

■
Aan belanghebbenden

Onderwerp
**Terbeschikkingstelling van niet-EU
arbeidskrachten in de kottersector**

Contactpersoon
Ment van der Zwan
Telefoonnummer
0255 56 14 77
Telefoonnummer (mobiel)
06 204 176 44
Elektronische post
Ment@cv-ym.nl
Uw schrijven van
n.v.t.
Uw kenmerk
n.v.t.
Ons kenmerk
2020-001-001-SV-MZ
Bij beantwoording vermelden alstublieft

Datum

28 oktober 2020

Collega's,

In Visserijnieuws van 16 oktober jl. stond een wervend artikel over, voornamelijk, Filipijnse uitzendkrachten op de kottervloot en uitzendkrachten die uit andere niet-EU landen komen. Hoewel in het artikel wordt gewaarschuwd voor het al te lichtvaardig inzetten van deze uitzendkrachten, menen wij er goed aan te doen te knelpunten nog eens op een niet-uitputtend rijtje te zetten.

De Filipijnse uitzendkrachten zijn werknemers en niet zelfstandige maatschapsvissers. Dat heeft als consequentie dat de volledige arbeidswetgeving voor vissers in loondienst op hen van toepassing is, waaronder:

a. Uitzendovereenkomst = zee-arbeidsovereenkomst

▶ de regels voor de zee-arbeidsovereenkomst in de zeevisserij zijn onverkort op deze uitzendkrachten van toepassing, waaronder het recht op repatriëring en een garantieloon;

b. Tewerkstellingsvergunning

▶ de tewerkstellingsvergunning op grond van de *Wet arbeid vreemdelingen* is vereist voor feitelijke werkzaamheden die aan boord plaatsvinden op de Nederlandse binnenwateren, in de Nederlandse havens, en op de Nederlandse territoriale zee,

▶ het is nog (steeds) niet door de Inspectie SZW bevestigd of de 'Duitse bocht' die in het artikel wordt genoemd door Nederland wordt geaccepteerd of als een schijnconstructie wordt aangemerkt—op dat punt blijft het voorlopig dus nog uitkijken geblazen;

c. Wettelijk minimumloon en minimumvakantiebijslag

▶ de *Wet minimumloon en minimumvakantiebijslag* is van toepassing op alle arbeid van deze uitzendkrachten,

▶ hoewel de sociale partners hierover nog in overleg zijn met de overheid, gelden

voor vissersvaartuigen met een Nederlandse thuishaven vooralsnog het wettelijk minimumloon en de minimumvakantiebijslag voor de arbeid op de Nederlandse binnenwateren, in de Nederlandse havens en in de Nederlandse territoriale zee, maar ook daarbuiten;

d. Loonverhoudingsnorm

▶ de *Wet allocatie arbeidskrachten door intermediairs* is op deze uitzendkrachten van toepassing, waaronder de bepaling dat zij het loon moeten ontvangen dat voor hun rang aan boord in de sector gebruikelijk is, d.w.z. dat zij mogelijk recht hebben op een aandeel in de opbrengst van de vis, wat niet wil zeggen dat zij een gelijk aandeel aan dat van de maten moeten ontvangen die een ondernemersrisico dragen wat werknemers niet doen,

▶ het uitzendbureau is weliswaar verantwoordelijk voor de betaling van het juiste loon, maar de scheepsbeheerder (vaak de maatschap) is tegenover de uitzendkracht aansprakelijk voor betaling van het juiste, volledige loon;

e. Arbeids- en rusttijden

▶ het *Arbeidstijdenbesluit vervoer* ten aanzien van werknemer-vissers is op deze uitzendkrachten van toepassing, hetgeen met zich meebrengt dat deze regels ook van toepassing zijn op de maatschapsvissers aan boord en dat brengt weer met zich mee dat daarmee de bedrijfsuitoefening op veel kotters niet meer mogelijk is doordat bijvoorbeeld de dagelijkse rust van ten minste 10 uren in niet meer dan twee perioden mag worden opgesplitst, waarvan er één ten minste 6 aaneengesloten uren moet bedragen en tussen de twee rustperiode niet meer dan 14 uren mogen verstrijken;

f. Sociale zekerheid

▶ de uitzendkrachten vallen mogelijk onder de Nederlandse sociale zekerheid voor werknemers en waar dat niet het geval is vallen zij onder de regeling bij ziekte of ongeval van de Vereniging Zee-*risico* 1967,

▶ de inlener is aansprakelijk voor de afdracht van socialezekerheidspremies en loonbelasting en de eventuele premie voor de regeling van de Vereniging Zee-*risico* 1967,

▶ als de uitzendkrachten onder de *Algemene ouderdomswet* vallen, dan zijn zij ook verplicht deelnemer in Regeling zeevisserij van Pensioenfonds PGB;

g. Certificaten en vaarbevoegdheidsbewijzen

▶ voor erkenning van niet-Nederlandse vaarbevoegdheden is het van belang dat het land van uitgifte het STCW-F verdrag heeft geratificeerd en Nederland een erkenningsverdrag met dat land heeft gesloten,

▶ de Filipijnen heeft het STCW-F verdrag niet geratificeerd en daarom kunnen Filipijnse vaarbevoegdheden voor functies aan boord van vissersvaartuigen niet door Nederland worden erkend,

▶ Filipijnse vaarbevoegdheden voor de koopvaardij worden door Nederland wel erkend, maar niet voor vissersvaartuigen,

▶ het kan zijn Filipijnse uitzendkrachten over Duitse vaarbevoegdheden beschikken—daar geldt hetzelfde voor want Duitsland heeft het STCW-F verdrag niet geratificeerd,

- ▶ het is in beginsel wel mogelijk dat Duitse visserijvaarbevoegdheden met behulp van Richtlijn 2005/36/EG door Nederland worden erkend, maar hier is vooralsnog geen informatie over beschikbaar,

- ▶ voor Filipijnse vissers geldt dat zij over een Nederlands certificaat basisveiligheid voor vissers moeten beschikken en over een geldige medische verklaring van geschiktheid voor de zeevaart,

- ▶ het is mogelijk voor hen een vaarbevoegdheid als wachtlopend gezelschap zeevisvaart aan te vragen als zij volgens de schipper voldoende bekend zijn met de regelgeving voor het lopen van brugwachter aan boord van vissersvaartuigen en zij 6 maanden ervaring hebben als aankomend wachtlopend gezelschap;

h. Verzekeringsconsequenties

- ▶ er kunnen flinke verzekeringsconsequenties ontstaan als je uit gaat met de uitzendkrachten als passagiers op de bemanningslijst; je vaart dan namelijk onderbemand uit als de uitzendkrachten binnen de wettelijke minimumbemanningsterkte aan boord zijn;

- ▶ de verzekeringsrisico's ontstaan ook als de bemanning niet over de vereiste Nederlandse vaarbevoegdheden en certificaten beschikt.

De scheepsbeheerder, dat is in veel gevallen de maatschap, is verantwoordelijk en aansprakelijk voor nakoming van al deze regels. Die aansprakelijkheid kan met zich meebrengen dat de scheepsbeheerder tekorten aan uitbetaald loon moet betalen, zelfs als hij het uitzendbureau al volledig heeft betaald. Op overtreding van veel de regels staan vaak hoge boetes.

Dit summiere overzicht zou al genoeg moeten zijn je zorgen te gaan maken als je van deze uitzendkrachten gebruikmaakt en het zou je tot nadenken moeten aanzetten als je overweegt hen te gaan gebruiken. De Sectorraad Visserij begrijpt wat het gebrek aan vissers betekent en heeft daarom een werkgroep ingesteld om een houdbare oplossing voor het vraagstuk van niet-EU vissers aan boord van kotters te zoeken. Door de complexiteit van de regelgeving is die klus hoogstwaarschijnlijk niet voor het eind van dit jaar geklaard.

Met vriendelijke groet,

STICHTING SECTORRAAD VISSERIJ

Ment van der Zwan

