

Vergaderjaar 2002–2003

**28 415**

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

**Nr. 5**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 24 oktober 2002

De regering heeft met veel belangstelling kennis genomen van de beschouwingen van de leden van de verschillende fracties omtrent het voorstel van Wet tot wijziging van de Zeevaartbemanningwet, houdende versoepeling van de eis van het bezit van de Nederlandse nationaliteit voor kapiteins van Nederlandse zeeschepen. Zij zou de gestelde vragen als volgt willen beantwoorden.

#### **Algemeen**

##### *Alternatieve opties wetsvoorstel*

*De leden van de VVD fractie vragen of is overwogen een vrijstelling voor EU- en EER-kapiteins in te stellen en een dispensatiemogelijkheid (een ontheffingsregeling) in te voeren voor kapiteins van buiten de EU en de overige staten van de EER. Hierbij zou tevens aan andere derdelanden kunnen worden gedacht dan die, welke in de Memorie van Toelichting bij het wetsvoorstel staan vermeld. De leden van de PvdA-fractie zijn niet overtuigd van het nut van en de noodzaak tot de voorgestelde vergaande maatregelen. De PvdA-fractie vraagt waarom niet is gekozen voor andere opties in de vorm van een stapsgewijze aanpak, te weten eerst een versoepeling en/of vermindering van de administratieve rompslomp; daarna openstelling voor EU-kapiteins in combinatie met een aanpassing van de fiscale faciliteit voor Europese kapiteins en een stroomlijning van de Ontheffingsregeling voor kapiteins van buiten de EU en vervolgens extra investeringen in de sector door het stimuleren van het Nederlandse nautische onderwijs en promotiemogelijkheden voor Nederlandse zeevarenden.*

De door de leden van de fracties van de VVD en de PvdA voorgestelde opties zijn inderdaad overwogen. Echter, het zou dan slechts gaan om een oplossing voor de korte termijn. Uit het ter beschikking staande cijfermateriaal (zie daartoe brief aan de Voorzitter van de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer van 4 januari 2002, VW-02-11) valt af te leiden dat er in alle OESO-landen – waaronder de EU-lidstaten – op relatief korte termijn een groot tekort gaat ontstaan aan officieren. Dit tekort zal nog vergroten door groei van de vloot als gevolg

van de steeds bredere toepassing van het Nederlandse model (de «tonnage tax» in combinatie met verlaging van arbeidskosten) binnen de EU. Ook andere EU-lidstaten, zoals bijvoorbeeld België, Duitsland, Finland, Frankrijk, Italië, het Verenigd Koninkrijk en Zweden, en anderen zoals Noorwegen, volgen het succesvolle Nederlandse fiscale beleid voor de zeevaartsector. Eén en ander betekent dat in deze landen een groei van de nationale vloot valt te verwachten en dat het concurrentievoordeel van Nederland *binnen* de EU en *ten opzichte van* andere Europese staten deels ongedaan wordt gemaakt.

De vraag in andere EU-lidstaten naar kapiteins en officieren zal daardoor toenemen. Voor Nederland wordt het daardoor nog moeilijker uit de groep van EU-kapiteins te rekruteren. Alleen van de zogenaamde *labour-supplying countries* dat wil zeggen het Verre Oosten en het Indiase subcontinent, is het komende decennium een aanbodoverschot te verwachten.

Het kiezen van de door genoemde fracties voorgestelde weg biedt daarom geen oplossing.

Ook de Nederlandse vloot groeit nog immer. In 2001–2002 vertoonde de vloot een groei van 3,6%. De eerste helft van 2002 betrof de groei dertien schepen, over heel 2002 geëxtrapoleerd betekent dit een groei van 3%. Met andere woorden: de groei vlakt weliswaar af, maar is nog steeds aanwezig. *Een belangrijke reden van de afnemende groei is juist het ontbreken van Nederlandse kapiteins.* Echter, zelfs indien aan deze groei een eind zou komen, wijzen kwantitatieve gegevens uit dat aan de vervangingsvraag naar officieren en kapiteins bij een, qua omvang, gelijkblijvende nationale vloot niet kan worden voldaan. Ter completering kan eveneens gesteld worden dat dit beeld nog wordt versluierd door het feit dat er thans al sprake is van het niet meer onder Nederlandse vlag brengen van nieuwbouwschepen in verband met kapiteinstekorten.

Aangezien de wettelijk voorgeschreven *bemanningsomvang* van schepen in de laatste jaren, mede als gevolg van technische ontwikkelingen aan boord, al vergaand is teruggebracht, kan ook op deze manier geen oplossing meer worden geboden voor de optredende tekorten.

De conclusie luidt dan ook dat mogelijke alternatieven voor het voorliggende wetsvoorstel wel degelijk zijn overwogen, maar dat al deze maatregelen geen soelaas bieden voor de tekorten aan kapiteins waar scheepsbeheerders al mee te maken hebben en in toenemende mate gaan krijgen.

#### *Mogelijke nadelen voorliggend wetsvoorstel*

*De leden van de fractie van GroenLinks stellen dat het wetsvoorstel naast voordelen ook enkele mogelijke nadelen kent. Het is van belang om zekerheid te verkrijgen over de vraag in welke mate deze mogelijke nadelen spelen en welke oplossingsrichtingen er zijn om deze, indien nodig, weg te nemen. Van belang is, aldus deze leden, dat er voor de Nederlandse zeevaart sector voldoende Nederlandse potentiële kapiteins aanwezig zijn. Het onderhavige wetsvoorstel plus het flankerend beleid mogen er niet toe leiden dat prikkels om Nederlandse kapiteins en officieren aan te stellen minder worden of zelfs verdwijnen.*

Zonder flankerend beleid zal het wetsvoorstel wellicht tot ongewenste ontwikkelingen leiden. De afspraken in het afgesloten Convenant Maritieme Arbeidsmarkt en Nautisch Onderwijs dragen evenwel bij aan het streven om Nederlandse kapiteins en officieren werkgelegenheidsperspectieven te kunnen bieden. De monitoring van deze afspraken en de integrale evaluatie van het Convenant en de wetswijziging zullen hierover uitsluitsel moeten geven.

De regering merkt hierbij op dat het behoud van voldoende Nederlandse kapiteins vanzelfsprekend ook een zorg is van de overheid en van scheepsbeheerders. Precies om deze reden krijgt de herstructurering van het nautisch onderwijs en de sectorale zeevaartarbeidsmarkt zoveel aandacht in het convenant. In het convenant committeren beide partijen zich aan een inspanningverplichting om verdringing van Nederlandse gekwalificeerde zeevarenden tegen te gaan. Met betrekking tot de voortgang van de uitvoering van de Convenantsafspraken zal binnen afzienbare tijd een rapportage aan de Kamer worden aangeboden.

Tot slot komt er een integrale evaluatie van het wetsvoorstel en de resultaten van het flankerend beleid in de vorm van de Convenantsafspraken na drie jaar. Daarbij krijgt de werkgelegenheidssituatie onder gekwalificeerde Nederlandse zeevarenden uiteraard bijzondere aandacht.

#### *Kwaliteit Nederlandse vloot*

*De leden behorende tot de SP fractie wijzen het wetsvoorstel af op grond van de volgende overwegingen. Met het voorstel zal de kwaliteit van de Nederlandse vloot afnemen en de nationale arbeidsmarkt voor kapiteins verstoord raken.*

Naar de mening van de regering is de veronderstelling dat de kwaliteit van de Nederlandse vloot met de toetreding van buitenlandse kapiteins aan boord zal afnemen, onjuist. Overigens: de Nederlandse vloot maakt slechts 1% van de wereldvloot uit. Gelukkig kan «kwaliteit» ook buiten Nederland gevonden worden. Met de versoepeling van de nationaliteits-eis voor de kapiteinsfunctie wordt niet een ieder toegelaten, maar slechts degenen uit een geselecteerde groep van landen waarbinnen de individuele nautische opleidingsinstellingen aan een internationale en een Europese screening onderhevig zijn. Ter illustratie: in het Verenigd Koninkrijk, waar eveneens sinds geruime tijd buitenlandse kapiteins tot de nationale vloot worden toegelaten (met die, afkomstig uit Commonwealth-landen) heeft dit geen gevolgen gehad voor haar plaats in de wereldrangorde. De nationale vloot van het Verenigd Koninkrijk werd door de IMO in juni 2002 als nummer één op de Witte Lijst geplaatst op basis van *Port State Control* resultaten wereldwijd.

In het kader van het eerdergenoemde Convenant worden eveneens afspraken gemaakt over een kwaliteitsverbetering van het Nederlandse nautische onderwijs. Voor wat betreft door Nederland gesteunde activiteiten om het buitenlands zeevaartonderwijs op een kwalitatief hoger peil te brengen wordt verwezen naar het antwoord bij het onderdeel «kwaliteit buitenlands zeevaartonderwijs». Voorts dienen buitenlandse kapiteins (en eerste stuurlieden en hoofdwerktuigkundigen) een individuele mondelinge toets af te leggen met betrekking tot hun kennis van de wetgevingsmodule, met inbegrip van de publiekrechtelijke taken en verantwoordelijkheden, hun beheersing van de Engelse taal wordt daarbij getoetst. Het kwaliteits- en veiligheidsniveau van de Nederlandse zeevaart blijft op deze manier ook in de toekomst gewaarborgd.

Ook de scheepsbeheerders zelf hebben uiteraard belang bij goed opgeleide en voor het dragen van hun verantwoordelijkheden adequaat toegeruste kapiteins. Immers, bij het toevertrouwen van (dure) zeeschepen en bijbehorende (kostbare) lading, lopen scheepsbeheerders in de eerste plaats zelf een aanzienlijk ondernemersrisico indien dit niet aan de juiste persoon wordt overgelaten.

Samenvattend staat de regering het volgende beleid voor: Teneinde de arbeidsmarkt niet verder te verstoren wordt onderhavige wetswijziging

voorgesteld met inachtneming van de inspanningverplichtingen in het voornoemde Convenant, die o.a. als oogmerk hebben het behoud van werkgelegenheid voor Nederlandse gekwalificeerde zeevarenden. Kwaliteitsvermindering als gevolg van de intrede van buitenlandse kapiteins op de Nederlandse vloot is niet te verwachten, gelet op ervaringen in andere EU-lidstaten met buitenlandse kapiteins en gelet op de inspanningen van de Nederlandse overheid om het zeevaartonderwijs in het buitenland op het gewenste (Nederlandse) kwaliteitsniveau te krijgen en te behouden.

