

## **TASKFORCE ARBEIDSMARKT ZEEVARENDEN PIJLER 2, AANBEVELING A**

### **SOCIALE ZEKERHEID IN DE ZEESCHEEPVAART**

#### **1. Inleiding**

De Taskforce Arbeidsmarkt Zeevarenden (TAZ) stelt zich ten doel bij te dragen aan een goed opgeleide en op hoog kwalitatief niveau opererende bemanning aan boord van de Nederlandse vloot, met een substantieel aandeel van Nederlandse zeevarenden. Op deze wijze kan de Nederlandse vloot competitief, hoogwaardig en duurzaam zijn. Ook zal de spin off van de Nederlandse zeevaart en van de Nederlandse zeevarenden voor de Nederlandse cluster op deze wijze behouden en zo mogelijk versterkt worden.

De TAZ heeft drie pijlers geformuleerd, die zich richten op 1. zeevarenden, 2. arbeidsmarkt en 3. onderwijs. Pijler 2, de arbeidsmarkt, richt zich met name op het realiseren van een solide internationaal concurrerende loonkostenpositie en een goed geregelde arbeidsrechtelijke positie. De actiepunten hebben betrekking op enerzijds een modern, bij de markt passend wet- en regelgevingskader en anderzijds concurrentievoorwaarden die voor reders een “level playing field” inhouden ten opzichte van Europese en niet-Europese concurrenten.

Eén van de projecten die onder pijler 2 geformuleerd is heeft betrekking op de sociale zekerheid in de zeescheepvaart en de manier waarop deze zekerheid verder kan worden toegesneden op de bedrijfstak.

#### **2. Samenvatting**

In deze notitie wordt de sociale zekerheid beschreven van de bedrijfstak zeescheepvaart, waar de werkomstandigheden zich sterk onderscheiden van andere sectoren. Het is een kleine bedrijfstak met circa 4.500 Nederlandse zeevarenden, waar het beroep van zeevarende vraagt om specifieke wettelijke en sociale regelgeving. Door de kleine omvang van de bedrijfstak en de specifieke regelgeving is er sprake van een grote complexiteit als het gaat om de inrichting en de uitvoering van de regelgeving. Als gevolg van de wettelijke vereisten van toezichthouders kent de bedrijfstak meerdere fondsen en besturen en wordt een grote druk ervaren als het gaat om de administratieve lasten. Niettemin zijn sociale partners in de bedrijfstak er in geslaagd compleet pakket van goede sociale voorzieningen op te bouwen in de bedrijfstak.

De sociale zekerheid in de zeescheepvaart kenmerkt zich als volgt :

- een volledig pakket sociale verzekeringen vanuit de onderlinge waarborggedachte en gezamenlijke solidariteit van sociale partners;
- één gezamenlijk loket voor de bedrijfstak bij Stichting Scheepvaart;
- aansluitende en geïntegreerde verzekeringen zonder onnodige overlappings die toegesneden zijn op de bedrijfstak;
- verzekeringen op maat naar wens en behoefte van werkgevers en werknemers.

Naast een beschrijving van de huidige situatie wordt in deze notitie een aantal aanbevelingen gedaan om tot een verdere stroomlijning te komen van de sociale zekerheid, rekening houdend met de complexiteit en organisatieproblematiek van een kleine bedrijfstak.

De voorstellen die in deze notitie worden gedaan laten zich als volgt samenvatten :

**1. ter verbetering van de huidige pensioenregelingen in het streven naar een verdere professionalisering en verbetering van de kwaliteit van het pensioenfonds :**

- a. een onderzoek te doen naar het eventueel onderbrengen van het pensioenfonds bij een andere uitvoerder dan Syntrus Achmea;
- b. een onderzoek te doen naar een mogelijke andere vermogensbeheerder dan F&C, hetgeen inmiddels heeft geresulteerd in een overgang per 1 juni 2008 naar MN Services;
- c. te komen tot de instelling van een professioneel ondersteunend bestuursbureau.

**2. ter verbetering van de huidige zorgverzekeringen :**

**a. Zorgverzekeringswet :**

Behoud van de 0% premiestelling van de werkgeversbijdrage Zorgverzekeringswet voor 2009 en volgende jaren. De argumentatie van de overheid om de bijdrage voor de jaren 2007 en 2008 op 0% te zetten blijft dezelfde, namelijk dat rederijen tijdens de dienst aan boord van zeevarenden hoge kosten voor hun medische verzorging maken.

**b. Ziektekostenverzekering AZVZ**

Een verdere groei van het bestand verzekerden door collectieve afspraken tussen sociale partners over een werkgeversbijdrage in de ziektekostenverzekering voor zeevarenden die hun verzekering bij AZVZ hebben ondergebracht. AZVZ slaagt er als kleine aanbieder in haar verzekeringen tegen zeer gunstige premievoorwaarden in de markt te zetten.

