



Vlaams
Parlement

stuk **975** (2010-2011) – Nr. 2
ingediend op 20 april 2011 (2010-2011)

Voorstel van decreet

van de heren Dirk de Kort, Carl Decaluwe, Jan Roegiers en Jan Peumans,
mevrouw Lies Jans en de heren Sas van Rouveroj en Steve D'Hulster

houdende wijziging van de wet van 5 mei 1936
tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door mevrouw Griet Smaers en de heer Marino Keulen

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Sas van Rouveroi;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de heer Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Annick De Ridder;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Luckas Van Der Taelen.

Stukken in het dossier:

975 (2010-2011) – Nr. 1: Voorstel van decreet

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 7 april 2011 het voorstel van decreet van de heren Dirk de Kort, Carl Decaluwe, Jan Roegiers en Jan Peumans, mevrouw Lies Jans en de heren Sas van Rouveroj en Steve D'Hulster houdende wijziging van de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins (*Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 975/1).

1. Toelichting door de heer Sas van Rouveroj

Namens de indieners licht de heer *Sas van Rouveroj* het voorstel van decreet toe.

Het voorstel van decreet betreft het statuut van de havenkapiteins zoals dat is geregeld door de vooroorlogse wet van 5 mei 1936. De nood wordt gevoeld om de benoemingsvoorwaarden van de havenkapiteins en adjunct-havenkapiteins te wijzigen.

Elke haven heeft een havenkapiteinsdienst. Elke haven regelt ook zelf, volgens haar specifieke noden, haar eigen havenkapiteinsdienst, zoals bijvoorbeeld het aantal officieren dat men aanwerft, de gehele personeelsformatie enzovoort. Maar het is nuttig en nodig gebleken om voor de functie van havenkapitein gemeenschappelijke minimale kwalificatieregels vast te stellen die gelden voor alle havens. De functie is immers belangrijk. De havenkapitein heeft in zijn havengebied het laatste woord, bijvoorbeeld ten overstaan van de kapiteins – van de lange omvaart – en de officieren op de zeeschepen die de haven aandoen.

De vier Vlaamse zeehavens wensen evenwel de recruiteringsmogelijkheden voor havenkapiteins en adjunct-havenkapiteins te verbreden. De voorwaarden die vandaag gelden worden te streng gevonden, zonder dat die strengheid nodig is om de kwaliteit op de werkvloer te garanderen. Die te beperkende voorwaarden leiden tot een te grote schaarste aan kandidaten.

Met het voorstel van decreet willen de indieners artikel 4 van de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins vervangen door volgende tekst:

“Om benoemd te worden tot havenkapitein of adjunct-havenkapitein moet de kandidaat hetzij:

- 1° houder zijn of zijn geweest van een STCW'95-certificaat¹ van master voor zeeschepen met een brutotonnage van 3000 of meer;
- 2° houder zijn van een brevet van kapitein ter lange omvaart;
- 3° houder zijn van een diploma van licentiaat of master in de nautische wetenschappen, ten minste 24 maanden effectieve vaart verricht hebben als hoofd van de wacht op zeeschepen met een brutotonnage van 3000 of meer en gedurende ten minste 3 jaar een door het exploiterend bestuur of organisme als relevant omschreven ambt binnen een havenkapiteinsdienst hebben uitgeoefend.”.

De heer van Rouveroj verduidelijkt dat punt 3° van dat artikel de door de indieners gewenste verbreding van de benoemingsvoorwaarden inhoudt.

Intussen bereikte de commissie een kritische opmerking van een burger, een kapitein ter lange omvaart. De kapitein stelt dat de uitbreiding ertoe leidt dat de persoon die beroepshalve varende gezagsvoerders moet kunnen beoordelen, niet zal kunnen bogen op een gelijkwaardige kennis en ervaring als die gezagsvoerders. De heer van Rouveroj bevestigt dat, als het voorstel van decreet aangenomen wordt, de mogelijkheid wordt geopend dat gezagsvoerders worden geconfronteerd met een havenkapitein die niet het diploma heeft van kapitein ter lange omvaart. Maar dat belet niet dat de havenkapitein de situatie in zijn haven beter kent dan gelijk wie. Voorts garandeert punt 3° toch dat hij beschikt over voldoende theoretische kennis en expertise.

¹ STCW: International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wacht-dienst).

2. Bespreking

De heer *Jan Penris* verklaart begrip te hebben voor de opmerking van de kapitein ter lange omvaart in kwestie. De kapitein verdedigt zijn beroepsgroep. Er zijn evenwel situaties denkbaar waarin zijn argumenten niet geheel kloppen. Er zijn bijvoorbeeld in de haven mensen die op de brug staan, die van bootsman zijn opgeklommen tot dokloods en in die functie geven die toch ook instructies aan genoemde gezagsvoerders op de schepen.

Spreker heeft andere redenen om niet in te stemmen met het voorstel van decreet. Hij betwist dat het de havenbedrijven zijn die om de voorgestelde wijziging van de benoemingsvoorwaarden voor havenkapitein en adjunct-havenkapitein hebben verzocht. Hij heeft zich geïnformeerd bij het havenbestuur van Antwerpen, waarvan hij trouwens deel uitmaakt, en bij de havencommandant van Antwerpen. Hij vernam dat bestuur en commandant niet echt vragende partij waren voor de wijziging.

