



‘Eerlijk werk in, aan en op schepen 2016’

Samenvatting en conclusies

Inhoud

Samenvatting en conclusies

1 Aanleiding en context

- 1.1 Problematiek en focus
- 1.2 Doelstelling en doelgroep

2 Samenwerking

- 2.1 Andere toezichthouders
- 2.2 Stakeholders

3 Resultaten

- 3.1 Werkwijze
- 3.2 Afbakening
- 3.3 Selectie en benadering
- 3.4 Resultaten controles
- 3.5 Samenwerking ketenpartners/signalen
- 3.6 Indrukken van inspecteurs

De Inspectie SZW controleert sinds een aantal jaren actief in de branches scheepsbouw en -reparatie/onderhoud en de zee- en binnenvaart op Wet Arbeid Vreemdelingen (WAV), de Arbeidstijdenwet (ATW), de Wet Minimumloon (WML) en de Wet allocatie arbeidskrachten door intermediairs (Waadi). Hiermee beoogt zij oneerlijke concurrentie en daardoor verdringing van werk in de sector tegen te gaan. In 2016 zijn 52 onderzoeken afgesloten.

Bij 18 (35%) afgesloten onderzoeken zijn overtredingen vastgesteld, hoofdzakelijk op het gebied van de WAV, maar ook ATW en in een enkel geval op de WML. Bij 51 (39%) van de 132 betrokken werkgevers zijn overtredingen geconstateerd. Bij 46 werkgevers heeft dit geresulteerd in het direct aanzeggen van een boete. De Inspectie SZW richt zich op risicovolle sectoren en een zo hoog mogelijk maatschappelijk effect. Door de scherpere risicoselectie geven de resultaten geen representatief beeld van de beide deelsectoren. Het aantal (763) en soort overtredingen dat is aangetroffen bevestigt dat inspectieaandacht in deze branches terecht is. De uitkomsten zijn voor de inspectie SZW aanleiding om inspecties in deze sector te continueren.

In de scheepsbouw en -reparatie/onderhoudsector zijn 18 onderzoeken afgesloten. In acht gevallen zijn overtredingen geconstateerd, waarbij 40 werkgevers waren betrokken. In de zee- en binnenvaartsector zijn 34 onderzoeken afgesloten. In 10 onderzoeken zijn overtredingen geconstateerd, waarbij 11 werkgevers waren betrokken.

De manier waarop bedrijven (te) goedkope buitenlandse arbeidskrachten op de Nederlandse arbeidsmarkt inzetten, draagt bij aan oneerlijke concurrentie en creëert daarmee een ongelijk speelveld ten opzichte van de bedrijven die wel volgens de regels willen werken. De problematiek levert op de langere termijn een bedreiging op voor de gehele sector en aanpalende sectoren, niet alleen m.b.t. werkgelegenheid in Nederland. De Inspectie SZW tolereert geen verdringing van werk door concurrentie op basis van ondermijning van regelgeving.

De Inspectie SZW ontvangt ook signalen van werkgevers waarin wordt gesteld dat de internationale wetgeving op gespannen voet staat met de Nederlandse wetgeving en dat het hierdoor soms als complex ervaren wordt om de Nederlandse wet- en regelgeving na te leven. De Inspectie benadrukt het maatschappelijk en economische belang van naleving van de Nederlandse wetgeving en blijft alert op misstanden in deze branche.

De Inspectie SZW vraagt om een actieve en meedenkende houding van diverse stakeholders in de sector. Zij roept betrokken partijen, branches als Nederlands Maritime Technology, Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders en opdrachtgevers van scheepsbouw en reparatiewerkzaamheden op, om oneerlijke concurrentie binnen de branche niet te tolereren en een gezamenlijke visie te ontwikkelen over hoe eerlijk werken in de branche bevorderd kan worden.

