|  |
| --- |
| Rado Koky, Mo 2 |
| Arbeidsvoorwaarden  |
| Verbetering van de arbeidsvoorwaarden volgens de SW & SB |
|  |
|  |
| **4-11-2010** |

|  |
| --- |
| In dit verslag wordt in het kort de arbeid- en rusttijdenregeling beschreven en uitgelegd zoals dit geregeld is in het arbeidstijdenbesluit van hoofdstuk 6 onder paragraf 6.5. Er wordt ook het doel en de werkwijze van de ILO beschreven en uitgelegd die betrekking heeft op de verbeteringen van arbeidsomstandigheden die vermeld staan onder schepenwet/schepenbesluit.  |

# Inhoudsopgaven

 Blz

1. Inleiding…………………………………………………….. 3
2. Arbeidstijdenbesluit………. …………… ………………….. 4
3. Doel ILO……………………………………………………. 5
4. Werkwijze ILO……………………………………………...6
5. Schepenwet/schepenbesluit ...………………………………7
6. Na woord…………………………………………………… 8
7. Bronvermelding ……………………………..……………... 9

# Inleiding

Voor het vak wetgeving van Dhr. Berkhout heb ik een opdracht gekregen om een verslag te schijven over de arbeidstijdenwet die betrekking heeft op arbeidstijden en rusttijden.

En daarnaast moet ik volgens de opdracht ook de werkwijze en het doel van de ILO beschrijven en uitlegen en de verbeteringen benoemen van de arbeidsomstandigheden die aan boord worden toegepast.

Het schepenwet/schepenbesluit zorgt voor verbeteringen van arbeidsomstandigheden aan boord. Deze verbeteringen worden in dit verslag beschreven en er worden voorbelden gegeven wat het doel van de schepenwet is en hoe die toegepast word aan boord.

De arbeidstijden en de rusttijden regeling worden uitgelegd die vermeld staat onder hoofdstuk 6 van de arbeidstijdenwet.

Verder word er in het verslag het doel en de werkwijze van de ILO beschreven en uitgelegd.

Ik wens u veel lees plezier.

# Arbeidstijdenbesluit

De kapitein heeft als taak de werktijden vast te stelen van zijn bemanning (ouder dan 18 jaar).

De kapitein moet rekening mee houden dat elke werknemer die zicht aan boord bevind en werkzaamheden uitvoert, minimaal 10 uur per dag (24 uur) rust krijgt.

De rusttijd kan worden verdeeld in maximaal 2 periodes waarvan een periode minimaal 6 uur rusttijd moet bevatten.

Dat betekent dat de nieuwe periode gelijk na het einde van de genomen rusttijd begint.

De tijd van rust tussen twee op elkaar volgende perioden mag niet meer dan 14 uur bedragen.

De kapitein houdt de werktijden in de gaten zodat hij en zijn bemanning (ouder dan 18 jaar) minimaal 77 uur rusttijd krijgt in elke periode van 7 dagen.

De kapitein deelt het werk zodanig in dat de bemanning na 6 uur afgewisseld word door een pauze.

Indien zich er bijzondere situaties ontwikkelen dat meer werk uren nodig acht moet de kapitein daar rekening mee houden en ter compensatie meer rusttijd of meer pauzes organiseren om vermoeidheid te voorkomen.

Bemanning onder 18 jaar.

Als er iemand van de scheepsbemanning aan boord jonger dan 18 jaar is, zal de kapitein voor het betroken persoon anderen werk- en rusttijden moeten organiseren.

Want iemand dat jonger is dan 18 jaar mag maximaal 8 uur per dag (24 uur) werken.

De kapitein moet toezicht houden op de jeugdige schepeling en zorgen dat die minimaal 12 uur per dag rust krijgt.

De jeugdige schepeling mag niet meer arbeid verrichten dan 40 uur per week en moet minimal een onafgebroken rusttijd hebben van 36 uur in elke aaneengesloten tijdruimte van 7 dagen en hoeft op zondag niet te werken.

De kapitein moet zijn werk zo indelen dat de jeugdige schepeling 30 minuten pauze krijgt per 4.5 uur.

In het bijzonder mag de jeugdige schepeling 12 uur aan arbeid verrichten als dat noodzakelijk is voor zijn opleiding.

Afwijkingen

De kapitein kan afwijken en kan een schepeling verplichten af te wijken van de arbeids- en rusttijden om arbeid te verrichten indien

dit noodzakelijk is in verband met de onmiddellijke veiligheid van het schip, de personen aan boord, de lading of het milieu, of bij het geven van hulp aan andere schepen of personen in nood. Zodra de noodsituatie voorbij is, zorgt de kapitein er voor dat de schepeling die arbeid heeft verricht in een rustperiode, voldoende rusttijd ter compensatie krijgt.

# Doel ILO.

ILO staat voor International Labour Organization (De Internationale Arbeidsorganisatie) en is en onderdeel van de Verenigde Naties.

De ILO werd opgericht in 1919 tijdens een burgeroorlog van de Verenigden Naties.

De oprichters hebben de ILO opgericht vanuit een visie dat langdurige vrede niet mogelijk zou zijn zonder sociale rechtvaardigheid.

Het hoofddoel van de ILO is duurzame vrede te behouden. Dat kan allen maar als de werkende mensen met fatsoen behandeld worden.

De organisatie zorgt voor het behouden van sociale rechtvaardigheid en internationaal arbeidsrechten die betrekking hebben op de welvaart van het land.

Om dit te verkrijgen heeft de organisatie vier hoofddoelstellingen gemaakt.

* Het bevorderen van het recht op werk.
* Het verbeteren van de kans om werk te krijgen en te houden voor mannen en voor vrouwen.
* Het invoeren en uitbouwen van sociale zekerheid.
* En bevorderen van het sociale contact tussen werkgevers, werknemers en overheid.

