ongeacht het eventueel gestelde in de individuele arbeidsovereenkomst, al dan niet via tussenkomst van een maritiem uitzendbureau, worden geplaatst bij een andere werkgever (van werk naar werk). Indien er geen alternatieve mogelijkheden zijn voor tewerkstelling, zal de zeevarende eerst verlof genieten indien hij nog verlofsaldo heeft staan. Indien de zeevarende zelf geen verlof tegoed meer heeft, dan zal aan de zeevarende extra verlof worden verleend voor een periode van maximaal 1 maand, tegen een vergoeding van 75% van het (maximum-)

dagloon-ww. In deze periode moeten de rederij en de betrokken zeevarende een definitieve oplossing vinden.

#### **5.4 Geen aflossing zeevarenden**

Indien een zeevarende niet tijdig heeft aangegeven dat hij het niet verantwoord vindt om door het gevaarlijke doorvaargebied heen te varen, dan is het tewerkstellen van een aflosser door de rederij [redelijkerwijs] niet meer mogelijk. In dat geval zal de zeevarende zijn dienst aan boord moeten blijven vervullen. Indien de zeevarende geen dienst meer wil doen, dan kan dat arbeidsvoorwaardelijke consequenties hebben. Een oordeel over het al dan niet "tijdig kenbaar maken" kan door zowel de zeevarende als de rederij worden voorgelegd aan een door partijen bij de CAO in te stellen commissie. Beoordeling van het begrip "tijdig" moet in samenhang worden gezien met de operationele mogelijkheden tot aflossen c.q. de mogelijkheid om een afloshaven aan te doen.

#### **Artikel 6 - Oorlogstoeslagregeling**

Dit Protocol laat onverlet de rechten zoals neergelegd in de Oorlogstoeslagregeling conform de CAO. Indien een besluit wordt genomen om een gebied tot een gevareng gebied te verklaren, wordt er geen besluit genomen over het al dan niet verklaren van een gebied tot een oorlogstoeslaggebied. Daar is een apart besluit op grond van de Oorlogstoeslagregeling conform de CAO voor nodig. Indien echter partijen bij de CAO een bepaald zeegebied tot oorlogstoeslaggebied verklaren, dan is het tevens tot gevareng gebied verklaard en is dit Protocol van toepassing. Dit Protocol laat tevens onverlet de rechten die de zeevarende heeft op grond van artikel 7:727 BW.

#### **Artikel 7 - Aansluiting bij overige (internationale) concernregels**

Indien één van de betrokken reders bij deze overeenkomst deel uit maakt van een internationaal concern, dat terzelfder tijd of in de nabije toekomst een gelijkwaardige regeling overeenkomt voor zeevarenden die dienst doen binnen het concern, dan is het voor deze rederij mogelijk om de betreffende concernrichtlijnen te volgen.

#### **Artikel 8 - Looptijd en evaluatie protocol**

Het protocol wordt met ingang van 1 oktober 2020 verlengd voor een periode van één jaar en eindigt van rechtswege op 30 september 2021. Partijen zullen vóór de einddatum het protocol evalueren en overleggen of en zo ja, voor welke periode, het protocol na de hiervoor genoemde einddatum kan worden voortgezet.

Partijen zullen de werking van het protocol regelmatig evalueren. Indien één der partijen daartoe de wens kenbaar maakt, komen partijen onverwijld in vergadering bijeen om de situatie te bespreken. Indien de situatie met betrekking tot gevaarlijke gebieden in de toekomst mocht verbeteren, kunnen partijen besluiten de regeling tussentijds aan te passen of te beëindigen. Na evaluatie kunnen partijen besluiten het protocol voor een nader te bepalen periode al dan niet gewijzigd voort te zetten.

Rotterdam, september 2020

Nautilus International

Vereniging van Werkgevers in de Handelsvaart

Sociaal Maritiem Werkgeversverbond