

22 404

## **Vaststelling van bepalingen inzake de nationaliteit van zeeschepen in Nederlandse rompbevrachting (Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting)**

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

Ontvangen 15 september 1992

De ondergetekende heeft met belangstelling kennisgenomen van het verslag. Op de gestelde vragen gaat ondergetekende hierna in.

De leden van de CDA-fractie vroegen waarop de verwachting is gebaseerd dat de inschrijving in het rompbevrachtingsregister zal leiden tot het invlaggen van schepen die nu reeds onder buitenlandse vlag in bareboatcharter worden geëxploiteerd.

Voor reders met schepen in bareboatcharter heeft de mogelijkheid om daarmee onder Nederlandse vlag te gaan varen aantrekkelijke aspecten. Deze aspecten betreffen het kwaliteitsimago van de Nederlandse vlag, het kunnen deelnemen in het vervoer van ladingpakketten waarvoor vlagvoorschriften gelden, en de faciliteiten voor scheepvaart onder Nederlandse vlag.

Invlaggen op basis van bareboat is in sommige gevallen aantrekkelijker dan invlaggen op basis van aankoop van het schip. De bestaande financieringsstructuur kan dan behouden blijven. Afhankelijk van de inhoud van de bareboatovereenkomst kan een deel van het (economisch waarde) risico bij de buitenlandse vercharteraar blijven. Op grond van het buitenlandse juridische eigendom kunnen in sommige gevallen aanspraken aldaar op scheepsbouwsteun behouden blijven en in mindering worden gebracht op de charterhuur. Nederlandse reders, die met meer schepen onder Nederlandse vlag varen, kunnen door invlagging van hun andere schepen onder buitenlandse vlag op basis van bareboatcharters, blijven voldoen aan de verscherpte vereisten van de fiscale faciliteit voor de zeescheepvaart met betrekking tot het aandeel van hun vloot dat onder de Nederlandse vlag dient te varen. Hiermee kan deze faciliteit voor alle Nederlandse belastingplichtige zeevarenden op de gehele vloot van deze reder behouden blijven.

De zeescheepvaartbedrijven hebben geïndiceerd dat op grond van bovenbedoelde aantrekkelijke aspecten binnen de huidige situatie 20 à 30 schepen onder Nederlandse vlag zullen gaan varen op basis van een bareboatcharter.

<sup>1</sup> De vorige stukken inzake dit wetsvoorstel zijn verschenen onder de nrs. 334 en 334a, vergaderjaar 1991-1992.

De regering acht de kans zeer gering dat het invlaggen op basis van rompbevrachtingsovereenkomsten ten nadele van de bemanning zou kunnen zijn. De eerdergenoemde leden vroegen naar een nadere onderbouwing van deze mening.

Met de opmerking in de memorie van toelichting met betrekking tot de mogelijkheid van onbedoeld gebruik van het invlaggen op basis van rompbevrachtingsovereenkomsten ten nadele van de bemanning, wordt bedoeld op de mogelijkheid tot het tussentijds verbreken van de arbeidsovereenkomst met de zeevarenden van een schip onder Nederlandse vlag, door dit schip naar het buitenland te verkopen met gelijktijdig ontslag van alle bemanningsleden om vervolgens (nagenoeg) onmiddellijk dit schip op basis van een rompbevrachtingsregister in te huren en onder Nederlandse vlag te brengen, met benoeming van andere bemanningsleden.

Voor rompbevrachtingsschepen onder Nederlandse vlag gelden echter dezelfde bemanningsvoorschriften als voor schepen van Nederlandse eigenaren. En er bestaat ten aanzien van de toepasbaarheid van de Nederlandse sociale zekerheids- en arbeidsomstandighedenwetgeving geen verschil tussen rompbevrachtingsschepen en schepen in Nederlandse eigendom. Er is dan ook geen reden om aan te nemen dat een dergelijk onbedoeld en ongewenst gebruik zal worden gemaakt van de voorgestelde wettelijke regeling.

Ook de financiële garanties ten aanzien van de bemanning zijn in het wetsvoorstel voldoende gewaarborgd.

De wenselijkheid een financiële garantie te vragen zal zich onder meer voordoen indien in het land van de eigendomsregistratie de loonvoordering, in tegenstelling tot in het Nederlands recht, niet boven alle voorrechten is bevoorrecht. In dat geval kan, teneinde te voorkomen dat de bemanning in geval van een faillissement geen loon krijgt, op grond van artikel 4, zevende lid, van het wetsvoorstel van een reder die een rompbevrachtingsschip wenst te registreren, een zodanige bankgarantie worden verlangd, dat de betaling van een vol jaar salaris (inclusief sociale premies) van de kapitein en de andere bemanningsleden te allen tijde is gewaarborgd.

Maar ook indien een (beginnend) Nederlands zeescheepvaartbedrijf een schip in het rompbevrachtingsregister wil inschrijven, kan ingeval er twijfels bestaan over de financiële positie van dat bedrijf, op grond van genoemd artikel een bankgarantie of een garantie van het moederbedrijf worden geëist, zodat in ieder geval de financiële verplichtingen jegens de bemanning kunnen worden nagekomen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
J. R. H. Maij-Weggen