Vandaag organiseert de ILO hulp aan landen waar dit nog niet voor elkaar is en probeert fatsoenlijke banen op te richten door hulp aan bedrijven te bieden met als hoofd doel vrede en welvaart voort te brengen.

Om te kunnen bewijzen dat een schip zich aan de wetgeving van de ILO houdt.

Moet het schip een certificaat behalen waaruit blijkt dat de leef en werkomstandigheden van de zeevarenden aan boord voldoen aan de normen van de wetgeving.

# De Werkwijze van ILO.

De ILO is een organisatie waar veel landen lid van zijn, de ILO bestaat uit 3 instellingen, International Labour Conference, De Governing Body, The International Labour Office.



De International Labour Convective bestaat uit 166 leden. De leden komen jaarlijks bij elkaar om standaarden te bespreken en te bepalen. In deze instelling (Conferentie) worden ook de budgetten te berekend en er worden nieuwe leden gekozen van het governing body.

De Governing Body is het dagelijkse bestuur bestaat uit 40 leden: 28 overheidsfunctionarissen,14 werkgevers en 14 werknemers.

De leden komen 3 keer peer jaar bij elkaar in Geneve om beleidsthema’s en programma’s voor te bereiden die aan de (ILC) conferentie ter goedkeuring worden voorgelegd.

De International Labour Office

Hier worden alle activiteiten georganiseerd onder toezicht van het Governing Body.

Er werken ca. 1900 mensen van ca. 110 nationaliteiten op het hoofdkantoor in Genève en de 40 field offices. Daarnaast werken er ca. 600 deskundige voor deze instantie op locatie op het hoofdkantoor.

Iedere lidstaat wordt vertegenwoordigd door een groep van vier personen.

En niet door een regeringvertegenwoordiger.

Naast twee vertegenwoordigers van de regering heeft iedere groep een lid namens de nationale werkgeversorganisaties en een lid namens de werknemersorganisaties. Die vertegenwoordigers zijn vrij om samen met werkgevers of werknemersvertegenwoordigers van andere lidstaten mee te stemmen.

De ILO probeert wetten op te stellen waarin fatsoenlijke werkomstandigheden zijn vastgelegd. Om dit mogelijk te maken organiseert de ILO overlegplatformen van overheden, werkgevers en werknemers om convectie en aanbevelingen aan te nemen.

Voordat conventies en aanbevelingen van de ILO aangenomen kunnen worden, moeten deze wel door de lidstaten worden goedgekeurd.

# Het schepenwet/schepenbesluit

De Ministers van de Europese Unie hebben kort geleden een akkoord gesloten tussen reders en havenvakbond die betrekking heeft op betere arbeidsomstandigheden aan boord van zee schepen. Dit akkoord wordt omgezet in een Europese wet, zo’n 300.000 zeevarenden zullen hier de komende jaren van profiteren.

De verbetering van de arbeidsomstandigheden hebben betrekking op:

* Arbeidsduur.
* Repatriëring.
* Loopbaan en de ontwikkeling van vaardigheden.
* Accommodatie en recreatieve faciliteiten.
* Voeding en catering.
* Gezondheid en de bescherming van de veiligheid en medische zorg en klachtenprocedures.

De overeenkomst kwam tot stand via de International Labour Organisation (ILO).

Na 1,5 jaar onderhandelen bereikten de Europese redersorganisatie ECSA (waarin ook de Nederlandse Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) deelneemt) en de Federation of Transport Workers Unions (waaronder Vervoersbond Federatie Nederlands Vakverbond) overeenstemming.

Door een EU-verdrag kunnen partijen (werkgevers en werknemers) de Europese overheid tegenwoordig vragen zo'n akkoord in heel Europa vervolgens tot wet te verheffen.

De zeevaart is een wereldwijde industrie met internationale concurrentie.

Tegen deze achtergrond is het van groot belang de wereldwijde minimale normen voor arbeidsomstandigheden aan boord van zeeschepen te verhelderen en effectief af te dwingen.

Er wordt verwacht dat de richtlijn de lidstaten zal aanmoedigen het verdrag goed te keuren.

Op die manier draagt de richtlijn bij aan de handhaving van de normen.

Verwijzing naar jaarboek wetgeving voor de scheepvaart

De Schepenwet is een raamwet en van toepassing op alle zeeschepen onder Nederlandse vlag die in Nederland zijn geregistreerd. De wet is vooral gericht op de veiligheid van het schip. Ook draagt de wet bij aan de milieuverantwoorde vaart en aan de internationale marktordening door alleen waar het noodzakelijk is.

Het Schepenbesluit 2004 bevat geen technische voorschriften, maar verwijst daarvoor naar de SOLAS, Uitwateringsverdrag en de regels van de classificatiebureaus. Door dynamisch te verwijzen werken verdragswijzigingen in principe automatisch door, zonder dat daarvoor een wijziging van het Schepenbesluit nodig is. Het Schepenbesluit 1965 blijft, in afgeslankte vorm, bestaan.

# Na woord

Ik heb van deze opdracht heel veel geleerd, en pas nu begrijp ik waroom er eigenlijk zo veel regels zijn. Ik besef nu dat ik ook rechten heb als werknemer.

En hoop dat de doel van de ILO bereikt word.

# Bronvermelding

Bron: PDF bijlage wetgeving voor de scheepvaart

Dictaat : Zeerecht, koopvaardijofficier alle schepen

Internet sites:

<http://www.ilo.org/global/About_the_ILO/Structure/lang--en/index.htm>

<http://www.ilo.org/global/About_the_ILO/Mission_and_objectives/lang--en/index.htm>