

Melkert

doen! Ik vraag de heer Bakker om dat te willen overwegen.

De heer **Bakker** (D66): Voorzitter! Er zijn een boel argumenten waar ik op in kan gaan, maar dat zal ik niet doen. Wil de minister dan wel begrip tonen voor de overweging dat het onverstandig zou zijn om in de tussentijd, in afwachting van de evaluatie die de minister dus pas over twee jaar wil doen, al te hard te lopen met het toevoegen van allerlei nieuwe elementen aan het complex van ontslagregelgeving? Met andere woorden: geen discussie over de preventieve toets; kennelijk wel harder gaan lopen met het hoger beroep. Ik ben voor een hoger beroep, maar er zit in het totale bouwwerk een link tussen beide aspecten.

Minister **Melkert**: Mevrouw Van Nieuwenhoven heeft in haar termijn gezegd dat die link er niet is, terwijl anderen vinden dat die er wel is. Ik moet dat allemaal nog eens goed op mij in laten werken. Ik constateer in ieder geval wel dat wij er als kabinet natuurlijk nog niet aan toe zijn om daar in de komende maanden, en ook niet tussen 6 mei en 1 juni, ineens verreikende standpunten over in te nemen. Dat feit moeten wij gewoon onder ogen zien. Ik heb echter ook geen aanleiding om dat aan het kabinet voor te leggen. En dat is nog veel belangrijker.

Voorzitter! De heer Bakker heeft gevraagd naar een brief van mevrouw Luttmmer-Kat. Die brief kennen wij niet. Het gebeurt wel eens meer dat brieven hier terechtkomen zonder dat er een afschrift is gestuurd aan Sociale Zaken. Ik raad dat niemand aan, maar ik heb dat natuurlijk niet onder controle.

De heer Bakker heeft voorts het interessante punt van de knelpunten naar voren gebracht met een verwijzing naar de Arbeidstijdenwet. Als er aanleiding is om knelpunten te bezien en daar ook goede nota van te nemen, dan vind ik het inderdaad vanzelfsprekend dat de regering eerder dan de evaluatietermijn met eventuele voorstellen naar de Kamer zou komen. Ik vond dat dus een terechte opmerking van de heer Bakker.

De heer **Bakker** (D66): Voorzitter! Ik wil nog even ingaan op de brief van mevrouw Luttmmer-Kat. Die brief ligt inmiddels op het departement. Ik

mag aannemen dat er niettemin even naar wordt gekeken, ook al is straks het debat afgelopen.

Minister **Melkert**: Natuurlijk, wij kijken naar elke brief. Hoe verstandiger de formulering, hoe meer rekening ermee wordt gehouden.

Voorzitter! Ik wil ten slotte nog iets zeggen over artikel 691, lid 2, met betrekking tot de praktijk van het uitzendwezen en die 26 weken en de vraag wat binnen die 26 weken aan de orde kan zijn in het kader van het "van elkaar af kunnen". De heer Bakker heeft daar terecht aandacht aan besteed in zijn eerste termijn. Hij heeft, wellicht via de tamtam, uit de kringen van werkgevers en werknemers vernomen dat daar een nadere interpretatie aan is gegeven. Ook op dit punt moet ik de heer Bakker nageven dat het Stichtingsakkoord niet in alle opzichten helderheid verschaft respectievelijk dat het gewenst is om nadere helderheid daarin te brengen. Hij heeft een amendement aangekondigd. Ik heb intuïtief het idee dat ik goed uit de voeten zou kunnen met dit amendement. Maar ik wil natuurlijk nog even naar de tekst kunnen kijken voordat de stemmingen plaatsvinden.

Voorzitter! Ik hoop oprecht dat de stemmingen over deze wetsvoorstellen zeer nabij zijn. Ik denk dat die wens voor ons allen geldt.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: De stemmingen zullen volgende week dinsdag plaatsvinden.

De vergadering wordt van 18.20 uur tot 20.32 uur geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Regels omtrent de bemanning van zeeschepen (Zeevaartbemanningswet) (25233).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! De Nederlandse scheepvaartsector vaart wel sinds het aanvaarden van de nota Zeescheepvaartbeleid door de Kamer in 1995. En Nederland vaart daar wel

bij. Het in die nota voorgestelde samenhangende pakket van instrumenten blijkt bijzonder effectief. De D66-fractie heeft dit beleid van meet af aan sterk gesteund en waar mogelijk gestimuleerd. Het is wellicht goed hier, als eerste spreker, kort te reproduceren waarom het beleid zo is ontwikkeld en welke functie de Zeevaartbemanningswet daarbinnen vervult.

Jarenlang was het centrale thema binnen het zeescheepvaartbeleid de discussie hoe het uitlaggen van schepen naar andere registers en het daarmee gepaard gaande verlies aan werkgelegenheid van Nederlandse zeevarenden een halt kon worden toegeroepen. De laatste jaren voor de succesvolle introductie van het nieuwe beleid werd het verlies aan werkgelegenheid versterkt, doordat naast schepen ook de scheepvaartbedrijven verhuisden naar het buitenland. Het wegvallen van deze scheepvaartbedrijven bedreigde ook de toeleveringsindustrie en de faciliterende bedrijven en instituten. Hierdoor verdwenen nog meer arbeidsplaatsen en werd de voor ons land zo belangrijke maritieme infrastructuur van binnenuit uitgehold. De aantrekkelijkheid van Nederland als vestigingsplaats was aangetast. Het exploiteren van schepen was door een te hoge fiscale druk, hoge bemanningskosten en te gedetailleerde regelgeving op veel gebieden niet langer lonend. De economische impactstudie van prof. Peeters, door het ministerie van Verkeer en Waterstaat geïnitieerd onder leiding van de oud-directeur-generaal scheepvaart en maritieme zaken – ik zie de heer Van Tiel zitten en ik complimenteer hem nogmaals met dat werk – toonde aan dat met name het vertrek van de bedrijven fnuikend was voor de rol die de scheepvaartsector vervult voor de Nederlandse economie. Uit die studie bleek namelijk dat 70% van de toegevoegde waarde wordt gegenereerd door de vestigingen en 30% door de schepen onder eigen vlag. Verder bleek dat, indien het toenmalige beleid zou worden voortgezet, binnen een korte periode Nederland niet meer als maritieme natie op de kaart zou voorkomen. Daarmee zouden in totaal zo'n 20.000 Nederlandse banen verdwijnen, zowel van zeevarenden (7000) als aan de wal (13.000). In de nota Zeescheepvaartbeleid wordt daarom niet langer het schip onder Neder-

Van Waning

landse vlag centraal gesteld, maar het in Nederland gevestigde maritieme bedrijfsleven. Dat is het grote voordeel van die studie geweest.

Met het fiscale pakket, bestaande uit een zogenaamde tonnagebelastingregeling ten behoeve van de zeescheepvaartbedrijven en een verhoging van de fiscale faciliteit van zeevarenden, is de eerste belangrijke stap gezet om Nederland op deze gebieden weer vergelijkbaar te maken met andere maritieme landen. In essentie komt het erop neer dat de belastingdruk op zowel de winst als de loonsom van de zeevarenden tot een minimum is teruggebracht.

Voorzitter! De resultaten van het nieuwe zeescheepvaartbeleid spreken voor zichzelf. Volgens de begroting van Verkeer en Waterstaat waren op 1 januari 1997 736 schepen geregistreerd onder Nederlandse vlag. Een jaar eerder waren het er 681. Dat wil zeggen een toename van 55 schepen. Hiermee is de teruggang sinds 1985 te niet gedaan. De stijging heeft zich dit jaar doorgezet. Mijn vraag terzijde is: heeft de minister recentere cijfers?

Volgens de Koninklijke vereniging van Nederlandse reders zijn ook de investeringen in de zeescheepvaart belangrijk gestegen. Van de door Nederlandse reders in opdracht gegeven schepen is ongeveer 60% terechtgekomen bij Nederlandse werven. De groei van de orders ligt volgens de KVNR boven het wereldniveau.

Bij de behandeling van de nota Zeescheepvaartbeleid heeft de fractie van D66 het sterkst aangedrongen op behoud en uitbreiding van de Nederlandse zeevarenden en om jaarlijkse overzichten gevraagd van de uitvoering van de inspanningsverplichting op dit gebied. Deze inspanningsverplichting is door de reders toegezegd. Bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat 1998, twee weken geleden, hebben wij deze vraag herhaald. De minister heeft de Kamer toegezegd bij de jaarlijkse begroting zo'n overzicht te geven.

Tot onze vreugde lezen wij in de nota naar aanleiding van het verslag dat er op dit moment ongeveer 50 bemiddelbare officieren staan ingeschreven bij het arbeidsbureau, minder dan 1% van het totaal aantal op de vloot werkzame officieren. De werkgelegenheid op de Nederlandse vloot is na een jarenlange daling het

afgelopen jaar sterk gegroeid. Het blijkt dat er meer dan 500 Nederlandse arbeidsplaatsen voor officieren aan boord zijn bijgekomen: van 4626 officieren op 1 januari 1996 naar 5139 een jaar later. Voor de Nederlandse gezellen is de dalende trend zo goed als gestopt. Van 1892 naar 1835. Verder kijkend naar de cijfers constateert de minister een opvallende ontwikkeling. De groei van het aantal arbeidsplaatsen met Nederlandse officieren, met 513, is veel hoger dan die met buitenlandse officieren. Op dit moment zijn er 293 buitenlandse officieren werkzaam op de vloot, een toename met 53. Er is dus, constateert de minister, geen sprake van verdringing. In tegenspraak tot sommige geluiden blijkt dat het merendeel van nieuw ingevlagde schepen met Nederlanders wordt bemand.

Het verplicht voorschrijven van zeevarenden met Nederlandse diploma's is daarom, volgens de minister, niet nodig. Bovendien heeft de ervaring met het uitvlaggen geleerd dat dit eerder averechts werkt. Hoe staat het met het protocol tussen de KVNR en de werknemersorganisatie FWZ betreffende tewerkstelling van niet-EU-officieren?

In deze cijfers is de ontwikkeling van de werkgelegenheid aan de walkant nog niet meegenomen. Hoewel hierover nog geen harde cijfers voorhanden zijn, zijn de voortekenen volgens het ministerie ook hier gunstig. Al met al een heel goede ontwikkeling. Ik vraag de minister of we een evaluatie van deze nota tegemoet kunnen zien op 1 januari 2000. Daarin dienen de totale resultaten, inclusief de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en het terugvloeien aan sociale lasten en belastingen in de maritieme sector, te worden opgenomen.

De volgende stap ter uitvoering van het zeescheepvaartbeleid is het nu voorliggende voorstel. De bemanningsregelgeving wordt gemoderniseerd en geconcentreerd in één wetgevingscomplex, de Zeevaartbemanningwet. De vele vragen vanuit de Kamer over het voorliggende voorstel zijn voor de fractie van D66 op bevredigende wijze beantwoord met uitzondering van de volgende nadere vragen.

Ten eerste. Hoe staat het met arbeidsmarktonderzoek dat is afgerond? Wat zijn de belangrijkste uitkomsten? Wat wordt aanbevolen om aan de toenemende vraag naar

zeevarenden te voldoen? Ik vernam dat sprake was van een imago dat verbetering behoeft. Ik hoorde over aanpassing van opleidingen en de noodzaak dat reders aan human resource management voor hun zeevarenden gaan doen.

Ten tweede. Wat zijn de resultaten van de promotiecampagne voor het maritieme beroep? Wordt deze campagne voortgezet? Wij vinden het uitstekend dat het gebeurt. Wij zijn benieuwd naar de resultaten, al verwachten we er na een jaar niet alles van. Gezien de arbeidskrapte in deze sector lijkt het ons goed dat de campagne wordt doorgezet.

Ten derde. Welke rol speelt de nieuwe stichting Nederland maritiem land hierbij en in het algemeen bij het beleid?

Ten vierde. Hoe staat het met het overleg met de FWZ over de bezwaren tegen uitzendbureaus en uitzendkrachten op de vloot?

De vijfde is de laatste vraag. Wil de regering op korte termijn samen met werkgevers- en werknemersvertegenwoordigers overgaan tot de oprichting van een werkervaringsfonds ten behoeve van Nederlandse nautisch gevormde officieren, conform het Noorse voorbeeld? Noorse reders storten namelijk een bijdrage in een fonds om het loonkostenverschil tussen een Noor en een buitenlander te overbruggen. Ik vernam via-via dat de reders hiertoe genegen zijn, indien het D66-amendement op stuk nr. 10 wordt overgenomen.

Dit brengt mij tot het amendement op stuk nr. 10. Het is al enige tijd geleden gedistribueerd. In het eerste onderdeel van het amendement staat: "Onze Minister kan op verzoek van een scheepsbeheerder voor een bepaald schip of voor bepaalde schepen, voor een periode van ten hoogste twee jaren, ontheffing verlenen van de in artikel 29 bedoelde verplichting." De aanleiding is het feit dat wij hebben vernomen dat er tientallen schepen liggen te wachten om teruggevlagd of ingevlagd te worden naar de Nederlandse vlag, maar dat dit niet kan door een tekort aan kapiteins. Is dat zo? Kan de minister wat dit betreft getallen geven?

In de toelichting op het amendement hebben wij geschreven dat het in individuele gevallen wenselijk kan zijn, ontheffing te verlenen van de verplichting ingevolge artikel 29 om alleen Nederlanders als kapitein aan

Van Waning

te stelen. Hierbij wordt alleen gedacht aan de situatie waarin de scheepsbeheerder, ondanks zijn redelijke en aantoonbare inspanningen, voor een bepaald schip of voor bepaalde schepen binnen een redelijke termijn geen bevoegde Nederlandse kapitein of onvoldoende Nederlandse kapiteins heeft kunnen aantrekken. Ik voeg hieraan toe: in verband met jaarlijkse verlopen moet immers per schip meer dan één kapitein beschikbaar zijn. Dit zou met een absoluut nationaliteitsvereiste de scheepsbeheerder kunnen nopen om het schip niet te gebruiken dan wel niet onder Nederlandse vlag te brengen of te houden. Hierdoor is schade aan het scheepvaartbedrijf en, in het verlengde daarvan, aan de Nederlandse economie zeker niet denkbeeldig. In verband hiermee wordt voorgesteld de verplichting van artikel 29 te versoepelen. De aanvraag wordt ingediend door de scheepsbeheerder, bij wie immers de bevoegdheid berust de kapitein aan te stellen en op wie de verplichting rust artikel 29 na te komen. Het vereiste van de Nederlandse nationaliteit van de kapitein moet in beginsel gerespecteerd worden. De ontheffing zal daarom alleen bij uitzondering worden afgegeven.

De buitenlandse kapitein moet over de voor Nederlandse kapiteins benodigde en door de Nederlandse autoriteiten erkende bevoegdheden beschikken. Tevens zal hij, net als de Nederlandse kapitein, een grondige kennis moeten kunnen aantonen van de relevante Nederlandse regelgeving, alvorens aan hem een Nederlands vaarbevoegdheidsbewijs als kapitein wordt afgegeven. Dat is de zogenaamde wetgevingsmodule. Gelet op de Europese regelgeving terzake van erkenning van diploma's en vaarbevoegdheidsbewijzen is dat met een beroep op bestaande regels te verwezenlijken. De beperking tot kapiteins die de nationaliteit hebben van een van de lidstaten van de Europese Gemeenschappen of een van de overige staten die partij zijn bij de overeenkomst betreffende de Europese economische ruimte, is van belang omdat zo de wijze van handhaving van de openbare orde in de hier bedoelde bijzondere gevallen van beperkte duur zoveel mogelijk overeenkomt met de Nederlandse opvattingen. Juist binnen de Europese Unie en de Europese economische ruimte bestaat een vrij grote maatschappelijke en culturele

homogeniteit. In verband met de taken van de kapitein in het belang van de openbare orde moet daarnaast behalve door kennis en kunde ten aanzien van de kapitein ook anderszins vaststaan dat er geen risico's zijn voor de behartiging van de Nederlandse belangen.

De hier bedoelde ontheffing is niet van dezelfde aard als de eveneens mogelijke ontheffing voor korte duur, bedoeld in artikel 25, van de verplichting in bezit te zijn van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs, op grond waarvan de Nederlandse eerste stuurman tijdelijk de niet aanwezige kapitein kan vervangen. De ontheffing krachtens artikel 29a wordt daarom in bijzondere gevallen in beginsel voor twee jaar afgegeven, waarbij de naam van de betrokken kapitein en de naam of namen van de betrokken schepen worden gegeven. Op het niet naleven van de voorwaarden, de voorschriften of de beperkingen van de ontheffing of op het varen met een verlopen ontheffing, zal door de scheepvaartinspectie worden toegezien. Tot op heden werd het nationaliteitsvoorschrift voor de kapitein gehandhaafd doordat aan de buitenlandse aspirant-kapitein geen Nederlands vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie van kapitein werd afgegeven. In verband met de versoepeling van de nationaliteitseis voor kapiteins wordt het niet nakomen van de verplichting van artikel 29, dat wil zeggen voorzover geen ontheffing is verleend, strafbaar gesteld. Daartoe wordt artikel 64 aangepast.

De heer **De Jong** (PvdA): Voorzitter! Graag zou ik ten aanzien van het nu toegelichte amendement de heer Van Waning het volgende willen vragen. Vindt hij, ook gelet op de eisen die hij stelt, dat in zijn amendement een niet-Nederlandse kapitein ook de Nederlandse taal goed moet beheersen?

De heer **Van Waning** (D66): Dat hoeft niet, voorzitter, want op schepen met voornamelijk buitenlandse gezellen wordt meestal de Engelse taal gebruikt. In het hele zeescheepvaartgebeuren, ook wat betreft het aanlopen van havens en alles wat daarbij komt, is de taal zeer gemakkelijk in het Engels, ook als je Nederlandse havens aanloopt.

De heer **De Jong** (PvdA): Toch moet

zo iemand wel heel goed thuis zijn in de Nederlandse regelgeving, want wanneer de openbare orde in het geding is, moet hij op kunnen treden als ware hij een Nederlandse kapitein.

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! Dat is juist en vandaar ook deze stringente voorwaarden die in dit amendement en in de toelichting die ik erbij heb gezet, zijn gesteld. Het is aan Verkeer en Waterstaat om de regels te stellen en aan de scheepvaartinspectie om dit te controleren. Er zijn heel duidelijke bepalingen in dit amendement, zowel voor wat betreft de aanleiding – er moet echt een tekort zijn; het kan niet zo zijn dat de reders te gemakkelijk overgaan hiertoe – alsook voor wat betreft de door de heer De Jong aangevoerde bijzondere criteria.

De heer **De Jong** (PvdA): Heeft u enig idee hoeveel mensen in de wereld voldoen aan uw criteria en ook nog kapitein kunnen zijn op de handelsvaart?

De heer **Van Waning** (D66): Ik denk, voorzitter, – ik heb mij wat dat betreft door de professionals ook laten adviseren – dat er in de EU en in de EER voldoende kapiteins zijn die daaraan voldoen.

Ten slotte, voorzitter, had ik nog een amendement op stuk nr. 13, dat ertoe strekt om bij de definities toe te voegen de definitie van officier en de definitie van gezet. Er staat in artikel 1 een hele rij van definities: kapitein, bemanning, schepeling. Ik heb de tekst hier niet voor me, maar het betreft in ieder geval een aantal definities. In het wetsvoorstel nu wordt veelvuldig gesproken over maritieme officieren en in artikel 18, in het tweede lid, bij de vaarbevoegdheid, onder f, over gezet. Het komt de duidelijkheid ten goede wanneer deze beide definities worden afgedrukt. Het is een amendement van technische aard.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! De heer Van Waning en ik zullen het er samen over eens zijn dat dit niet het belangrijkste onderdeel is van het wetsvoorstel als zodanig, maar het is toch goed – we spreken over wetgeving – dat we ons ook in de details verdiepen. Waar het mij om gaat, is dat naar mijn wijze van zien de omschrijvingen die hij in

Van Waning

deze wet wil neerleggen, reeds vastgelegd zijn in onze wetgeving, namelijk in het Wetboek van Koophandel. Dan moeten we toch naar deze wet kijken als een *lex specialis* ten opzichte van het Wetboek van Koophandel als *lex generalis*. We kunnen natuurlijk niet in onze hele wetgeving alle definities die in wetboeken staan, in alle afzonderlijke wetten ook weer gaan opnemen. Dat lijkt me ook uit wetgevingstechnisch oogpunt niet goed. Hoe reageert de heer Van Waning daarop?

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! Ik ben het daar in algemene zin geheel eens met collega Van den Berg. Echter, in dit geval, waarbij zo veelvuldig deze termen worden gebruikt, zie ik het als een omissie en vind ik dat zo'n wet ook zelfstandig duidelijk moet zijn. Ik ben het geheel met hem eens dat je niet op een gegeven ogenblik allerlei zaken moet aanhalen die in een overkoepelende wet staan, maar hier is het toch van belang.

Ik verwijs ook, voorzitter, naar het Internationaal verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wacht-dienst. In dat voorschrift wordt zowel de officier als de gezelschapsoficer. Ten slotte, voorzitter, is het goed om te weten of de bepaling ten aanzien van de onder f genoemde gezelschapsoficer, in het tweede lid van artikel 18, betreffende de vaarbevoegdheid, geheel gedekt wordt door de definitie, ook ten opzichte van die in het Wetboek van Koophandel.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! We moeten hier niet te lang over discussiëren, maar het gaat wel om een goede wetgevingstechniek en de heer Van Waning zal het toch met mij eens zijn dat je nooit een wet in ons wetgevingstelsel helemaal afzonderlijk kunt bekijken, maar dit altijd in de totaliteit van de wetgeving moet doen. Dan kan hij het geen omissie noemen – ik hoorde hem dat woord gebruiken – dat deze definities die elders in een overkoepelend wetboek staan, niet in deze wet herhaald zijn. Als we dat moeten gaan doen in onze hele wetgeving, kunnen we onze wetboeken wel verveelvoudigen.

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! Ik ben het eens met de

heer Van den Berg dat de term "omissie" fout is. Dat zou in verwijtende zin zijn. Het is mijnerzijds bedoeld als een aanvullend helderheidsamendement.

Voorzitter! Voor wat betreft de beoordeling van de door collega's ingediende amendementen wacht ik mede op de reactie van de minister daarop.

□

De heer **Blaauw** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Gelukkig is er tijd gevonden om dit wetsvoorstel eindelijk af te handelen, want in de sector wordt er al lange tijd op gewacht.

Wij kunnen stellen dat de voorliggende Zeevaartbemanningwet past in het nieuwe scheepvaartbeleid dat erop is gericht om Nederland maritiem weer prominent internationaal te positioneren. Ik heb bij de begrotingsbehandelingen al de nodige lofuitingen hierover geuit. Het scheepvaartbeleid dat eindelijk weer een positief licht werpt op de Nederlandse koopvaardij. Na jarenlange absolute en relatieve neergang van de Nederlandse koopvaardij is die trend omgebogen. Nederland is weer een gunstige plaats voor de vestiging van rederijen die schepen laten varen onder de nationale driekleur. Ik herinner aan het debat dat hiervoor is gehouden toen de woordvoerder van het CDA, de heer Vreugdenhil, zei: schepen zijn onbelangrijk zolang je maar de rederijen in Nederland hebt gevestigd want dan heb je de werkgelegenheid. Wij hebben hem toen trachten te overtuigen dat het andersom was, dat je eerst de schepen moest hebben omdat de rederijen dan ook wel kwamen. Gelukkig is het beleid van de regering in die richting omgegaan. Nu zien wij een groei van 70-plus-eenheden, een gevolg van zowel nieuwbouw als van terugvlaggen.

Onze varende nationale trots, de Holland-Amerikalijn, ook al heet die niet meer zo, heeft mainport Rotterdam weer als thuishaven. Sterker nog, ook buitenlandse reders overwegen nu hun schepen om te vlaggen en te laten registreren in Nederland. Door dit kabinetsbeleid gaat het weer beter met de Nederlandse koopvaardij.

De ruimte die nu geboden wordt om niet-Nederlanders functies aan boord van Nederlandse schepen te

laten vervullen, geeft nog meer flexibiliteit. Het is echter niet alleen het financiële aspect dat hiertoe noopt, het is ook het resultaat van minder aanbod van Nederlanders. Het is verontrustend dat deze potentieel groeiende werkgelegenheid onvoldoende door Nederlanders wordt benut, mede omdat onvoldoende Nederlanders zich via de bestaande opleidingen kwalificeren. Alle informatie die hier is om een trendomkering te krijgen, is uitermate belangrijk, positief en toe te juichen. Overheid en bedrijfsleven dienen de handen ineen te slaan voor de werving van participanten aan de nationale maritieme opleidingen, waarbij uiteraard ingespeeld moet worden op uitzicht op een functie op Nederlandse koopvaardij. Meer mensen die komen van de maritieme opleidingen moeten ook een varende functie ambiëren. Maar die varende functie moet wel geboden worden. In de huidige trend zijn die varende functies in de aanbidding.

Voorzitter! Bij de schriftelijke behandeling is al ingegaan op de problematiek van buitenlandse diploma's. Ondanks de geruststellende woorden van de minister wil ik wederom aandringen op scherpe controle op de kwaliteit van buitenlandse opleidingen die naar mijn gevoel boven de STCW-norm moeten blijven staan. Daarnaast moet fraude met papieren worden bestreden. Hoe denkt men dit precies aan te pakken, aangezien moderne technologie papierfraude steeds meer mogelijk en toegankelijk maakt?

Al met al, voorzitter, is dit goede wetgeving waarbij echter een probleem ingebakken zit. Dat is de nationaliteitseis van de kapitein. Door de sterke uitbreiding van de vloot, mede gezien de kans op omvlaggen van buitenlandse schepen, dreigt er een tekort aan kapiteins met de Nederlandse nationaliteit. Doorstroming vanuit het eerstestuurliedenbestand zou wel eens onvoldoende kunnen zijn. Daarom vraag ik mij af of naar mogelijkheden wordt gezocht om dit probleem op te heffen. Ik steun hierbij collega De Jong die de heer Van Waning interrumpeerde en ik voeg daaraan toe dat als de mogelijkheid geopend zou worden voor buitenlandse zeelieden om als kapitein te varen op Nederlandse koopvaardij, zij wel de

Blaauw

Nederlandse taal machtig moeten zijn. Anders komen wij echt in een volledig verkeerd traject. Buitenlandse kapiteins moeten voldoende kennis hebben van relevante Nederlandse wetgeving en die is toevallig in de Nederlandse taal geschreven. Ik meen dat het omzetten van die wetgeving in een buitenlandse taal, zelfs al zou dat niet de moedertaal van de betrokken buitenlander zijn, maar bijvoorbeeld het Engels, niet voldoende is en dat daarmee dan niet zou worden voldaan aan de kwaliteitseis. Dus als de minister zou overwegen buitenlanders toe te laten voor de functie van kapitein aan boord van Nederlandse koopvaardij schepen, zijn dit toch wel twee uitermate belangrijke voorwaarden.

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! Stelt de heer Blaauw alleen de eis van beheersing van de Nederlandse taal, opdat de betrokkene de nationale bepalingen kan lezen? Of stelt hij die eis met het oog op een goede communicatie? Ik begrijp de heer Blaauw namelijk niet goed. Hij komt evenals ik uit de marinesector en als er ergens de Engelse taal wordt gebruikt, dan is het wel in de scheepvaart. In elke haven waar de kapitein buiten Nederland binnenkomt, praat hij met de loods en anderen Engels. Gelet op het gestelde in het amendement kun je het toch daarheen leiden dat de bepalingen worden vertaald in het Engels. Heeft de heer Blaauw overigens enige idee van hoeveel bepalingen een EU-kapitein kennis moet hebben?

De heer **Blaauw** (VVD): U spreekt over een EU-kapitein. Ik zie echter niet in waarom er sprake zou moeten zijn van een EU-kapitein, want een Australiër, een Nieuw-Zeelander, een Braziliaan of een kapitein van een andere nationaliteit zou net zo goed het werk van een kapitein op een Nederlands koopvaardij schip kunnen doen. Hij is niet per se minder dan bijvoorbeeld een Griek.

Wat de taal betreft, lijkt het mij toch verstandig als de heer Van Waning eens te rade zou gaan bij loodsen. Zij hebben te maken met het uitermate belangrijke element van de communicatie. Op dat punt doen zich vaak problemen voor. Er varen namelijk Russische kapiteins die geen woord Engels kennen. Als je met een tijdelijke ontheffing een

ruime mogelijkheid zou bieden voor het vervullen van de functie van kapitein aan boord van een Nederlands koopvaardij schip, zou je naar mijn mening ten minste de taaleis moeten stellen. Dat is mijn opvatting en die is gedeeltelijk op ervaring gebaseerd. Collega Van Waning weet ook dat er zelfs in Europa nogal wat landen zijn waarvan de onderdanen weigeren Engels te praten en die zich alleen maar in het Frans willen uitlaten. Die werken ook op schepen.

De heer **Van Waning** (D66): De voorwaarde is dus dat ze Engels kunnen spreken. Inderdaad, Australiërs, Canadezen enzovoorts spreken die taal wellicht nog beter dan wij, hoewel sommige taaldeskundigen op dat punt hun twijfels hebben. Ik wijs er echter op dat er in het Europa zonder grenzen een vrije verkeer van mensen is. Daarom zal men eerder mensen uit de EU aantrekken dan dat transatlantisch doen. Daarmee wordt de groep beperkt.

De heer **Blaauw** (VVD): U spreekt gelukkig zelf over het EU-verband, maar als u de werving beperkt tot de EU, gaat u op een krappe markt winkelen. Niet alleen België, Griekenland, Luxemburg – ik denk aan het grote Belgische register – maar ook Noorwegen, Oostenrijk, Portugal, het Verenigd Koninkrijk, IJsland en Zweden bevestigen zich al op de internationale markt voor de kapiteins. Daarom denk ik dat de EU-markt een krappe markt is. Anders hadden ze die ook niet zo ver opengegooid. Er zijn bij de genoemde landen namelijk grote scheepvaartlanden. Daarom zeg ik: stel die beperking niet voor een EU-land en verwijs niet naar de Europese economische ruimte. Wel stel ik een andere beperking, die van de taal. Maar ik vind dat de reders iets voor de werving over kunnen hebben. Er zijn overigens snelcursussen waarmee je een taal vrij snel behoorlijk machtig kunt worden. Diplomaten die naar Nederland worden uitgezonden en hier moeten functioneren, moeten ook een taalcursus volgen, tenminste als zij op goede ambassades terecht komen die op beheersing van de taal letten. Ik vind dus dat kennis van de taal erbij hoort, mede met het oog op een goede communicatie met de wal.

De minister heeft thans het amendement van de heer Van Waning in handen. Ik heb al aangegeven dat ik misschien met de heer Van Waning, maar ook wel met anderen wil communiceren om na te gaan op welke manier wij elkaar kunnen vinden. Misschien lukt het een oplossing te vinden. Dat zal in de tweede termijn blijken.

Voorzitter! Het kapiteinsprobleem is niet alleen een probleem voor de "grotere" koopvaardij, het geldt ook voor schippers van vissersboten. Het is gewoon een gevolg van de hoogwaardige kwaliteit van de Nederlandse visserij – veel technologie, veel vooruitgang – dat men gebruik maakt van de Europese open grenzen. In dezen volg ik de heer Van Waning. Wij hebben bezoek gehad van de commissie buitenlandse zaken uit het lagerhuis, die het juist verschrikkelijk vond dat wij Nederlanders penetreren op haar markt; zij vond dat dit eigenlijk niet moest kunnen. Maar het feit ligt daar: de Nederlandse visserij als bedrijfstak penetreert in de Duitse, de Engelse en de Belgische visserijvloot. Ook hier loopt men op tegen de nationaliteitseis. Hier heb ik een wat ruimer begrip voor wat mogelijk zou moeten zijn voor het dienen als schipper op een vissersboot met een Nederlandse vlag. Ik ondersteun het amendement van de heer Van den Berg op dit punt warmhartig, want ik denk dat ook de Nederlandse visserijvloot zich tot veel chagrijn van de andere lidstaten aan het ontwikkelen is tot een van de belangrijkste visserijvloeden van de Europese Unie. Dit komt echter gewoon door goed management, technologie en wat dies meer zij. Dat moeten wij dan niet insnoeren door bepaalde bemanningseisen.

Voorzitter! Dit is goede wetgeving. Ik hoop dat wij in tweede termijn daarin zo nodig nog wat verbeteringen kunnen aanbrengen. Maar misschien doet de minister toezeggingen waardoor dit niet nodig is.

De heer **Van Waning** (D66): Het is toch beter om de reactie van de minister te horen op mijn amendement en op dat wat u voorstaat. Ik begrijp dat u mijn amendement eigenlijk wilt overnemen, zij het dat de passage over de EU en de EER eruit moet worden gehaald. U beoogt met andere woorden onder dezelfde omstandigheden als in mijn amendement kapiteins van buiten de

Blaauw

EU-EER voor twee jaar binnen te laten komen.

De heer **Blaauw** (VVD): Voordat de heer Van den Berg mij beschuldigt van het voeren van een discussie over een document waarover hij niet de beschikking heeft, wil ik eerst aangeven wat ik gewijzigd zou willen zien in het amendement van de heer Van Waning. Dat blijft dan uiteraard een amendement-Van Waning, zij het dat ik mij daarbij zou kunnen voegen. Om te beginnen is dat het EU- en het EER-gebeuren. Zijn termijn van vijf jaar zie ik gaarne teruggebracht tot drie jaar, omdat op de een of andere manier een kortere horizon moet worden ingebracht, om op die manier aan te geven dat de zaak veel tijdelijker is dan in het amendement-Van Waning. In zijn amendement zit geen horizon. Hij vindt dat binnen vijf jaar na inwerkingtreding van de wet en vervolgens telkens na twee jaar moet worden gerapporteerd. Ik vind dat over drie jaar moet worden bekeken of het een goede regeling is, waarna je zou moeten kunnen besluiten of het wel of geen een permanente regeling is. Ik wil er dus meer tijdelijkheid in hebben, misschien ook om een bredere basis te creëren. Het andere punt is dat in het originele amendement van de heer Van Waning de indruk wordt gewekt dat alleen maar voor twee jaar ontheffing mogelijk is. Ik wil het wat ruimer zien: dat zou korter kunnen zijn, waarna het verlengd kan worden met periodes van twee jaar. Vandaar dat ik aan andere teksten denk. Ik moet het zo formuleren, want anders kan de heer Van den Berg mij terecht verwijten dat er een schimmige discussie aan de gang is.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik wil toch graag de procedurele opmerking maken dat ik in zoverre bezwaren heb tegen de zojuist gevoerde discussie, dat deze gaat over een conceptamendement. In een ander verband hebben wij ook al gediscussieerd over het punt dat conceptamendementen formeel niet bestaan voor de Kamer. Wij moeten daar dus niet over discussiëren.

De heer **Blaauw** (VVD): Dat is helemaal juist. Ik heb daarom toegelicht wat ik gewijzigd zou willen zien. Iets wat niet is ingediend, kan ik natuurlijk niet rondsturen. Misschien kunnen we elkaar daarin vinden. Ik

trek het boetekleed aan, mijnheer Van den Berg, want hoewel het niet mijn stijl is, word je soms door de tijd ingelopen. In dezen is mij dat nu ook een keer overkomen.

Mevrouw **Assen** (CDA): Ik sluit mij aan bij de opmerking van de heer Van den Berg.

De heer **Blaauw** (VVD): Mijn excuses zijn ook gericht aan mevrouw Assen.

De **voorzitter**: Excuses gelden altijd de gehele Kamer!

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik spreek mijn inbreng mede uit namens de RPF-fractie.

Voorzitter! Wie enige jaren geleden voorspeld zou hebben dat we werkgelegenheidsproblemen zouden hebben vanwege het invlaggen, zou waarschijnlijk als niet geheel compos mentis zijn aangemerkt. We hadden toen alleen maar zeer grote problemen over het uitvlaggen met alle negatieve consequenties daarvan. Dat betekent dat we in een aantal jaren in een geheel andere situatie zijn terechtgekomen. Wij zijn daar uitermate verheugd over. Er zijn positieve ontwikkelingen in de Nederlandse zeescheepvaart en we kunnen constateren dat het met de nota Zeescheepvaartbeleid ingezette beleid duidelijk resultaat heeft. Het aantal schepen dat – weer – onder Nederlandse vlag vaart, is fors gestegen. Ik wil de minister die dit beleid krachtig heeft doorgezet, daar uitdrukkelijk namens onze fracties mee complimenteren.

Voorzitter! Het terugvlaggen verloopt zelfs zo goed dat schepen moeten wachten vanwege een tekort aan Nederlandse kapiteins. Ook wat de overige officieren betreft is er sprake van dreigende tekorten. Ik kom daar zo nog op terug.

Voorzitter! Behalve op de werkgelegenheid van zeevarenden, heeft dit alles natuurlijk ook zijn uitstraling naar de vestiging van scheepvaartbedrijven in Nederland in bredere zin, met alle werkgelegenheidsaspecten die daaraan verbonden zijn. Ook dat is natuurlijk van uitermate groot belang. Het is mij er altijd om gegaan de totale zeescheepvaartsector in Nederland te kunnen handhaven en zo mogelijk te zien

groeien. Dat is nu inderdaad het geval. Wij hadden er niet aan moeten denken dat juist in Nederland de zeescheepvaart zou verdwijnen. Dat zou in historisch perspectief buitengewoon teleurstellend en bedroevend zijn geweest.

Voorzitter! Met de voorgestelde Zeevaartbemanningswet wordt aan de sector een stuk vertrouwen en eigen verantwoordelijkheid gegeven. Zo zie ik deze wet ook uitdrukkelijk. Minder voorschriften, meer eigen verantwoordelijkheid voor bijvoorbeeld de samenstelling van de bemanning. Ook geen verschil meer tussen MBO- en HBO-opgeleiden, waar dat niet echt relevant meer blijkt te zijn. Wij steunen dit beleid. De zeescheepvaartsector kan nu waarmaken dat zij de grotere verantwoordelijkheid aankan en hij zal dat ook doen. Uiteraard zal de overheid wel de vinger aan de pols dienen te houden via evaluatie.

Voorzitter! In de nota naar aanleiding van het verslag wordt gemeld dat de werkgelegenheid voor Nederlandse officieren is verbeterd. Wij hebben daar al over gesproken. Dat heeft natuurlijk mede te maken met het terugvlaggen van schepen waar ook al Nederlandse officieren op voeren. Er is dus op de Nederlandse arbeidsmarkt een krapte ontstaan van officieren. Er is niet alleen een tekort aan Nederlandse kapiteins, maar ook een toenemende schaarste aan overige Nederlandse officieren.

Voorzitter! Het lijkt mij een goed uitgangspunt dat eerst zoveel mogelijk het arbeidsaanbod van de Nederlandse markt wordt gebruikt en dat pas als er onvoldoende aanbod is in Nederland en de EU, verder wordt gekeken. Ik meen dat hierover afspraken bestaan in de sector. De heer Van Waning refereerde hier ook al aan. Hoe staat het met de afspraken die eerder zijn gemaakt? Niettemin pleit de FWZ, de belangenorganisatie van de werknemers, voor het van toepassing verklaren van de Wet arbeid vreemdelingen, ten minste op officieren. Men beroept zich op dat punt op een aanvankelijke toezegging van de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Ik verneem hierop graag een reactie van de minister die hier namens de regering spreekt.

Voorzitter! Inmiddels blijkt in elk geval dat diverse reders in de problemen komen doordat zij geen Nederlandse of EU-gediplomeerde

Van den Berg

officieren kunnen vinden. Ik sprak onlangs een reder die het dreigt te overkomen dat een van zijn schepen aan de kant zou moeten blijven liggen omdat er geen officier met erkende diploma's voor dat schip te vinden is. Het betreft hier de kleine zeescheepvaart. Dat kan natuurlijk nooit de bedoeling zijn. Dit heeft te maken met de werkgelegenheid in Nederland en in de EU, maar ook met de erkenning van diploma's van niet-EU-landen.

Wat betreft de werkgelegenheid in Nederland lijkt mij hier een mooie uitdaging te liggen voor het werkgelegenheidsbeleid van dit kabinet. Werk, werk, werk, dus ook in de zeescheepvaart. Daar kan men zich heel sterk voor maken. Ook het maritiem onderwijs dient wat dat betreft de nodige stimulansen te krijgen. Ik begrijp dat daar al iets aan wordt gedaan. Misschien kan de minister aangeven welke inspanningen de rijksoverheid doet op het gebied van werving naast die van de sector zelf natuurlijk. Ik vind dit ook een heel belangrijk aspect.

Voorzitter! Intussen, voorzover er schaarste is aan Nederlandse en EU-gediplomeerde officieren, zal de sector wel een beroep moeten doen op officieren uit andere landen. Dan speelt de erkenning van de diploma's een rol. Bij die erkenning dient de kwaliteit voorop te staan. Er moet niet getornd worden aan de noodzakelijke vaarbevoegdheids-eisen, uiteraard ook met het oog op de veiligheid. Die belangen moeten hoog in het vaandel staan. Niettemin mag het niet zo zijn dat door schaarste een schip aan de kant moet blijven liggen. Wij vragen in deze overgangssituatie dan ook om een soepele aanpak, indien er werkelijk sprake is van tekorten aan Nederlandse en EU-gediplomeerden. Zonder de uitgangspunten als zodanig los te laten, moet het onzes inziens mogelijk zijn om echte knelpunten in noodsituaties, bijvoorbeeld door tijdelijke dispensaties, op te lossen. Ik vraag daarvoor graag de medewerking van de minister.

Voorzitter! Hiermee kom ik bij de nationaliteitseis. Dit probleem speelt extra sterk bij de kapiteins. Het terugvlaggen is zo succesvol dat er zelfs een wachtlijst is van tientallen schepen. Dit heeft te maken met het tekort aan beschikbare kapiteins met de Nederlandse nationaliteit. Ondanks dat kiezen wij er toch voor

om deze nationaliteitsverplichting in beginsel te handhaven. Het gaat immers om een functie waarin ook bevoegdheden in het kader van de openbare orde moeten worden uitgeoefend. Maar ook hier geldt dat, indien er werkelijk sprake is van een tekort aan kapiteins met de Nederlandse nationaliteit, reëel de vraag onder ogen moet worden gezien hoe daar een mouw aan kan worden gepast. Ik leg de regering daarom de vraag voor hoe zij denkt over een tijdelijke vrijstellingsmogelijkheid. Wat mij betreft is die dus tijdelijk zolang het stimuleringsbeleid inzake de uitstroom van gediplomeerden nog onvoldoende effect heeft. Ook is zij beperkt tot gediplomeerden van andere EU-lidstaten. Het amendement van de heer Van Waning strekt daartoe en wat de heer Blaauw in overweging heeft eigenlijk ook, maar dat kan ik natuurlijk niet beoordelen.

Het amendement van de heer Van Waning over de evaluatiebepaling vind ik overigens nogal zwaar aangezet: hij spreekt over een evaluatie na vijf jaar en daarna na elke twee jaar. Wij horen graag het oordeel van de minister over dit amendement, waar ik in beginsel positief tegenover sta, hoewel ik het uitgangspunt van Nederlandse kapiteins wel wil handhaven.

Ik heb op een ander punt een amendement ingediend dat de heer Blaauw al ondersteunde en toelichte, beter dan ik het zelf had kunnen doen. Hij sprak over de mogelijkheid van een vrijstelling van de nationaliteitseis voor kapiteins, ofwel schippers van vissersvaartuigen. Dit wordt vanuit de sector met name ook wenselijk geacht, omdat veel Nederlandse visserijreders met schepen onder zowel Nederlandse als buitenlandse vlag varen. Dat is op zichzelf een positieve ontwikkeling. Voor een goede bedrijfsvoering is het nodig dat deze schippers uitwisselbaar zijn. Omdat het hier om een aparte sector gaat met geheel eigen kenmerken, alsmede om een problematiek die in deze sector vrij structureel lijkt, lijkt het mij verantwoord om een dergelijke vrijstelling voor deze sector te regelen. Het gaat dus om een soort categoriale regeling, waar de minister uiteraard nadere voorwaarden aan kan stellen.

De heer **De Jong** (PvdA): Voorzitter! Ik heb mij afgevraagd of aanneming

van het amendement van de heer Van den Berg – en dat kan in de praktijk – ook gevolgen zou kunnen hebben voor “quoteringsshopping”. Ik bedenk dit woord ter plekke. Een reder die vissersschepen en deelbedrijven heeft in verschillende landen van de EU, kan daardoor ook quota veroveren in die landen. Naarmate het uitkomt, kan hij als het ware gaan shoppen met de vlag of met zijn schipper, waardoor hij het quotum maximaal kan benutten. Heeft de heer Van den Berg dit zelf uitgezocht?

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik heb het zeker niet bedoeld. En ik hoop dat het zich onbedoeld ook niet voordoet. Volgens mij is dit hier niet aan de orde, omdat het hier alleen gaat om de nationaliteit van de kapitein of de schipper. Dat is natuurlijk geheel iets anders dan de vraag ten laste van welke quotering bepaalde schepen vissen. Ik zie die problematiek dus niet. Dit gaat daar ook helemaal niet over. Dit gaat over de bemanning van de schepen en voor hen zie ik geen consequenties. Naar mijn mening is dit hier dan ook niet aan de orde.

Voorzitter! Ik wijs erop dat bijvoorbeeld ook Engeland en België zo'n vrijstelling bepleiten als ik nu in mijn amendement heb voorgesteld. Ik heb daarnaast begrepen dat sommige andere landen, bijvoorbeeld Duitsland, hun vrijstellingsbeleid terzake laten afhangen van de opstelling van de Nederlandse overheid.

In het verlengde hiervan vraag ik de minister hoe zij denkt over een vrijstelling voor haven- en havenmondsleepboten met een beperkt vaargebied, bijvoorbeeld 30 mijl, die opereren in buitenlandse havengebieden. In deze beperkte sector bestaat in die gevallen behoefte aan kapiteins die de taal van het desbetreffende land goed spreken. Hierin zou kunnen worden voorzien door bijvoorbeeld uitbreiding van het amendement dat ik heb ingediend, maar ik wil hierover graag eerst met de minister van gedachten wisselen.

Voorzitter! Ik heb nog een aantal formele opmerkingen over het wetsvoorstel. In het commentaar van de FWZ worden enkele begrippen juridisch doorgelicht. Dat is natuurlijk waardevol omdat het relevant is voor het onderhavige wetsvoorstel. Ik denk dan met name aan de

Van den Berg

begrippen "schepeling" en "scheepsbeheerder". Hierover krijg ik graag wat meer duidelijkheid.

In de nota naar aanleiding van het verslag worden de volgende categorieën personeel aan boord onderscheiden: schepelingen, overige bemanningsleden – zij staan beide op de monsterrol – uitzendkrachten, alleen voor werkzaamheden waarvoor geen vaarbevoegdheid is vereist, en overige werknemers aan boord. Opvallend is dat onderscheid wordt gemaakt tussen schepelingen en overige bemanningsleden, dus niet-schepelingen. De toelichting van de regering is op dat punt niet duidelijk. De schepeling heeft een arbeidsovereenkomst met de zeewerkgever, eigenaar of rompbewerker. Bemanningsleden-niet-schepelingen hebben een arbeidsovereenkomst met de scheepsbeheerder. Meestal is de scheepsbeheerder toch ook de zeewerkgever? Ik begrijp het onderscheid niet zo goed. Het begrip "scheepsbeheerder" wordt in dit wetsvoorstel geïntroduceerd. Op onze vraag in de schriftelijke voorbereiding of dit geen verwarring wekt ten opzichte van het begrip "zeewerkgever", stelt de regering dat hiervoor is gekozen om geen in het buitenland gevestigde eigenaar te hoeven aanspreken. Het lijkt misschien een wat academische discussie, maar als het tot verwarring kan leiden, is het toch meer dan dat. Daarom krijg ik graag meer duidelijkheid over de bedoeling van deze onderscheiden begrippen.

Ik vraag ook nog even aandacht voor de categorie van de uitzendkrachten. Naar ik meen, heeft de heer Van Waning daar ook op gewezen. Ook in de zeevaart lijkt de behoefte te groeien aan uitzendkrachten. Op zichzelf is dat begrijpelijk. Wel is het naar ons oordeel van belang dat uitzendkrachten rechtsbescherming genieten die vergelijkbaar is met die van zeevaarders met een arbeidsovereenkomst. Wij hebben echter begrepen dat hier nog wat problemen aan vastzitten. Kan de regering daar nadere informatie over geven? Hoe oordeelt de regering bijvoorbeeld over de suggestie van de FWZ over een dubbele arbeidsovereenkomst, een tussen het uitzendbureau en de zeewerkgever en een tussen de uitzendkracht en de zeewerkgever? Welke werkzaamheden kunnen uitzendkrachten nu

trouwens aan boord verrichten? Ook dat is niet geheel helder.

De verhouding tussen de Nederlandse regelgeving inzake zeevaartbemanning en die van de Antillen en Aruba blijft wat merkwaardig. De regering blijft voorkeur houden voor afzonderlijke bemanningsregelingen voor Nederland, de Nederlandse Antillen en Aruba, op basis van de Rijkskaderwet zeescheepvaart. Is het, gezien de nu tot stand te brengen vergaande mate van deregulering en flexibilisering in de Zeevaartbemanningwet, langzamerhand niet mogelijk om gelijke bemanningsregels te hanteren voor zeeschepen onder de vlag van het Koninkrijk die zijn geregistreerd in de Antillen of Aruba? Is het streven daar op gericht?

Dan heb ik nog een vraag over de monsterplicht. Vooral nog wordt vrijstelling van de monsterplicht alleen voorzien voor viskotters en schepen die eendaagse reizen ondernemen vanuit een Nederlandse haven, aldus de nota. Die vrijstelling kan echter in de toekomst breder worden verleend. Maar wat is precies het doel en/of de noodzaak van deze vrijstelling? Voor welke andere categorieën schepen kan dat relevant zijn? Van de niet-bemanningsleden moet de kapitein lijsten bij de havenautoriteiten overleggen waaruit hun aanwezigheid aan boord blijkt. Maar deze verplichting is niet in de wet te vinden. Waar dan wel? Of wordt deze plicht opgenomen in een AMvB? Ook al is het antwoord hierop ja, dan nog blijft het de vraag waarom dit niet in de wet zelf wordt geregeld. Dezelfde vragen gelden in geval van vrijstelling van de monsterrolverplichting.

Ik rond af. Zoals de minister heeft begrepen, staan wij zeer positief tegenover het wetsvoorstel. In dit debat zullen wij uit het probleem moeten komen van de nationaliteit van de kapiteins. Over de vissersvloot heb ik een amendement ingediend. Er is ook nog een amendement van de heer Van Waning. Wij wachten graag de verdere discussie en de reactie van de minister af.

Ik merk nog op dat onze fracties niet zoveel behoefte hebben aan het amendement van de heer Van Waning op stuk nr. 13, gelet op de bepaling in het Wetboek van

Koophandel. In feite heb ik daar al bij interruptie over gesproken.

Het amendement van de heer De Jong op stuk nr. 10 is een zeer interessant en belangrijk amendement. Wij steunen de invoering van een openbaar register. Dat betreft het eerste deel van het amendement. Wij hebben echter grote twijfels bij het tweede deel van het amendement. Daarin wordt namelijk gezegd dat van iedere afgifte of intrekking mededeling moet worden gedaan in de Staatscourant. Ik wil aan de indiener vragen – misschien weet de minister dat ook – om welke aantallen het daarbij gaat. Is dat geen rompslomp die veel te ver gaat? Is dat wel nodig? Er is toch een openbaar register? Iedereen weet dat hij bij dat openbaar register terecht kan voor de desbetreffende informatie. Als je dat gaat voorschrijven, ontstaat volgens mij een nodeloze administratieve rompslomp.

Afgezien van dit punt, geven wij graag onze steun aan dit wetsvoorstel. Wij hopen dat de Eerste Kamer hieraan voortvarend zal meewerken, zodat de wet zo spoedig mogelijk in het Staatsblad staat.

□

Mevrouw **Assen** (CDA): Voorzitter! Het scheepvaartbeleid in Nederland, zoals aangezet in de nota Zeescheepvaartbeleid om meer schepen terug te brengen onder de Nederlandse vlag, werpt zijn vruchten af. Het CDA staat achter dit beleid. Wij hebben ons hier voortdurend achter geschaard, in tegenstelling tot wat de heer Blaauw zojuist suggereerde. De aanzet voor dit beleid is in de vorige periode gegeven door mevrouw Tegelaar, die helaas te vroeg is overleden.

Het beleid heeft succes, gelukkig. Minder schepen vlaggen uit, dat is winst. Enkele keren terug, en dat is dubbele winst. De concurrentiepositie van de Nederlandse koopvaardij op de interne markt moet ook sterk zijn. Uitvloeisel van de genoemde nota is het bewerkstelligen van een flexibele bedrijfsvoering voor reders. In dit wetsvoorstel worden de bemanningsvoorschriften vastgelegd. Het is een goed wetsvoorstel, waar het CDA zich achter kan scharen.

De reder krijgt de verantwoordelijkheid voor de samenstelling van de bemanning, de scheepsbeheerder dient het bemanningsplan in en de

Assen

scheepvaartinspectie beoordeelt het plan op criteria zoals de arbeids- en rusttijden en waarborgen voor veilig en milieuverantwoord varen. Het bemanningsplan moet periodiek gewijzigd worden. Het spreekt vanzelf dat dit moet gebeuren als de omstandigheden zijn gewijzigd. Maar als de omstandigheden niet veranderen, hoelang blijft dan hetzelfde bemanningsplan geldig? Wordt het na enkele jaren opnieuw door de inspectie gecontroleerd? Het is het CDA niet helemaal duidelijk hoe er gecontroleerd wordt of er wel aan het bemanningsplan wordt vastgehouden. Dat is essentieel voor het functioneren ervan.

Bij het notaoverleg over de zeescheepvaart is reeds gesproken over de nautische opleidingen en het opleidingsniveau. Toen heeft het CDA zorgen geuit over de verlaging van het opleidingsniveau voor leidinggevenden. Het maritiem onderwijs dient zijn kansen te krijgen. Het MBO-niveau is volgens de minister voldoende voor operationele werkzaamheden. Of dat ook bij leidinggevende functies steeds het geval is, betwijfel ik, zeker gezien de hogere eisen die door veiligheid, milieu en geavanceerde technieken worden gesteld. Wanneer er bijna-calamiteiten zijn op zee, moet er direct deskundigheid aanwezig zijn. Weliswaar zijn de moderne communicatiemogelijkheden van dien aard dat de afstand tussen wal en schip korter lijkt te zijn geworden, maar soms is toch fysieke aanwezigheid gewenst. Je kunt je afvragen of de overheid wel het opleidingsniveau moet vaststellen voor functies, maar het is wel van belang dat wij in Nederland ons hoogwaardig niveau op dit terrein niet zomaar verlagen.

Van belang is dan de vraag op welke wijze in het bemanningsplan veiligheid en milieuaspecten worden gewaarborgd. Ook is de vraag of er als gevolg van de eisen in dit wetsvoorstel in het geheel geen HBO'ers meer nodig zijn. Kunnen leidinggevendenden volstaan met ervaring en met een aanvullende managementcursus? Welke consequenties heeft dit voor de nautische opleidingen op HBO-niveau? Loopt Nederland niet het risico van een verlaging van ons hoge niveau van de zeescheepvaart?

In ieder geval blijft het noodzakelijk om ervoor te zorgen dat de maritieme opleidingen voldoende

leerlingen krijgen om te kunnen voldoen aan de behoefte aan Nederlandse zeevarenden, in het bijzonder aan kapiteins. Erkenning van diploma's behaald in het buitenland, met name in de EU, past in het beleid van onderlinge erkenning van diploma's. De leden van de CDA-fractie vinden dat een voorwaarde hierbij is dat de opleiding voldoet aan de eisen van het STCW-verdrag. Dit geldt zowel voor EU-diploma's als voor diploma's die buiten de EU zijn behaald. Het CDA keurt het af dat zeevarenden uit landen die niet aan de STCW-norm voldoen, dus niet op de witte lijst staan, wel worden toegelaten op Nederlandse schepen. Hooggekwalificeerde scheepvaart zoals in Nederland mag niet verslechteren door officieren die niet voldoen aan de voor de opleidingen gestelde normen. Bovendien is het gevaar van verdringing reëel, zoals in Noorwegen en Denemarken is gebleken, waar het tweede register is opengesteld.

Een nieuw fenomeen zijn de uitzendkrachten in de scheepvaart. Voor het CDA is dit bespreekbaar. Het is alleen onduidelijk hoe de verantwoordelijkheden liggen op het schip. Is er verschil in arbeidsverhouding tussen vaste krachten en uitzendkrachten? Is er een directe arbeidsrechtelijke relatie tussen de zeeman en de reder? Is hiermee al ervaring opgedaan? Voorkomen moet worden dat er twee soorten werknemers zijn en dat er een dubbele arbeidsovereenkomst is. Ook in dit geval is het risico van verdringing groot, omdat uitzendkrachten niet vallen onder de Nederlandse wetgeving. Zij zijn immers veelal goedkope buitenlandse krachten. Op welke wijze wordt gecontroleerd of deze uitzendkrachten voldoen aan de gestelde opleidingseisen?

Een vrij verkeer van personen en goederen binnen de EU staat in feite haaks op de eis van de Nederlandse nationaliteit voor kapiteins. Niettemin stemt de CDA-fractie daar wel mee in, gezien het belang van het vallen onder Nederlands gezag bij calamiteiten. Er moet dan immers voldoende wetkennis aanwezig zijn. De orde moet gehandhaafd worden volgens de Nederlandse wetgeving.

Volgens de KVNR betekent deze eis dat verder invlaggen wordt belemmerd, omdat er momenteel te weinig Nederlandse kapiteins zijn.

Het beleid keert zich tegen zichzelf. Dat kan natuurlijk niet de bedoeling zijn. De CDA-fractie wil van de minister weten of dit inderdaad zo'n groot probleem is en op welke wijze hiervoor een oplossing geboden zou kunnen worden. Biedt het amendement van de heer Van Waning hiervoor een oplossing? Het gaat er immers om, op korte termijn kapiteins te krijgen voor schepen onder Nederlandse vlag.

Wij betwijfelen of de eis van Nederlandse nationaliteit in alle gevallen zinvol is voor de visserijsector en de sleepvaart. Er ligt een amendement van de heer Van den Berg waar de CDA-fractie sympathiek tegenover staat. Wij horen graag de mening van de minister.

De heer Van Waning heeft een amendement ingediend op stuk nr. 13. De vraag van de heer Van den Berg bij interruptie had mijn vraag kunnen zijn. Ik hoor ook graag van de minister hoe zij hierover denkt. Het amendement van de heer De Jong beoogt wijzigingen aan te geven in het openbaar register dat bij de scheepvaartinspectie ter inzage ligt. De CDA-fractie kan daar achter staan. Wij betwijfelen met de heer Van den Berg of elke intrekking en elke afgifte in de Staatscourant opgenomen moet worden. Wij horen graag van de minister of zij dit belangrijk vindt of dat het volgens haar op een andere manier beter geregeld kan worden.

□

De heer **De Jong** (PvdA): Voorzitter! Wij hebben te maken met een soort drieslag waar wij een jaar of vier, vijf over hebben gedaan om de regelgeving en het beleid ten aanzien van de Nederlandse zeescheepvaart weer op orde en bij de tijd te krijgen. Ik herinner mij nog het debat tijdens mijn vorige periode over de fiscaliteit waarbij tegen het middernachtelijk uur de heer Blaauw de heer Vreugdenhil zo woedend wist te krijgen, dat de Handelingen moesten worden gekuist. Maar wij zijn eruit gekomen.

De nota Zeescheepvaartbeleid is behandeld. Dat was een belangrijke tweede stap om ervoor te zorgen dat de zaak op orde kwam. Nu zijn wij bezig met de derde grote schakel. Met experimenten is daar zo op vooruitgelopen dat het wetsvoorstel al bijna goed is. Wij praten nog over een paar rafels. Maar het wetsvoor-

De Jong

stel dat wij vandaag bespreken, is een goed stuk. Het is doordacht. Je kunt ermee leven. Een paar vragen zijn nog overgebleven: over de wet zelf en over de zeescheepvaart.

Mijn eerste vraag betreft niet de wet zelf. Het stappenbeleid is zo succesvol gebleken dat wij nu mensen tekortkomen in de zeescheepvaart die een groeisector is geworden door het hernieuwd invlaggen van schepen die wij kwijt waren geraakt, maar ook door het binnenvlaggen van reders die lange tijd niet aan Nederland verbonden zijn geweest of zelfs nooit zijn geweest. Dat levert wel vragen op over de arbeidsmarkt. De verantwoordelijkheid wordt groter. De scheepvaartinspectie moet zich met veel meer schepen en betrokkenen bemoeien dan in het zeer naaste verleden. Regelt de minister dat? Ik vraag dat omdat de nieuwe regelgeving, hoewel gedereguleerd, vragen oproept. Hoe houd je op de hele wereld in de gaten dat bijvoorbeeld de rusttijden worden nageleefd? Als je kijkt naar de samenstelling van een bemanning op een schip, dan denk ik dat de zeescheepvaart slechts met het beroepsvoetbal te vergelijken valt. In het huidige beroepsvoetbal ben je al blij als er een paar Hollanders in Ajax spelen. En zo is het ook op een schip. Dat vergt nogal iets, omdat er vermoedelijk toch sprake is van een wat sluimerende tweedeling op zo'n schip tussen de lui die ontzettend weinig verdienen maar ongetwijfeld voor hun taak berekend zijn en gezet of soms officier mogen zijn, en het volk dat goed verdient en dat afkomstig is uit Nederland of andere westerse landen. Wij hebben op dat punt overigens wel wat fiscale maatregelen genomen. Hoe gaat de minister daarmee om? Herkent zij de problemen, spelen die dan een rol en hoe gaat de scheepvaartinspectie daarmee om? Hoe ontwikkelt de arbeidsmarkt zich überhaupt? Moeten wij het nu jammer vinden dat vooral in de lagere functies de Nederlanders aan het uitsterven zijn? Is dat een probleem voor de doorstroming naar andere functies of naar functies op de wal?

Ik kom te spreken over de wet zelf. Het grote probleem dat zich nu voordoet, is het Nederlandschap van de kapitein. Er zijn op dat punt twee amendementen ingediend. Het ene amendement gaat over schippers, dus over vissers, en het

andere gaat over kapiteins in het algemeen. Ik wil eerst mijn principiële punt op tafel leggen. In de stukken wordt aangegeven waarom de kapitein Nederlander moet zijn. Hij hoeft dus niet alleen maar over de diploma's te beschikken. Ik vind dat betoog nogal sterk. Iedereen weet dat de openbare orde niet voortdurend in het geding is of dat er wat anders aan de hand is, maar het kan voorkomen. Dat staat nog even los van een zekere mate van vertrouwdschap als een schip onder Nederlandse vlag vaart en onder leiding staat van een Nederlandse kapitein met de vereiste diploma's, enzovoorts, enzovoorts. Het is een principiële stellingname om te zeggen: zo willen wij het graag.

Wij worden nu geconfronteerd met een zodanig vlot invlaggen of terugvlaggen van schepen dat zich blijkbaar een probleem voordoet ten aanzien van het aantal beschikbare gekwalificeerde mensen voor die baan. Het is zelfs zo dol dat de heer Van Waning hier al wekenlang een amendement heeft liggen om tot een vrij ruime uitzonderingsbepaling te komen, terwijl hij nu aan de minister vraagt: hoe groot is het probleem eigenlijk? Dat vind ik raar. Hij heeft letterlijk gevraagd: kan de minister wat getallen noemen over de tekorten? Hij legt de bewijslast bij de anderen in plaats van bij zichzelf.

De heer **Van Waning** (D66): Ik heb dat gedaan omdat door de reders wordt gezegd dat tientallen schepen op omvlaggen wachten vanwege dit gebrek. Ik vraag de minister alleen om een bevestiging, en dan zo concreet mogelijk, dus met getallen. Maar dat het probleem levensgroot aanwezig is, kan de heer De Jong ook lezen in het Nieuwsblad Transport van vanmorgen. Ik vroeg dus alleen om een specificatie en een bevestiging.

De heer **De Jong** (PvdA): Ik snap dat wij beiden ontzettend benieuwd zijn naar de aard en omvang van het probleem. Zijn het er tientallen of veel meer? En hoe erg is het, gelet op het feit dat deze regelgeving ook een zekere mate van versoepeling geeft ten aanzien van de eisen die worden gesteld aan een kapitein? Ik noem bijvoorbeeld de diploma-eisen. Dat kan betekenen dat de markt wat ruimer wordt. Hoelang hebben wij dat probleem? Het amendement van de heer Van Waning geeft in feite

een oneindige ontheffingsmogelijkheid. Hij wil wel een rapportage na vijf jaar, maar dat is geen horizon. Er zou sprake zijn van een echte horizon als het amendement zou eindigen met de mededeling: na drie of na vijf jaar gaat deze uitzondering op slot. Dan zou het waarschijnlijk ook niet in artikel 29a terecht zijn gekomen maar ergens in de overgangsbepalingen. Dat doet de heer Van Waning echter niet. Hij wil er af en toe van meegenieten.

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! Ik begrijp deze verwijten niet helemaal. Ik heb het amendement uitvoerig toegelicht. Er wordt gesproken over een ontheffing van ten hoogste twee jaar. Er wordt voorts gesproken over een evaluatie na vijf jaar en over een herevaluatie. De heer Blaauw wil een eenmalige evaluatie na drie jaar en dan geloven wij het wel. Dat doet mij een beetje denken aan die bankbediende die moest checken of een bepaald bedrag wel f 1000 was en die bij f 332 zei: tot zover klopt het en dan zal de rest ook wel kloppen. Ik meen dat het stellen van eisen aan zo'n EU-officier geheel in handen is van het ministerie en de scheepvaartinspectie. Men kan eisen stellen die hoger zijn dan de eisen die men aan een Nederlander stelt bij wijze van spreken, maar zeker niet lager.

De heer **De Jong** (PvdA): Maar wij maken hier wel wetgeving. Ik houd staande dat uw amendement ertoe leidt dat wij over een jaar of vier, vijf te horen krijgen hoe het gaat in de zeescheepvaart en ook met dit element. Ik moet dan maar afwachten of er een initiatiefvoorstel komt van bijvoorbeeld de heer Van Waning om artikel 29a eruit te gooien.

De heer **Van Waning** (D66): Na aanvankelijke schrik ziet men ook bij de FWZ het voordeel hiervan in. Als je tientallen schepen onder Nederlandse vlag brengt, gaat het daarbij veelal om schepen met tijdelijk buitenlandse kapiteins en zullen onze stuurlieden likkebaardend zeggen: dat zijn potentiële plaatsen voor ons.

De heer **De Jong** (PvdA): Laten wij op die basis met elkaar praten. Wij hebben nu te maken met een schok. De vloot onder Nederlandse vlag stijgt binnen twee, drie jaar met tientallen procenten. Zoiets kan de

De Jong

arbeidsmarkt meestal niet opvangen, maar zo'n stijgingspercentage geldt natuurlijk niet voor tientallen jaren. Ik wil van de minister weten of een bescheidener ontheffingsmogelijkheid kan gelden, misschien voor ten hoogste drie jaar. Dat zou kunnen worden afgepaald tot de tijd dat er voldoende personeel van de scholen komt. Op die manier wordt het potentieel wat ruimer. Daarbij moeten wel bepaalde eisen gelden, zoals op het gebied van kwaliteit, wetskennis en wellicht ook beheersing van de Nederlandse taal. Via die tijdelijke maatregel zou het probleem kunnen worden opgelost van schepen die willen invlaggen en die belangrijk zijn voor onze economie, maar die niet binnen kunnen komen. De eisen die gesteld moeten worden, moeten serieus zijn en moeten zo dicht mogelijk komen bij de geest en de principes van artikel 29. Ik hoop dat daarmee de wat rare discussie van de baan is tussen een mogelijke medeondertekenaar van het vernieuwde amendement van de heer Van Waning enerzijds en de heer Van Waning zelf anderzijds over de vraag of men Nederlands of Engels moet spreken en of Engels ook een goede voertaal is op de Nederlandse vloot.

Ik heb al lichte twijfel laten horen ten aanzien van de achterliggende motieven voor de reders in de visserij om gemakkelijk te kunnen switchen. Ik voel mij zeer ongemakkelijk bij die zaken. Een vissersschip van nu is geen klein bootje meer met drie mensen aan boord dat maandagochtend uitvaart en voor zondag weer terug is. Het zijn serieuze schepen; soms zijn het fabriekjes die lang van huis zijn. In feite kunnen en mogen aan deze schepen dezelfde eisen worden gesteld als aan normale handelschepen. Daardoor blijf ik moeite hebben met het betoog van de heer Van den Berg.

Ik kom tot mijn eigen amendement. Met het eerste deel is iedereen het eens. De vraag is vooral: waarom moet het in de Staatscourant? Hoe vaak per jaar zou er gepubliceerd moeten worden? Uit de gegevens die ik heb gekregen, zou het om 700 à 800 keer gaan. Is dat veel? Ja, vooral als je elke zaak afzonderlijk publiceert. Wat is de waarde en het nut van het eens in de zoveel tijd, laten wij zeggen eens per maand, aangeven in een verzamelbericht in de Staatscourant: deze zestig

wijzigingen hebben plaatsgevonden? Heeft het waarde voor de sector dat men weet dat bepaalde schepen een certificaat hebben gekregen of dat er in het certificaat iets is gewijzigd? Mijn gevoel zegt ja, want waarom zou men voortdurend naar het register moeten gaan om na te gaan welke rechten deze en gene heeft, hoe dit en dat precies zit, enz.? Als je het simpel houdt en eens per maand zo'n overzicht publiceert is de Staatscourant het juiste plekje, maar als dat een te zware administratieve last wordt gevonden, hoor ik dat graag van de minister.

Ik heb de indruk dat door deze wet de koninkrijksdelen uiteengaan. In Nederland gaan we over op een zeer moderne wet. Ik heb echter begrepen dat men in Aruba en op de Antillen wel aan vernieuwing doet maar meer wil voortbouwen op de bestaande regelgeving. Nu blijft het voor mij onduidelijk in welke mate Nederland zich afhankelijk opstelt bij het introduceren van onze regelgeving ten opzichte van de snelheid waarmee de Antilliaanse en Arubaanse regelgeving wordt gewijzigd. Indien dit niet goed geregeld is, vraag ik de minister om zodanige voorzieningen te treffen dat de vernieuwende regelgeving voor Nederland niet hoeft te wachten op procedurestappen die de Antillen of Aruba moeten zetten of via de rijksministerraad moeten lopen. Kortom, ik gun Aruba en de Antillen hun eigen visie, daarover zal men in de eigen Staten ook praten. Als het nodig is, hanteert men de huidige koninkrijksregelgeving zolang men wil, maar ik zie niet in dat de verbeterde Nederlandse regelgeving daar ook maar een dag op hoeft te wachten.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik ben geïnteresseerd in de visie van de heer De Jong, ook al omdat hij krachtens zijn vorige functie op dit terrein uitermate deskundig is. De heer De Jong zei dat door deze wetgeving de koninkrijksdelen uiteengaan. Vindt hij het wenselijk dat er één wettelijk kader komt? Ik heb hierover namelijk ook een vraag gesteld.

De heer **De Jong** (PvdA): Ik respecteer het Statuut in die zin dat ik dit soort regelgeving volstrekt een materie vind voor de afzonderlijke koninkrijksdelen, dus ook voor de Antillen en Aruba. Ik heb geconsta-

teerd dat, en ik zie geen reden tot een woord van kritiek, de Antillen en Aruba op dit vlak hun eigen weg willen gaan. Ik onthoud mij dus van een oordeel naar aanleiding van uw vraag.

De **voorzitter**: Er zijn geen "rode koppen" gesignaleerd. Het is dus mogelijk dat de minister in hoofdzaak kan volstaan met het behandelen van de amendementen.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik zal me in hoofdzaak beperken tot de amendementen. Over enige amendementen is zeker enige discussie nodig. Ik dank de Kamer voor haar inbreng. Het is plezierig om terug te kijken op dit onderwerp en op wat de afgelopen jaren is gebeurd. Het is altijd zo verdraaid jammer dat over dit soort vrolijkheid nooit veel naar buiten komt, al was het maar omdat het goed is voor het arbeidsmarktbeleid. Het zou aardig zijn als meer gepubliceerd wordt over het succesvolle Nederlandse zeescheepvaartbeleid. Ik kan u overigens melden dat dit niet onopgevalen is gebleven. Af en toe meen ik dat het goed is dat er niet te veel over in de krant staat. Natuurlijk menen we dat overal dit soort beleid gevoerd moet worden, maar niet te snel graag!

De heer Van Waning vroeg naar de cijfers over het invlaggen. Zijn er meer actuele cijfers dan tot 1 juli jl. beschikbaar? De vlootomvang is inmiddels tot 774 schepen gestegen. Dat betekent dat we sinds 1 januari 1996, 93 schepen hebben ingevlagd. Dat aantal stijgt nog steeds. Dit wekt enige afgunst bij sommige landen in onze omgeving.

Ook werd door de heer Van Waning gevraagd naar de ontwikkeling van de werkgelegenheid en de problemen die mogelijk terzake te verwachten zijn. De heer Van Waning heeft een aantal cijfers genoemd. Het is inderdaad zo dat er sinds 1995 tot 1 juni van dit jaar een groei gerealiseerd is van ongeveer 450 plaatsen, namelijk 200 kapiteins, 180 officieren en 70 gezellen. De groei van het aantal buitenlandse officieren is ongeveer zoals kon worden verwacht, met een geringe groei van het aantal officieren, namelijk zo'n 160 – dat is minder dan het aantal Nederlandse officieren – en een grotere groei van het aantal

Jorritsma-Lebbink

gezellen. Maar ook dat konden wij verwachten.

Wat mij na bestudering van de cijfers overigens nogal zorgen baart, is dat het aantal stagiairs niet voldoende is om aan de vervangingsvraag te voldoen. Gezien het grote verloop in de zeevaart, van ongeveer 15%, zou de vervangingsvraag ruwweg 700 zijn. Maar het aantal stagiairs bedraagt de afgelopen jaren gemiddeld minder dan 500. Ik denk dan ook dat het van groot belang is dat de sector in dezen een belangrijke rol speelt. Misschien moeten wij eens wat harder zeggen dat een baan in de zeescheepvaart te gek is en heel goede vooruitzichten biedt en dat er op langdurig en op leuk vast werk gerekend mag worden als je daarin aan de slag gaat.

Eigenlijk door alle woordvoerders is gevraagd hoe het staat met de spanningen terzake van de werving en opleiding voor het maritieme beroep, om met de heer Van Waning te spreken, of de opleiding van officieren, om met de heer Van den Berg te spreken. Op dit moment loopt de tweede ronde van de promotiecampagne voor het maritieme beroep. Het eerste jaar heeft meer dan 12.500 reacties opgeleverd. Dat is niet slecht. Hierdoor is een eerste basis gelegd om jongeren weer te interesseren voor banen in de maritieme sector. Deze basis wordt nu verder verbreed en verdiept. Ik ben in overleg met de bedrijfstak om te bekijken hoe wij de campagne volgend jaar kunnen voortzetten.

Er staat overigens ook een groot aantal stimuleringsmaatregelen in de steigers, als resultaat van het binnenkort te publiceren arbeidsmarktonderzoek. Samen met de sector en de scholen zullen er maatregelen ontwikkeld en uitgevoerd worden, met als doel de kwaliteit van de opleidingen in relatie tot de behoefte te vergroten, samenwerking binnen het nautisch onderwijs te versterken en de aandacht voor het personeelsbeleid bij de rederijen te vergroten. Dat is immers ook van groot belang. Duidelijke loopbaanperspectieven voor zeevarenden zullen niet alleen versterkend werken op de instroom naar de scholen, maar ook een goede ontwikkeling van de maritieme sector stimuleren. De knowhow van zeevarenden is daarvoor natuurlijk van groot belang.

Het eindrapport van het arbeidsmarktonderzoek zal binnen enkele weken worden gepubliceerd. Exemplaren van dat eindrapport zullen aan de Kamer worden aangeboden. In de studie worden een heleboel aanbevelingen gedaan. In overleg met de KVNR, de FWZ en de stichting Nederland maritiem land wordt gewerkt aan een gezamenlijk plan van aanpak met betrekking tot de uitwerking van de aanbevelingen. Zodra er duidelijkheid is over de verdere uitwerking, zal ik de Kamer daarover informeren. Hiermee heb ik, naar ik meen, ook de vraag van de heer Van Waning beantwoord in hoeverre de stichting Nederland maritiem land hierin een rol speelt. Die stichting speelt een rol.

De heer Van Waning heeft ook gevraagd hoe het zit met het protocol tussen de KVNR en de FWZ met betrekking tot de buitenlandse officieren. Voorzover mij bekend, is tussen de KVNR en de FWZ in het kader van NEMEA een principe-overeenkomst gesloten. Tussen de partijen wordt op dit moment verder gesproken over de voorwaarden en de condities bij de aanstelling van buitenlandse officieren.

De woordvoerders hebben niet alleen gesproken over het promoten van de opleidingen, maar ook over het feit dat wij dankzij het succesvolle beleid toch met een behoorlijke krapte komen te zitten. Er is gevraagd of dat werkelijk het geval is en, zo ja, hoe wij dat probleem kunnen oplossen. Werven helpt natuurlijk, maar dat is wel het lange traject. Het is ook waar dat wij in plaats van de krimpende arbeidsmarkt die wij in het verleden hadden, nu een groeiende arbeidsmarkt hebben. Dat kan inderdaad betekenen dat wij tijdelijke tekorten hebben.

Daarbij moeten we wel bedenken dat door het sterk verminderde aantal vaarbevoegdheden in dit wetsvoorstel op zichzelf meer gediplomeerden kapitein kunnen worden op alle schepen. Dat verruimt de markt natuurlijk wel iets. Verder wordt in samenwerking met de bedrijfstak een campagne gemaakt, zoals ik net al zei, voor een loopbaan in de maritieme sector onder jongeren. Dat heeft overigens wel op de wat langere termijn pas effect, als het gaat over kapiteins. Het is wel zo dat er nu kapitein studenten aan de zeevaartscholen zijn ingeschreven dan vorige jaren.

Het betekent dat om nu in de tekorten te kunnen voorzien, rederijen wellicht eerder jongere officieren tot kapitein moeten promoveren dan voorheen gebruikelijk was. Velen van hen voldoen tenslotte aan de vaartijdeisen voor de kapiteinsrang. En mocht de bedrijfstak behoefte hebben aan aanvullende scholing om te voorzien in een eventueel hiaat in hun kennis of vaardigheden, dan zijn natuurlijk mijn ambtenaren bereid en beschikbaar om bijstand te verlenen bij het ontwikkelen van die scholing. Door jongere officieren een snellere doorgroei te bieden zal het grote verloop onder hen wellicht ook verminderen, zodat het mes dan aan twee kanten snijdt. Nu en in de toekomst blijven er dan meer Nederlandse zeevarenden beschikbaar voor de functie van kapitein en daarnaast kunnen rederijen of kan de bedrijfstak als totaal tijdelijke maatregelen nemen om in het tekort te voorzien. Je kunt daarbij ook denken aan een inzet om herintreders, personen die de zeescheepvaart hebben verlaten, weer terug aan boord te krijgen. Ook op dit punt zijn wij graag bereid om hulp te verlenen.

Overigens is het wel zo dat de situatie in de Nederlandse zeevisserij een volstrekt andere is dan bij de koopvaardij. Daar is door de quota geen sprake van een groeiende markt voor vissers en dit probleem van schaarste doet zich daar dan ook niet voor.

Ik kom nu direct op het amendement van de heer Van Waning, omdat daar een relatie zit met de krapte aan beschikbaar personeel. Ik zou dan nog eens willen beginnen met te zeggen dat wij niet voor niets in het wetsvoorstel hebben opgenomen, dat de eis van het Nederlanderschap aan de kapitein gesteld moet worden. Dat heeft voor een deel ermee te maken dat wij vinden dat er een Nederlandse kapitein moet zijn en wel omdat er toch nog een binding moet zijn met Nederland en ook omdat zo nog enige werkgelegenheid verplichtend voorgeschreven wordt. Wij denken namelijk dat dankzij de aanwezigheid van een Nederlandse kapitein de kans dat er ook Nederlandse officieren aan boord zullen komen, groter wordt, waardoor er dus ook carrièreperspectieven blijven voor Nederlandse werknemers. Dat vind ik een heel belangrijke eis. Voorts is de

Jorritsma-Lebbink

kapitein natuurlijk ook een beetje de burgemeester op zee en ook ten aanzien van een burgemeester geven we er nog steeds de voorkeur aan dat het iemand met het Nederlander-schap is. Dan zijn er natuurlijk nog een aantal andere argumenten en die heb ik neergelegd in de nota Zeescheepvaartbeleid. Het is interessant om te zien dat het ook Europees-rechtelijk volstrekt geoorloofd is om deze eis te blijven stellen.

Het heeft natuurlijk ook iets te maken met de kant van de handhaving van de openbare orde, maar ook met de mogelijkheid dat zich een situatie van spanningen voordoet. Het is weinig voorstelbaar op het ogenblik dat wij rechtstreeks in een oorlog betrokken zouden raken, maar als er zich spanningen zoals in het kader van de Golfoorlog zouden voordoen, dan zouden wij deze kapiteins wel instructies moeten kunnen geven en ook ervan op aan kunnen dat men handelt in het Nederlands belang. Ik moet u zeggen dat ik wat dat betreft zeer hecht aan de Nederlandse nationaliteit van de kapitein. Dat zij gezegd als uitgangspunt.

Als dan de Kamer zegt dat er nu een probleem is en dat daar een oplossing voor gezocht moet worden, dan spreekt mij zeer aan wat de heer De Jong daarover heeft gezegd. Dan zou dat, dunkt mij, een tijdelijke zaak moeten zijn. Als we het al doen, zou het tijdelijk moeten, want het betreft nu inderdaad een periode waarin er een hausse is, waarin we veel invlaggen, en je mag aannemen dat over een aantal jaren dat ritme hopelijk nog wel doorgaat, maar niet in de tempi die wij op dit moment zien. Ik zou er dan een voorstander van zijn om het in elk geval tijdelijk te doen en om niet te werken met algehele vrijstellingen, maar om te kijken naar individuele ontheffingsmogelijkheden en geen categoriale vrijstellingsmogelijkheden te geven. Ik zou bijna zeggen dat dit moet, omdat wij ook menen dat de veiligheid van de staat hierbij als een van de toetsingselementen zou moeten gelden. Je moet dat individueel toetsen. Ik moet bekennen dat ik het vandaag de dag iets minder interessant vind of de kapitein de Nederlandse taal beheerst. Het eerste aspect dat ik noemde, namelijk een individuele toets op de veiligheid voor de Nederlandse Staat ingeval van een

gespannen situatie, is van groter belang. Vroeger gold wel degelijk dat men ook de Nederlandse taal moest beheersen. Wij hebben daarover enige discussie gehad met het ministerie van Defensie en daar zegt men inmiddels dat die eis niet meer strikt noodzakelijk is. Inmiddels gebeurt immers bijna alles in NAVO-verband en als er een betrokkenheid zou zijn van koopvaardij-schepen of vissersschepen, dan lijkt die eis niet meer noodzakelijk. Ik zou er overigens niet op tegen zijn om vooralsnog de beperking tot de EU wél op te nemen, al was het maar dat wij in EU- en EER-verband de wederzijdse erkenning van diploma's hebben, hetgeen de beoordeling van de mensen wel iets eenvoudiger maakt. Dit is niet een van mijn zwaarste eisen en er zitten misschien kwestieuze kanten aan, maar als je het toch over een korte periode hebt, moet je je niet te veel op de hals halen. Met andere woorden, voorzitter, ik ben er geen groot voorstander van om al te gemakkelijk het Nederlander-schap voor de kapitein los te laten. Als de Kamer ervan overtuigd is dat het beter is om dat nu toch te doen, dan wil ik graag dat het individueel gebeurt en dat er sprake is van een tijdelijke regeling en wel zodanig dat wij kunnen toetsen op het belang van de veiligheid voor de Nederlandse Staat.

De heer **De Jong** (PvdA): De wijze waarop de minister reageert, pleziert mij zeer. Zou zij uitgelokt kunnen worden om een hierbij sluitende kan-bepaling in de slot- en overgangsregeling te initiëren in een vierde nota van wijziging?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik moet even kijken of het een vierde nota is.

De heer **De Jong** (PvdA): Of een vijfde, maar in ieder geval in een nota van wijziging die helemaal klopt met uw betoog van dit moment. Het gaat om een tijdelijke regeling en om individuele gevallen. De eisen moeten precies geduid worden zodat u in de slot- en overgangsbepalingen van de wet een kan-bepaling opneemt waarmee u ten opzichte van artikel 29, waarin de eis voor het Nederlander-schap wordt gesteld, een vrijheid van handelen heeft, zoals u zojuist formuleerde.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als daarover een Kamerbrede opvatting bestaat, ben ik op zichzelf wel bereid daartoe. Wij moeten dan wel naar een heel juiste formulering zoeken. Maar aan de andere kant heb ik het wetsvoorstel niet voor niets ingediend zoals ik het ingediend heb. Ik was niet de grootste voorstander van het loslaten van die eis, ook al is het in een tijdelijke situatie, omdat ik van mening ben dat er andere manieren te bedenken zijn om snel officieren tot kapitein te promoveren. Er zijn redelijk wat officieren in dit land die voldoende vaaruren hebben om snel tot kapitein bevorderd te kunnen worden. Als daarop een aanvulling gegeven moet worden, zou dat ook een weg kunnen zijn om die eis niet los te laten. Misschien moeten wij dat toch wel doen, want wij moeten zo terughoudend mogelijk zijn met het verlenen van een dergelijke ontheffing, als die al ingevoerd moet worden. Eigenlijk geef ik er de voorkeur aan dat u die formulering zelf opstelt. Ik wil u best een technisch juist amendement aanleveren, maar het lijkt mij toch correcter als u het zelf doet. De verantwoordelijkheden zijn dan helder gesteld.

De **voorzitter**: Zullen wij in beginsel het dualisme handhaven?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat lijkt mij heel goed.

De heer **Blaauw** (VVD): De minister heeft gelijk dat zij staat achter de originele tekst van het wetsvoorstel, maar wij zijn een beetje ingehaald door het succes van het beleid. Ik ben bang dat als wij twee maanden verder zijn, het nog nijpender gaat worden. Vandaar dat de benadering van de Kamer is om een weg te vinden om uit dit probleem te komen. Ik kan mij volledig vinden in de horizonbepaling die op dit moment niet echt in het amendement-Van Waning zit. Ik heb alleen een beetje problemen met de uitspraak van de minister dat het alleen EU moet zijn. Ik verwacht dat wij dan weer met dezelfde krapte op de markt te maken krijgen. Ik zie ook niet in waarom een Australiër, een Nieuw-Zeelandse, een Zuid-Afrikaan of een Braziliaan niet dezelfde goede opleidingskwaliteiten zou kunnen hebben als iemand uit de Europese Unie. Die Europese Unie kan overigens nog uitgebreid worden

Jorritsma-Lebbink

waardoor ook het punt van de kwaliteit minder gewicht krijgt.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik heb niet de indruk dat in de Europese Unie sprake is van krapte. Als dat mijn gevoelens zou zijn geweest, zou ik op de wensen van de heer Blaauw ruimhartiger hebben gereageerd. Overigens heb ik gezegd geen overwegende bezwaren te hebben tegen de mogelijkheden van verruiming, maar het meest eenvoudige voor de toetsing is natuurlijk te werken met degenen met wie wij afspraken hebben over de erkenning van diploma's. Dan denk ik toch aan de landen van de EU en de EER. Nogmaals, we spreken over een beperkte periode en een beperkt aantal. Waarom heb ik nog steeds aarzelingen en vraag ik mij af of wij het gestelde überhaupt moeten doen? Ik ben er niet geheel van overtuigd dat alle wegen wel bewandeld zijn en alle mogelijkheden benut zijn om sneller kapiteins te kunnen benoemen. Echter, als de leden allen een andere mening hebben, zouden wij een goed amendement voor de Kamer kunnen maken, waarin de elementen die ik zojuist genoemd heb, opgenomen zijn.

Mevrouw Assen (CDA): Voorzitter! De minister zegt dat er meerdere manieren zijn om het tekort aan Nederlandse kapiteins versneld weg te werken. Als voorbeeld geeft zij het bevorderen van officieren tot kapiteins. Ik wil graag van de minister horen op welke termijn zij denkt zoveel officieren tot Nederlandse kapiteins te bevorderen dat het tekort wordt weggewerkt. Verder wil ik weten naar welke andere mogelijkheden de minister verwijst. In het begin van haar betoog heeft zij gezegd: wij kunnen reders die met het onderhavige probleem zitten helpen. Graag krijg ik een toelichting daarop, juist om voor mijzelf te kunnen bepalen hoe ik mij moet opstellen ten aanzien van het amendement van de heer Van Waning.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik heb gezegd dat er voldoende officieren zijn die aan de vaartijdeisen voldoen. De vaartijd is dus het probleem niet. Als de benodigde kennis voor bevordering zou ontbreken, zijn wij graag bereid onze medewerking te verlenen voor het opstellen van

programma's waarmee de nodige kennis versneld verworven kan worden. Zelfs als het amendement wordt aangenomen, wil ik deze weg graag bewandelen. Bij aanneming van het amendement biedt de Kamer mij immers de mogelijkheid om in individuele gevallen ontheffing te bieden. Het is echter wel aardig, dat als men daarom vraagt, wij de wedervraag kunnen stellen: heeft u nog mensen die dat werk kunnen doen? Dus wat dat betreft komen wij verder met de dialoog. Het lastige is nu dat we pas een helder beeld krijgen van wat beschikbaar is en wat nodig is, op het moment dat de vragen worden gesteld. Dat maakt de zaak ingewikkelder.

De voorzitter: Mevrouw de minister, het lijkt mij procedureel beter dat als u in bepaalde opzichten het gevoelens van de Kamer deelt, u dat niet vormgeeft met de opstelling van een amendement – daartoe heeft de Kamer het recht – maar met de opstelling van een nota van wijziging.

Minister Jorritsma-Lebbink: Maar ik heb gezegd dat er volgens mij andere oplossingen zijn. Wel ben ik natuurlijk bereid om, zoals gebruikelijk, de technische bijstand te verlenen voor de voorbereiding van een amendement. Wat er nu staat, is niet mijn opvatting. Ik kan ermee leven. Ik zeg ook niet dat het een onaanvaardbaar amendement is, maar wel wil ik helder krijgen wat de opvatting van de Kamer is. Verder wil ik erop wijzen dat wij een andere weg zouden moeten bewandelen.

De heer Van Waning (D66): Voorzitter! De minister zegt dat zij het amendement niet onaanvaardbaar vindt en ermee kan leven. Dus eigenlijk is de keus aan mij. Ik heb het amendement ingediend op 25 september en de collega's hebben erop gereageerd. Allemaal zien we het geschetste probleem en allemaal willen we dat gezamenlijk oplossen. Ik ben er ook geheel voor dat gezamenlijk tot een oplossing wordt gekomen. Eventueel wijzigen we daarvoor het amendement en nemen we een horizonbepaling en bepalingen voor de individuele oplossingen op. Dat gewijzigde amendement moeten we dan wel snel kunnen dienen. Eventueel kan ik zelf het amendement aanpassen en de horizonbepaling opnemen. We

kunnen ook de bepaling over de tijdelijkheid meer fundamenteel maken. Dat gewijzigde amendement stel ik dan graag open voor medeondertekening.

Mevrouw Assen (CDA): Voorzitter! De minister geeft aan dat zij met dit amendement dezelfde procedure zal volgen als wanneer het er niet zou zijn. Zij zal namelijk in individuele gevallen nagaan of niet snel officieren Nederlandse kapiteins kunnen worden. Daarvan zeg ik: oké. Echter, ik heb nog een andere vraag gesteld: welke andere oplossingen ziet de minister nog?

Minister Jorritsma-Lebbink: Mijn oplossing zou zijn eerst na te gaan hoe we verder kunnen komen. Ik heb het vermoeden dat wij wellicht het probleem op kunnen lossen door het versneld promoveren van officieren tot kapitein. Ik vraag mij overigens af of dit echt nodig is. Maar als de Kamer dat desalniettemin wil, heb ik daartegen geen overwegende bezwaren. Wel heb ik aangegeven dat wij toch wel heel graag willen vasthouden aan het Nederlanderschap van de kapiteins. Overigens wordt een deel van mijn bezwaren weggenomen als het een tijdelijke regeling is.

Mevrouw Assen (CDA): Ik heb niet de indruk dat iemand twijfelt aan dat principebesluit; het CDA in ieder geval niet. Wel zijn er de moeilijkheden waarmee wij op dit moment geconfronteerd worden, waarvoor een oplossing gevonden moet worden.

Minister Jorritsma-Lebbink: Er is altijd een oplossing. De vraag of er uiteindelijk werkelijk geen schepen ingevlagd zullen worden omdat er geen Nederlandse kapiteins zouden zijn, durf ik niet zomaar met "ja" te beantwoorden.

De heer Van Waning (D66): Om een tikkeltje warrige gedachtewisseling, althans voor mij, te concretiseren het volgende. Enerzijds zegt u dat u ermee kunt leven, maar anderzijds wilt u bepaalde elementen uit mijn amendement veranderen. Om dit door allen onderkende probleem op te lossen, zal ik mijn amendement conform het nu besprokene wijzigen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik dacht niet dat dit een warrige

Jorritsma-Lebbink

discussie was, maar dat ik een heldere opvatting heb neergezet. Ik ben van mening dat het amendement eigenlijk niet nodig is, omdat er andere oplossingen te bedenken zijn. Als de Kamer vindt dat het wel moet, heb ik aangegeven aan welke randvoorwaarden moet worden voldaan: de ontheffing moet een tijdelijk en individueel karakter hebben. Het Europese aspect mag er wat mij betreft wel inzitten. Het is aan de Kamer om daarover te beslissen.

Voorzitter! Ik zou zeer tegen een categoriale vrijstelling zijn. Dat zou namelijk tegen de beleidslijn zijn die ten grondslag ligt aan de Zeevaartbemanningswet, die is ingezet met de nota Zeescheepvaartbeleid. Het als principe handhaven van de Nederlandse nationaliteit voor de kapitein is van groot belang voor het nieuwe zeescheepvaartbeleid. Het kan daarom niet zo zijn dat er voor visreders plotseling een complete sectorale vrijstelling zou mogen zijn. De individuele toetsing moet dan nog steeds worden verricht. Ik krijg de indruk dat het amendement alleen maar een economische reden heeft, wat vooral heeft te maken met de afwachtende houding van de autoriteiten in de andere EU-lidstaten. Ik heb begrepen dat een aantal visreders schepen heeft uitgevlagd om op die manier toegang te krijgen tot de visquota van andere EU-lidstaten, met name Duitsland en het Verenigd Koninkrijk. Deze landen willen dat op die schepen naast de overige bemanningsleden ook de eigen schipper dienst kan doen. In verband met de nationaliteitseis voor de schipper zal dan ook een bevoegde schipper uit een andere lidstaat-vlaggenstaat mee moeten varen als formeel gezagvoerder, wat een extra kostenpost betekent. Het staat overigens in het geheel niet vast dat de andere lidstaten op basis van wederkerigheid tot de gewenste maatregelen zullen besluiten. Dan heb ik eigenlijk nog meer bezwaren tegen zo'n maatregel, want dat zou betekenen dat we op de kortst mogelijke termijn heel veel kapiteins van visrederijen kwijt zouden raken. Als andere landen vasthouden aan de nationaliteitseis en wij niet meer, wordt automatisch de Nederlandse schipper verwijderd en komt er een buitenlander, in dit geval een Duitser of een Engelsman. Dat mag toch niet het doel van het beleid zijn.

De heer **Van den Berg** (SGP): Maar u kunt toch niet staande houden dat voor deze specifieke categorie vissersschepen dezelfde bezwaren gelden die u eerder aanvoerde, waarvoor ik zoals gezegd op zich veel begrip had? Dit is een heel specifieke categorie schepen, een te individualiseren groep. Overigens heb ik u in mijn amendement alle ruimte gegeven om via een ministeriële regeling allerlei toetsingselementen in te brengen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind het van groot belang om de schaarste als enig argument te gebruiken om af te zien van het Nederlandse kapiteinschap. Als we allerlei andere redenen gaan toevoegen, wordt het wat mij betreft een beetje te riskant. Nogmaals, ik ben het eens met de heer De Jong dat de vissersschepen in toemende mate bepaald niet meer heel klein zijn te noemen: het zijn heel flinke schepen, waaraan behoorlijke eisen gesteld mogen worden. Ik voeg eraan toe dat zij ook ingeval van gespannen situaties, zoals de Golfoorlog, als die zich dichterbij onze regio zouden voordoen, wel degelijk een rol zouden moeten kunnen spelen. Zij zouden dan ook van de kant van Defensie aangesproken moeten kunnen worden. Dat blijft voor mij een belangrijke eis.

Hetzelfde geldt voor de sleepboten in buitenlandse havens. Ik zou niet weten welk verschil er is tussen de problematiek van de bemanning van havensleepboten en die van koopvaardij schepen. Ik zie daar geen wezenlijk verschil in. Overigens, op het moment dat er sprake is van schaarste, zouden ze volgens uw amendement in individuele gevallen hetzelfde behandeld moeten worden. Dat geldt dan voor iedereen.

De heer Van Waning heeft gevraagd of ik een inspanning wil plegen om een fonds in het leven te roepen voor jonge gediplomeerde herintreders, zoals in Noorwegen. Ik ben zeer bereid om initiatieven te ontplooiën om een fonds van de grond te krijgen om jonge Nederlandse gediplomeerden of herintreders in staat te stellen om werkervaring op te doen. De instelling van dat fonds sluit ook aan bij de aanbevelingen uit het arbeidsmarktonderzoek. Daarin wordt gesteld dat niet alleen de sociale partners in de zeevaart, maar ook het hele maritieme cluster baat heeft bij

een voortdurende instroom van jonge Nederlandse zeevarenden en aan een dergelijk fonds ook zou kunnen bijdragen. Ik zal hiervoor de sociale partners in de zeevaart op korte termijn benaderen. Ik ben ook initieel bereid voor de instelling van zo'n fonds een bijdrage te geven.

De **voorzitter**: Minister, mag ik u vragen hoever u met uw antwoord bent? Ik vraag dit omdat wij om 23.00 uur klaar moeten zijn, ook met de tweede termijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat zou volgens mij moeten kunnen, vooral als ik probeer zo goed mogelijk op de belangrijkste vragen antwoord te geven.

Een groot aantal van u heeft vragen gesteld over de uitzendbureaus. Er wordt op dit moment uiterst intensief met werkgevers en werknemers gesproken over het mogelijk toestaan van uitzendbureaus in de zeescheepvaart. De materie is uiterst complex en daarom zal een definitieve oplossing nog wel even duren. Zowel door werkgevers als door werknemers wordt hieraan een hoge prioriteit gegeven, zodat ik verwacht dat men eruit zal komen. In de huidige situatie, op basis van artikel 396 Wetboek van Koophandel, moet elke schepeling een arbeids-overeenkomst met de zee werkgever hebben. Dat is gebaseerd op het ILO-verdrag 22 en houdt een materieel verbod op uitzendarbeid in de zeevaart in. In het ILO-verdrag 179 is de mogelijkheid geopend uitzendkrachten in de zeevaart te laten werken. Dat is volledig in lijn met het algemene beleid binnen Nederland van flexibilisering van de arbeidsmarkt. De zeevaart neemt vaak een uitzonderingspositie in, ook bij de ILO, zoals te zien is aan het aparte verdrag voor de werving van zeevarenden. Daarin wordt een extra bescherming geëist met betrekking tot de betaling van gage en repatriëringskosten voor zeevarenden wegens het bijzondere karakter van de zeevaart. Dat is een noodzakelijk verschil met een uitzendkracht die in Den Haag woont en werkt. Momenteel wordt dus intensief overleg gepleegd. Een punt daarbij is nog hoe het toelaten zich verhoudt tot het oudere ILO-verdrag nr. 22. Daarbij worden alle bijzonderheden en kenmerken van de zeevaart in beschouwing genomen.

Jorritsma-Lebbink

Er zijn tot nu toe geen onoverkomelijke bezwaren naar voren gekomen. Misschien moeten we een aantal maatregelen nemen die bij uitzendarbeid op het Nederlandse grondgebied niet noodzakelijk zijn. Een randvoorwaarde bij dat onderzoek is dat de bescherming die zeevarenden genieten op basis van Nederlandse regelgeving zoals in het Wetboek van Koophandel, natuurlijk onverminderd intact blijft. Als er geen overwegende bezwaren kleven aan het toelaten van uitzendwerk in de zeevaart, zal dat in de toekomst ook mogelijk worden. Mochten er problemen kleven aan het toelaten van uitzendkrachten in de zeevaart, dan kan gebruik worden gemaakt van de bemiddelingsvariant waarbij alle schepelingen een arbeidsovereenkomst met de zeewerkgever moeten aangaan. Dat kan nu echter ook al. Daar gaat mijn voorkeur dus niet naar uit omdat er vooralsnog geen redenen zijn om voor deze bedrijfstak af te wijken van het algemene beleid inzake flexibilisering.

De heer Van den Berg heeft nog gevraagd naar de monsterring. De monsterring voor de Zeevaartbemanningswet die ook is geregeld in het Wetboek van Koophandel heeft tot doel bemanningsleden onder beschermende maatregelen te brengen. De vraag is of ik het doel van de monsterring ook zal handhaven in het Wetboek van Koophandel. Er is geen conflict tussen het voorliggende wetsvoorstel en het wetboek. De monsterring heeft een drieledig doel: controle van de voorgeschreven bemanning volgens deze wet, registratie van zeevarenden aan boord ingeval van calamiteiten en de schepelingen onder de bescherming brengen die het Wetboek van Koophandel hun biedt. Vooralsnog wordt de monsterring uit het wetboek gehandhaafd, zodat de bepalingen daaruit ook onverminderd van kracht blijven. Bemanningsleden moeten dus worden gemonsterd en zij genieten dan de bescherming op basis van het Wetboek van Koophandel. Mijn "vooralsnog" moet de Kamer zo interpreteren, dat in de toekomst kan worden bekeken of het drieledige doel van de registratie moet blijven zoals dat is, of dat het ook op een andere manier kan worden bekeken.

De heer Van den Berg heeft ook nog gevraagd naar het onderscheid tussen scheepsbeheerder en

zeewerkgever. Volgens het Wetboek van Koophandel is de zeewerkgever de eigenaar of de rompbevrachter. Artikel 311 Wetboek van Koophandel maakt het mogelijk dat de in Nederland gevestigde onderneming zodanig het schip kan beheren dat het de Nederlandse vlag kan voeren. Deze onderneming is strikt genomen niet steeds de eigenaar, maar wel het in Nederland gevestigde aanspreekpunt voor toezichthouders.

De heer Van den Berg heeft een vraag gesteld over de behandeling van de Antillen en Aruba, en de heer De Jong heeft daar zijn opvatting over gegeven. De heer Van den Berg zei dat het mooi zou zijn als er gelijke bemanningsregels waren voor Arubaanse en Nederlandse schepen onder het rood-wit-blauw. Het uitgangspunt is dat alle schepen onder koninkrijksvlag aan de mondiale veiligheids- en bemanningseisen moeten voldoen. Maar natuurlijk is er per land verschil mogelijk in het systeem om een bemanning samen te stellen die veilig kan varen. In die zin hecht ik natuurlijk zeer aan het maken van voortgang, maar dat betekent per saldo niet dat elke uitkomst gelijk zal moeten zijn. Het overleg met de Nederlandse Antillen en Aruba is overigens nog gaande en ik streef ernaar dit samen met mijn ambtgenoten van de beide andere koninkrijksdelen vóór het einde van 1997 af te ronden. Ik zal de Kamer over de uitkomsten daarvan dan ook graag per brief inlichten. Met de heer De Jong vind ik dat wij uiteindelijk niet zullen moeten wachten met de introductie van deze wet totdat de Antillen en Aruba hun eigen besluiten hebben genomen. Voorzover ik kan overzien, hoeft dat ook niet. Ik zie dat de heer De Jong knikt; ik hoop dat ik een juist antwoord geef.

De heer Blaauw vroeg naar de aanpak van fraude met persoonsdocumenten. Bij het verstrekken van Nederlandse vaarbevoegdheidsbewijzen worden de documenten van de betrokkenen gecontroleerd door de scheepvaartinspectie. Als er onbekende, onduidelijke documenten worden overlegd, wordt er overleg gepleegd met de autoriteit die de juiste documenten had moeten afgeven. Er wordt dus altijd gekeken.

Mevrouw Assen heeft gevraagd of de overheid het opleidingsniveau moet vaststellen. Krachtens het internationale verdrag inzake het

minimumopleidingsniveau voor de zeevaart, het STCW-verdrag, moet de overheid de inhoud van de opleiding vaststellen en controleren. Het vaststellen van het niveau, middelbaar of hoger, is niet aan de overheid. Hierdoor verlaat deze wet het pad van het voorschrijven van het niveau. Het is aan de reder zelf om het niveau te bepalen.

Mevrouw Assen vroeg ook of met het gelijkstellen van de HBO- en MBO-diploma's het hoge niveau van onze vloot niet omlaag werd gehaald. Die angst is bij mij in het geheel niet aanwezig. Het hoge niveau van de Nederlandse zeevaartopleiding blijft onverkort aanwezig. De aard van het schip, de bedrijfsvoering en de eisen van de reder bepalen welk opleidingsniveau van zeevarenden een reder kiest. Uit contacten met de reders blijkt zonder meer dat de reders die nu door de huidige wetgeving gedwongen zijn om met HBO-opgeleide officieren te varen, dit ook zullen blijven doen. In vergelijking met de MBO-opgeleide zeevarende hebben zij namelijk specifieke kennis die als nodig wordt ervaren door de reders. Zowel de MBO- als de HBO-opgeleide voldoet ruimschoots aan de eisen die internationaal worden gesteld door het verdrag inzake opleiding, diplomering en wachtendienst, het STCW-verdrag. Uit de huidige instroomcijfers van het zeevaartonderwijs blijkt dat de belangstelling voor de HBO-opleiding toeneemt in vergelijking met vroeger. En dat is maar goed ook. Overigens weten wij ook – en dat is tegelijkertijd weer een probleem voor de reders – dat nogal wat van de HBO-instroom uiteindelijk helemaal niet op een schip terechtkomt.

Mevrouw Assen heeft gevraagd hoe wij waarborgen dat niet-Nederlandse gediplomeerden aan het STCW-verdrag voldoen. In het STCW-verdrag is de bepaling opgenomen dat landen moeten aantonen dat zij het verdrag op de juiste wijze hebben geïmplementeerd. Als dat het geval is, komen zij op de zogenaamde witte lijst. Elke vijf jaar wordt geverifieerd of de wijze van implementatie wordt gehandhaafd. Is dat niet het geval, dan kan het land van de witte lijst worden afgevoerd. In de gewijzigde EU-richtlijn 94/58 EG zijn daarnaast stringente eisen gesteld die moeten worden nageleefd bij de erkenning van niet-EU-diploma's.

Jorritsma-Lebbink

Dan kom ik op het amendement van de heer De Jong. Het is waar dat ik geen problemen heb met het eerste deel van dit amendement, maar wel met het tweede deel. Per jaar zijn er tussen de 700 en 800 van dit soort veranderingen. Dat gaat mij een beetje ver. Het betreft dan vervangingen, de geldigheidsduur, enz. Bij deze 700 komen nog de certificaten die worden ingetrokken. Als je het doet, moet je immers alles publiceren. Dat betekent nogal wat. Terwijl ik zat te luisteren, vroeg ik mij af wat het werkelijk zou bijdragen. Als bij de scheepvaartinspectie een openbaar register ligt, kan een en ander ook rustig worden gefaxt. Anders moet men een abonnement op de Staatscourant nemen. Als men dat al heeft, is dat mooi meegenomen, maar sommigen zullen dat niet hebben. Ik heb dus geen problemen met het eerste deel van het amendement, maar de extra publicaties gaan mij een klein beetje ver. Men kan makkelijk inzicht krijgen in het openbaar register.

De heer **Blaauw** (VVD): Misschien kunnen wij een website openen op Internet. De rederijen kunnen zich daar dan inloggen en daaruit de informatie halen. Dan hoeft het niet gedrukt te worden en dan kost het ook geen papier.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij kunnen de scheepvaartinspectie inderdaad vragen om het openbaar register op internet te zetten. Dat zou een goede manier zijn. Dan heeft iedereen het meteen thuis. Ik neem die suggestie graag mee. Volgens mij is het overigens niet verstandig dat bij wet te verplichten.

Voorzitter! De heer Van den Berg heeft gevraagd waarom bepaalde schepen zijn vrijgesteld van de monsterplicht. De monsterring van zeevarenden is een eeuwenoude methode om te registreren wie er aan boord is. Dat is bekend. Dat gebeurt dus op de monsterrol. Om controle mogelijk te maken wordt een kopie van de monsterrol opgestuurd naar de scheepvaartinspectie. Om de administratieve last niet te veel te laten oplopen, zijn bepaalde scheepvaartactiviteiten hiervan uitgesloten. Het gaat bijvoorbeeld om schepen die gebruikt worden voor dagtochtjes. Daardoor is dagelijks een andere bemanning gemonsterd. Dat is de reden.

De heer Van den Berg heeft ook nog gevraagd hoe het staat met het van toepassing verklaren van de Wet arbeid vreemdelingen, ten minste op officieren. In de WAV is er voor zeevarenden altijd een uitzondering gemaakt, en met recht. Toepassing van de WAV zou sterk ten nadele komen van de flexibiliteit voor de reders die onder Nederlandse vlag varen ten opzichte van de reders die onder andere vlaggen varen. Wij dienen ons goed te realiseren dat reders voorheen dan ook de uitvlagoptie verkozen om flexibiliteit te behouden. Het zeescheepvaartbeleid heeft dit gelukkig kunnen terugdraaien. Laten wij dat vooral zo houden.

Het laatste amendement van de heer Van Waning is echt overbodig. Ik hoef eigenlijk niet te herhalen wat de heer Van den Berg daarover heeft gezegd. Dat is volstrekt waar. Die definitie staat in het Wetboek van Koophandel. Ik heb er eerlijk gezegd ook bezwaren tegen, als wij definities gaan herhalen die niet noodzakelijkerwijs herhaald hoeven te worden. Het is volstrekt normaal dat dit een lex specialis is van het Wetboek van Koophandel, dus ik zou dit amendement willen ontraden.

De heer **Van Waning** (D66): Staan er functies in deze definitielijst die ook in het Wetboek van Koophandel staan, zoals die van kapitein? Dekt de definitie van gezelschap van het Wetboek van Koophandel datgene wat wij hier hebben in artikel 18f over de vaarbevoegdheid?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Dit wetsvoorstel gaat over de kapitein. In het Wetboek van Koophandel worden de definities van gezellen en officieren voldoende opgenomen en zij dekken elkaar ook. Als wij een verschillende definitie zouden hanteren, hadden wij dus een probleem. Dat zou niet kunnen, want dan zou ik de ene of de andere wet moeten aanpassen, maar het is niet nodig om ze te herhalen.

De heer **Van Waning** (D66): Dit wetsvoorstel gaat niet alleen over de kapitein. In artikel 18f wordt de vaarbevoegdheid geregeld van een aantal functies. Eén daarvan is gezelschap.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die definitie hebben wij al in het Wetboek van Koophandel, dus die hoeven wij niet te herhalen.

De heer **Van Waning** (D66): Kapitein hebben wij ook in het Wetboek van Koophandel.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, ik zoek nog even waar mijn precieze motivering nog wat uitgebreider genoteerd staat. Ik vond dat de heer Van den Berg dat redelijk uitgebreid deed. Ik zal deze even opzoeken. Als er nog een tweede termijn komt van de Kamer, zal ik haar even tevorschijn toveren.

De **voorzitter**: Ik stel voor, de tweede termijn buitengemeen kort te houden, want de eerste termijn is niet buitengemeen lang geweest, maar wel heel to the point. Dat is een argument om de tweede termijn bijkans overbodig te maken.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

□

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! Ik dank de minister voor haar beantwoording. Ik ben zeer content met hetgeen zij geantwoord heeft op mijn vraag over de inspanningsverplichting. Wij zullen daar een jaarlijks overzicht van krijgen. Het rapport over het arbeidsonderzoek krijgen wij zodra het klaar is. Over het protocol vinden op dit ogenblik constructieve onderhandelingen plaats tussen KVN en FWZ. De minister is bereid een fonds voor werkervaring op te richten en daaraan een bijdrage te leveren. Dat stemt mij zeer dankbaar. FWZ had een probleem met de uitzendbureaus. Ook daarover vindt constructief overleg plaats. Wij zien de uitkomst met vertrouwen tegemoet.

In het Nieuwsblad Transport stond: "D66 wil tijdelijk niet-Nederlandse kapiteins toestaan". Dat was een bericht avant la lettre, gezien het gewijzigde amendement dat ik zal indienen, overeenkomstig onze besprekingen. Ik dien dit gewijzigde amendement in mede namens de alhier aanwezige collega's.

Ik verwacht nog wel een reactie van de minister op de wijziging van de definities.

□

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Uit het debat blijkt hoe nuttig een

Blaauw

constructief overleg kan zijn tussen regering en parlement. Wij hebben elkaar gevonden, zoals de heer Van Waning heeft aangekondigd, in een gezamenlijk amendement, dat alle elementen bevat om de bezwaren van de minister te ondervangen. Bovendien bevat het amendement een aantal veiligheidskleppen. De belangrijkste veiligheidsklep is dat de noodzaak aangetoond moet worden. De minister twijfelt daaraan. Wij wachten dat af. Het amendement komt eraan.

Ik bedank de minister voor haar beantwoording van de vele vragen.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik wil beginnen met een woord van dank aan het adres van de minister voor haar heldere beantwoording. Ik heb niet de behoefte nog erg veel zaken aan de orde te stellen. Het is niet zo dat wij alles even diepgaand hebben behandeld, maar ik heb vertrouwen in het beleid van de minister op dit punt. Ik wacht de verdere ontwikkelingen met vertrouwen af.

Ik wil nog wel even iets zeggen over de kwestie van de amendering. In mijn ogen moet een oplossing gevonden kunnen worden in het kader van deze wet voor het probleem van het tekort aan kapiteins. Laten wij hopen dat het een tijdelijk probleem is. Uit dien hoofde heb ik ook geen overwegend bezwaar tegen een omzetting van het amendement van de heer Van Waning. Dat is trouwens in de eerste plaats zijn verantwoordelijkheid. In het gewijzigde amendement wordt dat tijdelijke aspect meer benadrukt. Het wordt dus meer een overgangsbepaling als ik het goed begrepen heb. Dat gewijzigde amendement zal mede namens mij worden ingediend.

Ik wil nog iets zeggen over het probleem van de visserijsector. Ik blijf van mening dat er redenen zijn om voor deze sector categoriaal een eigen oplossing te kiezen. Het is een andersoortige problematiek en een aparte, kenmerkende groep. Ik heb wel begrip voor de bezwaren van de minister tegen een categoriale benadering. Nu zou onder het amendement van de heer Van Waning ook de visserijsector kunnen vallen. Het probleem is in dat opzicht dan meteen ondervangen, zij het dat het een tijdelijke oplossing zou zijn. Daarover wil ik nog wel even

nadenken. De behoeften van de visserijsector zijn andersoortig en vormen geen tijdelijk probleem. Vandaar dat ik mij erop beraad, mijn amendement dat specifiek op de visserijsector slaat, geen categoriaal karakter te geven, maar een individuele toetsing mogelijk te maken. Dat moet dan echter geen overgangsbepaling zijn. Ik wil deze mogelijkheid wel structureel opnemen in het wetsvoorstel. Ik wil mijn gedachten daar graag nog even over laten gaan.

Voorzitter! Ik wil de minister ten slotte graag nog even in herinnering brengen dat ik heb opgemerkt dat er niet alleen een probleem zit bij de kapiteins, maar dat er ook sprake is van een probleem bij de officieren en de erkenning van buitenlandse diploma's op dat punt. Er dreigen voorbeelden te komen van schepen die niet meer zouden kunnen varen vanwege dit probleem. Ik heb derhalve aanbevolen om op dat punt ook de nodige soepelheid te betrachten.

□

Mevrouw **Assen** (CDA): Voorzitter! Ik dank de minister voor haar uitgebreide beantwoording, voor haar meningen over bepaalde zaken en voor de toezeggingen die zij heeft gedaan. Het probleem dat het beleid misschien aan zijn eigen succes ten onder zou kunnen gaan, blijft overeind. Dat willen wij met z'n allen voorkomen. Daarom ondersteunen wij het gewijzigde amendement dat de heer Van Waning zal indienen.

De heer Van den Berg heeft zojuist nog uitgebreid gesproken over de visserij. Ik sluit mij daarbij aan. De problematiek in de visserij is toch van een iets andere orde. De CDA-fractie staat derhalve sympathiek tegenover het amendement van de heer Van den Berg. Zolang dat gehandhaafd blijft, zullen wij dat ook steunen.

Het blijft van belang dat de nautische opleidingen meer in de belangstelling komen, ook om de nu gesignaleerde problematiek in de toekomst te verminderen. Ik blijf daar dan ook de aandacht van de minister voor vragen. Zij dient, waar mogelijk, dit beleid ten aanzien van de opleidingen te blijven ondersteunen.

Voorzitter! Ik heb ten slotte een vraag gesteld over de duur van de geldigheid van het bemanningsplan. Ik heb daar geen antwoord op

gekregen en hoor dat graag in tweede termijn.

□

De heer **De Jong** (PvdA): Voorzitter! Ik dank de minister voor de beantwoording. Er zijn, wat mij betreft, drie korte punten overgebleven.

Ik vertrouw er allereerst op dat er ten aanzien van het uiteengaan van de drie koninkrijkspartners op dit vlak geen beletselen zijn. De minister heeft wat mij betreft bij implicatie gezegd: mochten die er zijn, dan zal ik maken dat onze Nederlandse wetgeving niet hoeft te wachten totdat andere procedures die er helemaal niets mee te maken hebben, gelopen zijn.

Mijn tweede punt gaat over mijn eigen amendement. Er bestaat her en der wat twijfel over het nut van het tweede deel van mijn amendement. Dat heeft betrekking op artikel 70b. Het is de vraag of je het eigenlijk wel in de Staatscourant moet zetten. Is dat eigenlijk niet een beetje ouderwets en zijn er geen betere manieren? Ik vertrouw er bovendien op dat, ook als je zoiets niet in de wet regelt, er altijd wel een manier kan worden gevonden om de sector te attenderen. Misschien is een door de KVNR bijgehouden schaduwregister van het openbare register effectiever dan een mededeling in de Staatscourant. Ik heb dus een kruis gezet door dat gedeelte van mijn amendement. Wij noemen het dan een gewijzigd amendement. Ik ga er daarbij overigens wel van uit dat er goede manieren worden gevonden om ervoor te zorgen dat men in de sector zo efficiënt en effectief mogelijk op de hoogte wordt gebracht van de stand van zaken en dergelijke.

Ik opereer dus op die manier en hoop dat de heer Van Waning net zo kan omgaan met zijn amendement op stuk nr. 13, dat vermoedelijk ook geen toegevoegde waarde heeft. Gooi het eruit en dan hebben wij dat ook opgelost!

Voorzitter! Ik noem ten slotte het vreselijke vraagstuk van de kapiteins. Wij hebben met elkaar wat "geschipperd" en hebben iets bedacht wat in het midden van onze diverse wensen uitkomt. Ik heb uit de beantwoording van de minister in eerste termijn begrepen dat dit bij haar niet op overwegende bezwaren stuit. Ik ben

De Jong

medeondertekenaar van een "geschipperd" amendement en merk op dat de kan-bepaling die het amendement in zich heeft, voor mij essentieel is. Dat geldt ook voor de horizon, zodat duidelijk is dat er een druk op de sector, op de minister en op de scholingsfaciliteiten wordt gelegd om ervoor te zorgen dat er voldoende Nederlandse kapiteins beschikbaar zijn. Zo nodig moet er dan maar beter betaald worden. Die kan-bepaling is essentieel. De minister moet in mijn ogen discretionair kunnen optreden en niet elke aanvraag maar doorstempelen onder het motto: zij willen het zo graag en anders kom ik in problemen. Ik zou zeggen: kijk er kritisch naar en laat de eisen ten aanzien van niet-Nederlandse kapiteins streng genoeg zijn.

Het amendement is van algemene strekking. Dit betekent dat er een overgangsregime is voor niet alleen de handelsvaart maar ook de visserij. Ik hoop niet dat men er veel gebruik van maakt, maar wij wilden niet discrimineren. Het amendement van de heer Van den Berg om sectoraal iets te beginnen voor de visserij ten aanzien van het niet-Nederlandschap van kapiteins, spreekt ons niet aan. Bovendien hebben wij het gevoel dat wij via het gemeenschappelijke schipper-amendement voldoende aan het beoogde tegemoet zijn gekomen. Men moet zich realiseren dat men het op een termijn van zes jaar goed georganiseerd moet hebben in deze sector, die inderdaad op zichzelf geen groei kent.

□

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik ben de heer Van Waning nog een reactie schuldig op zijn amendement. Ik heb een heel mooie motivering gekregen waarom het overbodig is. Het is overbodig, omdat artikel 393 van het Wetboek van Koophandel bepaalt welke bemanningsleden officieren zijn en welke bemanningsleden gezellen, dit in relatie tot de monsterrol. Genoemd artikel wordt gehandhaafd. De Zeevaartbemanningswet zal daarin geen enkele verandering brengen. Bovendien roept het amendement bezwaren op uit wetgevingsoogpunt. De woorden "officier" en "gezel" komen maar op één plaats in het wetsvoorstel voor, namelijk in artikel 18 dat de

vaarbevoegdheden opsomt. Het amendement van de heer Van Waning heeft betrekking op de indeling op de monsterrol en niet op de vaarbevoegdheden. Dat is de reden waarom het amendement ook uit wetstechnische overwegingen niet verstandig is. Aangezien het ook overbodig is, verzoek ik de heer Van Waning vriendelijk het in te trekken.

De heer Van Waning (D66): Hierover moet ik nog even nadenken. Ik maak van deze gelegenheid meteen gebruik om te herinneren aan een vraag die nog niet beantwoord is. Ik heb gevraagd om een totale evaluatie van de zeescheepvaartnota per bijvoorbeeld 1 januari 2000. Wij zijn allen gelukkig met de ontwikkelingen. Er is een heel inhoudelijke koerswijziging ingezet. Wij moeten de vinger aan de pols houden. Een jaar eerder of een jaar later vind ik ook best, maar bij de afsluiting van dit mooie pakket wil ik graag een totale evaluatie.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik aarzel om daarop direct ja te zeggen. Het zou strategisch wel eens onverstandig kunnen zijn om het op dat moment te doen. Iets evalueren wat goed loopt, heeft weinig zin. Wel is het goed om af en toe na te gaan hoe het loopt. Ik denk dus aan een voortgangsrapportage in de zin van: hoe gaat het, hoeveel hebben ingevlagd en zijn er veranderingen? Het optuigen van een totale evaluatie is werk voor veel ambtenaren en die heb ik niet. Bovendien kan het overbodig zijn. Laat ik toezeggen dat wij op die termijn eens bekijken hoe het gaat en of dingen veranderd moeten worden. Dat zijn overigens dingen die in het gesprek met de sector ook aan de orde komen.

De heer Van Waning (D66): Ik verzoek de minister ons te laten weten hoe zij dat doet, of het een voortgangsrapportage wordt of niet. Ik heb dit in eerste termijn aan de orde gesteld, toen nog vermeld was dat niet bekend was wat de ontwikkelingen aan de wal waren. Wij hebben geconstateerd dat 30% wordt gegenereerd op de schepen en 70% aan de wal. Het gaat om de hele maritieme sector. U geeft nu jaarlijks in de begroting een overzicht van schepen en de werknemers in de zeevaart. Als u bij deze begroting een hoofdstuk over het gevraagde

met een mooi grafiekje geeft, is mij dat ook best.

Minister Jorritsma-Lebbink: Het lijkt mij goed om een overzicht te maken van de verwachtingen van het zeescheepvaartbeleid en de realisatie daarvan, hoewel ik me afvraag of we daarmee tot 2000 moeten wachten. Zo'n overzicht moet wel breder zijn dan alleen maar de werkgelegenheid op zee. Het moet ook gaan over de vestiging van rederijen in Nederland, de kantoren, enz. Daarover waren ook verwachtingen uitgesproken.

De heer Blaauw (VVD): In het nog in te dienen gewijzigde amendement wordt over drie jaar een evaluatie gevraagd. Misschien kan de minister deze gegevens samenvoegen. Dan hebben we alles over drie jaar bij elkaar.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat lijkt me een goed idee. Het wordt dan ergens in 2000.

De heer Van den Berg vroeg aandacht voor het tekort aan officieren. Wij doen daar iets aan, ook door de indiening van dit wetsvoorstel. Onder deze wet mogen het namelijk ook buitenlanders zijn. Ze moeten een erkend diploma hebben, maar het idee is niet dat daar een tekort is.

Er is nog een vraag over de visserij gesteld. Ik verstout me een opmerking te maken, alleen is het jammer dat de heer Van den Berg niet meer aanwezig is. Het boeiende is dat in het schriftelijke verslag juist de SGP-fractie vroeg of het niet nodig is dat ook de plaatsvervanger van de kapitein de Nederlandse nationaliteit heeft. Deze totale ommekeer verbaast me. Ik heb er fundamentele bezwaren tegen. Ook voor een schipper kan gelden dat hij gehouden is tot handhaving van de openbare orde. Ik doel op inzet in oorlogstijd of noodsituaties. Daarom houd ik staande dat ook vissersschepen een Nederlandse kapitein moeten hebben. Nogmaals, als daar schaarste optreedt, is er iets anders aan de orde. Maar een categoriale vrijstelling – alle schepen die mogelijkheid te geven – gaat mij te ver. Bovendien, ook voor deze schippers geldt een stimulerende werking voor Nederlandse stuurlieden en werktuigkundigen. Het carrièreperspectief op een functie als kapitein heeft een aantrekkingskracht. En niet ontkend kan worden

Jorritsma-Lebbink

dat dit ook voor zeevissersschepen geldt.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 22.55 uur



Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter terzake gedane voorstellen:

1. zeven koninklijk boodschappen, ten geleide van de volgende voorstellen van (rijks)wet:

Wijziging van de Wet conflictenrecht huwelijk (25703);

Wijziging van de Wet belastingen op milieugrondslag in verband met uit het Gemeenschapsrecht voortvloeiende notificatieverplichtingen (25708);

Wijziging van de Wet op de vennootschapsbelasting 1969 en van enige andere belastingwetten in verband met de fiscale begeleiding van de overgang van vermogen onder algemene titel bij rechtspersonen op de voet van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek (25709);

Wijziging van de Wet op het basisonderwijs en de Interimwet op het speciaal onderwijs en het voortgezet speciaal onderwijs in verband met de wijziging vaststelling geldswaarde formatierekeneenheid (25718);

Nieuwe bepalingen inzake De Nederlandsche Bank N.V. in verband met het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap (Bankwet 1998) (25719);

Wijziging van de Wet op de loonbelasting 1964, de Wet op de vennootschapsbelasting 1969 en de Coördinatiewet Sociale Verzekering (aanpassing heffing ter zake van aandelenoptierechten) (25721);

Wijziging van de Wet, houdende wijziging van de Wet op de telecommunicatievoorzieningen in verband met de invoering van het veilen van schaarse frequenties voor systemen van digitale mobiele telecommunicatie (veilen frequenties mobiele telecommunicatie) (25722).

Deze koninklijke boodschappen, met de erbij behorende stukken, zijn al gedrukt en rondgedeeld;

2. de volgende brieven:

een, van de minister van Buitenlandse Zaken, ten geleide van het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Panama tot het vermijden van dubbele belasting met betrekking tot ondernemingen die schepen of luchtvaartuigen exploiteren in het internationale verkeer (25717, R1601);

een, van de ministers van Buitenlandse Zaken en voor Ontwikkelingssamenwerking, inzake verzelfstandiging Centrum tot bevordering van import uit ontwikkelingslanden (CBI) (25713);

een, van de minister voor Ontwikkelingssamenwerking, over de actuele situatie in Albanië (25267, nr. 10);

een, van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, over het akkoord tussen de regeringen van de Benelux, de Bondsrepubliek Duitsland en Frankrijk betreffende geleidelijke afschaffing van grenscontroles (19326, nr. 180);

een, van de minister van Justitie, over de bestrijding van de jeugdcriminaliteit (25600-VI, nr. 8);

een, van de ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken, over onderhandeling in het kader van de Raad van Europa en de OESO over de bestrijding van corruptie (23490, nr. 79);

een, van de staatssecretaris van Justitie, over de hoge instroom van Iraakse asielzoekers (19637, nr. 281);

een, van de ministers van Binnenlandse Zaken en van Justitie en van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, over de intensivering van de bestrijding van voetbalvandalisme en geweld (25232, nr. 7);

drie, van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, te weten:

een, over de voortgang van het Prommitt-actieprogramma voor de integratie van ICT in de lerarenopleidingen in het HBO (23328, nr. 35);

een, ten geleide van een reactie op het inspectierapport "Inburgering...uitgeschreven, deel 2" (25114, nr. 19);

een, over de ontwikkeling van de tekorten van het vervangingsfonds over 1997 (25600-VIII, nr. 15);

twee, van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap-

pen, te weten:

een, over de meest recente ramingen van de omroepmiddelen en de gevolgen daarvan voor de budgetten van de publieke omroep (25600-VIII, nr. 17);

een, ten geleide van het Besluit tot aanpassing van de minimumcontributie voor omroepverenigingen (25711);

een, van de minister van Financiën, ten geleide van de ontwerpagenda van de Ecofin-Raad van 5 november 1997 (21501-07, nr. 199);

vijf, van de minister van Economische Zaken, te weten:

een, ten geleide van de agenda van de Raad van EU-industrieministers die wordt gehouden op 13 november 1997 te Brussel (21501-12, nr. 44);

een, ten geleide van het verslag van de Energieraad van 27 oktober 1997 (21501-14, nr. 41);

een, over de interpretatie van de artikelen 12 en 18 van de Mijnewet continentaal plat (24671, nr. 10);

een, over het handelingskader van de overheid (25080, nr. 26);

een, over EET-projecten (25600-XIII, nr. 9);

een, van de minister van Economische Zaken, ten geleide van de agenda van de Europese Onderzoeksraad (21501-13, nr. 40);

een, van de minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, over de kosten van het kadaster (25600-XIV, nr. 27);

een, van de ministers van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en van Justitie, over het kabinetsstandpunt inzake ouderschapsverlof (25725);

vier, van de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, te weten:

een, over overschrijdingen in de

zorgsector (25604, nr. 6);

een, ten geleide van de verschuldigde antwoorden op vragen inzake het Jaaroverzicht zorg 1998 (25604, nr. 8);

een, ten geleide van het onderzoeksrapport "Op weg naar volwassenheid, Evaluatie jeugdgezondheidszorg 1996" (25619, nr. 3);

een, inzake nadere informatie omtrent de oprichting van het Waarborgfonds zorgsector (25627, nr. 4);

een, van de minister en de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, over de decentralisatietoets (22236, nr. 48);

een, van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport,