

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1877

Vragen van de leden **Lacin** en **Van Kent** (beiden SP) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over *het bericht dat Maersk 24 Nederlandse werknemers op straat zet* (ingezonden 10 februari 2021).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ontvangen 2 maart 2021).

Vraag 1, 2

Wat is uw oordeel over het bericht «Radeloze Nederlandse Maersk-crew vraagt hulp aandeelhouders»?¹

Wat vindt u ervan dat 24 Nederlandse werknemers van Maersk hun werk kwijtraken omdat het voor het bedrijf blijkbaar lucratiever is om voor een Liberiaanse vlag te kiezen?

Antwoord 1, 2

Ik betreurt dat Maersk deze schepen uit het Nederlandse register heeft gehaald. Nederlandse zeevarenden zijn van belang voor het maritieme cluster. Ik heb begrepen dat het interne overwegingen van Maersk waren, die tot het omvlaggen hebben geleid. Maersk heeft het aantal vlaggen teruggebracht en als Deense bedrijf daarbij gekozen voor één Europese vlag (de Deense «moeder» vlag) en één of twee niet Europese vlaggen. Aangezien het hier om individueel bedrijfsbeleid gaat, is het niet aan mij om een oordeel over deze keuze te vormen.

Vraag 3

Klopt het dat het bedrijf deze 24 arbeidsplaatsen niet schrappt, maar de Nederlandse werknemers vervangt door goedkopere werknemers uit andere landen wanneer deze Nederlandse werknemers een deel van hun arbeidsomstandigheden niet willen opgeven?

¹ Nieuwsblad Transport, 5 februari 2021. Radeloze Nederlandse Maersk-crew vraagt hulp aandeelhouders (<https://www.nieuwsbladtransport.nl/scheepvaart/2021/02/05/radeloze-nederlandse-maersk-crew-vraagt-hulp-aandeelhouders/?gdp=accept>)

Antwoord 3

Uit het artikel maak ik op dat deze groep zeevarenden wel werk is geboden, maar tegen slechtere arbeidsvoorwaarden. Vakbond Nautilus International, die deze groep Nederlandse zeevarenden steunt, heeft daarbij aangegeven dat deze slechtere arbeidsvoorwaarden onmogelijk kunnen worden geaccepteerd.

In de zeevaart is het een gegeven dat de vlaggenstaat maatgevend is voor de arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden van de zeevarenden aan boord van de schepen.

Vraag 4

Met welke veranderingen in arbeidsvoorwaarden zullen deze medewerkers akkoord moeten gaan als zij onder Liberiaanse arbeidsvoorwaarden in dienst zouden blijven?

Antwoord 4

Daar ben ik niet van op de hoogte. Het is aan de zeevarenden om daar een oordeel over te vormen. Op Nederlands gevlagde schepen geldt dat de arbeidsvoorwaarden bij CAO (Handelsvaart) zijn geregeld. Andere vlaggenstaten hebben andere arbeidsvoorwaarden.

Vraag 5

Bent u het eens dat het getuigt van slecht werkgeverschap wanneer een bedrijf werknemers op straat zet om goedkopere werknemers aan te nemen?

Antwoord 5

In de context van het bericht waar de vragen over gesteld worden kan ik alleen vaststellen dat Maersk de keuze maakt om deze schepen niet meer onder de Nederlandse vlag te laten varen. Dat is een interne bedrijfsaangelegenheid en het is niet aan mij om individueel bedrijfsbeleid te beoordelen. Zonder te willen suggereren dat in het onderhavige geval hiervan sprake zou zijn, wil ik in algemene zin opmerken dat, indien gekozen wordt voor een vlag met als enig doel te besparen op arbeidskosten en sociale lasten en daarmee internationale regels te ontduiken, de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en ik dit zien als een vorm van «social dumping». Er is internationale regelgeving op het gebied van arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden voor zeevarenden, zoals vastgelegd in het Maritiem Arbeidsverdrag (MAV) 2006. Het is de verantwoordelijkheid van de verdragspartijen om het verdrag te implementeren in nationale wetgeving en hierop toezicht uit te oefenen en te handhaven ten aanzien van de schepen die onder hun rechtsbevoegdheid vallen.

Vraag 6

Bent u bekend met het in het artikel aangehaalde gentlemen's agreement uit 2011 die de arbeidsplaatsen van deze werknemers zou moeten beschermen? Kunt u aangeven hoe bindend deze overeenkomst is?

Antwoord 6

Voor zover ik begrijp betreft dit een agreement tussen vakbond Nautilus International en Maersk. Over de status en het juridische bindend zijn van de afspraak kan ik geen uitspraak doen.

Vraag 7

Bent u, of iemand anders in het kabinet, bereid contact op te nemen met Maersk om te kijken of er een oplossing kan worden gevonden voor de 24 Nederlandse werknemers? Is het bijvoorbeeld een optie dat de boten van Maersk verder varen onder een Europese vlag?

Antwoord 7

Het is niet aan mij, mijn collega van Sociale Zaken en Werkgelegenheid of één van onze collega's om in deze interne aangelegenheden van Maersk te treden. Vakbond Nautilus International steunt deze zeevarenden in hun verzoek aan de aandeelhouders van dit Deense bedrijf. Het is aan werkgever en werknemer om tot een oplossing te komen.