**Damen Shipyards Paper ter voorbereiding op het ronde tafel gesprek Tweede Kamer**

Problematiek Cruise en Offshore, riding crews en onderaannemers van buiten de EER en Zwitserland

**Vooraf**

Deze notitie behandelt de problematiek rondom de cruise en offshore. Het is een overzichtsdocument ter voorbereiding op het ronde tafel gesprek tussen belanghebbenden en vertegenwoordigers van de Tweede Kamer.

**Damen Shiprepair & Conversion**

Damen Shiprepair & Conversion (DSC) heeft een wereldwijd netwerk van zestien scheepsreparatie- en conversiewerven, waarvan er twaalf in Noordwest Europa gevestigd zijn. DSC heeft beschikking over meer dan 50 drijvende en (overdekte) droogdokken (waarvan de langste 420 x 80 meter en de breedste 405 x 90 meter is) hellingen, scheepsliften en overdekte hallen. Reparatieprojecten variëren van kleine eenvoudige reparaties en ‘wettelijk’ onderhoud tot complexe renovaties en de volledige ombouw van grote offshore constructies. DSC voert jaarlijks ongeveer 1.300 reparatie- en onderhoudswerkzaamheden uit, zowel op de werven als in havens en tijdens de reis.

**Inleiding – Oasis of the Seas van Royal Caribbean Cruise Lines**

Het vertrek van in 2014 's werelds grootste cruiseschip de Oasis of the Seas uit Rotterdam, werd ontsierd door een forse boete, oplopend tot EUR 1,1 miljoen. De Inspectie SZW (I-SZW) is gestuit op werklieden die zonder tewerkstellingsvergunning bezig waren met de onderhoudsbeurt van de Oasis of the Seas bij Damen Verolme Rotterdam. Het ging hier om tientallen werknemers van buiten de EU, die in dienst zijn bij reder Royal Caribbean en behoren tot diens riding crews.

Deze werknemers van de reder zijn teams die bij reguliere, geplande of nooddokkingen worden ingezet om werk te verrichten aan of in het schip, terwijl de scheepswerf werkzaamheden verricht die kunnen worden gekwalificeerd als typisch scheepsreparatie eigen werk. Royal Caribbean werd beboet omdat haar aanpak Nederlandse werkgelegenheid zou verdringen. De reder stelt zich op het standpunt dat de werknemers niet onder de Nederlandse jurisdictie vallen maar als bemanning onder de internationale maritieme wetten en dus zijn de werknemers niet vergunningplicht in de Nederlandse zin.

Het bovenstaande en de boeteoplegging hebben tot gevolg gehad dat de grote internationale cruise-operators zoals Royal Caribbean, Disney, Carnival, etc. zodanig zijn afgeschrokken en dat zij sindsdien de Rotterdamse haven mijden als zij moeten dokken.

**Overleg met I-SZW, UWV en vakbonden**

De inspanningen gedaan door UWV, vakbonden en Minister Koolmees (brief) over de afgelopen jaren hebben tot op heden niet geleid tot het terugkeren van de cruisemaatschappijen en offshore rederijen naar Nederland.

De vakbonden zijn het er mee eens dat verdringing van arbeid hier niet aan de orde is. De vakbonden geven wel aan dat het wettelijk minimum loon een harde eis is. Uit onderzoek bij een aantal cruise-operators is gebleken dat de riding crews boven het Nederlandse wettelijk minimumloon worden betaald. Dit is gedeeld met de vakverenigingen. Inmiddels hebben zij hierover Minister Koolmees geïnformeerd.

Echter, dit heeft niet geleid tot een verandering van inzicht bij de cruise maatschappijen. Recent voorbeeld: eind 2019, na consultatie van haar juridische afdeling heeft Royal Caribbean een docking van een groot cruiseschip in Nederland afgezegd. Zij zijn uitgeweken naar Spanje, waar inzicht op de met onze wet arbeid vreemdelingen vergelijkbare wetgeving anders plaatsvindt ( zoals ook in Italië, Frankrijk en Duitsland)

De cruise-operators hebben het beeld dat zij in Nederland niet kunnen dokken zonder dat zij kunnen worden beboet voor handelingen en activiteiten, waarvan zij oordelen dat zij wel in overeenstemming zijn met internationale regelgeving en daarin in andere EU landen niet op worden tegen gesproken

**Niet alleen cruise – ook offshore**

De huidige situatie betreft niet alleen de cruise industrie, maar treft ook de offshore industrie.

*Recent voorbeeld* - In januari 2020 heeft Allseas er voor gekozen om hun offshore schip Solitaire niet naar Damen Verolme Rotterdam te sturen voor een dokking, wederom een verloren opdracht van tientallen miljoenen euro’s. Een van de drijfveren was het groot aantal risico’s en onzekerheden ten aanzien van de tewerkstellingsvergunningen, Arbeidstijdenwet, Wet Minimum Loon, etc.

**Standpunt Damen**

Het standpunt van Damen (maar ook van andere spelers in de markt én van juristen) is steeds geweest dat de riding crews, gezien zouden moeten worden als bemanning van het schip, zoals in de landen om ons heen wordt gedaan. Zij werken voor de cruise operator tijdens de onderhoudsbeurten op al haar schepen en zijn in het bezit van de benodigde certificaten om op een zeeschip te mogen werken. Verdringing van arbeid is hier niet aan de orde (dit is door de vakbonden bevestigd).

**Reden voor dringend overleg**

De cruise-operators menen dat Nederland geen jurisdictie heeft; de riding crews en de onderaannemers dienen te worden beschouwd als schepelingen, als crew. Het gevolg zou moeten zijn dat Nederlandse sociale arbeidswetten en de Wet arbeid vreemdelingen niet van toepassing zijn op deze werknemers. De werkzaamheden aan de offshore- en de cruiseschepen zouden Rotterdam en de Nederlandse economie honderden miljoenen kunnen opbrengen.

Bovengenoemde leidt voor Damen Shiprepair & Conversion tot een verlies aan opdrachten in de orde van EURO 100 miljoen op jaarbasis. Deze situatie is dusdanig urgent dat als deze niet acuut wijzigt dit zal leiden tot reductie van werfcapaciteit in de Rotterdamse Haven met als gevolg het verlies van honderden banen op de werven als ook bij onderaannemers en toeleveranciers.