

28 783 (R 1731)**Verdrag betreffende de werktijden van zeevarenden en de bemanning van schepen, 1996 (Verdrag nr. 180, aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie in haar vierentachtigste zitting); Genève, 22 oktober 1996****Nr. 1 Herdruk*****BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitters van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 januari 2003

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 7 februari 2003.

De wens dat het verdrag aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal wordt onderworpen kan door of namens een van de Kamers of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer of door de Gevolmachtigde Ministers van de Nederlandse Antillen onderscheidenlijk van Aruba te kennen worden gegeven uiterlijk op 9 maart 2003.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 2, eerste en tweede lid, en artikel 5, eerste en tweede lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen, de Raad van State van het Koninkrijk gehoord, heb ik de eer u hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen het op 22 oktober 1996 te Genève totstandgekomen verdrag betreffende de werktijden van zeevarenden en de bemanning van schepen, 1996 (Verdrag nr. 180, aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie in haar vierentachtigste zitting) (Trb. 1997, 219 en 1999, 23).¹

Een toelichtende nota bij dit verdrag treft u eveneens hierbij aan.

De goedkeuring wordt voor Nederland en de Nederlandse Antillen gevraagd.

Aan de Gouverneur van de Nederlandse Antillen is verzocht hogergenoemde stukken op 7 februari 2003 over te leggen aan de Staten van de Nederlandse Antillen.

De Gevolmachtigde Minister van de Nederlandse Antillen is van deze overlegging in kennis gesteld.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
J. G. de Hoop Scheffer

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

* I.v.m. wijziging van het Eerste Kamerstuknummer.

I HET VERDRAG

1. Algemeen

Het advies van de Raad van State van het Koninkrijk wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt (artikel 25a, vierde lid, onderdeel b, van de Wet op de Raad van State).

Het Verdrag en de Aanbeveling betreffende de werktijden van zeevarenden en de bemanning van schepen, 1996 (Verdrag nr. 180 en Aanbeveling nr. 187, aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie in haar vierentachtigste zitting; Genève, 22 oktober 1996) (Trb. 1997, 219 en 1999, 23) vormen een herziening van het op 14 mei 1958 te Genève totstandgekomen Verdrag en de Aanbeveling betreffende de gages, de arbeidsduur aan boord en de bemanningssterkte (herzien), 1958 (Verdrag nr. 109 en Aanbeveling nr. 109).

Het Koninkrijk heeft Verdrag nr. 109 niet bekrachtigd. Bij brief van 25 mei 1976 aan de Tweede Kamer gaf de toenmalige Minister van Sociale Zaken de redenen hiervoor aan. In de eerste plaats werd als reden aangevoerd het feit dat ten aanzien van de beloning niet aan de eisen van het Verdrag kon worden voldaan, voor zover het ging om zeevarenden die niet behoren tot de categorie Nederlanders en daarmee gelijkgestelden. In de tweede plaats verschilden de uitgangspunten van het Verdrag en de Nederlandse wetgeving: het Verdrag stelde geen beperkingen aan overwerk als zodanig, maar regelde wel de compensatie, terwijl de Nederlandse wetgeving wel beperkingen stelt aan overwerk maar niets bepaalt ten aanzien van de compensatie.

Verdrag nr. 109 is nooit in werking getreden. Dit feit en, onder andere, de door de Joint ILO-IMO Committee on Training (een gezamenlijk comité van de Internationale Arbeidsorganisatie (ILO) en de Internationale Maritieme Organisatie (IMO)) geuite behoefte om het Verdrag meer in lijn te brengen met de moderne arbeidspraktijk aan boord, zodanig dat het belang van oververmoeidheid («fatigue») in relatie tot de bemanning en de veiligheid van schepen duidelijker zou zijn, hebben er mede toe geleid dat de herziening van Verdrag nr. 109 en Aanbeveling nr. 109 op de agenda zijn geplaatst van de vierentachtigste zitting van de Internationale Arbeidsconferentie in het najaar van 1996.

In het nieuwe Verdrag nr. 180 (hierna te noemen: het Verdrag) zijn geharmoniseerde normen voor arbeids- en rusttijden in de zeescheepvaart opgenomen. De normen van het Verdrag kunnen enerzijds bijdragen aan het verhogen van de veiligheid in de zeescheepvaart doordat, onder andere, grenzen worden gesteld hetzij aan de maximum arbeidstijd hetzij aan de minimale rusttijd van zeevarenden. Anderzijds kan de harmonisatie van normen ook een verbetering van de concurrentiepositie van de Nederlandse zeescheepvaart betekenen. Dit laatste effect kan nog worden versterkt, doordat het Verdrag ook is opgenomen in de bijlage van het eveneens op 22 oktober 1996 tijdens dezelfde zitting van de Internationale Arbeidsconferentie totstandgekomen Protocol van 1996 bij het Koopvaardijverdrag (minimumnormen), 1976 (Verdrag nr. 147) (Trb. 1997, 220 en 1999, 24), waardoor op schepen onder buitenlandse vlag die de haven van een verdragsstaat aandoen op de naleving van de normen van het Verdrag kan worden gecontroleerd.

In verband met de totstandkoming van twee EU-richtlijnen met betrekking tot arbeids- en rusttijden in de zeescheepvaart heeft de Europese Commissie op 18 november 1998 een dringende aanbeveling gedaan aan de EU-lidstaten om zowel Verdrag nr. 180 als het Protocol van 1996 bij Verdrag nr. 147 te bekrachtigen.

In materiële zin heeft Nederland de inhoud van het Verdrag al opgenomen in de nationale regelgeving.

Op 1 april 1998 is het Arbeidstijdenbesluit vervoer – echter nog uitsluitend voor het railvervoer – in werking getreden. Bij de wijziging van het Arbeidstijdenbesluit vervoer bij Besluit van 17 november 1998 (Stb. 645) zijn de overige vervoerssectoren, waaronder de zeevaart, in het besluit opgenomen. Directe aanleiding voor het Arbeidstijdenbesluit vervoer vormde de wens om alle voorschriften op het gebied van arbeids- en rusttijden in de vervoerssector op te nemen in één besluit, gebaseerd op de op 1 januari 1996 in werking getreden Arbeidstijdenwet.

Bij het opstellen van het Arbeidstijdenbesluit vervoer is in hoofdstuk 6, waarin de arbeids- en rusttijdenregeling voor de zeevaart is opgenomen, reeds rekening gehouden met twee nieuwe tot stand gekomen internationale instrumenten.

Ten eerste betreft dit de tijdens haar zitting van 26 juni tot 7 juli 1995 door de Conferentie van Partijen bij het Internationaal Verdrag betreffende de normen van zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wacht dienst te Londen bij resolutie aanvaarde Code inzake opleiding, diplomering en wacht dienst voor zeevarenden (STCW-code) (Trb. 1996, 249). Ten tweede gaat het om de normen van het onderhavige in 1996 te Genève totstandgekomen Verdrag nr. 180.

2. Artikelsgewijze toelichting

Deel 1 Reikwijdte en definities

Artikel 1

In dit artikel wordt aangegeven wat onder het begrip zeeschip wordt verstaan. Ook wordt de mogelijkheid geboden om de bepalingen van het Verdrag toe te passen op de zeevisserij.

In het Arbeidstijdenbesluit vervoer wordt het begrip zeeschip omschreven in artikel 6.1:1. Inhoudelijk komt deze omschrijving overeen met de definitie uit het Verdrag. In het Arbeidstijdenbesluit vervoer is er voor gekozen de bepalingen van dit besluit in principe niet van toepassing te laten zijn op de zeevisserij. In de toelichting op het besluit wordt aangegeven dat nog zal worden bezien of het mogelijk en wenselijk is om in de toekomst ook voor de zeevisserij regels in het besluit op te nemen. Van de in het Verdrag geboden mogelijkheid tot toepassing van de verdragsbepalingen op de zeevisserij wordt derhalve vooralsnog geen gebruik gemaakt.

Artikel 2

In dit artikel wordt van een aantal begrippen aangegeven wat daaronder dient te worden verstaan.

Het begrip «bevoegde autoriteit» (onderdeel a) behoeft in de Nederlandse regelgeving geen nadere toelichting.