**c. WIA-hiaatverzekering**

Uitbreiding van de collectieve WIA-hiaatverzekering met een collectieve WIA-excedentverzekering indien daar bedrijfstakbrede belangstelling voor bestaat.

**d. Bedrijfszorgpolis :**

De bedrijfszorgpolis verzekert bepaalde werkgeversgerelateerde ziektekosten die niet worden gedekt via de (aanvullende) ziektekostenverzekering. Door collectieve afspraken tussen sociale partners zal er een uitbreiding komen van het aantal bedrijven dat een bedrijfszorgpolis per werknemer afsluit.

**3. ter verbetering van de huidige dienstverlening arbeidsomstandigheden :**

**a. Uitbreiding dienstverlening Marbo**

De taken van de arbo-arts kunnen naast de arbo-taken worden uitgebreid met scheepvaartkeuringen, vaccinaties, preventieve zorg en keuringen, een inloop spreekuur, verwijzingen naar curatieve zorg en begeleiding. Het aantal bedrijven waar de arbo-arts op lokatie aanwezig is zal worden uitgebreid.

Verder wordt gedacht aan het inrichten van een aantal centrale plaatsen waar een maritieme bedrijfsarts op gezette tijden aanwezig is, zoals bijvoorbeeld bij Spliethoff te Amsterdam. Op dit moment wordt een voorstel uitgewerkt voor IJmuiden.

#### **b. Deelname aan en participatie in het landelijk CWI Servicepunt Maritieme Sectoren**

In maart 2008 is het landelijke CWI Servicepunt Maritieme Sectoren van start gegaan. Dit initiatief van het CWI is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met de Vereniging Platform Maritiem voor Werk, Inkomen en Zorg, waarin sociale partners in de maritieme cluster verenigd zijn. Het servicepunt zal zorgdragen voor een betrouwbare registratie van vraag en aanbod in de maritieme arbeidsmarkt, waarbij het niet alleen gaat om de aantallen maar met name om de betrouwbaarheid van de inschrijvingen. Ook zal het Servicepunt activiteiten ontwikkelen die gericht zijn op maritieme promotie, instroom- en scholingsprojecten voor nieuw nautisch personeel.

#### **c. Opzetten van een Poortwachtercentrum voor de zeescheepvaart**

In aanvulling op het voornoemde servicepunt, zal onderzoek worden gedaan naar het opzetten van een netwerkorganisatie in de zeescheepvaart voor alle ziekteverzuim- en reïntegratiezaken naar het voorbeeld van de huidige Poortwachtercentra. Werkgevers in de zeescheepvaart zouden middels dit platform kunnen netwerken op het gebied van personeelsbegeleiding en -voorziening.

#### **d. Samenwerking CWI / Poortwachtercentra / O&O fonds Zeescheepvaart**

Bij scholingsprojecten voor nieuw nautisch personeel, afkomstig van bijvoorbeeld CWI en/of Poortwachtercentra, ligt ook een rol voor het O&O fonds Zeescheepvaart, waar werkgevers in de zeescheepvaart zorgen voor de nodige financiële middelen voor opleiding en ontwikkeling van de sector.

### **3. Definitie sociale zekerheid**

Met de definitie ten aanzien van sociale zekerheid wordt in deze notitie het stelsel bedoeld om het inkomen en/of de verzorging te garanderen van zeevarenden en voor zover van toepassing hun gezinsleden in de bedrijfstak zeescheepvaart, die daar tijdelijk of blijvend, zelf niet (langer) toe in staat worden geacht. Sociale zekerheid kan de vorm aannemen van een uitkering of een voorziening die uit een dienst of product kan bestaan.

### **4. Sociale zekerheid in de zeescheepvaart**

Solidariteit, collectiviteit en verzorgingsgedachte liggen ten grondslag aan de sociale zekerheid voor de bedrijfstak zeescheepvaart. Hierbij dient in aanmerking genomen te worden dat deze sector te maken heeft met internationale concurrentieverhoudingen, waardoor er gestreefd wordt sociale zorg aan te bieden tegen een goede prijs / kwaliteitsverhouding.

De werkomstandigheden in de zeescheepvaart onderscheiden zich sterk van andere sectoren. Zeevarenden verblijven vaak meerdere maanden achtereen aan boord van het schip waar ze zowel hun werk verrichten als hun vrije tijd doorbrengen. Gedurende hun periode aan boord zijn ze in ploegendienst werkzaam, vaak ver weg van huis en gezin en afhankelijk van de

vaarcondities op zee, vaak onder zware fysieke omstandigheden. Van zeevarenden wordt een goede lichamelijke gezondheid verlangd.