1 Aanleiding en context

Werkzaamheden in, aan en op schepen hebben de aandacht van de Inspectie SZW vanwege de forse risico's die met deze werkzaamheden gepaard gaan. De Inspectie SZW heeft op grond van risicoanalyse voor een specifiek meerjarig programma in de Metaalsector gekozen, waarbinnen de scheepsbouw en -reparatie en de zee- en binnenvaart als aparte hoog risico-subsectoren zijn aangemerkt. Die risico's bevinden zich zowel op het gebied van gezonde en veilige arbeidsomstandigheden als op het gebied van illegaliteit, oneerlijke concurrentie en verdringing van werk door de inzet van goedkoop buitenlandse personeel.

Het valt de Inspectie SZW op dat in deze sectoren netwerken van toeleveranciers, onderaanneming, buitenlandse dochterbedrijven en (buitenlandse) intermediairs veelvuldig voorkomen. Dit maakt de organisatie van het werk (keten) ondoorzichtiger en ook gevoeliger voor wettelijke onregelmatigheden, al dan niet bewust. De situering van het werk op werven, in havens en op het water, brengt met zich mee dat werkzaamheden zich gemakkelijk aan het toezicht onttrekken. Daarnaast vergroot de (ogenschijnlijke) verwevenheid met andere wetgeving zoals grenstoezicht en maritieme wetgeving de complexiteit.

In het kader van het eerste metaalprogramma (2009-2015) is hoofdzakelijk de aandacht gericht geweest op verbeteren van de arbeidsomstandigheden in de subsector scheepsbouw en -reparatie. Voor wat betreft de problematiek van arbeidstijden, minimumloon en de Wet Arbeid Vreemdelingen heeft de Inspectie aanvankelijk alleen op basis van klachten en meldingen in deze sector

inspecties verricht. Dit gaf aanleiding tot een uitgebreide probleemverkenning naar dit type risico's, hetgeen de keuze rechtvaardigde voor een apart meerjarig inspectieproject met als focus naleving van de Wet Arbeid Vreemdelingen, de Arbeidstijdenwet, de Wet Minimumloon, Wet allocatie arbeid door intermediairs en Wet arbeidsvoorwaarden gedetacheerde werknemers in de Europese Unie. Sinds 2014 is dit project gestart. In deze rapportage zijn de bevindingen weergegeven van de in 2016 afgesloten inspectie- onderzoeken.

1.1 Problematiek en focus

In het project 'Eerlijk werk aan, in en op schepen' richt de Inspectie SZW zich op werkgevers in de scheepsgerelateerde sectoren, die de regels al dan niet bewust omzeilen. Deze ondernemingen ondermijnen een gelijk speelveld waardoor andere (goedwillende) bedrijven in de sector onder druk komen te staan. De Inspectie SZW signaleert een ongewenste neerwaartse spiraal die oneerlijke concurrentie in de hand lijkt te werken. Centraal in dit project staat de aandacht voor werkgevers die tijdelijke, buitenlandse arbeidskrachten aan het werk zetten via bepaalde juridisch oneigenlijke constructies. Bijvoorbeeld arbeidskrachten als bemanning aanmerken terwijl het feitelijk tijdelijke arbeidskrachten zijn die groot onderhoudswerkzaamheden, die niet behoren tot de dagelijkse zorg voor het schip en de bemanning, uitvoeren. Of het doorlenen van arbeid via meerdere buitenlandse intermediairs om bijvoorbeeld belastingen te ontlopen en om op deze manier goedkoop arbeid te leveren, waardoor oneerlijke concurrentie ontstaat. Daarnaast letten

we op allerlei inleensituaties en tijdelijke arbeidskrachten in brede zin die mogelijk onderbetaald worden, te lange werktijden maken, onjuiste documenten hebben en daarom hier in feite helemaal niet mogen werken. Veel ingeleend personeel is van buitenlandse komaf, met name uit Oost-Europa en Azië.

Het motief van de inzet van buitenlands personeel is tweeledig: bedrijven en sociale partners wijzen op arbeidskosten (buitenlandse arbeid kan goedkoper worden ingezet) alsook op expertise (er is te weinig technisch geschoold personeel in Nederland voorhanden). Daar waar verdringing van werk en/of oneerlijke concurrentie door regelovertreding plaatsvindt, treedt de Inspectie SZW handhavend op.

1.2 Doelstelling en doelgroep

De doelstelling van dit inspectieproject maakt deel uit van de bredere programmadoelstellingen in de metaal- en transportsector van de Inspectie SZW, namelijk: Het aanpakken van oneerlijke verdringing op de Nederlandse arbeidsmarkt in deze sectoren, door verhoging van de naleving van de arbeidswetten Wet Arbeid vreemdelingen (WAV), Wet minimum loon en vakantietoelage (WML), Arbeidstijdenwet (ATW), Wet allocatie arbeid door intermediairs (WAADI) en Wet arbeidsvoorwaarden gedetacheerde werknemers in de Europese Unie (Wagweu).

Het optreden van de verschillende handhavende instanties in deze sector vraagt daarbij veel precisie omdat ook internationale verdragen zoals het Maritiem Arbeidsverdrag van toepassing kan zijn. In die situatie is bijvoorbeeld ILT de toezichthouder.

De doelgroep bestaat uit ondernemingen die in Nederland werkzaamheden in, aan en op schepen verrichten en intermediairs en andere toeleverende bedrijven van arbeid in de sector.

Het beoogde effect is het vergroten van de zelfwerkzaamheid van bedrijven op het punt van naleving van genoemde wetten. Hierdoor creëren zij zelf een gelijk speelveld op de arbeidsmarkt qua betaling waardoor verdringing van werk in de sectoren afneemt en daarmee oneerlijke concurrentie wordt tegengegaan.

Een belangrijk neven doel in dit project is het signaleren van misstanden en onwenselijke situaties o.a. op het gebied van arbeidsomstandigheden.

Om dit te bereiken hanteert de Inspectie SZW naast inspecteren ook diverse andere activiteiten en interventies, zoals:

- Intensivering van de samenwerking met (grens) toezichthouders zoals de zeehavenpolitie, de Koninklijke Marechaussee, de Dienst Infra (waterpolitie) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) met het oog op aanpak fraude met verblijfsvergunningen, de verdere ontwikkeling van een landelijk afgestemde handhavingsaanpak. De samenwerking bestaat uit onder andere strategische agendabepaling, operationele samenwerking door gebruik te maken van elkaars expertise en middelen waar de Inspectie SZW niet over beschikt om gezamenlijke controles uit te voeren;
- Overleg en nader onderzoek (o.a. risico-analyse) over misstanden in de sector aangedragen door externe partijen zoals vakbonden en andere toezichthouders, maar ook intern door de collega's die zich bezighouden met opsporingsonderzoek, CAO-onderzoek of met inspecties naar arbeidsomstandigheden of onderzoek naar arbeidsongevallen;

- Communicatie-interventies, gericht op bevorderen van het naleefgedrag zoals voor bedrijven toegankelijke informatie over wet- en regelgeving, overleg met branche-organisaties en andere stakeholders zoals opdrachtgevers voor scheepsbouw en -reparatie, media-aandacht over de problematiek in de sector. Zo is specifiek voor de sector scheepsbouw een zelfinspectietool 'eerlijk werken in de scheepsbouw' ontwikkeld die actief bij bedrijven onder de aandacht wordt gebracht.

2 Samenwerking

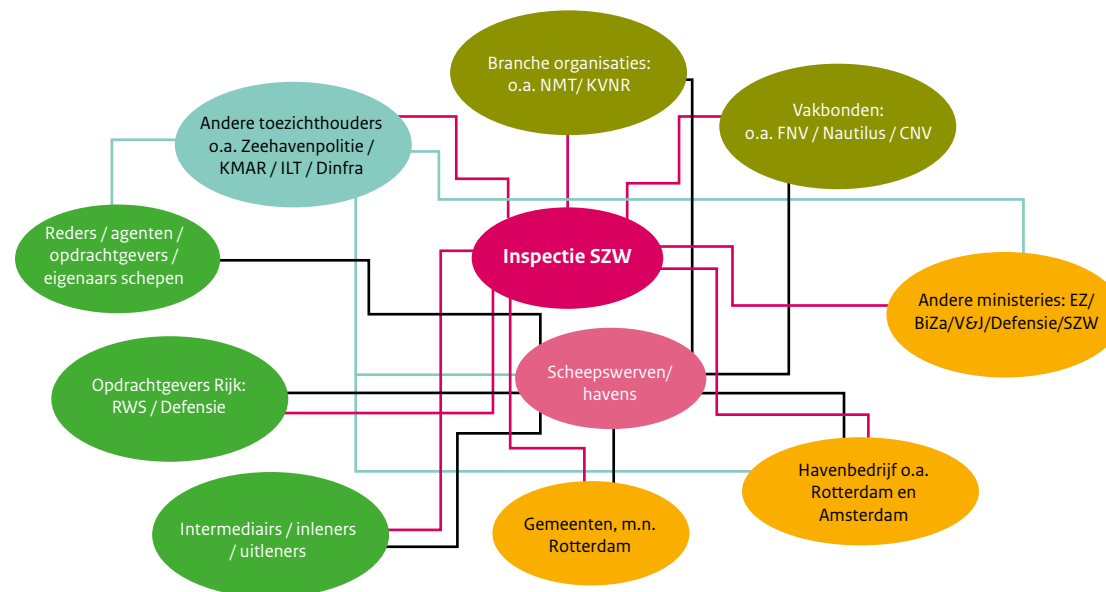
2.1 Andere toezichthouders

De Inspectie SZW werkt in dit project intensief samen met diverse andere toezichthouders en ketenpartners die een specifieke toezichtstaak hebben op schepen en scheepsgerelateerde werkzaamheden. Dit zijn met name de zeehavenpolitie, de Koninklijke Marechaussee, de Dienst Infra (waterpolitie) en de Inspectie Leefomgeving en Transport. Door hun specifieke taak zijn deze toezichthouders frequenter en intensiever in deze sectoren aanwezig, waardoor zij voor de Inspectie SZW niet alleen een belangrijke oog- en oorfunctie hebben maar ook samenwerkingpartners zijn in zowel strategische, communicatieve als operationele zin. Samenwerking in operationele zin betekent onder andere gezamenlijk inspecteren, waardoor de toezichtslast voor de onderneming vermindert omdat deels dezelfde informatie van belang voor meerdere toezichthouders op eenzelfde moment wordt opgevraagd. De Inspectie SZW zoekt naar synergie met andere partijen, met het oog op efficiency en meer maatschappelijk effect. Dit geldt o.a. voor uitwisseling van ervaringen, eenduidigheid in handhavingbeleid m.b.t. grenstoezicht en strategische speerpunten op het gebied van uitbuiting en mensenhandel. Nagenoeg alle meldingen voor nadere inspectie in het kader van dit project, zijn afkomstig van een van deze ketenpartners en blijken waardevol.

2.2 Stakeholders

Andere belangrijke stakeholders zijn o.a. het Havenbedrijf Rotterdam, de gemeente Rotterdam, Netherlands Maritime Technology (NMT), de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Rederijen KVRN en vakbonden zoals de FNV en Nautilus International. Ook Defensie, Rijkswaterstaat en Binnenlandse Zaken in hun rol als opdrachtgever van scheepsonderhoud en/of scheepsgerelateerde werkzaamheden, zijn voor de Inspectie SZW relevante partijen. Met deze partijen staat de Inspectie in contact als het gaat om het signaleren van knelpunten en het

betrekken van deze partijen bij verbeterde naleving. Genoemde stakeholders hebben deelbelangen met die van de Inspectie SZW als het gaat om het bevorderen van een gelijk speelveld en het tegengaan van oneerlijke concurrentie. Zo is via de NMT de zelfinspectietool 'Eerlijk werken in de scheepsbouw' bij haar brancheleden actief onder de aandacht gebracht. Het havenbedrijf fungeert regelmatig als platform of intermediair voor werkgevers om in gesprek te komen met de Inspectie SZW over wet- en regelgeving (voorlichting) en wat zij van inspecties kunnen verwachten.



3 Resultaten

3.1 Werkwijze

De meeste inzet in dit project bestaat uit controles op schepen, naast nalevingscommunicatie met en gericht op diverse stakeholders. De controles beogen een constante, gerichte inspectiedruk in de sector met als beoogd effect verhoging van de gepercipieerde pakkans en daardoor betere naleving en uiteindelijk minder oneerlijke verdringing van werk.

De Inspectie SZW controleert de naleving van de Wet arbeid vreemdelingen (Wav), de Wet minimumloon en minimumvakantiebijslag (WML), Arbeidstijdenwet (ATW) en de Wet allocatie arbeidskrachten door intermediairs (Waadi). Inspecteurs controleren bij werkgevers of zij over de vereiste tewerkstellingsvergunningen beschikken voor het laten werken van buitenlandse werknemers buiten de EER. De identiteitsdocumenten van de werknemers zijn bekeken om te bepalen of zij een vreemdeling in de zin van de Wav zijn. De inspecteurs hebben het document (of de kopie ervan) op echtheid en geldigheidsduur gecontroleerd. Inspecteurs controleren tevens of aan de personen die aan het werk waren het minimumloon werd betaald en of zij hun vakantiegeld kregen. Ook is er gekeken of alle bescheiden aanwezig waren waaruit het aan de werknemer betaalde loon en de betaalde vakantiebijslag blijkt. Het aantal door de werknemer gewerkte uren is gecontroleerd op de regelgeving met betrekking tot arbeids- en rusttijden van werknemers en of er überhaupt een arbeidstijdenregistratie aanwezig is. Als er sprake was

van een uitzendbureau is gelet op registratie bij de Kamer van Koophandel (KvK), conform de Waadi. Iedere rechtspersoon die arbeidskrachten ter beschikking stelt, moet dit namelijk registreren in het Handelsregister van de KvK.

3.2 Afbakening

Uit de risicoanalyse is gebleken dat de meeste risico's betrekking hebben op:

- Werkzaamheden op, aan en in schepen, zowel scheepsbouw- en reparatiewerkzaamheden als bijvoorbeeld schoonmaak en horecawerkzaamheden en -diensten

Locaties kunnen zijn:

- werven, maar ook stilliggende schepen buiten de werven, langliggers in havengebieden, passagiersschepen die aangemeerd zijn, zeeschepen en binnenvaartschepen.

Arbeidskrachten waar op gelet wordt zijn met name:

- uit het buitenland afkomstige veelal tijdelijk en apart ingevlogen arbeidskrachten, zowel 'derde-landers' (personen die geen burger zijn van de Europese Economische Ruimte (EER) en die niet onder het Europees gemeenschapsrecht m.b.t. het vrije verkeer vallen) en
- specifiek wordt gekeken naar arbeidskrachten die onrechtmatig werkzaamheden uitvoeren die niet als schepelingendienst kunnen worden aangemerkt.

3.3 Selectie en benadering

Te inspecteren ondernemingen worden hoofdzakelijk geselecteerd op basis van signalen en meldingen van de ketenpartners. Vervolgens worden zij onderworpen aan een nadere risicoanalyse, met als oogmerk zoveel mogelijk onderbouwd te besluiten al dan niet een inspectie op te starten. Een belangrijk leidend principe is de mate waarin we inschatten dat de inspectie bijdraagt aan de doelen van dit project, nl. het aanpakken van oneerlijke verdringing van werk in de sector.

Onderdeel van de risicoanalyse is in de meeste gevallen zowel een fysieke "voorverkenning" als een administratief vooronderzoek. Hierbij maakt de inspectie gebruik van de ter beschikkingstaande systemen zoals INET (intern), SUWINET (SVB), BVV (IND), de Belastingdienst, en de informatie met betrekking tot tewerkstellingsvergunningen en notificatie (UWV). We kijken tevens naar de handhavingshistorie van de betreffende onderneming en werken een netwerk- en nadere subjectanalyse uit. Onderdeel van de voorbereiding is het achterhalen van de werklocaties, routes van schepen en aangemonsterde arbeidskrachten. Indien de zeehavenpolitie, de dienst Infrastructuur en/of de Koninklijke marechaussee betrokken zijn bij de controles, leveren deze een bijdrage aan de voorbereiding. Door raadpleging van bestanden en systemen wordt de informatie van de diverse diensten samengevoegd.

Deze informatie is belangrijk om te toetsen of onze wetgeving van toepassing is en of een controle zinvol is. Een controle is zinvol als het risico hoog is dan wel sprake is van een ernstige misstand.

3.4 Resultaten controles

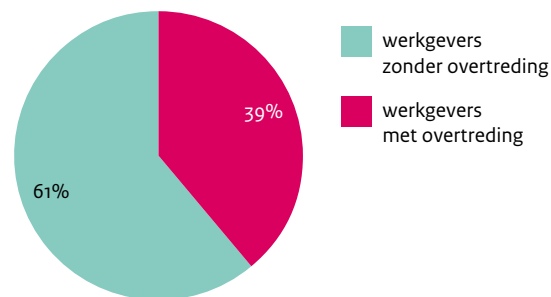
De resultaten waarover hier wordt gerapporteerd betreffen de in 2016 afgesloten onderzoeken. Dit kunnen onderzoeken zijn die voor 2016 zijn opgestart als gevolg van complexe problematiek, informatie uit het buitenland afkomstig en/of lange juridische procedures. In totaal gaat het om 52 onderzoeken in zowel de zee- en binnenvaart als scheepsbouw en -reparatiesector.

De resultaten geven geen representatief beeld van de beide deelsectoren. Door de scherpere risicoselectie is in 2016 een hoger handhavingspercentage dan in 2015 gerealiseerd, namelijk 35% versus 28%.

In totaal zijn 132 werkgevers onderzocht. Bij 51 van hen (39%) zijn een of meerdere overtredingen geconstateerd. (zie grafiek 1). Een werkgever had gemiddeld 15 overtredingen.

In de branche scheepsbouw en -reparatie/onderhoud zijn 18 onderzoeken afgesloten. Bij acht onderzoeken zijn overtredingen geconstateerd. Hierbij waren 40 werkgevers betrokken. In de branches zee- en binnenvaart zijn 34 onderzoeken afgesloten. Bij 10 onderzoeken zijn overtredingen aangetroffen. Hierbij waren 11 werkgevers betrokken.

Grafiek 1 Resultaat werkgevers (N=132)



In tabel 2 is weergegeven hoe vaak en op welke artikelen van de verschillende wetgevingen overtredingen zijn geconstateerd. Hierbij is ook het handhavingsinstrument vermeld wat is ingezet per werkgever. In totaal zijn 763 overtredingen vastgesteld, gemiddeld 15 overtredingen per werkgever.

In totaal zijn er 235 illegaal tewerkgestelden aangetroffen uit verschillende landen, zie tabel 3.

Inspectie rivercruiser:

In juni 2016 is er door de Inspectie SZW een onderzoek ingesteld op een passagiersschip te Rotterdam naar de naleving van de Wet arbeid vreemdelingen, Wet minimumloon en minimum vakantiebijslag en de Arbeidstijdenwet.

Deze controle gaf aanleiding tot een administratief onderzoek over de periode 1 april 2016 tot en met 14 juni 2016. Hieruit bleek dat het hotelpersoneel van dit passagiersschip in dienst was bij een Cypriotische onderneming.

Er is geconstateerd dat er sprake is van overtreding van de Wet arbeid vreemdelingen door de werkgever bij zes arbeidskrachten. Ook bleek er sprake van ernstige onderbetaling en overtreding van de Arbeidstijdenwet. Vergelijkbare voorbeelden zijn aangetroffen in de binnenvaartsector/goederenvervoer, met Filippijnse matrozen die op oneigenlijke gronden en via een juridisch complexe constructie te werk zijn gesteld.

Inspectie werf:

Op een werf troffen inspecteurs verspreid over de ruimte van een loods diverse metalen constructies aan en meerdere werknemers die daaraan werkzaamheden uitvoerden zoals monteren, lassen en sjouwen van metaalvoorwerpen. Het bleek te gaan om sectie bouw voor vier schepen in aanbouw. Deze vier schepen hadden alle vier verschillende opdrachtgevers. Eén bedrijf (hoofdaannemer) had de opdrachten voor de bouw van deze schepen verkregen. De hoofdaannemer had een deel van de werkzaamheden uitbesteed aan een aannemer die vervolgens de werkzaamheden op zijn beurt weer had uitbesteed aan een ander bedrijf (onderaannemer). In deze keten van werkgevers is er naast de fysieke controle op de werf ook het administratief onderzoek gedaan, bij onder andere de opdrachtgevers en (hoofd) aannemers (werkgevers in de keten). Daarnaast zijn er getuigen gehoord en verklaringen afgenomen van de werkgevers. Uiteindelijk blijken werkgevers voor 34 aangetroffen werknemers de Wet Arbeid Vreemdelingen te hebben overtreden. Dit heeft geresulteerd in meerdere boetes voor de (hoofd) aannemers alsook voor drie van de vier opdrachtgevers; deze laatste voor het niet (tijdig) melden van werkzaamheden door vreemdelingen (notificatieplicht). Alle werknemers waren afkomstig uit Kroatië.

Tabel 1 Resultaat afgesloten onderzoeken

Branche	Aantal onderzoeken	Aantal onderzoeken met overtreding	Percentage onderzoeken met overtreding	Aantal werkgevers met overtreding
Scheepsbouw en -reparatie/ onderhoud	18	8	44%	40
Zee- en binnenvaart	34	10	30%	11
Totaal	52	18	35% (gemiddeld)	51

Tabel 2 Aantal geconstateerde overtredingen en aantal werkgevers met handhavinginstrument

Branche	Soort overtreding	Aantal werkgevers* met handhavinginstrument				
		Totaal aantal overtredingen	Scheepsbouw en -reparatie/onderhoud	Zee- en binnenvaart		
			Waarschuwing	Boete	Waarschuwing	Boete
	WAV ontbreken vergunning**	587		33		3
	WAV overtreden meldplicht***	148		11		
	Atw registratieverplichting	23		1	5	2
	Atw onafgebroken rusttijd	3		1		1
	Atw Arbeidstijden	1		1		
	WML bescheiden ter bepaling loon of vakantietoeslag	1				1
	totaal	763	0	47	5	7

* een werkgever kan meerdere verschillende overtredingen hebben met verschillende ingezette handhavinginstrumenten.

** tewerkstellingsvergunning: Het is een werkgever verboden een vreemdeling in Nederland arbeid te laten verrichten zonder tewerkstellingsvergunning of zonder dat een vreemdeling in het bezit is van een gecombineerde vergunning voor werkzaamheden bij die werkgever.

*** meldplicht: Een werkgever die een vreemdeling waarvoor het verbod bedoeld in artikel 2 Wet arbeid vreemdelingen niet geldt, in Nederland arbeid laat verrichten, is verplicht dit gegeven ten minste twee werkdagen voor aanvang van de werkzaamheden te melden onder overlegging van een verklaring en bewijsstukken.

Tabel 3 Land van herkomst illegaal tewerkgestelden

Land van herkomst	Aantal
Kroatië	105
Maleisië	87
Filippijnen	25
Amerika	5
Turkije	3
Australië	2
India	2
Indonesië	2
Zuid Korea	2
Montenegro	1
Oekraïne	1
Totaal	235

3.5 Samenwerking ketenpartners

Door als toezichthouders samen op pad te gaan neemt de toezichtsdruk voor de werkgevers af en kan de controle efficiënt worden ingericht. Ook draagt het bij aan aanscherping en verbetering van de risicoselectie door gegevensuitwisseling, waardoor gericht kan worden opgetreden. We hebben daardoor meer kans om bij malafide ondernemingen uit te komen die vervolgens op meerdere fronten kunnen worden aangepakt.

De samenwerking met de Dienst Infrastructuur (Dinfra) van de Landelijke eenheid, de Zeehavenpolitie (ZHP) en Koninklijke Marechaussee van het Ministerie van Defensie (KMAR) en soms ook met de belastingdienst heeft in 2016 niet alleen geresulteerd in diverse meldingen die opgepakt zijn ten behoeve van daadwerkelijke controles, maar ook in gezamenlijke controles.

Over het algemeen zijn de gezamenlijke controles door de bedrijven positief ontvangen. Zij kunnen dan in een keer alle relevante informatie en bescheiden overleggen aan de verschillende toezichthouders.

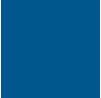
Als voorbeeld van een geslaagde samenwerking kan de Aquapol controleweek genoemd worden in september. Hierbij zijn door de waterpolitie (onderdeel van Dinfra) 27 schepen gecontroleerd in de binnenvaart. Uitbuiting in de scheepvaart was hierbij het speerpunt. Op drie dagen heeft de Inspectie SZW meegevaren op één van de schepen van Dinfra om te controleren op haar wetgeving. Uit deze gezamenlijke controles zijn door de Inspectie SZW meerdere onderzoeken opgestart. Over deze actie is in diverse media bericht.

Uit de controles van de Inspectie SZW op het gebied van arbeidsmarktfraude komt ook relevante informatie beschikbaar voor o.a. onze collega-diensten. Te denken valt aan illegaliteit, nautische arbeidstijdenwetovertradingen,

mensenhandel en arbeidsuitbuiting, maar ook bijvoorbeeld mogelijke onregelmatigheden met belastingen. Deze signalen zijn aan de betrokken instanties zoals de eigen opsporingsdienst van de Inspectie SZW, de ILT, en de Belastingdienst doorgegeven.

3.6 Indrukken van inspecteurs

Verder merken inspecteurs op dat arbeidskrachten in toenemende mate worden geïnstrueerd in hoe te antwoorden in geval van controles. Dezelfde groepen arbeidskrachten zijn op verschillende werven en/of schepen aan het werk. Ze voeren bij de ene werf hele andere werkzaamheden uit maar geven stevast dezelfde antwoorden, ofschoon de werksituaties duidelijk verschillend zijn. Dit wijst op situaties waarin werkgevers willens en wetens de feitelijke situatie verhullen voor toezichthouders, bijvoorbeeld door schijnconstructies op te tuigen. Ook signaleren inspecteurs groeiende onvrede bij Nederlandse bedrijven die arbeid op locatie in de scheepsbouw en -reparatiesector of schepengerelateerde sectoren verzorgen. Zij ondervinden toenemende concurrentie van goedkope buitenlandse arbeidskrachten en vragen zich af of dat nog wel gezonde concurrentie is als gevolg van open grenzen.



Werven zelf geven voorbeelden van gedwongen onder de kostprijs te moeten leveren als gevolg van de steeds toenemende concurrentiedruk en in zee te moeten gaan met tussenpersonen die voor goedkope flexibele arbeid zorgen terwijl ze hun vaste mensen moeten ontslaan. Hier is duidelijk een parallel te trekken met situaties in andere sectoren zoals de bouw en de transportsector.

Bedrijven spreken zich zelf ook uit tegenover de Inspectie SZW: 'Het lijkt nauwelijks een keuze. Meedoen met de ratrace van aanbestedingen op een wereldmarkt waar goedkope arbeid volop te verkrijgen is, of economisch ten onder gaan.' De gevolgen hiervan voor de werkgelegenheid en de perspectieven van de sector op de lange termijn laten zich uittekenen. Een voorbeeld van verdringing betreft een Nederlands uitzendbureau gespecialiseerd in gecertificeerde lassers. De eigenaar had besloten om in een container kantoor te houden op een haven-terrein waar gedurende een lange periode grootscheepse laswerkzaamheden moesten worden verricht. Hij had gecertificeerde lassers ter beschikking die op flexibele basis ingezet konden worden. Helaas reden de busjes met op Schiphol gelande (te) goedkope buitenlandse lassers af en aan, het uitzendbureau voorbij. Na twee jaar heeft de eigenaar het kantoor op de havenlocatie gesloten. Er bleek geen vraag naar zijn gecertificeerde, te dure, lassers.

Dit inspectierapport is een uitgave van:

Inspectie SZW

De Inspectie SZW maakt deel uit van het
Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid

Projectleider

Anja van Vlerken

Projectsecretaris

Annet Geurts

Xerox/OBT, Den Haag | 105361

© Rijksoverheid | september 2017 - herziene versie