

Vergaderjaar 2001–2002

28 415

Wijziging van de Zeevaartbemanningwet (Versoepeling nationaliteitseis kapitein op Nederlandse zeeschepen)

Nr. 4

VERSLAG

Vastgesteld 25 juli 2002

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek, brengt als volgt verslag uit van haar bevindingen omtrent dit wetsvoorstel.

Onder het voorbehoud dat de regering de in dit verslag opgenomen vragen en opmerkingen afdoende beantwoordt, acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

Algemeen

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het voorstel tot wijziging van de Zeevaartbemanningwet. Zij begrijpen dat dit wetsvoorstel is ingegeven door het feit dat er niet alleen in Nederland maar ook in de overige EU- en EER-landen onvoldoende kandidaten beschikbaar zijn voor de functie van kapitein in de zeescheepvaart. Het is met name deze motivering die deze leden aanleiding geeft tot het stellen van nadere vragen.

In de memorie van toelichting (blz. 1) wordt gesteld dat het evaluatie-rapport van 2 mei 2001 heeft aangetoond dat «het tekort aan nederlandse kapiteins niet tijdelijk is, maar dat het tekort juist is toegenomen en dat er vooralsnog geen uitzicht bestaat op verbetering van de situatie». Volgens informatie van de FWZ (federatie van werknemers in de zeevaart) is deze conclusie ondeugdelijk. Per 1 januari 2002 zijn er nog steeds ongeveer 1600 kapiteins en 5000 officieren met de nederlandse nationaliteit. Dit aantal zou voldoende zijn om het aantal schepen onder nederlandse vlag te bemannen. Indien er een tekort aan kapiteins zou ontstaan op individueel redersniveau dan zouden er binnen het potentieel van officieren voldoende mogelijkheden zijn om aan de vervangingsvraag naar kapiteins te voldoen. Lukt dit niet dan biedt de huidige dispensatieregeling uitkomst, aldus de FWZ. De leden van de CDA-fractie nodigen de regering uit om met nadere argumenten te komen welke kunnen aantonen dat er een tekort is aan nederlandse kapiteins en dat dit bovendien van structurele aard is.

Uit de in paragraaf 3 van de memorie van toelichting beschreven uitkomsten van de evaluatie kapiteinsdispensatie blijkt dat er vanaf april 1998 tot en met februari 2001 aan 51 buitenlandse kapiteins 98 dispensaties zijn verstrekt. Mede in het licht van het aantal kapiteins en officieren dat de

¹ Samenstelling:

Leden: Te Veldhuis (VVD), Fng. Voorzitter, Van Heemst (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Dijkma (PvdA), Hofstra (VVD), Meijer (CDA), Buijs (CDA), Atsma (CDA), Hamer (PvdA), Nicolai (VVD), Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Eurlings (CDA), Ten Hoopen (CDA), De Pater-van der Meer (CDA), Alblas (LPF), Eberhard (LPF), Jense (LN), Duyvendak (GroenLinks), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Schonewille (LPF) en Wijnschenk (LPF). Plv. leden: Vacature (VVD), Vacature (PvdA), Vacature (VVD), Vacature (PvdA), Bakker (D66), Crone (PvdA), Vacature (VVD), Hessels (CDA), Koopmans (CDA), Mastwijk (CDA), Vacature (PvdA), Vacature (VVD), Vacature (PvdA), Huizinga-Heringa (ChristenUnie), Jager (CDA), Bruls (CDA), Vacature (CDA), Van Ruiten (LPF), T. De Graaf (LPF), Teeven (LN), Rosenmöller (GroenLinks), Van Bommel (SP), Van Lith (CDA), Stuger (LPF) en Jukema (LPF).

Nederlandse nationaliteit heeft is dit aantal van 51 niet exorbitant hoog. Kan de regering aangeven hoeveel vacatures niet konden worden vervuld in deze periode en in welke mate er daadwerkelijk wervingsactiviteiten in andere lidstaten hebben plaatsgevonden.

Is het waar dat de Wet fiscale faciliteit zeevaart niet van toepassing is op Europees personeel waardoor kapiteins uit andere EU-landen 30–40% duurder zijn en zo ja, kan dit ook een reden zijn waarom er beperkt gebruik wordt gemaakt van de huidige dispensatieregeling? En indien dit zo is, is dit dan niet in strijd met andere EU-regelgeving? Welke landen in de EU hanteren de nationaliteitseis op dit moment niet meer als bindend? De FWZ is van mening dat het nu voorliggende wetsvoorstel niet is ingegeven door arbeidsmarktoverwegingen maar door louter economische motieven. De personen waarvoor dit wetsvoorstel is bedoeld vallen niet onder de Nederlandse loon- en arbeidsvoorwaarden en niet onder de Nederlandse sociale verzekeringen als gevolg waarvan de loonkosten aanmerkelijk lager zijn dan deze van personen met de Nederlandse nationaliteit. Verdringing van Nederlandse werkgelegenheid zou het gevolg kunnen zijn, aldus de FWZ. Is de angst van de FWZ op dit punt terecht is? Waarom valt de zeescheepvaart niet onder de Wet arbeid vreemdelingen en kan dit alsnog van toepassing worden verklaard, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

Om arbeidsplaatsen voor Nederlandse officieren te behouden werd een convenant maritieme arbeidsmarkt en nautisch onderwijs overeengekomen. In de memorie van toelichting in paragraaf 8 wordt hier nader op ingegaan. Welke concrete resultaten konden tot op heden worden gerealiseerd en is het Opleidings- en Ontwikkelingsfonds (O en O-fonds) al voldoende gevuld om arbeidsmarktinitiatieven te kunnen laten plaatsvinden? De leden van de CDA-fractie zouden hierover graag een tussentijdse rapportage ontvangen.

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij zijn van mening dat het van groot belang is de status van Nederland als maritieme natie te handhaven. Het verheugt de leden van de VVD-fractie dan ook dat de Nederlandse vloot voortdurend groeit. Deze dreigt echter aan haar eigen succes ten onder te gaan: getuige de memorie van toelichting is de werkgelegenheid voor officieren al sinds enkele jaren volledig en is de ontoereikende toestroom van zowel officieren vanuit de opleidingen als van kapiteins vanuit de officieren niet langer tijdelijk maar structureel van aard. Het wetsvoorstel beoogt in de groeiende vraag te voorzien door de nationaliteitseis voor kapiteins bij de Nederlandse koopvaardij te laten vervallen. De VVD-fractie kan zich net als bij de vorige wijziging van de Zeevaartbemanningswet vinden in uitbreiding van het kapiteinspotentieel met buitenlandse kapiteins. Indien op grond van de wet immers uitsluitend Nederlanders als kapitein dienst kunnen doen op een Nederlands schip, heeft de scheepsbeheerder, indien er geen (geschikte) Nederlander voor handen is, geen andere keuze dan uitvlagen. Ook de VVD-fractie wil die onwenselijke situatie voorkomen.

De leden van de VVD-fractie hebben behoefte aan inzicht in de kwantitatieve noodzaak van de wetswijziging. Hoe groot is het tekort aan kapiteins? Welk gedeelte van dit tekort is op te vullen met kapiteins uit de EU? Vanuit het veld bereiken de leden van de VVD-fractie geluiden dat nog steeds Nederlandse kapiteins zonder baan zitten en dat verscheidene officieren in aanmerking komen voor promotie. Kan hierin inzicht worden verschaft?

Voorts vragen de leden van de VVD-fractie in hoeverre deze nationaliteitsproblematiek ook speelt in de binnenvaart, de kustvaart en andere takken van vervoer.

De leden van de VVD-fractie merken op dat teneinde verbetering in de geschetste situatie te brengen vereist is het nautisch onderwijs dusdanig

te stimuleren dat de toestroom van officieren stijgt. Daarbij is het van belang dat uitzicht op arbeid zal blijven worden geboden aan studenten en aan afgestudeerden van de nautische onderwijsinstellingen. Eveneens zal moeten worden getracht het nog onbenutte potentieel (opnieuw) te interesseren voor een functie aan boord van een Nederlands zeeschip. Het verheugt de leden van de VVD-fractie dat ook de regering belang hecht aan het behoud van werkgelegenheid in de zeescheepvaartsector alsmede aan het behoud van de maritieme infrastructuur (memorie van toelichting, blz. 4). Daarom zijn afspraken daaromtrent tussen overheid en de brancheorganisaties in de zeescheepvaartsector vastgelegd in het «Convenant maritieme arbeidsmarkt en nautisch onderwijs». Het Convenant is primair bedoeld om een structurele inspanning van scheepsbeheerders en andere partners in de zeevaartsector te bewerkstelligen, teneinde arbeidsplaatsen voor uit Nederland afkomstige officieren te behouden en verdringingseffecten door de komst van buitenlandse officieren, in zijn algemeenheid afkomstig uit labour supplying countries gelegen in Azië en Oost-Europa, tegen te gaan (memorie van toelichting, blz. 11). De leden van de VVD-fractie vragen of kan worden aangegeven hoe dit zich verhoudt met de beoogde wetwijziging?

De leden van de VVD-fractie constateren dat in de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 4 januari 2002 wordt gesteld dat vergaande uitspraken over loonkostenverschillen tussen Nederlandse en buitenlandse kapiteins niet goed te doen zijn (vw02000011). Is hier inmiddels nadere informatie over te verschaffen?

De leden van de VVD-fractie vragen of is overwogen het artikel in de Zeevaartbemanningswet betreffende de nationaliteitseis te vervangen door een artikel waarin wordt gerept van personen met de nationaliteit van een EU-lidstaat en personen die de nationaliteit hebben van een staat van de Europese economische ruimte (EER). Ingezetenen van de EU met de nationaliteit van een van de EU-lidstaten zouden dan kapitein kunnen worden op een Nederlands koopvaardijchip. In de praktijk ging het immers in de meeste dispensatiegevallen ook om personen uit de EU of de EER. Om het toch mogelijk te maken kapiteins van niet-EU- en niet-EER-landen die al mensen aan de Nederlandse koopvaardij leveren aan te trekken, zou de dispensatiemogelijkheid kunnen worden gehandhaafd. Ook die mensen hebben volgens de leden van de VVD-fractie recht op het carrièreperspectief dat zij gezagvoerder kunnen worden op een Nederlands schip. Indien nodig zou ook kunnen worden gedacht aan andere derdelanden die in de memorie van toelichting worden genoemd. Is een en ander overwogen?

De leden van de VVD-fractie constateren dat de zeescheepvaart is uitgezonderd van de Wet Arbeid Vreemdelingen. Ingevolge die wet moet een werkgever voor de tewerkstelling van een niet EU-werknemer een tewerkstellingsvergunning aanvragen. Die vergunning wordt alleen verleend als er geen reëel aanbod op de Nederlandse of Europese markt is. Is overwogen de zeescheepvaart onder de WAV te brengen? Wat zouden daarvan de implicaties zijn?

Elke zeevarende, ongeacht of hij in Nederland of elders is opgeleid, moet ten minste voldoen aan de opleidingseisen die zijn neergelegd in het STCW-Verdrag. De buitenlandse zeevarende dient daarnaast nog te voldoen aan het gestelde in Richtlijn nr. 2001/25/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 4 april 2001 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden (PbEG L 136) (memorie van toelichting, blz. 5). De leden van de VVD-fractie vragen of het niveau van de Nederlandse opleiding positief afwijkt van deze genoemde normen. Scheeps- en milieurampenbestrijding is operationeel Nederlandstalig, hetgeen kennis van de Nederlandse taal bij kapiteins vereist. De leden van de VVD-fractie vinden dat kennis van de taal erbij hoort, mede met het oog op een goede communicatie met de wal. Zij vragen of inzicht kan worden gegeven in de implicaties voor de scheeps- en milieurampen-