Om die reden vraagt het beroep van zeevarende om specifieke wettelijke en sociale regelgeving, zoals dat recent is gehercodificeerd in het Maritieme Arbeidsverdrag 2006. Wereldwijd zijn er meer dan 1,2 miljoen zeevarenden werkzaam in de maritieme sector en deze activiteit is van vitaal belang voor de wereldeconomie daar zij zorg draagt voor maar liefst 90% van de mondiale transportbehoefte. Het voornaamste doel van het verdrag 2006 is gelijke voorwaarden te bereiken en te handhaven in de scheepvaartsector door behoorlijke levens- en arbeidsvoorwaarden voor zeevarenden en eerlijkere mededingingsvoorwaarden in de wereld te bevorderen.

Op het gebied van de sociale zekerheid voor zeevarenden kan onderscheid worden gemaakt naar :

***a. Het pensioenstelsel***

De pensioenregeling is van toepassing op Nederlandse zeevarenden en op zeevarenden woonachtig in een aantal met name genoemde landen, voornamelijk in Europa. Deze pensioenregeling voor de zeescheepvaart is ondergebracht bij het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij (BPFK) en bevat regelingen voor ouderdomspensioen, overbruggingspensioen, nabestaandenpensioen en prépensioen. Het is een moderne pensioenregeling met diverse keuzemogelijkheden.

***b. Het wettelijk sociale verzekeringsstelsel***

De sociale verzekeringen en werknemersverzekeringen voor zeevarenden woonachtig in Nederland of in een land waarmee Nederland een verdrag inzake sociale zekerheid heeft gesloten, worden betaald uit de premies die zijn opgenomen in verschillende wetten zoals de wet Werk en Inkomen naar Arbeidsvermogen (WIA, voorheen WAO) en Werkloosheidswet (WW). De sociale voorzieningen worden betaald uit de algemene middelen die onder andere zijn opgenomen in de Algemene Ouderdomswet (AOW) en Algemene nabestaandenwet (ANW).

***c. Het private verzekeringsstelsel***

Naast de wettelijke sociale verzekeringen hebben sociale partners in de zeevaart, dikwijls op basis van CAO-afspraken, nog diverse andere sociale regelingen afgesloten die zijn afgestemd op de specifieke omstandigheden in deze bedrijfstak. Het betreft onder meer een ziekengeldverzekering, een ziektekostenverzekering, een WIA-hiaatverzekering, een verzekering ingeval van verlies van uitrusting door een zeevarende als gevolg van een scheepsramp, een arbodienst en een opleidings- en ontwikkelingsfonds. Dit laatste fonds verzorgt tevens de nieuwsvoorziening voor zeevarenden aan boord van schepen. De uitvoering van deze verzekeringen en diensten is ondergebracht bij de Stichting Scheepvaart die in concurrentie met andere private aanbieders deze verzekeringen aanbiedt, voorlichting geeft aan de sector over sociale zekerheid evenals adviezen over sectorspecifieke aangelegenheden bij de uitvoering van de sociale zekerheid.

***d. Overige wettelijke zorgregelingen***

De wet Arbeid en Zorg (WAZO) bevat een bundeling van regelingen met betrekking kraam-, zwangerschap- zorg-, calamiteiten-, ouderschaps- en adoptieverlof. Het idee achter deze wet is om het combineren van werk en privé-taken mogelijk te maken.

Voor zeevarenden die wonen in landen waarmee Nederland geen verdrag inzake sociale zekerheid heeft gesloten is er een verplichte regeling die recht geeft op een uitkering bij ziekte en/of ongeval. Deze verplichte regeling volgt uit het Wetboek van Koophandel en wordt uitgevoerd door de Vereniging Zee-Risico 1967 die eveneens is ondergebracht bij de Stichting Scheepvaart.

## **5. Stichting Scheepvaart**

Binnen de bedrijfstak zeescheepvaart speelt de Stichting Scheepvaart een belangrijke rol. De stichting heeft tot doel het coördineren van administratieve diensten en bestuurlijke ondersteuning ten behoeve van scheepvaartorganisaties en het vertegenwoordigen van de belangen van deze organisaties ten aanzien daarvan.

Deze coördinatie en ondersteuning voor de zeescheepvaart strekt zich uit tot de volgende organisaties:

- Stichting Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij (BPFK)
- Stichting Sectorraad Koopvaardij (SRK)
- Stichting Opleidings- en Ontwikkelingsfonds Zeescheepvaart (O&O)
- Onderlinge Waarborgmaatschappij AZVZ (AZVZ)
- Onderlinge Waarborgmaatschappij Zee-Risico 1996 (OWM Zee Risico 1996)
- Vereniging Zee-Risico 1967 (ZR 67)
- Marbo B.V. (Marbo) (de arbodienst voor de zeescheepvaart)

## **6. Innovatie sociale zekerheid zeescheepvaart**

Het gaat bij innovatie van de sociale zekerheid in de zeescheepvaart onder andere om :

- de strategische positionering :
  - verbetering van het imago van het nautisch beroep
  - verbetering van de nationale concurrentie op arbeidsvoorwaarden
  - verbetering van de concurrentiepositie van de Nederlandse zeescheepvaart (loonkosten)
- de zorginhoud :
  - kwalitatief uitstekende zorg voor de zeevarenden en hun gezinsleden
  - optimalisatie van de ketenzorg in de maritieme sector
- de bedrijfseconomische aspecten :
  - efficiënte bedrijfsvoering door zorgaanbieders in de maritieme sector
  - ondersteunende activiteiten en diensten meer kostenefficiënt inzetten, zowel voor de werknemer als voor de werkgever

Naast de wettelijke ontwikkelingen zal met name gekeken moeten worden naar de specifieke regelingen voor de bedrijfstak. Eventuele hervormingen moeten voorkomen dat toekomstige welvaart wegvloeit onder (financiële) druk van een verouderde sociale zekerheid. Voor deze bedrijfstak is het van het grootste belang om met de benodigde verzekeringen en het aantal deelnemers aan deze verzekeringen een voldoende kritische massa te behouden om als bedrijfstak zelfstandig uitvoering te kunnen blijven geven aan een aantal complexe regelingen

en de sociale zekerheid voor deze specifieke bedrijfstak zeker te stellen.

## **7. Uitwerking en verdere verbetering van de sociale zekerheid in de zeescheepvaart**

Hieronder volgt een beschrijving van het huidige pakket producten en diensten op het gebied van sociale verzekeringen die in deze bedrijfstak wordt aangeboden, alsmede voorstellen ter verdere verbetering van de sociale zekerheid.

### ***a. Pensioenregelingen***

Het **Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij** is een modern pensioenfonds, opgericht in 1954, met als doelstelling zeevarenden en gewezen zeevarenden, alsmede hun eventuele nagelaten betrekkingen, te beschermen tegen geldelijke gevolgen van ouderdom en overlijden. Het pensioenfonds voorziet de aangesloten werkgevers en belanghebbenden in hun behoefte aan voorlichting over en administratie en beheer van (collectieve) oudedagsvoorzieningen en hiermee samenhangende dienstverlening. Gestreefd wordt een zo volwaardig mogelijk pakket aan te bieden tegen een goede prijs / kwaliteit verhouding. Deelname aan dit Bedrijfspensioenfonds is voor de bedrijfstak verplicht gesteld.

Het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij stelt de huidige en toekomstige pensioenen zeker met een belegd vermogen van ruim 3,1 miljard euro. De uitvoering van het fonds is (nog) ondergebracht bij Syntrus Achmea. Per 31 december 2006 heeft het pensioenfonds 201 aangesloten werkgevers, 4.535 actieve deelnemers, 23.300 niet actieve deelnemers en 29.912 pensioengerechtigden. Werkgever en werknemer betalen ieder de helft van de premie. De totale premie bedraagt ca. 20% van het pensioengevend salaris.

Op grond van wettelijke beperkingen mag het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij geen levensloopregeling uitvoeren. Op verzoek van sociale partners heeft de Stichting Scheepvaart derhalve een mantelcontract opgesteld waarin Centraal Beheer als preferred supplier is aangewezen. De contracten inzake de levensloopregeling moeten derhalve rechtstreeks worden afgesloten tussen de uitvoerder van de levensloopregeling en de zeevarende. De premie moet rechtstreeks aan de uitvoerder worden overgemaakt.

### ***Het belang van de huidige pensioenregelingen :***

- ***de strategische positionering***

Het pensioenfonds voor de bedrijfstak zeescheepvaart behartigt de belangen voor deelnemende zeevarenden en streeft er naar een zo volwaardig mogelijk pakket aan te bieden tegen een goede prijs / kwaliteit verhouding. Het pensioenfonds kent als enige bedrijfstakregeling in Nederland een prépensioenregeling, waarmee concurrerende arbeidsvoorwaarden worden geboden. Door de combinatie van het prépensioen en een eventuele levensloopregeling is het mogelijk dat de zeevarende nog steeds zijn pensioendatum kan vervroegen tot ca. 60 jaar. Het blijvend mogelijk maken van een vervroegde uittreding wordt ingegeven door het feit dat er een ILO-verdrag<sup>1</sup> is dat ook door Nederland is ondertekend, waarin staat dat de pensioenleeftijd voor zeevarenden 60 jaar is (achtergrond daarvan is het fysiek zware en slijtende beroep).

---

<sup>1</sup> ILO-verdrag 71

- ***de zorginhoud***

De inhoud van de pensioenregelingen is afgestemd op de wensen in de bedrijfstak. In 2007 zijn alle regelingen aangepast aan de wettelijke wijzigingen die voortkomen uit de Pensioenwet.

- ***de bedrijfseconomische aspecten***

Het grootste voordeel is dat het bedrijfstakpensioenfonds over voldoende schaalgrootte beschikt voor de noodzakelijke investeringen in het administratieve apparaat, het vermogensbeheer en de communicatie en voorlichting. Er is sprake van een goede risicospreiding en kostenbeheersing.