### **Kwantitatieve gegevens inzake het tekort aan kapiteins**

#### *Feiten en cijfers beschikbaar aanbod kapiteins*

*De leden van de fracties in de Kamer van het CDA, de VVD, de PvdA, GroenLinks en de SGP hebben behoefte aan meer kwantitatief inzicht in de daadwerkelijke tekorten aan Nederlandse kapiteins. De VVD fractieleden vragen naar aantallen Nederlandse officieren die in aanmerking komen voor promotie. De leden van de PvdA-fractie stellen dat een potentieel van 1 600 respectievelijk 5 000 Nederlandse kapiteins en officieren wellicht voldoende potentieel biedt en vragen om een reactie. De leden behorende tot de fracties van GroenLinks en de SGP stellen voorts dat er wellicht op bedrijfs- (micro-)niveau tekorten zijn, maar dat het totale aantal beschikbare Nederlandse kapiteins en officieren (macroniveau) voldoende is om de vloot te bemannen; zij vragen de regering om een reactie.*

In reactie op de behoefte die er bij de verschillende fractieleden bestaat aan meer inzicht in de tekorten kan, naast de eerder vermelde brief aan de Vaste Kamercommissie van 4 januari 2002, worden verwezen naar een recente studie van de Erasmus Universiteit Rotterdam uit oktober 2001 met als titel «Supply and Demand of Nautical Officers». Doelstelling van dit onderzoek was om een methodiek te ontwikkelen op basis waarvan de zes onderzochte landen, waaronder drie EU-lidstaten plus Nederland, prognoses kunnen opstellen aangaande de toekomstige vraag naar en het aanbod van officieren. Alhoewel er aan scenario's immer inherente onzekerheden zijn verbonden, gelet op alle variabelen die van invloed kunnen zijn, is de algehele tendens, ook in deze studie, dat er door een combinatie van factoren niet kan worden voldaan aan de nationale (vervangings-)vraag naar Nederlandse officieren. De tekorten zullen de komende jaren verder en sneller toenemen.

Uit de meeste recente vlootgegevens afkomstig van de Divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat blijkt dat er in de periode januari 2001–januari 2002 1605 Nederlandse kapiteins en 4291 Nederlandse officieren (exclusief stagiaires) tenminste éénmaal hebben gemonsterd aan boord van Nederlandse vlaggenschepen (exclusief ferries). Met betrekking tot het genoemde getalsmatige potentieel aan Nederlandse officieren kan gesteld worden dat ca. 40% hiervan, tenminste 1716 personen, niet in aanmerking komt voor een kapiteinsfunctie omdat zij werktuigkundigen zijn.

Daarnaast zal een deel niet in aanmerking komen voor de kapiteinsfunctie omdat zij voortijdig, dat wil zeggen vóór het bereiken van de pensioenge-rechtigde leeftijd uitstromen uit het varende beroep. Ook zal een deel geen kapitein willen worden en een deel geen kapitein kunnen worden, vanuit het oogmerk van een verstandig en verantwoord te voeren personeelsbeleid door de scheepsbeheerder. Tenslotte kan nog worden vermeld dat een deel van de kapiteins kort na het bereiken van deze (hoogste) functie aan boord tracht in te stromen in een walfunctie. Deze

categorie van kapiteins ambieert met andere woorden met name deze functie om de carrièreperspectieven aan de wal te maximaliseren. Volledigheidshalve, het vaar- en verlof systeem wat in de loop der jaren in CAO-afspraken is vastgelegd, namelijk in een verhouding van 1:1, heeft eveneens de tekorten in termen van beschikbaarheid van Nederlandse kapiteins verder doen toenemen.

Samenvattend kan met betrekking tot het genoemde getalsmatige potentieel aan Nederlandse kapiteins dan ook gesteld worden dat dit niet volstaat, mede gelet op de recente stijging in ingediende dispensatieverzoeken en daaropvolgende toewijzingen en, in de nabije toekomst, gelet op de (vergrijpsde) leeftijdsopbouw van de thans nog varende kapiteins. Voor de volledigheid wordt eveneens verwezen naar de beantwoording hieronder door de regering van de vragen uit de Vaste Commissie inzake het behoud en/of aanpassing van de Dispensatieregeling.

*(Werkloze) Werkzoekende Nederlandse kapiteins, onvervulde vacatures en onbenut potentieel aan de wal*

*De leden van de VVD-fractie vragen naar aantallen Nederlandse werkloze kapiteins en wat er gedaan wordt om het nog onbenutte potentieel opnieuw te interesseren voor een functie aan boord van een Nederlands zeeschip. De CDA-fractie vraagt in hoeverre er sprake is van onvervulde vacatures.*

Het Centrum voor Werk en Inkomen Maritiem (CWI) geeft aan dat er voldoende vacatures zijn voor de directe bemiddeling van Nederlandse kapiteins. In de zeevaart bestaat thans, in tegenstelling tot de periode van voor 1997, geen werkloosheid meer. Dat er in sommige Centra voor Werk en Inkomen (CWI) toch zeevarenden, waaronder ook kapiteins staan ingeschreven als werkzoekende, vindt zijn oorzaak in het feit dat een toenemend aantal zeevarenden een «vaste» werkgever heeft verruild voor een arbeidsverhouding via een uitzendbureau. De huidige systematiek van de uitzendarbeid in de zeevaart maakt het mogelijk dat, alhoewel in het overeengekomen dagloon een vergoeding zit voor vakantie en vrije tijd, de zeevarende vanaf de eerste dag na afmonstering in aanmerking komt voor een ontslaguitkering. Voor een uitkering moet men als werkzoekende zijn ingeschreven. Deze, feitelijke oneigenlijke inschrijving als werkzoekende, moet eerder worden gezien als een oneigenlijke gebruik van Nederlandse sociale voorzieningen dan opgevat worden als een bewijs dat er wel degelijk Nederlands aanbod aan officieren is. In het kader van het wetsvoorstel in voorbereiding te weten de «Wet Arbeid Zeevarenden» zal voorgesteld worden deze onwenselijke situatie te beëindigen.

Navraag bij het CWI Maritiem te Rotterdam leert dat in 2001 65 Nederlandse kapiteins zijn aangemeld voor bemiddeling en in 2002 (dat wil zeggen tot en met augustus) zijn 52 Nederlandse kapiteins aangemeld. De gemiddelde inschrijvingsduur van deze kapiteins bedraagt 3 à 4 weken. In augustus 2002 staan 8 werkzoekende kapiteins ingeschreven, waarvan er 4 niet direct bemiddelbaar zijn naar een vacature (dat wil zeggen dat deze zijn ingedeeld in fase 2, 3 of 4, conform de beoordelingssystematiek van het CWI inzake de afstand tot de arbeidsmarkt). *De conclusie is dan ook dat er geen sprake is van werkloosheid onder Nederlandse kapiteins.*

Met betrekking tot het aantal onvervulde vacatures zij verwezen naar het antwoord elders in deze nota op de vragen inzake het behoud en/of aanpassing van de Dispensatieregeling, waarbij een arbeidsmarkttoets plaats dient te vinden alvorens ontheffing voor een buitenlandse kandidaat-kapitein wordt verleend.

Met betrekking tot het opnieuw interesseren van het mogelijk nog onbenutte potentieel aan de wal kan worden gemeld dat in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat thans een opfriscursus voor oud-zeevarenden wordt ontwikkeld door het nautische onderwijscluster Noordzeekanaal. Deze cursus is bedoeld om oud-zeevarenden een nieuwe mogelijkheid te bieden om terug te keren in hun oude beroep.

Daarnaast wordt gezien of Divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat een informatieve webpagina kan inrichten specifiek ten behoeve van ex-zeevarenden die overwegen opnieuw te gaan varen. Tenslotte voeren sociale partners momenteel overleg om te komen tot afspraken inzake een verbetering van de arbeidsvoorwaarden, onder welke herintreders opnieuw aan boord kunnen en willen gaan. Samenvattend: er vinden thans langs drie sporen activiteiten plaats om het mogelijk nog onbenutte potentieel, de reserve aan de wal, te faciliteren in een mogelijke terugkeer in hun oude, varende beroep.

#### *Wervingsactiviteiten*

*De leden behorende tot de fracties van het CDA en GroenLinks vragen in welke mate er wervingsactiviteiten in Nederland en overige EU-lidstaten hebben plaats gevonden.*

Met betrekking tot wervingsactiviteiten wijst de regering er op dat alvorens een scheepsbeheerder ontheffing krijgt van de Nederlandse nationaliteitseis voor de vervulling van een vacature voor kapitein aan boord deze scheepsbeheerder een arbeidsmarkttoets, conform artikel 3 van de vigerende Ontheffingsregeling, moet afleggen. Deze toets houdt, kort gezegd, in dat de scheepsbeheerder aan de hand van een aantal concrete activiteiten moeten kunnen aantonen dat hij zich voldoende heeft ingespannen om een Nederlandse kandidaat te vinden. Het hoofd van de Divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat stelt aan de hand van over te leggen gegevens en bewijsstukken vast of dit inderdaad het geval is. Pas daarna kan de scheepsbeheerder overgaan tot aanstelling van een kapitein afkomstig uit de EU of een van de overige staten van de EER. Gegevens van de Divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat wijzen uit dat van januari 2001 tot en met augustus 2002 dispensaties zijn verleend aan 15 Belgen, 6 Britten, 2 Denen, 31 Duitsers, 1 Griek, 6 Noren en 13 Zweden.

#### *Potentieel binnen de EU en aspirant EU-toetreders*

*De leden van de VVD-fractie vragen welk deel van de tekorten kan worden opgelost met kapiteins uit de EU. De fractie van Groen Links wil weten wat de invloed is van de in voorbereiding zijnde toetreding van een aantal staten op de aantallen beschikbare kapiteins.*

Voor wat betreft de situatie binnen de EU aangaande beschikbare officieren en kapiteins in de komende jaren wordt bij de mededeling van de Europese Commissie aan de Raad en het Europees Parlement (COM 2001, 188) inzake «de opleiding en rekrutering van zeevarenden» melding gemaakt van de resultaten van een gezamenlijke studie. Deze studie is uitgevoerd door de Federatie van Bonden voor het vervoerspersoneel in de Europese Unie (FST) en de Associatie van Reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) uit 1998. Aangaande optredende tekorten binnen de (huidige) EU voorspelt FST/ECS een oplopend tekort van 13 000 officieren in 2001 tot ten minste 36 000 officieren in 2006. Kortom: *Gelet op deze tekorten zal de oplossing van het Nederlandse kapiteinstekort niet binnen de huidige EU kunnen worden gevonden.* Ook een recente inventarisatie van de Europese Commissie geeft aan dat thans het merendeel



van de lidstaten kampt met een ernstig tekort aan zeevarend personeel uit eigen land.

In reactie op de vraag van de GroenLinks-fractie kan in zijn algemeenheid worden gesteld dat blijkend uit recent onderzoek uitgevoerd door het *Seafarers International Research Centre* (SIRC) van de *Cardiff University* in het Verenigd Koninkrijk genaamd «*Crewing the International Merchant Fleet: Role of East Europe in the Global Seafaring Labour Market*» het huidige en toekomstige potentieel aan Oost Europese officieren aanzienlijk is (maar liefst 29% van de zeevarenden wereldwijd volgens deze bron). Echter, daarbij moet worden aangetekend dat het merendeel van dit potentieel afkomstig is vanuit de Russische Federatie en de Oekraïne. Beide staten zijn geen aspirant-toetreders tot de EU maar bevinden zich onder de zogenaamde derdelanden waarmee Nederland een MoU heeft afgesloten.

Met betrekking tot de invloed van de geplande uitbreiding van de EU met 10 staten in de eerste tranche (Estland, Letland, Litouwen, Polen, Tsjechië, Hongarije, Slowakije, Slowenië, Cyprus en Malta) kan dan ook het volgende worden gemeld. Aangaande Polen en de Baltische staten wordt er thans al veelvuldig met officieren (niet zijnde kapiteins) afkomstig uit deze landen gevaren op de Nederlandse vloot.

In 2001 hebben 325 Poolse officieren en 198 officieren uit de drie Baltische republieken op de Nederlandse vloot gemonsterd. Van de overige aspirant-toetreders zijn nog eens 4 officieren afkomstig.

Nà toetreding van betrokken Oost-Europese staten zal echter een soortgelijke ontwikkeling als binnen de «oude EU» gaan optreden; de zuigkracht van de wal zal naar verwachting toenemen vanwege een stijgende loonkostenontwikkeling; de loonvoordelen van het varen (op West-Europese vloten tegen West-Europese arbeidsvoorwaarden) zullen wegvallen en de aantrekkelijkheid van het varend beroep zal verder afnemen. Tenslotte zullen ook andere (West Europese) EU-landen die met tekorten aan officieren kampen in deze Oost-Europese «vijver» gaan vissen. In reactie op de vraag van de leden van de GroenLinks fractie kan worden gesteld dat mede op grond van deze gegevens en uit het eerder vermelde SIRC-onderzoek het nieuwe aanbod aan kapiteins vanuit met name de (toekomstige) Oost-Europese EU-lidstaten, in geval van wetswijziging, voor slechts een beperkte termijn enig soelaas zal bieden. Echter, zoals eerder in deze nota beargumenteerd is uiteengezet, volstaat dit aanbod op de wat langere termijn bij lange na niet, maar moet geput worden uit het potentieel van de derdelanden (waaronder Oost-Europese derdelanden).

#### *Gebruikte onderzoeksbronnen*

*De leden van de SGP-fractie vragen expliciet naar de (onderzoeks)bron waarop het wetsvoorstel de uitbreiding van nationaliteiten naar landen buiten de EU in het wetsvoorstel is gebaseerd.*

In reactie op de vraag van de leden behorende tot de SGP-fractie merkt de regering op dat de onderzoeksbronnen waarop het wetsvoorstel mede is gebaseerd zijn het BIMCO (Baltic and Internationale Maritiem Council)/ISF (International Shipping Federation) «The Worldwide Demand for and Supply of Seafarers: Main Report» van april 2000 en het Evaluatierapport kapiteinsdispensatie (Kamerstuk II, 27 400 XII, nr. 72), waarin onder meer gegevens van de Divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat zijn opgenomen. Zoals hierboven ook reeds is gemeld wordt de in

deze bronnen geschetste trend met betrekking tot tekorten in OESO-landen ondersteund door het eerder genoemde EU-rapport uit 2001.

### **Schepen aan de wal**

*De leden van de PvdA-fractie willen weten hoeveel schepen aan de wal zouden moeten blijven indien de tekorten niet worden opgelost.*

Als gevolg van de tekorten zullen er geen schepen aan de wal blijven. Wèl zullen de desbetreffende schepen, door de scheepsbeheerder worden uitgevlagd met verlies van economische toegevoegde waarde en werkgelegenheid aan de wal tot gevolg. Dit kan zelfs, zoals in het begin van de jaren negentig ook is gebeurd, gevolgd worden door het vertrek van de hele onderneming uit Nederland. Daarnaast kan worden gemeld dat, gegeven de snel oplopende tekorten aan Nederlandse kapiteins, er al sprake is van opgeleverde (nieuwbouw)schepen die alles in aanmerking genomen niet meer onder Nederlandse vlag worden gebracht door scheepsbeheerders. Met andere woorden: de groei van de vloot stagneert thans reeds door het tekort aan kapiteins.

### **De zeevaartsectoren onderling vergeleken wat betreft de optredende tekorten**

*De leden van de PvdA-fractie vragen of er een onderscheid is te maken tussen de zeevaartsectoren met betrekking tot de tekorten aan gekwalificeerde zeevarenden; in welke branche zijn de tekorten het grootst? Expliciet wordt hierbij, zowel door leden van de PvdA-fractie als door die van de SGP, ook de zeevisserij aangehaald.*

In de baggersector moet men als gevolg van een tekort aan zeer specialistisch opgeleide kapiteins een steeds groter beroep doen op kapiteins uit andere Nederlandse zeevaartsectoren zoals de koopvaardij en de zeevisserij, welke kapiteins zijn opgeleid en getraind in andere disciplines. Bij ongewijzigd beleid zullen de baggeraars daarom genoodzaakt zijn schepen uit te vlaggen. Er valt wat betreft de tekorten aan kapiteins geen onderscheid te maken tussen de koopvaardij en de bagger.

Met betrekking tot de zeevisserij kan worden gesteld dat het onderhavige wetsvoorstel betrekking heeft op de wijziging van het eerste lid van artikel 29 van de Zeevaartbemanningwet. Voor de zeevisserij is het door de wetgever via het tweede lid van artikel 29 al mogelijk gemaakt om een buitenlandse kapitein aan te stellen.

### **Behoud of aanpassing dispensatieregeling**

*De leden van de fracties van de PvdA, de VVD en de SGP vragen zich af of de huidige dispensatieregeling niet kan worden gehandhaafd en/of (stapsgewijs) kan worden aangepast, dat wil zeggen versoepeld, vereenvoudigd c.q. worden uitgebreid naar landen van buiten de EU?*

*Flexibele toepassing Ontheffingsregeling*

Over de vigerende Ontheffingsregeling merkt de regering, in antwoord op deze vragen, het volgende op. Tijdens het Algemeen Overleg van 5 juli 2001 (Kamerstuk II, 2000/01, 27 400-XII) heeft mijn ambtsvoorganger toegezegd de regeling binnen het vigerende juridische kader zo flexibel mogelijk te willen toepassen. Hiertoe is vervolgens aan het hoofd van de Divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat schriftelijk medegedeeld hoe de regeling in het vervolg zou moeten worden toegepast. Om de scheepsbeheerders van dienst te zijn wordt de Ontheffings-



regeling thans door de IWS/DS maximaal flexibel gehanteerd. Het oogmerk is op deze wijze te komen tot een vermindering van administratieve lasten en kostenreductie voor de betrokken scheepsbeheerders. Dit houdt in dat de ontheffing standaard voor de duur van twee jaren wordt verleend, van toepassing is op alle schepen van de desbetreffende scheepsbeheerder, met inachtneming van de vereiste bijzondere bevoegdheidsbewijzen van de buitenlandse kapitein per scheepstype en dat de aanvraag wordt getoetst aan de eenmalige verstrekking van gegevens en bewijsstukken in het kader van de zogenaamde arbeidsmarkttoets.

#### *Resultaten Ontheffingsregeling*

Desalniettemin blijkt dat deze flexibele toepassing onvoldoende soelaas biedt voor de snel oplopende tekorten aan Nederlandse en uit de EU afkomstige kapiteins. Uit gegevens van Divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat komt naar voren dat het aantal dispensatieverzoeken een sterke stijging vertoont. Werden over het gehele jaar 2001 nog «slechts» 49 dispensaties aangevraagd en verleend, in 2002 zijn er de eerste 8 maanden reeds 45 dispensatieverzoeken ingediend, waarvan er 41 zijn ingewilligd. De 4 afgewezen verzoeken betreffen aanvragen die niet rechtstreeks door de betrokken scheepsbeheerder zelf zijn ingediend. Deze verzoeken zijn dus op formeel-juridische gronden niet ontvankelijk verklaard. Hierbij dient te worden opgemerkt dat in toenemende mate Nederlandse reders de Ontheffingsregeling omzeilen door Nederlandse schepen uit te vlaggen of nieuwbouw-schepen niet meer onder Nederlandse vlag te brengen.

Nog scherper wordt het beeld indien de leeftijdsopbouw van deze Europese kapiteins waarvoor dispensatie is verleend, wordt bezien. Internationaal is er tussen sociale partners in de zeevaartsector een leeftijdsgrens overeengekomen van 57,5 jaar waarop het zogenaamde functioneel leeftijdsontslag kan worden verleend. Van alle Europese kapiteins waarover in 2001/2002 dispensatie is aangevraagd, te weten 94 in totaal (N.B. er zijn meerdere dispensaties per persoon aangevraagd), is 41% 58 jaar en ouder. Het gaat met andere woorden om een aanbod van kapiteins die binnen afzienbare termijn uitstromen en waarover dus niet meer kan worden beschikt.

#### *Wijziging Ontheffingsregeling*

Tenslotte is de huidige dispensatieprocedure, met name de arbeidsmarkttoets, niet toepasbaar en uitvoerbaar buiten Nederlands of Europees grondgebied. Een simpele uitbreiding tot andere nationaliteiten is derhalve niet mogelijk.

Concluderend kan worden gesteld dat de huidige Ontheffingsregeling al maximaal flexibel wordt toegepast, dat deze onvoldoende soelaas biedt omdat de Ontheffingsregeling uitsluitend betrekking heeft op EU kapiteins. Daarnaast kan de toepassing van de Ontheffingsregeling niet simpelweg worden uitgebreid tot andere nationaliteiten.

#### **Loonkostenverschillen tussen EU-kapiteins en kapiteins uit derdelanden**

*De leden behorende tot de fracties van het CDA, de VVD, de PvdA, Groen-Links en de SGP vragen of er inzicht kan worden geboden in loonkostenverschillen tussen EU/EER-kapiteins en kapiteins afkomstig uit de zogenaamde derdelanden, waaronder in het bijzonder de zogeheten lage lonen landen. Leiden deze loonkostenverschillen niet tot verdringing van Neder-*

*landse werkgelegenheid?, zo vragen de leden van de CDA fractie zich af. Genoemde leden vragen de Minister van Verkeer en Waterstaat daarom de noodzaak van wetswijziging opnieuw en duidelijker aan te geven. De leden behorende tot de fracties van de PvdA en de SP vragen zich af waar de prikkel blijft om Nederlandse (duurdere) kapiteins aan te nemen en te behouden. De leden van laatstgenoemde fractie stellen dat kapiteins uit niet-EU landen veel goedkoper zijn zowel voor de reder alsmede de overheid. Volgens de leden van de fractie van de SP kunnen Nederlandse kapiteins nooit concurreren met buitenlandse kapiteins die niet onder Nederlandse arbeidsvoorwaarden tewerk worden gesteld en zullen aldus worden verdrongen. Zij informeren of met de versoepeling van de nationaliteitseis een en ander niet zal leiden tot een forse verdringing van de relatief veel duurdere Nederlandse kapiteins.*

#### *Loonkostenverschillen in de zeevaart wereldwijd*

In antwoord op de vraag van de leden van de fracties van het CDA, de VVD, de PvdA, GroenLinks en de SGP met betrekking tot de loonkosten van officieren en kapiteins wereldwijd kan het volgende worden opgemerkt. Globaal kan worden gesteld dat er drie categorieën van landen zijn te onderscheiden: relatief hoge lonenlanden zoals de Verenigde Staten, West-Europese landen en Japan (gemiddeld \$ 8500 per maand); een middencategorie, te weten de Filippijnen, India en enkele Oost-Europese landen, zoals Polen en Litouwen (gemiddeld \$ 4000 per maand) en de zogenaamde lage lonen landen, zoals China en Indonesië (minder dan \$ 4000 per maand).<sup>1</sup> Deze loonkosten betreffen niet alleen de salariering van betrokkenen maar tevens kosten zoals verlofperiodes, overwerk, sociale zekerheidskosten, opleiding en training, reiskosten etc.

Eén van de belangrijkste ontwikkelingen die van invloed zijn op de hoogte van de loonkosten de afgelopen dertig jaar betreft het massaal uitvlaggen van Europese zeeschepen na de oliecrises in de jaren zeventig en tachtig en de toenemende inzet van personeel uit niet-OESO landen, één en ander resulterend in loonkostenbesparingen voor scheepsbeheerders van tussen de 20% en 40%. Deze situatie heeft zich ook in Nederland voorgedaan. Verlies van Nederlandse werkgelegenheid en een sterke stijging in vraag naar zeevarenden uit *labour supplying countries* waren het gevolg. De verhouding tussen vraag en aanbod naar gekwalificeerde zeevarenden is ook voor de toekomst de belangrijkste indicator voor de ontwikkeling van loonkosten van officieren en kapiteins wereldwijd.

#### *Loonkostenverschillen op de Nederlandse vloot*

De kapitein op de Nederlandse vloot valt als regel niet onder een Collectieve Arbeidsovereenkomst (CAO) en diens salaris wordt op individuele basis vastgesteld. Uitgangspunt bij deze vaststelling is dat het loon in ieder geval hoger dient te zijn dan het loon van zijn (haar) vervanger, de eerste stuurman. Ten aanzien van de buitenlandse kapitein kan worden opgemerkt dat het streven is dat het vast te stellen loon in elk geval boven het in de bestaande «Regeling Tewerkstelling Officieren» (RTO) overeengekomen loonniveau van de eerste stuurman ligt. Een dergelijke regeling is en blijft echter een afspraak tussen sociale partners welke de overheid hooguit kan faciliteren, maar waar zij niet in kan treden. Met nadruk kan worden gesteld dat het loonniveau van buitenlandse kapiteins onderworpen is aan de instemming van de werknemersorganisaties in de zeevaart. Volledigheidshalve wordt in dit kader gewezen op de beschikbare fiscale faciliteit voor Nederlandse zeevarenden om de bruto loonkosten van Nederlandse zeevarenden voor Nederlandse scheepsbeheerders aanzienlijk te verminderen.

---

<sup>1</sup> Bron: Precious Associates Limited (PAL) Sussex, UK juni 2001.

Met de bestaande RTO wordt voorkomen dat de loonkosten van buitenlandse officieren op Nederlandse schepen zodanig lager zijn dat de Nederlandse officieren vanwege dit loonkostenverschil zullen worden verdrongen. Deze regeling is algemeen verbindend verklaard door de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

Samenvattend kan worden gesteld dat lagere loonkosten in de regel niet de oorzaak vormen voor aanstelling van buitenlandse officieren en/of kapiteins en dat verdringing van Nederlandse officieren en kapiteins uit dien hoofde dus niet optreedt.

### **Uitbreiding van de fiscale faciliteit**

*In relatie tot de veronderstelde loonkostenverschillen tussen Europese kapiteins en kapiteins afkomstig uit derdelanden vragen de leden van de fracties van de PvdA, GroenLinks, de SP en de SGP, zich af of het niet mogelijk is de bestaande fiscale faciliteit voor Nederlandse zeevarenden uit te breiden naar EU-kapiteins. De ratio hierachter is dat op deze wijze EU-kapiteins aantrekkelijker worden voor Nederlandse reders. Verdringing van EU-kapiteins zou op deze manier kunnen worden voorkomen.*

*Voorts informeren de leden van de CDA-fractie naar de achtergrond van het relatief beperkte gebruik van de Ontheffingsregeling voor EU-kapiteins tot op heden en of er een relatie bestaat met de nationale toepassing van de fiscale faciliteit. Tenslotte vragen deze leden zich af of de huidige nationale toepassing van de fiscale faciliteit niet in strijd is met vigerende EU wet- en regelgeving.*

#### *Doel en werkingssfeer fiscale faciliteit*

De doelstelling van de fiscale faciliteit is het de Nederlandse reders mogelijk te maken zeevarenden in dienst te nemen en te houden die onderworpen zijn aan de hoge Nederlandse belasting- en premiedruk, waardoor de totale loonkosten voor de reder voor deze zeevarenden op een (te) hoog peil liggen. De nationaliteit van de zeevarende is hierbij niet van belang. Ook EU-onderdanen die hieraan voldoen vallen in principe onder de faciliteit.

In zijn algemeenheid is er sprake van onderworpenheid aan de hoge Nederlandse belasting- en premiedruk indien de zeevarende in Nederland woont. De huidige regeling stelt dan ook als eis dat de zeevarende in Nederland dient te wonen, zodat het in de meeste gevallen om Nederlanders gaat. Langs deze weg wordt Nederlands belastinggeld ook aangewend voor de versterking van het Nederlandse maritieme cluster, naast het zeer belangrijke positieve effect van de lagere bruto loonkosten voor de Nederlandse reder op zijn internationale concurrentiepositie. Voor de volledigheid zij opgemerkt dat ook de werkgever van zeevarenden die uitsluitend premie voor de volksverzekeringen in Nederland verschuldigd zijn – dus niet zijn onderworpen aan de Nederlandse loonbelastingheffing – in aanmerking kan komen voor de faciliteit, maar uiteraard niet in gelijke mate als voor zeevarenden die ook aan de Nederlandse loonbelasting zijn onderworpen.

#### *Fiscale faciliteit en vigerende Europese wet- en regelgeving*

De Nederlandse fiscale faciliteit is goedgekeurd door de Europese Commissie, hetgeen betekent dat deze regeling niet in strijd is met Europese regelgeving.

Uitbreiding van de fiscale faciliteit naar EU-kapiteins, waarbij niet langer als uitgangspunt wordt gehanteerd de onderworpenheid aan de Nederlandse belasting- en premiedruk, is geen reële optie. Het zou neerkomen op het met Nederlands belastinggeld compenseren van de belastingen premiedruk in andere Europese landen, die veelal toch al op een lager niveau ligt. Deze benadering past bovendien niet in de Nederlandse fiscale systematiek, terwijl ook strijdigheid met het Europees steunkader kan optreden.

Tevens dient bedacht te worden dat alle EU-lidstaten te kampen hebben of op korte termijn te maken krijgen met oplopende tekorten aan zeevarenden. Er zal dus door alle maritieme naties op een steeds krappere Europese arbeidsmarkt geworven moeten worden; de spoeling wordt daarmee erg dun.

Kortom, zowel gelet op budgettaire en Europeesrechtelijke aspecten als op het te verwachten effect op het extra aanbod van Europese zeevarenden voor de Nederlandse vloot biedt uitbreiding van de fiscale faciliteit geen uitzicht op een oplossing van het tekort aan Nederlandse officieren.

### **Flankerend beleid: het Convenant Maritieme Arbeidsmarkt en Nautisch Onderwijs**

*De leden behorende tot de fractie van het CDA vragen expliciet of er al concrete resultaten zijn geboekt met betrekking tot voornoemd Convenant. Bovendien vragen deze leden om een tussentijdse rapportage van de Minister van Verkeer en Waterstaat. De leden van de VVD-fractie vragen hoe de doelstelling van het Convenant – tegengaan van verdringingseffecten – zich verhoudt tot de beoogde wetwijziging. De leden behorende tot de PvdA-fractie vragen naar de deelnemende partijen, de concrete stappen en de (nog) na te komen verplichtingen van het voornoemde Convenant. Daarnaast vragen genoemde leden zich af óf en hoe het Convenant en het evaluatiemoment na drie jaar waarborgen biedt bij het tegengaan van verdringing van Nederlandse kapiteins en gekwalificeerde zeevarenden. De leden van de SGP-fractie vragen expliciet naar de rol van de regering bij voornoemd Convenant. Volstaat de overheidsrol als facilitator en dient de invulling niet meer in te houden?*

#### *Inhoud en uitvoering Convenantsafspraken*

Het *Convenant Maritieme Arbeidsmarkt en Nautisch Onderwijs* is op 10 oktober 2001 afgesloten tussen de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen enerzijds en een drietal brancheorganisaties in de zeevaart anderzijds, te weten de KVNVR, de VBKO en de Redersvereniging voor de Zeevisserij. De aanleiding is dat er m.b.t. het voorliggend wetsvoorstel zónder flankerend beleid, ten aanzien van (het behoud van) de werkgelegenheid voor Nederlandse maritieme officieren, ongewenste neveneffecten zouden kunnen optreden.

Inhoud en strekking van de Convenantsafspraken zijn tweeledig. Ten eerste hebben de betrokken brancheorganisaties in de zeescheepvaart zich bereid getoond om tot concrete en meetbare resultaten te komen met betrekking tot een duurzaam en kwalitatief goed personeelsbeleid ten gunste van Nederlandse gekwalificeerde zeevarenden. Ten tweede hebben de betrokken brancheorganisaties zich bereid verklaard om actief te gaan meewerken aan een revitalisering en herstructurering van het Nederlandse maritieme onderwijs, teneinde ook daar een (positieve) kwaliteits-slag te kunnen maken.

De onlosmakelijke verbinding tussen de effectiviteit van het nautisch onderwijs en de werking van de maritieme arbeidsmarkt en de daarmee wenselijke en noodzakelijke medewerking van meerdere partijen heeft ertoe geleid dat in de Slotverklaring van de Ronde Tafelconferentie op 10 oktober 2001 alle betrokken partijen zich aan de inspanningsverplichtingen hebben gecommitteerd die met name op het gebied van het nautisch onderwijs nader zijn uitgewerkt. Deze inspanningsverplichtingen hebben onder meer betrekking op inrichting van nieuwe leerroutes, waarbij werken en leren worden gecombineerd, het ontwerpen van doelmatige onderwijsloopbanen door middel van doorlopende leerwegen en verbetering van de stagebegeleiding. Toepassing van doelmatige ICT-applicaties zal hierbij voor de communicatie tussen schip, rederij en school van groot belang zijn. De Slotverklaring is ondertekend door de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, alsmede door de KVNR, de VBKO, het Productschap Vis, het Centraal Bureau Rijn- en Binnenvaart (CBRB), de Federatie van Werknemers in de Zeevaart (FWZ), FNV Bondgenoten, CNV Bedrijvenbond, het Koninklijk Instituut voor de Marine, vier samenwerkingsclusters van nautische scholen en de Stichting Nederland Maritiem Land (NML). De vier samenwerkingsclusters, waarin alle Nederlandse nautische onderwijsinstellingen op zowel mbo- als hbo- niveau zijn ondergebracht, treden met betrekking tot bovengenoemde inspanningsverplichtingen op namens deze afzonderlijke onderwijsinstellingen.

De resultaten van de Convenantsafspraken zullen tezamen met de effecten van de wetwijziging na drie jaar worden geëvalueerd. Met het oog daarop zullen in het kader van het Convenant een aantal arbeidsmarktvariabelen, waaronder werkgelegenheidsontwikkeling voor Nederlandse zeevarenden en onderwijsvariabelen, onder meer in- en uitstroomgegevens van studenten in het nautisch onderwijs, jaarlijks worden gevolgd en vastgelegd. Daartoe zal eerst een nulmeting plaats vinden over het jaar 2001.

De resultaten van dit monitorprogramma worden besproken in de *Stuurgroep Maritieme Arbeidsmarkt en Nautisch Onderwijs* onder leiding van de heer Van der Hek en bestaande uit de ondertekenende partijen van de Slotverklaring. De eindevaluatie zal na drie jaar aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

De Stuurgroep voert de in de Slotverklaring neergelegde afspraken uit. Hierin zijn de Ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen als waarnemer vertegenwoordigd. Onder de Stuurgroep zijn een Platform Maritieme Arbeidsmarkt en een Platform Nautisch Onderwijs in het leven geroepen. In deze platforms worden aparte activiteiten en projecten ondergebracht. De Stuurgroep heeft vanaf de aanvang ingezet op een geïntegreerd projectvoorstel, waarin de samenhang tussen de door de beide platforms voorgestelde projecten duidelijk naar voren komt. Hierbij is gelet op de problematiek van het nautisch onderwijs en de reeds op het terrein van de maritieme arbeidsmarkt lopende initiatieven, zowel door de overheid alsmede door sociale partners geïnitieerd, ingezet op een integraal plan van aanpak voor vernieuwing van het nautisch onderwijs.

Op 27 augustus jl. heeft de Stuurgroep het bovengenoemde plan van aanpak voor 2002 vastgesteld. Belangrijkste onderdeel hiervan is een project waarin de vertaalslag van de internationale STCW-eisen van 1995 in opleidingstermen helder wordt gemaakt en geconcretiseerd. Daarnaast zijn twee projecten in het plan van aanpak 2002 opgenomen, waarin de

ontwikkeling van een keuzemodule varende beroepen voor het vmbo alsmede de ontwikkeling van een cursus voor praktijkbegeleiders zijn vervat.

#### *Actieprogramma Elektronische snelwegen*

Daarnaast zij vermeld dat in het kader van het interdepartementale actieprogramma Elektronische snelwegen een project op het gebied van e-learning (ontwikkeling en toepassing van doelmatige ICT-mogelijkheden voor afstandsleren op mobiele varende objecten) is opgestart. Het plan van aanpak 2002, waarin van overheidswege een forse financiële inbreng is geleverd, vormt een aanzet tot een in najaar 2002 door de Stuurgroep te ontwikkelen voorstel voor een programma voor 2003 en volgende jaren. De hieruit voortvloeiende projecten kunnen voor subsidiëring uit hoofde van bestaande generieke regelingen in aanmerking gebracht worden. Wel geldt dat hierbij de voorwaarden van de betreffende regelingen onverkort van toepassing zijn. Daarnaast wordt ervan uitgegaan dat middelen van maritieme bedrijfstakorganisaties voor deze projecten worden aangewend.

De conclusie is dan ook, gelet op het voorgaande, dat de overheid in nauw overleg met alle betrokken partners in de zeevaartsectoren er alles aan is gelegen de maritieme infrastructuur, zowel vanuit het kennis- en onderwijsperspectief alsmede vanuit het werkgelegenheidsperspectief, duurzaam voor Nederland te behouden en steeds van nieuwe impulsen en financiële prikkels te voorzien.

#### *Inzet middelen Opleidings- en Ontwikkelingsfonds (O&O fonds)*

*De leden van de CDA-fractie vragen of het O&O fonds al voldoende is gevuld om arbeidsmarktinitiatieven te kunnen laten plaats vinden.*

Inzake de activiteiten van het O&O fonds kan worden geantwoord dat deze zich hoofdzakelijk richten op de bijscholing van reeds werkzame zeevarenden. Dit houdt in dat het O&O fonds een bijdrage levert in de bijscholingskosten van zeevarenden, gericht op het behoud van hun vaarbevoegdheid. Zonder vaarbevoegdheid mogen kapiteins en officieren hun vak niet uitoefenen. Door de implementatie van het STCW'95-Verdrag in de Nederlandse bemanningswetgeving is het aantal verplichte aanvullende cursussen sterk toegenomen. Het O&O fonds heeft in 2001 voor 1824 cursussen een bijdrage in de kosten geleverd. Daarnaast vergoedt het O&O fonds de helft van de kosten van de zogenaamde swk-cursussen waardoor personen van buiten de bedrijfstak in kunnen stromen als stuurmanwerktuigkundige kleine schepen. Ook scheepsgezellen kunnen van dit traject gebruik maken en zijn zo in de gelegenheid om een gekwalificeerde functie aan boord te vervullen. Ook de zogenaamde herintreders kunnen van het O en O Fonds een bijdrage krijgen in de kosten van de bijscholing, zodat zij hun oude beroep weer op kunnen pakken. In 2001 hebben 27 personen een swk-cursus of soortgelijke cursus gericht op het (weer) kunnen functioneren als officier in de zeescheepvaart gevolgd.

Volledigheidshalve het O&O fonds verzorgt eveneens vaktechnische voorlichting aan zeevarenden door middel van de verzending van het vaktijdschrift «Schip Werf en de Zee».

In antwoord op de vraag van de CDA-fractieleden kan worden vermeld dat er in 2002 naar verwachting een gelijk aantal zeevarenden en personen van buiten de bedrijfstak kan worden (bij)geschoold. Een exacte tussenstand is echter niet te geven, omdat de declaraties van de scholingskosten over het algemeen door de scheepsbeheerders pas tegen het einde van het jaar bij het O&O fonds worden ingediend.



Volledigheidshalve zij aangetekend dat het O&O fonds een proefsubsidie-aanvraag bij het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid heeft ingediend. Indien deze wordt gehonoreerd en verder administratief uitvoerbaar is, zullen er meer aanvragen volgen. Daardoor worden de mogelijkheden van het fonds verruimd om een bijdrage te verlenen in de kosten van de diverse cursussen van zeevarenden en van personen die van buiten de bedrijfstak willen instromen. De premie-inkomsten voor 2002 zullen naar verwachting ca. € 700 000 bedragen, op basis van een premiepercentage van 0,4% van de gage. In het kader van de CAO-onderhandelingen zijn de Vereniging van Werkgevers in de Handelsvaart en de Federatie van Werknemers in de Zeevaart (FWZ) overeengekomen met ingang van 1 januari 2003 de bijdrage aan het O&O fonds door werkgevers te verhogen met 25% tot 0,5%.

### **Kwaliteit buitenlands zeevaartonderwijs**

*De leden behorende tot de fractie van de VVD vragen of het opleidingsniveau van Nederlandse zeevarenden positief afwijkt van de normen zoals neergelegd in het STCW'95-Verdrag en/of in Richtlijn nr. 3001/25/EG van het Europese Parlement en de Raad van de Europese Unie van 4 april 2001 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden (PbEG L 136). Deze leden vragen of er bij de keuze van de MoU-landen ook overleg heeft plaatsgevonden met organisaties van werknemers in de zeevaart door de overheid. De leden van de SP-fractie stellen dat kapiteins uit niet EU-landen waarschijnlijk heel anders zullen functioneren dan Nederlandse kapiteins gelet op de grote verschillen in opleidingsniveau. In antwoord op deze vragen merkt de regering het volgende op.*

#### Waarborging opleidingsniveau in Nederland

Vanaf 1 februari 2002 dienen alle landen die zeevarenden opleiden te voldoen aan de eisen die zijn neergelegd in het STCW'95-Verdrag. Tegelijkertijd moeten alle zeevarenden vanaf deze datum in het bezit zijn van vaarbevoegdheden en certificaten die aangeven dat zij voldoen aan alle eisen die aan de beroepsuitoefening zijn gesteld krachtens verdrag. De eisen ten aanzien van het minimumopleidingsniveau van zeevarenden zoals neergelegd in Richtlijn 2001/25/EG 25, zijn gelijk aan die van het STCW'95-Verdrag. Op grond van het STCW95 «Verdrag en de Richtlijn is het vanaf 1 februari 2002 niet meer mogelijk om zeevarenden uit betreffende landen zonder meer als scheepsofficier of kapitein aan te stellen.

Ter uitvoering van het gestelde in zowel het STCW'95-Verdrag als de Richtlijn is met een aantal landen een Memorandum of Understanding (MoU) afgesloten om hiermee toch over buitenlandse koopvaardij-officieren te kunnen beschikken voor de Nederlandse koopvaardij. In overleg met de werkgeversorganisaties in de Handelsvaart (KVNR) en de zeegaande aannemerij (VBKO) is een lijst opgesteld van landen waaruit zeevarenden kwamen die al in dienst waren van hun leden en van landen waar, gezien het steeds verder afnemende mondiale potentieel aan zeevarenden, in de toekomst mogelijk personeel moest worden geworven. In antwoord op de vraag van de leden van de VVD-fractie kan worden gesteld dat er met de FWZ over de keuze voor deze landen geen overleg heeft plaatsgevonden. Door deze werknemersorganisatie is ook op geen enkel tijdstip aangegeven dat daaraan behoefte bestond.

De vraag of het opleidingsniveau van de Nederlandse zeevarende positief afwijkt van de eisen die zijn neergelegd in het STCW'95-Verdrag respectievelijk Richtlijn 2001/25 EG kan in zijn algemeenheid bevestigend worden beantwoord. De kennis en kunde van de Nederlandse zeevarende reikt op onderdelen verder dan wordt voorgeschreven. Deze bredere kennis heeft

niet altijd direct relatie met de veilige vaart ter zee of de bescherming van het mariene milieu.

Gesteld kan worden dat de Nederlandse zeevarende allround is opgeleid, zelfs meer dan strikt noodzakelijk wordt geacht vanuit het oogpunt van een veilige vaart zodat hij/zij daardoor een meerwaarde heeft voor de betrokken reder.

#### *Waarborging opleidingsniveau in EU en derdelanden*

Echter, vanwege het feit dat er onvoldoende Nederlandse officieren en Europese officieren zijn om de vloot te bemannen is er gezocht naar extra mogelijkheden om officieren van buiten de EU, afkomstig uit derdelanden, aan te stellen. Een aantal grotere rederijen heeft daarop in samenwerking met de Baltische staten en Indonesië activiteiten ontwikkeld op ad hoc basis om het opleidingsniveau op enkele geselecteerde maritieme opleidingsinstituten op het peil te brengen van wat in de Nederlandse optiek wenselijk was. Deze maatregelen zijn evenwel onvoldoende gebleken om ook op langere termijn te voorzien in de Nederlandse behoefte aan gekwalificeerd zeevarend personeel.

Door de Nederlandse reders is in overleg met de Nederlandse overheid thans voor een meer beleidsmatige en structurele aanpak gekozen. Daarbij wordt gezocht naar landen die in potentie over voldoende aanbod beschikken; in ieder geval aan de minimale opleidingseisen van het STCW'95 Verdrag voldoen en; binnen deze landen wordt naar specifieke opleidingsinstituten gezocht die zoveel mogelijk aan de Nederlandse (kwaliteits)wensen tegemoet komen. De rederijen hebben in dit kader bij monde van de redersvereniging de KVNR aangegeven de Filippijnen als belangrijkste rekruteringsland met betrekking tot gekwalificeerde zeevarenden buiten de EU aan te merken. Randvoorwaarde hierbij was en is wel dat het opleidingsniveau van de zeevarenden uit de Filippijnen zover als mogelijk moet worden aangepast aan het (hogere) Nederlandse opleidingsniveau. In navolging hiervan is een specifiek opleidingsinstituut voor zeevarenden geselecteerd. Het gaat hierbij om het Palompon Institute of Technology. Opwaardering van het niveau vindt thans plaats via het verder bekwamen van de docenten, het invoeren van Nederlandse curricula, leer- en praktijkmethoden; het naar Nederlandse normen en methodieken (doen) examineren van de studenten.

Om de samenwerking te faciliteren en te structureren is in 2000 is door de Minister van Verkeer en Waterstaat een bilateraal Verdrag met de Filippijnen afgesloten op het terrein van maritieme samenwerking. Door de regering en de Nederlandse reders zijn vervolgens budget, leermiddelen en docenten aan het Palompon Institute of Technology ter beschikking gesteld en is er tussen de Redersvereniging, de KVNR en het PIT een overeenkomst afgesloten waarbij de afgestudeerden exclusief ter beschikking zullen komen voor de Nederlandse vloot. Aangezien de Engelse taal de tweede taal is in de Filippijnen en omdat gedurende de officiersopleiding het in Nederland ontwikkelde Engelse taal programma integraal onderdeel uitmaakt van de Filippijnse beroepsopleiding zal de Engelse taalvaardigheid van afgestudeerden aan het Palompon Institute of Technology zonder meer goed zijn. Te verwachten is dat vanaf 2005 het opleidingstraject aan het Palompon-instituut volledig in overeenstemming is gebracht met Nederlandse kwaliteitsstandaards en curricula. Kortom, in reactie op de vraag van de SP-fractie kan worden geconcludeerd dat de Nederlandse reders in overleg met de Nederlandse overheid werk van maakt het niveau van het buitenlandse zeevaarsonderwijs met het Nederlandse zeevaartonderwijs in overeenstemming te brengen.

Met betrekking tot het toezicht houden op- en de handhaving van het door Nederland gewenste opleidingspeil van buitenlandse zeevarenden werkzaam op de Nederlands vloot heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat Divisie Scheepvaart een kerntaak. Voor de werkwijze van de Divisie Scheepvaart wordt eveneens verwezen naar het antwoord op de vraag inzake fraude met buitenlandse vaarbevoegheidsbewijzen.

Volledigheidshalve: in antwoord op de vraag van de leden van de fractie van de SP kan echter eveneens worden gesteld dat het functioneren van de kapitein niet uitsluitend wordt bepaald door diens vooropleiding. Het functioneren is feitelijk afhankelijk van een aantal criteria waaraan de (kandidaat) moet voldoen, zoals naast voldoende vooropleiding, relevante werkervaring, aard en aanleg. Als regel zal een reder een nieuwe werknemer, ongeacht diens nationaliteit, niet onmiddellijk de volledige verantwoordelijkheid geven over zijn (dure) schip, haar bemanning en kostbare lading.

Een reder zal deze verantwoordelijkheid bij voorkeur opdragen aan de werknemer die familiair is met en opgeleid binnen zijn bedrijf, beschikt over de benodigde intermenselijke vaardigheden en die heeft bewezen een verantwoordelijke functie als onderhavige aan te kunnen. De nationaliteit van de betrokken werknemer is in dezen niet van belang.

### **Communicatieve vaardigheid buitenlandse kapiteins**

#### *Functioneren Nederlandse maritieme diensten aan de wal*

*De VVD fractie vraagt zich af of Nederlandse taalvaardigheid niet is vereist in verband met de scheeps- en milieurampenbestrijding welke Nederlandstalig operationeel is. Wat zijn de implicaties voor deze bestrijdingsdienst bij de toelating van buitenlandse kapiteins? Heeft één en ander ook invloed op het functioneren van de grote Nederlandse havens.*

De regering stelt voorop dat de leden van de VVD-fractie terecht hebben aangevoerd dat de scheeps- en milieurampenbestrijding binnen Nederland en de Nederlandse territoriale wateren zowel formeel als in operationele zin Nederlandstalig is. Het is evident dat de kans op een scheeps- of milieuramp met een buitenlands zeeschip veel groter is (immers de Nederlandse vloot maakt slechts 1% van de wereldvloot uit). In dit geval is de kapitein van het betrokken zeeschip derhalve vrijwel altijd de Nederlandse taal niet machtig. De communicatie geschiedt dan, naar internationaal gebruik, in het Engels, terwijl dikwijls ook de agent van de reder in de desbetreffende Nederlandse haven wordt ingeschakeld. Deze laatste is als regel Nederlandstalig. Juist in deze crisissomstandigheden is een goede beheersing van de Engelse taal op een hoger niveau essentieel. In de praktijk is gebleken dat niet alle gezagvoerders met een buitenlandse opleiding buiten het Angelsaksische taalgebied aan deze eis voldoen. Met het oog op de veiligheid (in de brede betekenis) en de milieubescherming acht de regering het dan ook van groot belang dat bij het afnemen van de wetgevingstoets (met inbegrip van de benodigde kennis en vaardigheden om adequaat te kunnen handelen als drager van het Nederlandse overheidsgezag onder bijzondere omstandigheden) bij de aspirant-gezagvoerder van een Nederlands zeeschip tevens wordt getoetst of deze de Engelse taal op het gewenste niveau beheerst. Er is dus geen sprake van wijzigingen in het functioneren van grote Nederlandse havens.

#### *Beheersing Engelse taal buitenlandse kapiteins*

*Zorgen bestaan er bij de leden van de GroenLinks-fractie met betrekking tot de Engelse taalvaardigheid van buitenlandse kapiteins en dientenge-*

*volge de communicatieproblemen die kunnen ontstaan aan boord indien de voertaal niet eenduidig is. Dit is van belang voor de sociale cohesie aan boord, de aantrekkelijkheid van het nautisch beroep, de perspectieven voor Nederlandse zeevarenden en tenslotte voor de veilige vaart. Op welke wijze wordt beoordeeld dat de betrokken kapitein over voldoende taalbeheersing beschikt: Vindt er een generieke beoordeling plaats van buitenlandse opleidingen of wordt er ook individueel getoetst, zo vragen deze leden zich af.*

In antwoord op de vragen van de leden van de fractie van GroenLinks kan worden opgemerkt dat de veel gehoorde klacht van de afnemende sociale cohesie aan boord en afname van de aantrekkelijkheid van het nautisch beroep voor Nederlandse zeevarenden indien zij zich aan boord uitsluitend tussen «buitenlandse zeevarenden» bevinden – met een andere moedertaal en culturele achtergrond – bij openstelling van de kapiteinsfunctie voor niet-Nederlanders naar de mening van de regering beter kan worden ondervangen dan thans het geval is. De rederij heeft inmiddels nu al een gemengd officierenbestand en krijgt immers meer mogelijkheden om bij de samenstelling van de bemanning rekening te houden met de verschillende nationaliteiten. Een schip met een Nederlandse kapitein kan (voor het merendeel) met andere Nederlanders bemand worden en daarnaast, een schip met bijvoorbeeld een Filipijnse kapitein met een (grotendeels) Filipijnse bemanning, bemand worden.

Op de kwestie van beheersing van de Engelse taal door niet-Nederlandse kapiteins op Nederlandse schepen is in het antwoord op de hieraan voorafgaande vraag van de leden van de VVD-fractie ingegaan.

### **Fraude met buitenlandse vaarbevoegdheidsbewijzen**

*De VVD fractieleden vragen zich af hoe de Divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat onderzoekt of buitenlandse vaarbevoegdheidsbewijzen rechtmatig zijn verkregen. Ook wordt het risico van voorkomende fraude met buitenlandse kwalificaties en diploma's genoemd.*

Zoals al eerder aan de orde geweest is per 1 februari 2002 het internationale STCW'95-Verdrag in werking getreden en nationaal de Zeevaartbemanningswet (ZBW). Daarmee is de Rijksexamencommissie opgehouden met het afnemen van examens voor de zogeheten rangendiploma's. Deze examencommissie hield zich daarnaast bezig met het toetsen van het kennisniveau van buitenlandse zeevarenden (van buiten de EU) die op Nederlandse zeeschepen gingen varen. Deze systematiek van individuele toetsing van vakkennis vooraf is thans verlaten. In plaats daarvan is nu door Nederland met 25 landen (buiten de EU) een overeenkomst gesloten ter erkenning van de vaarbevoegdheidsbewijzen uit die landen. Daarmee vindt vanaf 1 februari 2002 geen inhoudelijke toetsing vooraf meer plaats met uitzondering van het toetsen van de wetskennis en het machtig zijn van de Engelse taal (dit geschiedt vanaf 1 februari 2002 door daarvoor aangewezen deskundigen van de Divisie Scheepvaart). Het toezicht op de rechtmatigheid van de verkrijging van een (buitenlands) vaarbevoegdheidsbewijs beperkt zich op dit moment tot een controle of de betreffende buitenlandse zeevarende in bezit is van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs van een land waar Nederland een overeenkomst mee heeft gesloten. Op die basis wordt een Nederlands vaarbevoegdheidsbewijs van erkenning afgegeven.

Deze systematiek is voor een groot deel gebaseerd op het uitgangspunt dat de betreffende landen zelf invulling (blijven) geven aan het STCW'95-Verdrag, alsmede het uitgangspunt zoals geformuleerd in de ZBW, dat de

scheepsbeheerder primair verantwoordelijk is voor een veilige bemanning aan boord van zijn schepen zowel in termen van samenstelling alsmede in termen van kwalificaties.

Opgemerkt zij dat ter voorkoming en bestrijding van misbruik en oneigenlijk gebruik van buitenlandse vaarbevoegdheidsbewijzen, in art. 3, eerste lid, onderdeel a, en artikel 5, onderdeel c van de Regeling vaarbevoegdheidsbewijzen zeevaart (Stcrt. 2002, nr. 19, pag.13 en verder) een voorziening is opgenomen om deze praktijken tegen te gaan. Deze komt erop neer dat het Hoofd van de Divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs van erkenning aan een buitenlandse zeevarende mag weigeren, indien hij een gegronde vermoeden heeft dat het vaarbevoegdheidsbewijs in het land van oorsprong van de bewuste zeevarende, naar de normen van de Nederlandse rechtsstaat, niet rechtmatig is afgegeven.

De Divisie Scheepvaart heeft de volgende maatregelen genomen om zich te wapenen tegen valse vaarbevoegdheidsbewijzen:

- bij twijfel wordt contact opgenomen met het aanspreekpunt dat per land in de lijst met landen, waarmee een overeenkomst is gesloten, staat opgenomen;
- er worden alleen originele of gewaarmerkte kopieën (door bevoegde autoriteiten) geaccepteerd;
- er wordt een dossier gemaakt van specimen van de vaarbevoegdheden van de landen waarmee Nederland een overeenkomst gesloten heeft. Dit ter vergelijking met het overgelegde vaarbevoegdheidsbewijs.

Verder wordt gedacht aan het openstellen van een meldpunt alsmede om inspecties en audits aan boord van schepen meer toe te spitsen op het functioneren van de bemanning.

Meer in het bijzonder kan gewezen worden op de inspanningen van de Nederlandse reders en overheid met betrekking tot het zeevaartonderwijs aan het Palompon Institute of Technology (zie eveneens het antwoord bij het onderdeel «kwaliteit buitenlands zeevaartonderwijs») teneinde problemen met bijvoorbeeld Filippijnse vaarbevoegdheidsbewijzen verder te minimaliseren.

Samenvattend kan in antwoord op de vraag van de VVD-fractieleden worden gesteld dat de Divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat diverse activiteiten ontplooit en initieert om voorkomend misbruik en oneigenlijk gebruik van buitenlandse kwalificaties en met vaarbevoegdheidsbewijzen zoveel als mogelijk tegen te gaan.

### **Uitvoering publiekrechtelijke taken buitenlandse kapitein**

*Met betrekking tot de invulling van publiekrechtelijke taken van de kapitein, de zogenaamde «burgemeesterstaken», spreken de leden van drie fracties hun zorg uit (VVD, Groen Links en de SP). De VVD-fractie leden vragen of de opleidingsmodule wetgeving afdoende is ten aanzien van taken in tijden van crisis. De fractie-leden van GroenLinks vragen zich af hoe en in hoeverre – naast kennis en kunde – kan worden gewaarborgd dat buitenlandse kapiteins, met een sociale, economische en culturele binding met hun vaderland, de onderhavige taken goed kunnen uitvoeren, ook in geval van internationale spanningen en conflicten. De leden van de SP-fractie vragen bovendien of buitenlandse kapiteins zich de Nederlandse regels geheel eigen kunnen maken.*

In antwoord op deze vragen merkt de regering op dat er een onderscheid dient te worden gemaakt tussen de zogenaamde reguliere taken van de gezagvoerder aan boord en specifieke taken ten tijde van crisissituaties.

#### *Uitvoering reguliere ambtelijke taken*

Ten aanzien van de reguliere taken -de zogenaamde burgemeesterstaken- aan boord van Nederlandse vlaggenschepen zij opgemerkt dat, daar waar in vroeger tijden elke verbinding van het schip met de reder en Nederland onmogelijk was, het zaak was dat de kapitein grote verantwoordelijkheden werden opgedragen. Met de huidige stand van de Informatie en Communicatie Technologie is dit echter gewijzigd en feitelijk, in de praktijk, in een ander daglicht komen te staan. Via gebruikmaking van moderne ICT-toepassingen is namelijk thans communicatie met- en daarmee assistentie vanaf de wal ten behoeve van het (varende) schip en zijn bemanning mogelijk geworden. Overigens wordt de reeds bestaande, en in het kader van het STCW'95 Verdrag verplicht gestelde, wetgevingsmodule thans herzien en aangevuld, zoals uiteengezet in de memorie van toelichting. Elders in deze nota is reeds ingegaan op het, naar het oordeel van de regering, essentiële element van de toetsing, in het kader van de wetgevingstoets, van de beheersing van de Engelse taal op het gewenste niveau.

#### *Uitvoering crisisbeheersingstaken*

Ten aanzien van taken ten tijde van crisissituaties kan worden gesteld dat het Nato-concept ten aanzien van de inzet van zeeschepen in tijden van crises en oorlog is gewijzigd. Daar waar voorheen uitsluitend werd uitgegaan van «eigen» schepen met «eigen» mensen is het nu zo dat voor vervoer van (ook) strategische goederen wordt gecharterd op de «open markt». De prijs en kwaliteit zijn nu bepalend, en niet langer de nationaliteit van schip en bemanning, inclusief de kapitein. Dezelfde gedragslijn wordt ook gevolgd door de Nederlandse regering ten aanzien van nationale vervoersbehoeften in de context van crisisbeheersing en inzet ten behoeve van vredesmissies. Tenslotte, indien een nationale overheid een schriftelijk contract sluit met een daartoe zorgvuldig geselecteerde reder voor de uitoefening van crisisbeheersingstaken, gaat de betrokken regering ervan uit dat de reder ervoor zorg draagt dat het schip en haar bemanning de aan haar opgedragen taken naar behoren en conform schriftelijke afspraak uitvoert.

### **Nationaliteitseis kapiteinsfunctie in de EU**

*De leden behorende tot de CDA-fractie vragen zich af welke landen binnen de EU de nationaliteitseis niet meer als bindend hanteren.*

In antwoord op de vraag van de leden van de CDA-fractie kan het volgende overzicht worden gegeven. Oostenrijk kent voor zijn zeegaande vloot geen nationaliteitseis voor de kapitein. Een aantal EU-lidstaten kent de voorwaarde van de eigen nationaliteit voor de gezagvoerder, met de wettelijke mogelijkheid op *individuele* basis ontheffing (dispensation) te verlenen. Bij sommige EU-lidstaten geldt een beperking tot bepaalde andere nationaliteiten, wil een ontheffing kunnen worden verleend. Deze staten zijn: België, Denemarken, Nederland, Noorwegen (alleen voor het Noorse Internationale («tweede») Register), Portugal, Spanje (alleen voor het «tweede» register en voor Spaanse zeeschepen in de kustvaart tussen Spaanse havens, op basis van reciprociteit) en Zweden.

Het Verenigd Koninkrijk kent alleen een nationaliteitseis voor zogeheten «strategische schepen», te weten passagiersschepen, ro-ro-schepen en



tankers; de kapitein moet de nationaliteit bezitten van het Verenigd Koninkrijk, een van de andere EU- of EER-staten, een NAVO-staat, dan wel van een staat of (ei)land behorende tot het Britse Gemenebest. Ierland schrijft voor dat alle officieren aan boord van Ierse zeeschepen de Ierse nationaliteit moeten bezitten of die van een EU-lidstaat, dan wel die van een staat of (ei)land binnen het Britse Gemenebest. Luxemburg heeft als voorwaarde het bezit van één van de nationaliteiten van de EU. Finland, Frankrijk, Duitsland, Griekenland, Italië en Noorwegen (wat betreft het «eerste register») kennen geen ontheffingsmogelijkheid voor de kapitein op een zeeschip onder hun vlag.

### **Nationaliteitsproblematiek in andere vervoerssectoren**

*De leden van de VVD-fractie vragen zich af of andere sectoren ook een nationaliteitsproblematiek speelt bijvoorbeeld in de binnenvaart, de kustvaart en andere vervoerssectoren.*

#### *Binnenvaart*

Voor wat betreft de binnenvaart deze sector valt onder de Wet Arbeid Vreemdelingen (WAV), dat betekent dus eerst een geschikte kandidaat in Nederland zoeken, vervolgens binnen de EU, vervolgens in de toetredende lidstaten en daarna pas daarbuiten. In de praktijk wordt daar d.m.v. tijdelijke Ontheffingsregelingen nog wel eens van afgeweken. Dit gebeurt dan in de vorm van een convenant tussen werkgevers en de uitvoerder, het CWI, van de WAV. Een en ander is bijvoorbeeld het geval geweest bij de Tsjechische matrozen in de Nederlandse binnenvaart. Wat de nationaliteit van de kapitein betreft, in de binnenvaart meestal schipper genoemd, kent de binnenvaart geen regel dat dit een Nederlander moet zijn. Dat geldt ook voor de overige lidstaten in de EU. Een schipper moet in het bezit zijn van een vaarbewijs zoals genoemd in richtlijn 96/50 EG. Dat betekent een Rijnpatent dan wel een nationaal vaarbewijs uit één van de lidstaten voorzover dat erkend is in richtlijn 91/672 EEG dat wil zeggen de meeste lidstaten met binnenvaart.

#### *Kustvaart*

Voor wat betreft «de kustvaart» geldt het volgende: Er wordt in de wet- en regelgeving op gebied van nationaliteiten geen onderscheid gemaakt tussen shortsea- en deepsea-shipping. De term «kustvaart» wordt niet meer gehanteerd en komt derhalve in beleidsdocumenten, statistieken e.d. al gedurende ruime tijd niet meer voor. Onder shortsea shipping wordt alle zeescheepvaart verstaan tussen landen in Europa (exclusief IJsland) en het Middellandse zeegebied (inclusief Noord-Afrika). De overige zeescheepvaart is deepsea shipping. De arbeidsmarkt voor gekwalificeerde zeevarenden is krap. Dit geldt voor alle zeeschepen: Er is wat dat betreft dan ook geen onderscheid op te merken tussen shortsea- en deepsea-trajecten.

#### *Luchtvaart*

Voor wat betreft de luchtvaart kan worden opgemerkt dat de Nederlandse luchtvaartwetgeving geen nationaliteitseis kent voor de gezagvoerder van een Nederlands luchtvaartuig. Het ontbreken hiervan vindt zijn oorzaak in o.m. historische verschillen tussen de zeescheepvaart en de luchtvaart. De buitenlandse vlieger die voldoet aan de door Nederland gestelde veiligheidseisen, medisch geschikt is en getoond heeft een toereikende kennis te bezitten van de relevante Nederlandse wetgeving, krijgt een Nederlandse erkenning en kan gezagvoerder worden op een Nederlands vliegtuig. Wat betreft de arbeidsmarktsituatie geldt dat er op

dit moment sprake is van een overschot aan gekwalificeerde Nederlandse vliegers. Dit kan echter in de komende jaren veranderen.

#### *Wegvervoer*

Voor wat betreft het wegvervoer zijn er gezien het tekort op de arbeidsmarkt ook buitenlandse chauffeurs op Nederlandse wagens actief. Zij moeten altijd beschikken over een tewerkstellingsvergunning en een verblijfsvergunning (indien binnenkomst Nederland aan de orde) conform de WAV.

Voor chauffeurs uit landen van buiten de Europese Unie, die in loondienst zijn van EU beroepsvervoerder met een communautaire vergunning, wordt met ingang van 19 maart 2003 het bestuurdersattest verplicht conform de EU richtlijn 484–2002, waarin aanvullende regels gesteld worden ten aanzien van de toegang tot de markt inzake het goederenvervoer over de weg van of naar het grondgebied van een lidstaat of over het grondgebied van een of meer lidstaten.

#### *Spoorwegen*

Ter completering: Ook voor wat betreft de spoorwegen is de WAV van toepassing.

Concluderend kan worden gesteld dat met uitzondering van de shortsea-sector de overige vervoerssectoren op het terrein van nationaliteitsvereisten in relatie tot arbeidsmarktvragestukken zich moeilijk laten vergelijken.

#### **Zeevaartsector uitgezonderd van de Wet Arbeid Vreemdelingen**

*De leden van de fracties van het CDA, VVD en PvdA, stellen voorts vast dat de zeescheepvaart is uitgezonderd van de Wet Arbeid Vreemdelingen (WAV). Zij vragen zich af waarom de zeevaart is uitgezonderd, of het niet wenselijk is de zeevaart alsnog onder de werkingssfeer te brengen (CDA) en wat hiervan de implicaties zijn (VVD)? De leden behorende tot de PvdA-fractie stellen voorts de vraag waarom juist gelet op het internationale karakter van de zeevaart, zowel qua vaarroutes alsmede qua samenstelling van de bemanning, de WAV niet van toepassing zou moeten worden verklaard.*

#### *Achtergrond uitzonderen zeevaartsector van werkingssfeer WAV*

De WAV heeft als hoofddoelstelling de bescherming van de Nederlandse arbeidsmarkt tegen (goedkope) arbeid van buiten de Europese Economische Ruimte (EER). Daarom moet een werkgever die een vreemdeling te werk wil stellen in Nederland en tegen in Nederland geldende arbeidsvoorwaarden, beschikken over een tewerkstellingsvergunning. Artikel 8 van de Wet Arbeid Vreemdelingen stelt in het eerste lid, onder c, ten eerste, dat «een tewerkstellingsvergunning moet worden geweigerd indien het een vreemdeling betreft die niet geschikt over een voor het verrichten van arbeid geldige vergunning tot verblijf». Bij de besluitvorming over het afgeven van een vergunning wordt nadrukkelijk bezien of het voor de werkgever niet mogelijk is geweest om Nederlandse werknemers respectievelijk werknemers uit de EER te werven. Afgifte van een tewerkstellingsvergunning is verder gekoppeld aan de Vreemdelingenwet 2000 en bijbehorende immigratiebepalingen. Het gaat hier dus om het zich op Nederlands grondgebied vestigen door een niet EER-werknemer. Arbeid aan boord van een Nederlands zeeschip is echter geen arbeid op Nederlands grondgebied, zodat daar geen rechtvaardiging te vinden is

voor het onder de WAV brengen van de zeevaart. Zoals ook is opgemerkt in de Memorie van Toelichting op het onderhavige voorstel (pag. 4 Memorie van Toelichting) is een Nederlands zeeschip namelijk geen Nederlands grondgebied en evenmin heeft een buitenlandse zeevarende zijn hoofdverblijf aan boord noch bestaat bij hem het oogmerk om zijn residentie in- en daarmee een verblijfsvergunning voor Nederland te verkrijgen. De enige feitelijke relatie van het schip met Nederland is de plaats van vestiging van de reder. Ook ingeval van Nederlandse schepen die soms of met grote regelmaat Nederland aandoen geldt dat er geen formele relatie bestaat met Nederland.

Met het onder de WAV brengen van de zeevaart en het toepassen van het Nederlands arbeidsrecht en bijbehorende arbeidsvoorwaarden in de zeevaart, zal het niet meer mogelijk zijn om andere arbeidsvoorwaarden toe te passen op buitenlandse zeevarenden. Daarmee zou één van de belangrijke peilers van het zeescheepvaartbeleid – zoals medio jaren 80 algemeen is aanvaard door de Tweede Kamer – komen te vervallen met alle gevolgen van dien voor de Nederlandse vloot. Op de Nederlandse vloot zijn buitenlandse zeevarenden enerzijds noodzakelijk omdat er, door de enorme vlootgroei als gevolg van het nieuwe zeescheepvaartbeleid een groot tekort is ontstaan aan met name Nederlandse officieren en anderzijds omdat het kunnen aanstellen van buitenlandse zeevarenden zeer belangrijk is voor het mondiaal kunnen blijven concurreren onder Nederlandse vlag.

#### *Doel en werking RTO en RAZ regelingen*

Echter, ter voorkoming van mogelijke verdringing van Nederlandse zeevarenden door buitenlandse zeevarenden, zijn door sociale partners schriftelijke afspraken gemaakt in de vorm van de «Regeling Tewerkstelling Officieren (RTO)» voor buitenlandse nautische officieren en de «Regeling Arbeidsvoorziening Zeevarenden (RAZ)» ten behoeve van buitenlandse gezellen. Grosso modo kan worden gesteld dat deze regelingen de WAV voor de zeevaartsector vormen: Een bipartite samengestelde commissie van scheepsbeheerders en werknemers dient toestemming te verlenen aan de scheepsbeheerder die een verzoek tot aanstelling van een buitenlandse zeevarenden heeft ingediend, alvorens daadwerkelijk tot tewerkstelling van betrokken buitenlandse zeevarenden kan worden overgaan. Bovendien dient de betrokken scheepsbeheerder een bepaald bedrag aan de werknemersorganisatie te betalen voor gedeerde inkomsten.

De RTO en de RAZ zijn volledig toegesneden op de specifieke eigenschappen en behoeften van de sector waardoor bijvoorbeeld door middel van korte procedures snel en adequaat kan worden ingespeeld op frequente en snelle wisselingen van personeel wereldwijd aan boord van Nederlandse vlaggenschepen. Snelheid is geboden omdat reders zijn gebonden aan de bemanningseisen en samenstelling zoals neergelegd in het zogenaamde Bemanningcertificaat, dat wordt afgegeven door het hoofd van de Divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Varen met een kwantitatieve of kwalitatieve afwijkende bemanningssamenstelling dan is voorgeschreven, is bij wet verboden.

Concluderend wordt vastgesteld dat de WAV niet van toepassing kan zijn op de zeevaart omdat de koppeling met het Nederlandse grondgebied aan boord van een Nederlands vlaggenschip ontbreekt en omdat er andere dan Nederlandse arbeidsvoorwaarden gelden voor buitenlandse zeeva-

renden. Evenwel de RTO en de RAZ regeling zijn een specifiek regime analoog aan de doelstellingen van de WAV maar toegesneden op de specifieke kenmerken en behoeften van de zeevaartsector.

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