bestrijding alsmede voor de communicatie in het algemeen indien buitenlandse kapiteins worden toegelaten. Kan daarbij tevens worden aangegeven of een en ander van invloed is op het functioneren van de grote Nederlandse havens? Onderzoekt de inspectie ook of de betreffende diploma's in bezit van buitenlandse kapiteins rechtmatig door hen zijn verkregen?

De buitenlandse officieren zijn afkomstig uit een beperkt aantal landen. De keuze ten gunste van deze nationaliteiten is door de overheid in overleg met de scheepsbeheerders gemaakt op basis van beschikbaarheid, kwaliteit, kennis en kunde (memorie van toelichting, blz. 3). De leden van de VVD-fractie vragen of ten aanzien van de lijst van landen ook overleg is gevoerd met organisaties van werknemers in de zeevaart.

Aan de kapitein zijn als het ware de burgemeesterstaken toebedeeld op een Nederlands zeeschip. De voornaamste hiervan is de handhaving van de openbare orde en veiligheid aan boord als wezenlijk onderdeel van de uitoefening van de Nederlandse rechtsmacht over het schip. Ten tweede heeft de kapitein een substantieel aantal taken en bevoegdheden in het kader van de opsporing van strafbare feiten en de toepassing van dwangmiddelen. De buitenlandse kandidaat-kapitein in kwestie zal ten minste moeten voldoen aan de Nederlandse eisen van kennis en kunde die worden gesteld aan de uitoefening van deze overheidstaken, wil hij (zij) deze verantwoordelijkheid daadwerkelijk kunnen dragen. Daarom zal de buitenlandse kandidaat-kapitein zich, als onderdeel van de module Nederlandse wetgeving, een component «handhaving van openbare orde aan boord ten tijde van crises, gewapende conflicten en andere bijzondere omstandigheden» met goed gevolg eigen moeten hebben gemaakt, alvorens deze kan worden aangesteld (memorie van toelichting, blz. 4). De leden van de VVD-fractie vragen op basis van welke gegevens de conclusie is getrokken dat een opleidingsmodule wetgeving afdoende is om een buitenlandse kapitein op een Nederlands schip in overeenstemming met de Nederlandse wetgeving en rechtsorde te doen handelen. Aan de genoemde module zal een nieuw onderdeel «Hoe te handelen ten tijde van crises, gewapend conflict en andere bijzondere omstandigheden» worden toegevoegd (memorie van toelichting, blz. 12). Overwegende dat Nederlandse koopvaardij schepen en zeevarenden in tijden van ernstige internationale spanning inzetbaar zijn voor de Nederlandse Marine vragen de leden van de VVD-fractie of een dergelijke module afdoende is ten aanzien van de taken in tijden van crisis.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Het voorstel richt zich voornamelijk tot het wegwerken van het tekort aan Nederlandse kapiteins voor de zeevaart. Deze leden hebben daar begrip voor. De zeevaart is bij uitstek een internationale aangelegenheid, en niet alleen wat betreft de vaarroutes. De bemanning is immers vaak ook van internationale samenstelling. Is dat niet een reden om de zeescheepvaart onder de werkingssfeer van de Wet Arbeid Vreemdelingen te brengen?

De leden van de PvdA-fractie zijn niet overtuigd van nut en noodzaak van zo'n vergaande maatregel. Waarom is er niet gekozen voor een stapsgewijze aanpak? Bijvoorbeeld: versoepel eerst de grens van de nationaliteits-eisen tot kapiteins van EU-lidstaten; stroomlijn daarna de ontheffingsmogelijkheid als het aantrekken van kapiteins buiten de Europese Unie noodzakelijk blijft; en, tenslotte, investeer vooral meer in de Nederlandse scheepvaart door het stimuleren van nautische onderwijs en promotie mogelijkheden.