Het begrip «rusttijd» (onderdeel c) wordt in het Arbeidstijdenbesluit vervoer omschreven als «een periode van tenminste 1 uur waarin geen arbeid wordt verricht». Deze definitie is in lijn met die in het Verdrag. Wanneer een periode niet als rusttijd kan worden beschouwd, wordt deze tijd gerekend als arbeidstijd. Het begrip arbeidstijd wordt in de Arbeidstijdenwet of in het Arbeidstijdenbesluit vervoer niet nader gedefinieerd. Wie onder het begrip «zeevarende» valt in de zin van het Arbeidstijdenbesluit vervoer is te vinden in artikel 6.1:2 : onder «schepeling» wordt verstaan degene die gehouden is onder gezag van de kapitein buitengaats arbeid te verrichten (hiermee wordt een onderscheid aangegeven met de werknemers die uitsluitend in de havens aan boord van een schip werken en niet tot de schepelingen worden gerekend). In dit artikel wordt ook

aangegeven wat onder het begrip «scheepsbeheerder» (in het Verdrag «reder») dient te worden verstaan: de natuurlijke of rechtspersoon, die vanuit een vestiging in Nederland van een zeescheepvaartonderneming de dagelijkse leiding heeft over het beheer van het schip.

Deel II Werktijden en rusttijden van zeevarenden

Artikel 3

In artikel 3 wordt aangegeven dat binnen de in artikel 5 van het Verdrag gestelde grenzen vastgesteld dient te worden hetzij het maximum aantal uren arbeid dat binnen een bepaald tijdvak niet mag worden overschreden, hetzij het minimumaantal uren rust dat binnen een bepaald tijdvak moet worden verschaft. De verdragsstaat heeft derhalve de keuze tussen een regeling op basis van maximum arbeidstijden of een regeling op basis van minimum rusttijden.

In artikel 5 wordt het maximum aantal arbeidsuren gesteld op 14 uur in iedere periode van 24 uur en 72 uur in iedere periode van zeven dagen. Het minimum aantal uren rust wordt gesteld op 10 uur in iedere periode van 24 uur en 77 uur in iedere periode van 7 dagen.

In het Arbeidstijdenbesluit vervoer is in artikel 6.5:2, eerste en derde lid, gekozen voor een regeling op basis van minimum rusttijden. Dit mede omdat ook de nieuwe bepalingen van het STCW-verdrag uitgaan van een regeling op basis van rusttijden.

Alleen de voorschriften voor jeugdige schepelingen (van 16 of 17 jaar) bevatten als gevolg van voorschriften hierover in Richtlijn 94/33/EG van de Raad van 22 juni 1994 betreffende de bescherming van jongeren op het werk (*PbEG L 216*) tevens een regeling van de maximum arbeidstijden (Artikel 6.5:3 Arbeidstijdenbesluit vervoer).

Artikel 4

Dit artikel ziet meer op de inhoud van de arbeidsvoorwaarden dan dat het regels stelt omtrent arbeids- en rusttijden. Verdragsstaten erkennen volgens het onderhavige Verdrag dat de norm voor werktijden 8 uur per dag is met één rustdag per week en rust op feestdagen. Artikel 5 geeft de grenzen aan waarbinnen de arbeidstijden of rusttijden per dag en per week dienen te worden vastgesteld. Het Arbeidstijdenbesluit vervoer blijft wat betreft de rusttijden binnen de grenzen van het Verdrag. De bedoeling van de 8-uurs norm in artikel 4 is een andere dan het vaststellen van een maximaal toegestane arbeidstijd per dag. Dit artikel is bedoeld om te bepalen wanneer een werknemer recht heeft op een overwerkvergoeding. Een dergelijke bepaling regelt een onderwerp behorende tot de arbeidsvoorwaarden. Dit blijkt ook uit de bij het Verdrag behorende aanbeveling, waarin artikel 4 van het Verdrag nader uitgewerkt wordt. Arbeidsvoorwaarden worden in Nederland overeengekomen tussen sociale partners. Nederland heeft de procedures waar in het onderhavige artikel op wordt gedoeld vastgelegd in de Wet op de collectieve arbeidsovereenkomst, de Wet op de loonvorming en de Wet op het algemeen verbindend en onverbindend verklaren van bepalingen van collectieve arbeidsovereenkomsten. Bij de totstandkoming van collectieve arbeidsovereenkomsten wordt in het overleg tussen sociale partners invulling gegeven aan de normale dagelijkse arbeidsduur.

Artikel 5

Eerste lid

Zie hiervoor de toelichting bij artikel 3.

Tweede lid

Het hier opgenomen voorschrift dat het aantal uren rust mag worden verdeeld in maximaal twee perioden, waarvan er een ten minste 6 uur dient te bedragen, en dat het tijdsbestek gelegen tussen de opeenvolgende rustperioden niet meer mag bedragen dan 14 uur is opgenomen in artikel 6.5:2, tweede lid, Arbeidstijdenbesluit vervoer.

Derde lid

In artikel 6.5:6 Arbeidstijdenbesluit vervoer is in overeenstemming met het in het Verdrag bepaalde, voorgeschreven dat de wettelijk voorgeschreven oefeningen en appels door de kapitein zodanig dienen te worden georganiseerd dat zij zo min mogelijk inbreuk maken op de rusttijden en geen oververmoeidheid veroorzaken.

Vierde lid

In artikel 6.5:5 Arbeidstijdenbesluit vervoer wordt in overeenstemming met het Verdrag geregeld dat een schepeling, wanneer hij tijdens consignatie arbeid moet verrichten, een behoorlijke rusttijd ter compensatie krijgt.

Vijfde lid

Het bepaalde in dit lid treedt slechts in werking indien geen inhoud is gegeven aan het bepaalde in het derde en vierde lid van dit artikel; nu dit wel het geval is behoeft dit lid geen verdere uitwerking.

Zesde lid

Van de hier geboden mogelijkheid om af te wijken van de in het eerste en tweede lid van artikel 5 van het Verdrag aan de arbeids- en rusttijden gestelde grenzen is geen gebruik gemaakt.

Zevende lid

Dit artikellid bevat bepalingen omtrent het zichtbaar ophangen aan boord van een werkrooster en van de wettelijk bepalingen die gelden voor arbeids- en rusttijden. Dit voorschrift is opgenomen in artikel 6.4:1 Arbeidstijdenbesluit vervoer.

Achtste lid

Het tweede lid van artikel 6.4:1 Arbeidstijdenbesluit vervoer bevat de basis voor het voorschrijven van het hier bedoelde standaardmodel voor een werkrooster.

Artikel 6

Het voorschrift dat zeevarenden onder de achttien jaar geen nachtarbeid mogen verrichten is opgenomen in artikel 6.5:3, tweede lid, Arbeidstijdenbesluit vervoer. Hier wordt bepaald dat een jeugdige schepeling in elke periode van 24 uur een rusttijd van tenminste 12 uur dient te hebben, waarvan tenminste 9 uren aaneengesloten en waarin de periode tussen 00.00 uur en 5.00 uur begrepen dient te zijn. In het derde lid van dit artikel is gebruik gemaakt van de mogelijkheid die het Verdrag in de onderhavige bepaling biedt om van het voorschrift af te wijken wanneer dit noodzakelijk is in verband met de opleiding van de jeugdige zeevarende.

Artikel 7

Dit artikel biedt de mogelijkheid om af te wijken van de voorgeschreven arbeids- en rusttijden wanneer dit nodig is voor de onmiddellijke veiligheid van het schip, de personen aan boord en de lading of voor het verlenen van hulp aan andere op zee in nood verkerende schepen of personen.

In het Arbeidstijdenbesluit vervoer is deze mogelijkheid opgenomen in artikel 6.5:7, eerste lid.

Het tweede lid van dit artikel bepaalt in overeenstemming met het Verdrag dat, wanneer van deze mogelijkheid gebruik gemaakt wordt, de schepeling zodra de noodsituatie voorbij is voldoende rusttijd ter compensatie wordt aangeboden.

Artikel 8

Dit artikel bevat de voorschriften omtrent de registratie van dagelijkse werktijden of rusttijden. In het Arbeidstijdenbesluit vervoer zijn de bepalingen hieromtrent opgenomen in artikel 6.4:2. Dit artikel bepaalt dat de kapitein er voor dient te zorgen dat de arbeids- en rusttijden van een ieder uiterlijk na een week op een werkdag zijn geregistreerd. De volledig ingevulde werkdag dient door de kapitein en de schepeling te worden ondertekend en de schepeling dient hier een afschrift van te krijgen. De lijsten dienen uiterlijk 8 weken na invulling ter beschikking van de scheepsbeheerder te worden gesteld en deze dient er voor te zorgen dat de lijsten zorgvuldig worden bijgehouden.

Op basis van dit artikel is de Regeling vaststelling model werkrooster en werkdag zeevarenden vastgesteld (Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 20 november 1998, nr. DGG/J-98008665, houdende vaststelling model werkrooster en werkdag voor zeevarenden (Stcrt. 227), gewijzigd bij regeling van 17 februari 2000, Stcrt. 42). Deze regeling stelt onder meer het model van de werkdag vast, welk model is gebaseerd op het door de IMO en de ILO gezamenlijk ontwikkelde model.

De bepaling omtrent de beschikbaarheid van de relevante teksten van de Nederlandse regelgeving is terug te vinden in artikel 6.6:1, derde lid, Arbeidstijdenbesluit vervoer.

Artikelen 9 en 10

De bevoegde autoriteit dient de registraties op gezette tijden te verifiëren en te paraferen ter controle op de naleving van de voorschriften op het gebied van arbeids- en rusttijden.

In Nederland geschiedt de controle door de Scheepvaartinspectie, die daartoe regelmatig de ingevulde werkdagen bij de reders opvraagt en zonodig in geval van overtreding van de bepalingen actie onderneemt.

Deel III De bemanning van schepen

Artikel 11

In dit artikel wordt bepaald dat schepen voldoende bemand dienen te zijn. In de Nederlandse regelgeving zijn hiertoe uitgebreide voorschriften gegeven in de Zeevaartbemanningswet, die per 1 februari 2002 de tot dat moment bestaande regelgeving heeft vervangen. Deze volledige vervanging van eerdere bemanningswetgeving door de Zeevaartbemanningswet is niet relevant voor de naleving van dit Verdrag.

Artikel 12

In dit artikel wordt bepaald dat het verboden is een kind jonger dan 16 jaar aan boord van een schip arbeid te laten verrichten.

In de Nederlandse regelgeving wordt het verbod op kinderarbeid geregeld in artikel 3:2 Arbeidstijdenwet. Voor de zeescheepvaart wordt op dit verbod geen uitzondering gemaakt.

Deel IV Verantwoordelijkheden van reders en kapiteins

Artikel 13

De hier bedoelde verplichtingen van de reder zijn opgenomen in artikel 6.6:1 Arbeidstijdenbesluit vervoer. De verplichtingen van de kapitein zijn verspreid terug te vinden in het Arbeidstijdenbesluit vervoer (zie bijvoorbeeld de bepalingen omtrent het werkrooster en de werklíjst in artikel 6.4:1 en 6.4:2).

Artikel 14

Aan dit artikel is uitvoering gegeven middels hoofdstuk 6 Arbeidstijdenbesluit vervoer.

Artikel 15

Onderdeel a

De regels van het Verdrag sluiten aan bij de regelgeving in de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit vervoer. In deze regelgeving zijn regels opgenomen, die er voor zorg dragen dat de normen uit de wet en het besluit zullen worden nageleefd.

Onderdeel b

Voor het toezicht op de naleving van de bepalingen van hoofdstuk 6 Arbeidstijdenbesluit vervoer is de Scheepvaartinspectie, als onderdeel van het Inspectoraat-Generaal Verkeer en Waterstaat, aangewezen.

Onderdeel c

In onder andere de Zeevaartbemanningswet zijn enkele waarborgen opgenomen, die er toe kunnen bijdragen dat klachten over de overtreding van de arbeids- en rusttijdenregels op een correcte wijze kunnen worden ingediend bij de daartoe aangewezen instanties. Volgens de Zeevaartbemanningswet is het aan de kapitein om te constateren dat de regels omtrent de arbeids- en rusttijden niet worden nageleefd. De kapitein dient uiteindelijk bij overtreding de Scheepvaartinspectie in te lichten. De rechtspositie van de kapitein wordt in die gevallen door de wet beschermd. In artikel 8:4 Arbeidstijdenwet is opgenomen dat de ambtenaren tot geheimhouding verplicht zijn van de naam van degene die een klacht heeft ingediend of aangifte heeft gedaan van een overtreding.

II AANBEVELING BETREFFENDE DE GAGES EN WERKTIJDEN VAN ZEEVARENDEN EN DE BEMANNING VAN SCHEPEN, 1996 (AANBEVELING NR. 187) (RUBRIEK J VAN TRB. 1997, 219 EN 1999,23)

De aanbeveling is juridisch niet bindend en verplicht niet tot wettelijke maatregelen. De aanbeveling richt zich in belangrijke mate op een terrein dat in Nederland is overgelaten aan de sociale partners. Dit terrein heeft met name betrekking op de vaststelling, samenstelling en de boekhouding van het loon van de zeevarende, het recht op overwerkvergoeding en de hoogte daarvan, het recht op verlof etc.