De heer Penris trekt ook in twijfel dat er een tekort zou zijn aan bekwame kandidaten voor de functie van havenkapitein. En zelfs als er op de arbeidsmarkt een tekort aan kandidaten zou zijn, is het een slechte oplossing om daarvoor de vereiste kwaliteit naar beneden te halen. Als men in een ziekenhuis een schaarste aan gegadigde chirurgen ervaart, gaat men toch ook geen mensen in dienst nemen die niet beschikken over de vereiste kwalificaties. Voor belangrijke opdrachten, zoals die van de havenkapitein, moet men voorrang blijven geven aan de best gekwalificeerden wat opleiding en ervaring betreft. Dat is in het verleden nooit een probleem geweest, waarom zou dat nu een probleem zijn?

De heer Penris stoort zich in het bijzonder aan de zinsnede: “gedurende ten minste 3 jaar een door het exploiterend bestuur of organisme als relevant omschreven ambt binnen een havenkapiteinsdienst hebben uitgeoefend”. Hij ontwaart een juridisch probleem dat aanleiding kan geven tot heel wat betwistingen. Wat is ‘een door het exploiterend bestuur of organisme als relevant omschreven ambt binnen een havenkapiteinsdienst’? De verschillende havens hebben daarover ongetwijfeld verschillende meningen. Dat creëert rechtsonzekerheid. Ook kan het exploiterend bestuur van visie veranderen. Wat het vandaag als relevant beschouwt, kan het morgen verwerpen. Dat schept rechtsonzekerheid en fundamentele rechtsongelijkheid. Een kandidaat die wordt afgewezen in Oostende zou in Antwerpen misschien wel kunnen benoemd worden. Spreker vreest dus een resem van processen door kandidaten die zich ongelijk behandeld voelen. Hij noemt dat slechte wetgeving.

De heer *Dirk de Kort* betreurt dat de heer Penris zich alleen heeft geïnformeerd bij de havenkapiteinsdienst. Als hij zijn licht had opgestoken bij de personeelsdienst en bij het directiecomité van de haven van Antwerpen zou hij andere informatie hebben ontvangen. Precies in Antwerpen staan verscheidene havenkapiteins op het punt op pensioen te gaan. Om al die opvallende posten in te vullen, beseft men ook in Antwerpen dat een bepaalde verbreding van de benoemingsvoorwaarden nodig is.

Ook nu al kunnen de havens rekening houden met hun specifieke omstandigheden en noden bij het samenstellen van de staf van de officieren en de personeelsformatie van de havenkapiteinsdienst. Dat is geen rechtsongelijkheid en dat zal het ook niet zijn na de verbreding van de benoemingsvoorwaarden voor de havenkapiteins, aldus de heer de Kort.

De heer *Sas van Rouveroy* meldt dat het havenbestuur van Gent wel degelijk een schaarste ondervindt van kandidaten voor de functie van havenkapitein. Hij vindt het helemaal niet zo uitzonderlijk dat het criterium relevante ervaring deel uitmaakt van de benoemingsvoorwaarden van een functie. Dat is een courante praktijk in personeelsaangelegenheden. Het eventuele risico van rechtsonzekerheid weegt niet op tegen de kans die geschapen wordt om maatwerk te leveren, om op een gepaste manier in te spelen op de specifieke omstandigheden waarmee een bestuur te maken heeft. Relevantie wisselt inderdaad in tijd

en ruimte, maar er zijn toch minimumvoorwaarden die voor alle havens gelden. Het zou leiden tot nog grotere onzekerheid als de relevante criteria, die men door de havenbesturen wil laten bepalen, om de haverklap voor elke haven zouden moeten worden aangepast per decreetswijziging.

Overigens is gelijkheid het ongelijk beoordelen van ongelijke situaties. De situatie in Antwerpen is anders dan in Gent. Door de havenbesturen de mogelijkheid te geven te handelen volgens hun specifieke omstandigheden, creëert men gelijkheid.

De heer *Carl Decaluwe* meldt dat hij zich geïnformeerd heeft bij het havenbestuur van Zeebrugge en ook daar verzekerde men hem achter het voorstel van decreet te staan. De essentie van het voorstel is dat er een gemeenschappelijke basis wordt behouden voor de benoemingsvoorwaarden van havenkapiteins, maar dat de havenbesturen aan die basis hun eigen specifieke vereisten kunnen toevoegen, aangepast aan hun eigen specifieke noden.

De heer *Jan Penris* herhaalt dat er voor de haven van Antwerpen nog voldoende kandidaten zijn voor de functie van havenkapitein zonder dat de benoemingsvoorwaarden moeten worden versoepeld. Hij herhaalt zijn vrees voor een sliert processen van afgewezen kandidaten. Verwijzend naar voormelde kritische reactie van een kapitein ter lange omvaart benadrukt hij dat de beroepsgroep argwanend staat tegenover het voorstel van decreet.

3. Stemming

Waarnemend voorzitter *Dirk de Kort* legt de twee artikelen en het voorstel van decreet zelf in een ronde ter stemming.

Beide artikelen en het voorstel van decreet houdende wijziging van de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins worden zonder verdere opmerkingen aangenomen met 12 stemmen bij 2 onthoudingen.

Jan PEUMANS,
voorzitter,

Griet SMAERS
Marino KEULEN,
verslaggevers