### ***Voorstellen ter verdere verbetering van de pensioenregelingen :***

In het streven naar een verdere professionalisering en verbetering van de kwaliteit van het pensioenfonds heeft het fondsbestuur besloten:

- a. een onderzoek te doen naar het eventueel onderbrengen van het pensioenfonds bij een andere uitvoerder dan Syntrus Achmea;
- b. een onderzoek te doen naar een mogelijke andere vermogensbeheerder dan F&C, hetgeen inmiddels heeft geresulteerd in een overgang per 1 juni 2008 naar MN Services;
- c. te komen tot de instelling van een professioneel ondersteunend bestuursbureau.

In de ontwikkeling van de aansturing van het fonds wil het bestuur zich in de toekomst meer nadrukkelijk gaan profileren als een toezichhoudend en beleidsbepalend bestuur dat zich door een deskundig bestuursbureau laat ondersteunen, met als uiteindelijk doel het blijvend aanbieden van een uitstekend pensioenarrangement bij een fonds met een optimaal rendement en goede kostenbeheersing. Sociale partners zijn van mening dat de uitkomsten van de onderzoeken naar de uitvoerder en vermogensbeheerder moeten leiden tot een verbetering van de kwaliteit van de uitvoering en een verbetering van het rendement van het vermogen om de toekomstige aanspraken van gepensioneerden nog beter te kunnen waarborgen.

Bij de inhoud van de regelingen zal er voortdurende aandacht zijn voor verbeteringen die passen in de wettelijke context en die ten gunste komen van zowel de werknemer als de werkgever.

### ***b. Zorgverzekeringen***

#### ***Zorgverzekeringswet***

De zorgverzekeringswet is opgebouwd uit de basispremie (en aanvullende premie) die aan de zorgverzekeraar wordt betaald en de inkomensafhankelijke bijdrage. Voor de zeescheepvaart is de werkgeversbijdrage (inkomensafhankelijke bijdrage) voor de jaren in ieder geval 2007 en 2008 vastgesteld op 0%. De overheid erkent hiermee dat de rederijen tijdens de dienst aan boord van de zeevarenden hoge kosten voor hun medische verzorging maken omdat de werkgever gedurende de tijd dat een zeevarende aan boord of voor zijn werk in het buitenland verblijft wettelijk verplicht is om gratis medische verzorging te verstrekken. Aangezien een

zeevarende het grootste deel van het jaar op zee verblijft, neemt de werkgever een groot deel van de medische kosten voor zijn rekening.

### **AZVZ**

De Onderlinge Waarborgmaatschappij AZVZ is een zorgverzekeraar zonder winstoogmerk die zich specifiek richt op maritieme bedrijven en op maritieme werknemers en hun gezinsleden. AZVZ werkt op het terrein van de zorginkoop nauw samen met zorgverzekeraar Zorg en Zekerheid in Leiden. Deze samenwerking vindt plaats onder het label "De Maritieme Maatschappij". De combinatie van kennis van de maritieme sectoren en kennis van de organisatie van de zorg bij AZVZ, maakt het mogelijk de zorg aan te bieden, die rekening houdt met de behoeften van werkgevers en werknemers uit de maritieme sectoren.

### **OWM Zee-Risico 1996**

De onderlinge waarborgmaatschappij OWM Zee-Risico 1996 beoogt geen winst. De verzekeringen zijn afgestemd op de specifieke behoeften en omstandigheden zoals die zich in de maritieme sectoren voordoen. Zee-Risico 1996 werkt nauw samen met andere maritieme organisaties zoals de arbodienst Marbo en de ziektekostenverzekeraar AZVZ.

De OWM Zee-Risico 1996 kent de volgende verzekeringen :

- **Ziekengeldverzekering**

Deze verzekering verzekert de loondoorbetalingsplicht van de werkgever gedurende de eerste 104 weken van ziekte van de werknemers.

- **WIA-verzekeringen**

#### WIA-hiaat

Deze verzekering verzekert de inkomensachteruitgang die kan optreden als de arbeidsongeschikte werknemer die recht heeft op een WIA-uitkering, er niet in slaagt tenminste 50% van zijn theoretische verdien capaciteit in te vullen. Deze WIA-hiaat verzekering die ten laste zou moeten komen van de werknemers, wordt vooralsnog gefinancierd uit de reserves die ontstaan zijn bij het bedrijfspensioenfonds BPFK voor de opbouw van een invaliditeitspensioenregeling als gevolg van de oude WAO-gat verzekering. De premie zal, voor zover de reserve het toelaat, de komende jaren uit deze reserve worden bekostigd.

#### WIA-excedent

Onderzocht wordt of er in de bedrijfstak koopvaardij voldoende belangstelling bestaat voor het afsluiten van zogenaamde WIA excedentverzekeringen bij de OWM Zee-Risico 1996. Deze verzekering beoogt de inkomenssterugval van werknemers met een hoger inkomen dan het maximum dagloon zoals de WIA dat kent, op te vangen.