Ondanks het besef dat de scheepvaart een internationale aangelegenheid is, rijzen bij de leden van de PvdA-fractie veel vragen. De behoefte aan meer (niet-Nederlandse) kapiteins vinden deze leden niet geheel duidelijk, zoals staat in de memorie van toelichting (blz.2). Om hoeveel plaatsen gaat het? Hoe groot is het (mogelijke) tekort? En hoeveel Nederlandse

schepen zouden aan wal blijven als het tekort niet snel wordt opgelost? Is er hierbij een onderscheid te maken tussen de tekorten met betrekking tot de verschillende scheepvaartactiviteiten bijvoorbeeld visserij, die ook moet inkrimpen wegens vangstquota's, of internationaal transport? Bij welke scheepvaartbranche zijn de tekorten het grootst?

De leden van de PvdA-fractie vinden dat de versoepeling van de nationaliteitseis niet zo noodzakelijk lijkt. Het tekort aan kapiteins en officieren is niet duidelijk, en lijkt zelfs voldoende. Hoe wordt anders geoordeeld over de cijfers, aangehaald door de Federatie van Werknemers in de Zeevaart die afkomstig zijn van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, dat het aantal kapiteins en officieren boven de 1 600, respectievelijk 5 000 ligt? Biedt dat niet voldoende potentieel? Met de versoepeling van de nationaliteitseis wordt het niet minder aantrekkelijk voor Nederlandse officieren en studenten een toekomst te zoeken in de Nederlandse scheepvaart? Zou dit niet een verdringing kunnen betekenen voor de werkgelegenheid van de Nederlandse kapiteins? En waar blijft de prikkel om Nederlandse kapiteins aan te nemen in plaats van goedkopere kapiteins uit lage loon landen? Bieden de convenantafspraken en het evaluatiemoment na drie jaar voldoende waarborgen (memorie van toelichting, blz. 4)? Wanneer is of wordt het convenant afgesloten, wie is daarbij betrokken en wat zijn de concrete stappen en de (nog) na te komen verplichtingen?

De leden van de PvdA-fractie vragen zich af of andere opties zijn uitgezocht. Als de dispensatieregeling onvoldoende soelaas beidt, waarom is er niet gekozen voor aanpassing, zoals een langere ontheffingsmogelijkheid, een stapsgewijze invoering met EU-lidstaten eerst, een versoepeling en/of vermindering van de administratieve rompslomp, of een aanpassing van de Wet fiscale faciliteit zeevaart in het geval van Europese kapiteins (memorie van toelichting, blz. 2, 7–8)? Of, om meer Nederlandse kapiteins klaar te stomen, waarom zijn er niet in eerste instantie, vooraf, meer middelen ingezet voor het nautische onderwijs (memorie van toelichting, 2, 4, 11)? De leden van de PvdA-fractie vragen zich ook af hoe het opheffen van dispensatie in relatie staat tot het uitvlaggen, vermoedelijk vaak toegepast ook uit economische motieven om bijvoorbeeld meer visvangstquota's te kunnen krijgen (memorie van toelichting, blz. 5)?

De leden van de fractie van GroenLinks hebben met interesse kennis genomen van onderhavig wetsvoorstel. Het voorstel heeft verstrekkende gevolgen voor de Nederlandse zeescheepvaart. Om de precieze gevolgen van de aanpassing van de wet te kunnen overzien, is het nodig om duidelijkheid te krijgen over een groot aantal factoren die van invloed zijn op praktisch. Deze leden hebben dan ook een aantal vragen.

