

- Ook FNV vindt het behoud van werkgelegenheid in de Nederlandse scheepsbouw van groot belang. Zo trekken we in het onderzeeboten dossier samen met werkgevers op, om binnen deze aanbesteding en uitgave van belastinggeld, zoveel mogelijk werk in Nederland terug te krijgen.
- Wel moeten daarbij minimum arbeidsvoorwaarden in acht worden genomen en de arbeidsmarkt moet worden beschermd tegen verdringing.
- Ook onze buurlanden stellen vergelijkbare regels aan scheepsbouwwerk. Dat heeft het Ministerie van SZW in 2018 nog laten onderzoeken.
- In het geval van de 'Oasis of the Seas' en de opgelegde boete wordt gesproken over flying teams of riding crew alsof dit zeevarenden zijn. Dat is niet juist! Het gaat hier om onderhoudsmedewerkers die in dienst zijn van een Aziatische BV van de scheepseigenaar. Zij vliegen de hele wereld over om aan de verschillende schepen van dezelfde eigenaar onderhoudswerkzaamheden te verrichten. Dit is geen riding crew, dit zijn geen zeevarenden en voor hen geldt geen uitzondering op de WAV. Voor deze onderhoudsmedewerkers moeten dus gewoon tewerkstellingsvergunningen worden aangevraagd waarbij het Nederlands minimumloon en arbeidstijdenwetgeving gelden.
- In de zeevaart wordt wel zo nu en dan gesproken van riding crews of riding gangs. Dit zijn, zoals het woord 'riding' ook aangeeft, altijd werkers die op een schip (mee)varen en die tijdens een vaart aan het werk zijn. Meestal gaat het hierbij om onderhoudswerk en technische klussen. Altijd gaat het om werkzaamheden die tijdens het varen worden verricht. Alleen als je normaal aan boord van varende schepen werkt kun je zeevarende zijn.
- Sinds de zaak van de Oasis of the Seas is verder de regeling internationaal handelsverkeer verruimd. Daarbij wordt een project vooraf bij het UWV aangemeld en is voor bepaalde groepen werknemers geen tewerkstellingsvergunning nodig. Wel moeten de werknemers vooraf aangemeld worden voor het UWV, wat zeer eenvoudig is. Uiteraard hebben deze werknemers recht op betaling van minimumloon. Het UWV heeft de sector uitgelegd dat de regeling 1k van het BuWav speciaal ontworpen is voor grote projecten. Hier is de verdringingstoets een onderdeel van. Dat vindt ook de FNV heel belangrijk. De scheepsbouwsector, en ook Damen Shipyards, hebben uitdrukkelijk aangegeven, met die regels uit de voeten te kunnen maar zijn van mening dat de overheid hier wel betere voorlichting over moet aanbieden richting de branche. Om de gewenste duidelijkheid te bieden.

- Dus wat is nu nog het probleem? Sociale partners hebben de Minister vorig najaar gezamenlijk laten weten met deze regeling uit de voeten te kunnen. Dit heeft Minister Koolmees op zijn beurt aan de Kamer laten weten in oktober 2019, dus pas enkele maanden geleden. Partijen zouden zich niet moeten richten op het verleden, maar – binnen de kaders van de verruimde regels - op het binnenhalen van orders en het ontzorgen van hun klanten bij eventuele administratieve handelingen om te voldoen aan Nederlandse wet- en regelgeving.
- Overigens wordt door de scheepsbouw een beeld geschetst alsof de Nederlandse scheepsbouw minder aantrekkelijk zou zijn, en hier geen schepen meer worden gebouwd/onderhouden. Dit is onjuist. In 2019 heeft Royal Caribbean , nota bene de reder van de Oasis of the Seas, opdracht gegeven aan twee andere Nederlandse scheepswerven om in totaal drie nieuwe cruiseschepen te bouwen. Het gaat om aanzienlijke orders (zie: Schuttevaer, 12 oktober 2019, "Royal Caribbean bestelt drie schepen bij De Hoop en Meyer"). Kennelijk is het dus al enige tijd niet langer zo dat Royal Caribbean de Nederlandse scheepswerven mijdt. Bovendien zijn er vele factoren die bepalen waar een schip wordt gebouwd of onderhouden.
- Overtredingen van arbeidsrechtelijke wettelijke regels zijn in Nederland niet toegestaan. Deze worden beboet. De procedures voor de zaak van de Oasis of the Seas lopen nog. De Minister kan en mag daarin niet interfereren. Dit zou een onwenselijk signaal afgeven: het is OK om de wettelijke regels niet te volgen als de concurrentiepositie maar behouden blijft. Kortom, de procedures moeten uitwijzen of sprake was van overtredingen. Dat is aan de onafhankelijke rechter; dit is niet de taak van de Minister. FNV heeft vertrouwen in de Inspectie SZW, zij doen hun taken zorgvuldig, en FNV heeft ook vertrouwen in de deugdelijkheid van het rechterlijk oordeel. Het is niet aan de politiek om zich daarmee te bemoeien. Wij kennen immers een rechtstaat met een scheiding der machten.

Conclusies

- FNV kan zich uiteraard vinden in het belang van goede voorlichting en van promotie van de kwaliteit en innovatiekracht van de sector.
- Wanneer Nederland geen grenzen meer zou stellen en deze grenzen niet langer zou handhaven waar het betreft werken op en rondom zeeschepen, wordt uitbuiting van werknemers gestimuleerd. Bovendien zal de instroom van Nederlandse vakkrachten opdrogen bij versoepeling van de spelregels. Op de lange termijn zal dit desastreuus zijn voor de kwaliteit en de innovatiekracht van de maritieme sector in Nederland. Dat kan niet de bedoeling zijn.