

Vergaderjaar 2002–2003

**28 415**

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

**Nr. 6**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 maart 2003

Ten behoeve van de plenaire Kamerbehandeling op korte termijn van het wetsvoorstel «Versoepeling nationaliteitseis kapitein op Nederlandse zeeschepen», bied ik u hierbij aan een *Nota van Wijziging* (kamerstuk 28 415, nr. 7). In deze brief zal ik de achtergronden en overwegingen die ten grondslag liggen aan deze wijzigingen toelichten.

Het oorspronkelijke wetsvoorstel was gebaseerd op de uitkomsten van een evaluatieproces van de kapiteinsdispensatieregeling, waarbij sociale partners intensief waren betrokken. De inschatting van de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Netelenbos daarbij was, dat sociale partners, evenals bij de toelating van buitenlandse officieren in 1996 het geval was, een private overeenkomst zouden sluiten die de toelating van buitenlandse kapiteins zou reguleren. Vervolgens is gebleken dat er bij de achterban van de werknemersorganisatie daarvoor onvoldoende draagvlak bestond. Ook bij de Kamer zijn er vervolgens veel vragen gerezen over de juistheid van de ingezette koers. De Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat heeft in haar Verslag (TK 2002–2003, 28 415, nr. 5) uitvoerig gereageerd en is ingegaan op diverse aspecten die zijn verbonden met de voorgestelde wetswijziging.

Het voorliggende door mij ingediende (nieuwe) voorstel is gericht op het herstellen van het vertrouwen tussen sociale partners door het wettelijk verankeren van een private overeenkomst en het versterken van de monitorfunctie, waarmee toekomstige noodzakelijke beleidsbijstellingen sneller kunnen plaatsvinden.

Gelet op het persisteren van zorgen met betrekking tot mogelijke verdringing van Nederlandse gekwalificeerde zeevarenden door buitenlandse kapiteins van buiten de Europese Unie en de Europese Economische Ruimte, is er nader overleg gevoerd tussen en met de sociale partners in de zeescheepvaartsector. Om (een deel van) de bestaande zorgen van werknemerszijde weg te kunnen nemen, is door sociale partners gezamenlijk de wens uitgesproken een stringenter sturingsmechanisme te

introduceren ten aanzien van de arbeidsmarkt voor kapiteins en dit wettelijk te verankeren.

Ik heb begrip voor de vrees voor mogelijke verdringing van Nederlandse gekwalificeerde zeevarenden. In de Memorie van Toelichting bij het oorspronkelijke wetsvoorstel alsmede in de Nota naar aanleiding van het Verslag is reeds uitvoerig ingegaan op het verdringingsvraagstuk. Gewezen is daarbij onder meer op het afgesloten *Convenant Maritieme Arbeidsmarkt en Nautisch Onderwijs* tussen de overheid en werkgevers in de zeescheepvaart, waarin de inspanningsverplichting is opgenomen om een kwalitatief goed personeelsbeleid te voeren ten gunste van Nederlandse gekwalificeerde zeevarenden. Ook is in het oorspronkelijke wetsvoorstel voorzien in een evaluatie na drie jaar voor wat betreft de doelmatigheid en doeltreffendheid van de vrijstellingsregeling. Indien uit deze evaluatie naar voren komt dat de wetwijziging tot ongewenste neveneffecten heeft geleid voor de loopbaanperspectieven van Nederlandse gekwalificeerde zeevarenden, zal beleidsbijstelling plaats dienen te vinden, bijvoorbeeld via een (wettelijke) herziening van de vrijstellingsregeling.

Ondanks deze reeds in het oorspronkelijke wetsvoorstel opgenomen mogelijkheid tot beleidsbijstelling, wil ik verder tegemoet komen aan de bestaande zorgen bij de werknemers in de zeescheepvaartsector en gehoor geven aan de overeenstemming die sociale partners thans hebben bereikt met betrekking tot het onderhavige vraagstuk. Daarom wordt voorgesteld, bij *Nota van Wijziging*, om in de Zeevaartbemanningswet nadere voorschriften te verbinden aan de versoepeling van de nationaliteitseis voor de kapitein op zeeschepen varende onder Nederlandse vlag.

De belangrijkste wettelijke wijzigingen betreffen: Er komt een wettelijk verankerde privaatrechtelijke regeling voor de uitvoering van de vrijstellingsregeling ten behoeve van buitenlandse kapiteins afkomstig uit derde landen. Ter uitvoering van deze regeling komen er twee privaatrechtelijke paritair samengestelde commissies. Er is in de wet vastgelegd dat er een klachtenprocedure komt voor gekwalificeerde zeevarenden die zich ten onrechte door de scheepsbeheerder gepasseerd voelen voor aanstelling in de kapiteinsfunctie.

Zoals hierboven gesteld komt er een privaatrechtelijke «Regeling Tewerkstelling Kapiteins (RTK)», op te stellen door sociale partners, die wettelijk in de Zeevaartbemanningswet is verankerd. Twee privaatrechtelijke paritair samengestelde commissies, dat wil zeggen één voor de koopvaardij en één voor de natte waterbouw (bagger), zullen, analoog aan de uitvoering van de bestaande Regeling Arbeidsvoorziening Zeevarenden (RAZ) en de Regeling Tewerkstelling Officieren (RTO), de uitvoering van de nader op te stellen privaatrechtelijke RTK op zich nemen. De «Privaatrechtelijke Commissies Vergunningen» zullen aanvragen van Nederlandse reders beoordelen om een kandidaat-kapitein afkomstig uit de zogenaamde «derde landen», gelegen buiten de Europese Unie of Europese Economische Ruimte, aan te willen stellen. Deze reder zal vervolgens schriftelijke toestemming of een weigering van de Commissie krijgen alvorens daadwerkelijk tot aanstelling van de kandidaat-kapitein over te kunnen gaan.

Ook ben ik met de sociale partners tot de overtuiging gekomen dat er een klachtenprocedure binnen de privaatrechtelijke regeling zou moeten worden opgenomen voor Nederlandse eerste stuurlieden of maritieme officieren, die van oordeel zijn dat zij door een reder ten onrechte zijn

gepasseerd voor de functie van kapitein, ten faveure van een buitenlandse kapitein.

Tenslotte wordt een ministeriële bevoegdheid in de wet vastgelegd om de vrijstellingsregeling, na een zekere periode en nadat overleg met sociale partners heeft plaats gevonden, aan te kunnen passen of zelfs in zijn geheel op te schorten. Overigens heeft een eventuele aanpassing of opschorting van de vrijstellingsregeling vanuit het oogpunt van rechtszekerheid geen gevolgen voor de op dat moment reeds toegelaten buitenlandse kapiteins op de Nederlandse vloot.

Bovenstaande aanpak is gebaseerd op een mijns inziens juiste verdeling van verantwoordelijkheden. Zowel wat betreft die van sociale partners als ook wat betreft de eigen verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat. De Nota van Wijziging geeft deze eigen verantwoordelijkheid van de Minister duidelijk aan. Zo geeft de Minister een eigen oordeel over de jaarlijks verzamelde informatie over de werking van de vrijstellingsregeling. Daarnaast kan de minister besluiten tot herziening van de vrijstellingsregeling.

Ik ben ervan overtuigd dat met deze wetswijzigingen en met het achterliggende bereikte akkoord tussen sociale partners een goede stap voorwaarts is gezet in het welbegrepen belang van de hele Nederlandse maritieme sector.

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