Aanleiding voor de regering om de nationaliteitseis voor kapiteins los te laten is, dat het aanbod van kapiteins uit Nederland en uit EU-landen onvoldoende is, om de groei van de Nederlandse vloot bij te benen. De vraag kan gesteld worden in hoeverre door werkgevers werk is gemaakt van het werven van kapiteins en officieren uit Nederland en de EU. Kan de regering inzicht geven in het potentieel aan kapiteins en officieren uit Nederland en de EU en aangeven welke inspanningen zijn gepleegd om deze te werven? Welke invloed verwacht de regering van de geplande uitbreiding van de EU in 2004 op het potentieel? Kan de regering reageren op de stelling, dat er mogelijk op bedrijfsniveau een tekort kan bestaan aan Nederlandse kapiteins, maar dat het totaal aantal kapiteins en officieren voldoende is om de Nederlandse schepen te bemannen?

Een factor die van invloed kan zijn op het aannemen van Nederlandse of buitenlandse kapiteins en officieren zijn de arbeidskosten van beiden. Het is volgens de fractie van GroenLinks zeer wel mogelijk dat door lagere arbeidskosten het voor reders aantrekkelijker is om een buitenlandse kapitein of officier aan te trekken dan een Nederlandse. Kan de regering

inzicht geven in de verschillen in arbeidskosten tussen Nederlandse kapiteins en kapiteins uit de belangrijkste derde landen?

Om het potentieel aan Nederlandse kapiteins en officieren te vergroten, is er in oktober 2001 een Convenant maritieme arbeidsmarkt en nautisch onderwijs afgesloten. Kan de regering inzicht geven in de voortgang van de uitvoering van dit convenant? Welke projecten zijn ontwikkeld en in gang gezet? Wanneer worden de eerste effecten verwacht? Van belang is ook dat er voldoende financiële middelen zijn om arbeidsmarktinitiatieven te nemen. Kan aangegeven worden welke financiële bijdrage door de betrokken partijen is geleverd?

De leden van de fractie van GroenLinks vinden het van belang dat er voldoende middelen worden ingezet om verdringing van Nederlandse kapiteins en officieren door het loslaten van de nationaliteitseis te voorkomen. De regering spreekt over het maken van een kwaliteitsslag in de opleidingen. Wat wordt gedaan om deze slag te maken? Zijn er niet ook flankerende maatregelen nodig om de kansen op de arbeidsmarkt van reeds ervaren kapiteins of officieren, die op het moment nog niet of niet meer als kapitein in dienst zijn, te handhaven dan wel te versterken? Op het moment geldt voor het aannemen van Nederlandse kapiteins een fiscaal voordeel. Voor kapiteins uit de EU of landen die tot de EER behoren is dit niet het geval. De vraag is of dit het aanstellen van deze laatste hierdoor niet onaantrekkelijk maakt. Een gelijke fiscale behandeling van Nederlandse kapiteins en kapiteins uit de EU of landen die tot de EER behoren zou het makkelijker kunnen maken om deze laatste te werven en te selecteren. Kan de regering hierop ingaan?

De leden van de fractie van GroenLinks zijn bezorgd over de invulling van publiekrechtelijke taken door buitenlandse kapiteins. Immers, op het uitoefenen van deze taken, is naast kennis en kunde, een binding met Nederland van invloed. De regering maakt de vergelijking van de publiekrechtelijke taken van een kapitein met die van een burgemeester op zee. Zeker ten aanzien van taken in de ordehandhaving en in geval van internationale spanningen en conflicten, is de binding van de kapitein met het land, waarvan het schip de vlag voert, van belang. Het risico is dat de buitenlandse kapitein door zijn sociale, economische en culturele binding met zijn vaderland, niet of minder goed in staat is, om de publiekrechtelijke taken te kunnen uitoefenen. Kan de regering hierop ingaan? Welke mogelijkheden ziet de regering om zeker te stellen dat er een voldoende binding van een buitenlandse kapitein met Nederland is, om de publiekrechtelijke taken goed uit te kunnen voeren?

Een ander punt van zorg is de voertaal op het schip en de taalbeheersing van de kapitein. Het is volgens de leden van de fractie van GroenLinks van uitermate groot belang, dat de kapiteins, officieren en andere werknemers in dezelfde taal kunnen communiceren. Dit is van belang voor de veiligheid van de scheepvaart, maar ook voor de sociale cohesie op het schip en daarmee de aantrekkingskracht van het nautisch beroep en de mate waarin Nederlandse werknemers tijdens hun loopbaan zich kunnen ontwikkelen. Op welke manier wordt verzekerd, dat de kapitein over een voldoende taalbeheersing beschikt? Wordt dit meegenomen in de generieke beoordeling van de buitenlandse opleidingen? Vindt er ook een vorm van individuele toetsing plaats?

Afrondend stellen de leden van de fractie van GroenLinks dat het loslaten van de nationaliteitseis van kapiteins naast voordelen voor de Nederlandse zeescheepvaart ook enkele mogelijke nadelen kent. Het is van belang om zeker te krijgen in welke mate deze mogelijke nadelen spelen, en welke oplossingsrichtingen er zijn om deze indien nodig weg te nemen. Voor de Nederlandse maritieme sector is het van belang dat er ook op de lange termijn voldoende potentiële Nederlandse kapiteins aanwezig zijn. Van belang is dat onderhavige wetgeving en flankerend beleid er niet toe leidt dat de prikkel om Nederlandse kapiteins en officieren aan te stellen minder wordt of zelfs verdwijnt.

De leden van de SP-fractie zijn verheugd te mogen reageren op de wijziging van de Zeevaartbemanningwet, oftewel de versoepeling nationaliteitseis kapitein op Nederlandse zeeschepen. Over de inhoud van deze versoepeling zijn de leden van de SP-fractie echter niet tevreden. De leden van de SP-fractie begrijpen dat de regering het huidige voorstel aan het parlement voorlegt omdat zij constateert dat er een probleem is ontstaan. Het lijkt er op dat er een tekort is aan kapiteins voor de Nederlandse schepen. De SP-fractie heeft hierbij echter haar twijfels. Er zijn nog voldoende officieren die graag door willen groeien tot kapitein. Verder is er een dispensatieregeling die het mogelijk maakt om kapiteins uit andere Europese landen aan te trekken indien er niet voldoende Nederlandse kapiteins te vinden zijn. De noodzaak van de voorgestelde maatregel ontgaat de leden van de SP-fractie dan ook.

De aanleiding voor de versoepeling van de nationaliteitseis kapitein lijkt meer te liggen in de economische motieven in plaats van de arbeidsmarktoverweging. Kapiteins uit niet-EU-lidstaten zijn veel goedkoper voor zowel de reder als voor de overheid. Zij vallen namelijk niet onder de Nederlandse loon- en arbeidsvoorwaarden, en daarnaast ook niet onder de Nederlandse sociale verzekeringen. Nederlandse kapiteins zullen hier nooit mee kunnen concurreren. Dat is een kwalijk gevolg van de voorgestelde maatregel.

Zorgen maken de leden van de SP-fractie zich over de vakbekwaamheid van de kapiteins uit niet-EU-lidstaten. Gezien de grote verschillen in opleidingsniveau zullen de buitenlandse kapiteins waarschijnlijk ook geheel anders functioneren dan de Nederlandse kapiteins. Ook wat betreft de publiekrechtelijke taken van de kapitein hebben de leden van de SP-fractie hun twijfels. Kan een buitenlandse kapitein zich de Nederlandse regels geheel eigen maken?

De versoepeling van de nationaliteitseis kapitein lijkt, volgens de leden van de SP-fractie, meer nadelen te bieden dan voordelen. Reders zullen geen prikkel meer hebben zich in te spannen om werknemers, die behoren tot de Nederlandse arbeidsmarkt, te werven en te behouden. In dienst nemen van kapiteins uit lage-loon-landen is veel gemakkelijker en goedkoper. Hierdoor kan de kwaliteit van de Nederlandse vloot afnemen, en zal de arbeidsmarkt voor kapiteins zeker verstoord raken. De leden van de SP-fractie wijzen de voorgestelde versoepeling dan ook af.