#### WGA-eigen risico

Werkgevers kunnen eigen risicodragers worden voor de WGA (Werkhervattingsregeling Gedeeltelijk Arbeidsgeschikten). Gelet op de - op dit moment - nog geringe hoogte van de premie is dit vooralsnog een aandachtspunt voor de toekomst.

- **Werkgeversaansprakelijkheidsverzekering**

Deze verzekering verzekert kosten door ziekte of ongeval van een zeevarende die wegens beroepswerkzaamheden buiten zijn woonland verblijft. Het betreft hier kosten waarvoor de werkgever aansprakelijk is, zoals kosten van geneeskundige behandeling, ziekenvervoer en repatriëring bij (ernstige) ziekte en reis- en verblijfkosten van familieleden bij opname in een buitenlands ziekenhuis. Ook verlies van uitrusting als gevolg van een scheepsramp en het vervoer van een stoffelijk overschot bij overlijden vallen onder de dekking.

- **Bedrijfszorgpolis**

Deze verzekering verzekert bepaalde werkgeversgerelateerde ziektekosten die niet worden gedekt via de (aanvullende) ziektekostenverzekering. Deze polis dekt de kosten van preventieve keuringen, psychologische zorg, bedrijfsfysiotherapie, opname in een privé-kliniek, rugtrainingen en deels reïntegratiekosten. Op deze manier kan uitval van de zeevarende worden voorkomen, kan de wachttijd voor een medische behandeling worden verkort, of kan een re-integratietraject eerder worden ingezet.

### ***Vereniging Zee-Risico 1967***

De verplichte regeling van de Vereniging Zee-Risico 1967 is gebaseerd op de artikelen 415a tot en met 415h van het Wetboek van Koophandel. In deze artikelen zijn de aanspraken opgenomen die zeevarenden hebben jegens hun werkgever, dan wel jegens degene die hen feitelijk voor zich doet laten varen. En met zeevarenden wordt in dit kader bedoeld, de zeevarenden die wonen in een land waarmee Nederland geen verdrag inzake de sociale zekerheid heeft gesloten. Er bestaat een hoofdelijke aansprakelijkheid tussen de zeewerkgever en de Vereniging. Dit betekent dat de zeevarende of de zeewerkgever of de Vereniging kan aanspreken. Vanwege deze hoofdelijke aansprakelijkheid is het van belang dat alle zeewerkgevers die zeevarenden in dienst hebben die onder de verplichte regeling vallen, bij de Vereniging zijn aangesloten. Die verplichting bestaat van rechtswege. Een aantal werkgevers in de zeescheepvaart heeft ervoor gekozen eigen-risicodrager te zijn.

### ***Het belang van de huidige (zorg)verzekeringen :***

- ***de strategische positionering***  
Bij de Stichting Scheepvaart is een aantal verzekeringen rondom verzuim en zorg ondergebracht door paritaire afspraken tussen sociale partners. Hierdoor is er voor zeewerkgevers en zeevarenden één loket waar zij terecht kunnen voor hun verzekeringen.
- ***de zorginhoud***  
De inhoud van alle verzekeringen bij Stichting Scheepvaart wordt afgestemd op de specifieke behoefte in de zeescheepvaart, terwijl de verzekeringen onderling ook goed op elkaar worden afgestemd, zodat er een kwalitatief goed pakket wordt aangeboden zonder overlappingsen.
- ***de bedrijfseconomische aspecten***  
Door een gezamenlijke inkoop van verzekeringen, het afsluiten van mantelovereen-

komsten en het voeren van een gezamenlijke administratie met de andere bedrijfstakfondsen, wordt een goed verzekeringspakket tegen een gunstige prijs / kwaliteit verhouding aangeboden aan zeewerkgevers en zeevarenden. De verzekeringen zijn toegesneden op de behoeften van de bedrijfstak en kunnen mede daardoor in verhouding tot andere verzekeringen goedkoper worden aangeboden.

### ***Voorstellen ter verdere verbetering van de huidige zorgverzekeringen :***

#### **a. Zorgverzekeringswet :**

Behoud van de 0% premiestelling van de werkgeversbijdrage Zorgverzekeringswet voor 2009 en volgende jaren. De argumentatie van de overheid om de bijdrage voor de jaren 2007 en 2008 op 0% te zetten blijft dezelfde, namelijk dat rederijen tijdens de dienst aan boord van zeevarenden hoge kosten voor hun medische verzorging maken.

#### **b. Ziektekostenverzekering AZVZ**

Een verdere groei van het bestand verzekerden door collectieve afspraken tussen sociale partners over een werkgeversbijdrage in de ziektekostenverzekering voor zeevarenden die hun verzekering bij AZVZ hebben ondergebracht. AZVZ slaagt er als kleine aanbieder in haar verzekeringen tegen zeer gunstige premievoorwaarden in de markt te zetten.

#### **c. WIA-hiaatverzekering**

Uitbreiding van de collectieve WIA-hiaatverzekering met een collectieve WIA-excedentverzekering indien daar bedrijfstakbrede belangstelling voor bestaat.

#### **d. Bedrijfszorgpolis :**

De bedrijfszorgpolis verzekert bepaalde werkgeversgerelateerde ziektekosten die niet worden gedekt via de (aanvullende) ziektekostenverzekering. Door collectieve afspraken tussen sociale partners zal er een uitbreiding komen van het aantal bedrijven dat een bedrijfszorgpolis per werknemer afsluit .

### ***c. Dienstverlening arbeidsomstandigheden***

#### ***Marbo B.V.***

De maritieme arbodienst Marbo B.V. ondersteunt werkgevers in de maritieme sector bij verzuimbegeleiding. Het gaat daarbij om zowel medische begeleiding door de bedrijfsarts als om administratieve en juridische ondersteuning. Bij Marbo zijn ruim 130 werkgevers uit de maritieme sector aangesloten, met ca. 2.500 deelnemende zeevarenden en medewerkers van de rederijkantoren .

Marbo werkt nauw samen met andere maritieme organisaties zoals AZVZ, OWM Zee-Risico 1996, Opleidings- en Ontwikkelingsfonds Zeescheepvaart en Vereniging Zee-Risico 1967. Door zaken rond uitval (verzuimbegeleiding en zorg) en uitplaatsing (reïntegratie 2<sup>e</sup> spoor) goed te organiseren worden de kosten rondom verzuim aanmerkelijk beperkt. Belangrijk hierbij is dat door preventie en een goede verzuimbegeleiding uitval wordt voorkomen, respectievelijk in duur beperkt.

Bedrijfsartsen spelen een belangrijke rol in dit geheel. Zij kunnen rechtstreeks verwijzen naar bijvoorbeeld medische specialisten of fysiotherapeuten waarmee AZVZ een contract heeft gesloten. Hiermee wordt bereikt dat de behandeling snel en gericht van start kan gaan.

Met het voorgaande kan worden bereikt dat de beschikbaarheid van het aantal zeevarenden wordt vergroot. Tevens levert deze samenwerking premievoordeel op.

Desgewenst kan Marbo uitvoering geven aan de Wet Verbetering Poortwachter. Marbo maakt en bewaakt dan een plan van aanpak, verzorgt de verplichte ziekmelding aan het UWV, schakelt een re-integratiebedrijf in en onderhoudt de contacten hierover in geval een zieke werknemer om medische redenen niet meer in zijn eigen functie kan terugkeren. De werkgever wordt administratief ontlast en behoed voor eventuele boetes die door het UWV kunnen worden opgelegd. De bedrijfstak beschikt ook over een op de maritieme sector gespecialiseerd reïntegratiebedrijf, Atlas Employability Services B.V.

Ook zaken als wachtlijstbemiddeling, scheepvaart- en binnenvaartkeuringen, preventief medisch onderzoek (PMO), werkplekonderzoek, verhaal ziekengeldkosten en toetsing van risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E) kunnen via Marbo worden uitgevoerd. De bedrijfsartsen van Marbo zijn goed op de hoogte van de (werk)omstandigheden aan boord van een schip.

#### ***Het belang van de huidige dienstverlening arbeidsomstandigheden :***

- ***de strategische positionering***  
Een eigen maritieme arbodienst draagt bij aan het beeld van de zeescheepvaart als een moderne bedrijfstak, waar veel aandacht is voor het welzijn van de zeevarenden. Voor de zeevarenden is het belangrijk dat zij verzuimbegeleiding krijgen van gespecialiseerde artsen bij Marbo die weten wat het beroep van zeevarende inhoudt en vanuit die deskundigheid zowel werkgever als werknemer goed kunnen adviseren.
- ***de zorginhoud***  
De dienstverlening van Marbo staat op een kwalitatief hoog niveau doordat er goede kennis aanwezig is over de (werk)omstandigheden in de maritieme sector.
- ***de bedrijfseconomische aspecten***  
Door een nauwe samenwerking met andere maritieme organisaties en door zaken rond verzuimbegeleiding en reïntegratie goed te organiseren, worden de in deze sector vaak hoge kosten rondom verzuim aanmerkelijk beperkt. Samenwerking levert tevens premievoordeel op.

#### ***Voorstellen ter verdere verbetering van de dienstverlening arbeidsomstandigheden :***

##### **a. Uitbreiding dienstverlening Marbo**

De taken van de arbo-arts kunnen naast de arbo-taken worden uitgebreid met scheepvaartkeuringen, vaccinaties, preventieve zorg en keuringen, een inloop spreekuur, verwijzingen naar curatieve zorg en begeleiding. Het aantal bedrijven waar de arbo-arts op lokatie aanwezig is zal worden uitgebreid.

.Verder wordt gedacht aan het inrichten van een aantal centrale plaatsen waar een maritieme bedrijfsarts op gezette tijden aanwezig is, zoals bijvoorbeeld bij

Splithoff te Amsterdam. Op dit moment wordt een voorstel uitgewerkt voor IJmuiden.

#### **b. Deelname aan en participatie in het landelijk CWI Servicepunt Maritieme Sectoren**

In maart 2008 is het landelijke CWI Servicepunt Maritieme Sectoren van start gegaan. Dit initiatief van het CWI is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met de Vereniging Platform Maritiem voor Werk, Inkomen en Zorg, waarin sociale partners in de maritieme cluster verenigd zijn. Het servicepunt zal zorgdragen voor een betrouwbare registratie van vraag en aanbod in de maritieme arbeidsmarkt, waarbij het niet alleen gaat om de aantallen maar met name om de betrouwbaarheid van de inschrijvingen. Ook zal het Servicepunt activiteiten ontwikkelen die gericht zijn op instroom- en scholingsprojecten voor nieuw nautisch personeel.

#### **c. Opzetten van een Poortwachtercentrum voor de zeescheepvaart**

In aanvulling op het voornoemde servicepunt, zal onderzoek worden gedaan naar het opzetten van een netwerkorganisatie in de zeescheepvaart voor alle ziekteverzuim- en re-integratiezaken naar het voorbeeld van de huidige Poortwachtercentra. Werkgevers in de zeescheepvaart zouden middels dit platform kunnen netwerken op het gebied van personeelsbegeleiding en –voorziening.

#### **d. Samenwerking CWI / Poortwachtercentra / O&O fonds Zeescheepvaart**

Bij scholingsprojecten voor nieuw nautisch personeel, afkomstig van bijvoorbeeld CWI en/of Poortwachtercentra, ligt ook een rol voor het O&O fonds Zeescheepvaart, waar werkgevers in de zeescheepvaart zorgen voor de nodige financiële middelen voor opleiding en ontwikkeling van de sector.

### **8. Toekomstige ontwikkeling Stichting Scheepvaart**

Stichting Scheepvaart ontwikkelt zich steeds verder in de richting van een brancheloket voor de maritieme sector als :

- **administratief (meld-)loket :**  
waar gegevens van Nederlandse zeevarenden verzameld worden en door alle aangesloten organisaties kunnen worden gebruikt, uiteraard met de nodige privacy waarborgen.

In 2008 zal voor de verdere inrichting een werkgroep van start gaan om te onderzoeken in hoeverre er één actuele database kan worden ingericht met gebruikmaking van Plato. Dit is een onafhankelijke dienst waarin een werkgever een ‘werknemer gerelateerde mutatie’ eenmalig invoert, waarna Plato op basis van business rules de relevante gegevens doorstuurt naar meerdere ontvangers.

- **helpdesk / kenniscentrum :**  
op het terrein van sociale zekerheid, ziektekostenverzekeringen en pensioenen in de zeescheepvaart.

De beleidsmedewerkers ondersteunen de besturen van diverse fondsen en zijn in staat om deze in een snel veranderende maatschappelijke omgeving van de juiste adviezen

te voorzien. Er is veel ervaring en deskundigheid als het gaat om voorlichting aan werkgevers en zeevarenden.

Het Secretariaat Scheepvaart zal een handboek Sociale Zorg in de zeescheepvaart gaan ontwikkelen als leidraad voor de aangesloten zeewerkgevers. Vanzelfsprekend kunnen werknemers hier ook kennis van nemen.

- **uitvoerend loket :**  
als het gaat om de uitvoering van complexe administraties waar vertrouwelijke gegevens in omgaan.

Met een eigen automatiseringssysteem en betrouwbare medewerkers wordt de kwaliteit van de uitvoering van de administraties gewaarborgd en zo efficiënt mogelijk uitgevoerd.

### **Afgifte certificaten / bemanningsdocumenten**

Vanaf medio 2008 zal Stichting Scheepvaart via het O&O fonds Zeescheepvaart (naast waarschijnlijk een vijftal andere partijen, voornamelijk opleidingsinstituten) zich gaan bezighouden met de certificering van zeevarenden die vóór 1 januari 2008 de cursus Ship Security Officer (SSO) gevolgd hebben en als SSO tenminste zes maanden vaartijd hebben opgedaan.

Daarnaast is Stichting Scheepvaart betrokken in het offertetraject dat in 2008 doorlopen wordt ten behoeve van de afgifte van bemanningscertificaten van de Inspectie Verkeer & Waterstaat IVW. Stichting Scheepvaart kan hier - in het verlengde van haar huidige activiteiten - een goede dienstverlening bieden door de aanwezige maritieme kennis en ervaring, waarbij ingezet zal worden op een verdergaande optimalisatie van het proces. In dat kader moet het in de visie van Stichting Scheepvaart mogelijk zijn het serviceniveau van de afgifte van bemanningscertificaten verder te verbeteren.