Een aantal punten van de aanbeveling ligt op arbeidsrechtelijk terrein, zoals dat in Nederland is geregeld in het Burgerlijk Wetboek en het Wetboek van Koophandel.

Bij de beleidsontwikkeling zal, voor zover dat binnen Nederland als taak voor de overheid gezien wordt en een en ander niet reeds geregeld is in de wetgeving, met de geest en de strekking van de aanbeveling rekening worden gehouden, zonder dat zulks hoeft te betekenen dat de suggesties letterlijk worden overgenomen. De aanbeveling fungeert derhalve als leidraad voor het verdere beleid.

III STANDPUNT TEN AANZIEN VAN BEKRACHTIGING VAN VERDRAG NR. 180

De Nederlandse regelgeving voldoet reeds aan de voorschriften van het Verdrag. Het in werking treden van het onderhavige Verdrag kan voorts een verbetering van de veiligheid op zee en van de concurrentiepositie van de Nederlandse koopvaardij betekenen, daar er dan mondiaal een harmonisatie van normen plaats zal vinden. De normen van het onderhavige Verdrag vormen voorts de basis voor de in 1998 totstandgekomen overeenkomst tussen Europese werkgevers- en werknemersorganisaties in de zeescheepvaart over arbeids- en rusttijden. Deze overeenkomst is overgenomen in Richtlijn 1999/63/EG van de Raad van 21 juni 1999 inzake de overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden, gesloten door de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Federatie van de bonden voor het vervoerspersoneel in de Europese Unie (FST) (*PbEG L 167*).

In verband met de totstandkoming van deze richtlijn heeft de Europese Commissie een dringende aanbeveling aan de Europese lidstaten gedaan Verdrag nr. 180 te bekrachtigen.

Bekrachtiging van het onderhavige verdrag in combinatie met de bekrachtiging van het Protocol van 1996 bij het Koopvaardijverdrag (minimumnormen), 1976 (Verdrag nr. 147) (Trb. 1997, 220) zorgt er daarnaast voor dat toezicht op de naleving van de normen uit het verdrag kan worden uitgeoefend aan boord van buitenlandse schepen die een haven van een lidstaat aandoen.

Op grond van het voorgaande wordt thans de goedkeuring van het Verdrag gevraagd.

IV CONSULTATIE SOCIALE PARTNERS

Ingevolge het op 21 juni 1976 te Genève totstandgekomen Verdrag Tripartite Raadpleging (Internationale Arbeidsnormen), 1976 (Verdrag nr. 144) (Trb. 1976, 177) worden de meest representatieve organisaties van werkgevers en van werknemers onder andere geconsulteerd over voornemens tot bekrachtiging van verdragen. Daartoe werd de concepttekst van deze nota op 12 november 2001 voorgelegd aan de Raad van Centrale Ondernemersorganisaties (RCO), de Federatie Nederlandse

Vakbeweging (FNV), het Christelijk Nationaal Vakverbond (CNV) en de Vakcentrale voor middengroepen en hoger personeel (Unie mhp).

De FNV heeft op informele wijze enkele opmerkingen ten aanzien van dit verdrag gemaakt. Deze opmerkingen zijn echter niet in een officiële brief bevestigd. Op het verzoek van de zijde van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid om de opmerkingen nader toe te lichten is geen reactie ontvangen. Vanwege het ontbreken van deze toelichting wordt niet ingegaan op de informele opmerkingen van de FNV. Uitsluitend zij vermeld dat de FNV voorstander is van een snelle bekrachtiging van het onderhavige verdrag.

Van de overige genoemde organisaties is geen reactie ontvangen.

V KONINKRIJKSPOSITIE

De regering van Aruba heeft aangegeven medegelding van dit Verdrag thans niet wenselijk te achten.

De regering van de Nederlandse Antillen beraadt zich nog over de wenselijkheid van medegelding. Teneinde mogelijk te maken dat – wanneer de Regering van de Nederlandse Antillen medegelding wenselijk zal achten – die medegelding direct tot stand wordt gebracht, wordt tevens de goedkeuring voor dat land gevraagd.

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
A. J. de Geus

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
A. Nicolai

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
R. H. de Boer