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het onderhavige wetsvoorstel. Zij waarderen het positief dat er middels dit wetsvoorstel uitdrukkelijk aandacht wordt geschonken aan het feit, dat er niet alleen in Nederland, maar ook in de overige EU- en andere staten van de Europese Economische Ruimte onvoldoende kandidaten beschikbaar zouden zijn voor de functie van kapitein in de zeescheepvaart. De leden van de SGP-fractie merken op, dat er in het – recente – verleden door de Nederlandse wetgever zeer veel waarde is gehecht aan de eis, dat de functie van kapitein op een Nederlands zeeschip slechts kan worden vervuld door personen met de Nederlandse nationaliteit. De gehanteerde argumenten daarbij zijn onder meer de binding met Nederland, de aan de kapitein bij wet toebedeelde publiekrechtelijke taken, het waarborgen van het Nederlands belang in tijden van internationale conflicten, het handhaven van de openbare orde, werkgelegenheid, veiligheid, carrièreperspectieven voor jonge Nederlandse officieren, etc. Niet voor niets is de kapitein wel eens aangeduid als de burgemeester op zee.

De leden van de SGP-fractie menen, dat de argumenten om veel waarde te hechten aan de Nederlandse nationaliteit van een kapitein op een Nederlands schip nog steeds valide zijn. Deze leden willen daarom graag zekerheid omtrent het daadwerkelijke tekort van Nederlandse kandidaten voor de functie van kapitein op een Nederlands zeeschip. Onder meer door de Federatie van Werknemers in de Zeevaart (FWZ) is becijferd, dat het aantal Nederlandse kapiteins macro gezien voldoende is om het aantal

schepen onder Nederlandse vlag te bemannen. Wil de regering hierop reageren?

De leden van de SGP-fractie merken hierbij voor de volledigheid overigens op, dat zij de argumenten voor de nationaliteitseis in de zeevisserij van veel minder gewicht achten.

De leden van de SGP-fractie informeren voorts op basis van welk onderzoek het wetsvoorstel tot de conclusie komt, dat ook op de Europese markt er onvoldoende kapiteins beschikbaar zouden zijn en derhalve de versoepeling van de nationaliteitseis zich ook zou moeten uitstrekken naar landen buiten de EU. Zou het aantrekken van kapiteins uit andere EU-landen door Nederlandse rederijen ook niet gestimuleerd kunnen worden door de «Wet fiscale faciliteit zeevaart» ook ten aanzien van Europese kapiteins royaler toe te passen? Zou met een verruiming van de huidige dispensatieregeling – in de zin dat deze ook toeziet op de tewerkstelling van kapiteins van buiten de EU – al niet een belangrijke stap voorwaarts kunnen worden gemaakt? Zal de versoepeling van de nationaliteits-eis richting niet EU-landen niet leiden tot een forse «verdringing» van de relatief veel duurdere Nederlandse kapiteins?

De leden van de SGP-fractie vragen in dit verband tevens welke mogelijkheden er zijn om de procedures ten behoeve van het verlenen van dispensatie te vereenvoudigen en de geldigheidsduur te verlengen.

De leden van de SGP-fractie zijn van mening dat het van belang is om krachtig in te zetten op het verder verbeteren van de aantrekkelijkheid van Nederland als maritieme natie en te werken aan een grotere toestroom naar de zeevaartopleidingen. Wat is de rol van de regering bij het realiseren van het voornemen van de maritieme werkgevers- en werknemers-vertegenwoordigers om een convenant af te sluiten om te bereiken dat de maritieme kennis in Nederland wordt behouden? Dient deze rol niet méér te zijn dan alleen maar faciliterend?

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Te Veldhuis

De griffier van de commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers