

**Wet van 30 maart 1998 houdende instelling van de Maritieme Autoriteit Suriname (Wet Maritieme Autoriteit Suriname)**

**MEMORIE VAN TOELICHTING**

**A. Algemeen**

Reeds lang werd uit de aard der bedrijfsactiviteiten van de scheepvaart de noodzaak ingezien om de Dienst voor de Scheepvaart te verzelfstandigen en daartoe een afzonderlijke rechtspersoon sui generis in het leven te roepen en wel binnen het kader van de Landsbedrijvenwet (G.B. 1971 no. 181).

De Dienst voor de Scheepvaart kampt onder de huidige omstandigheden met een aantal problemen die veelal een maatschappelijk aanvaardbare taakuitvoering bemoeilijken.

Het voornaamste probleem blijkt echter te zijn het gebrek aan voldoende bewegingsvrijheid voor het bedrijfsbeleid. Doordat de Dienst voor de Scheepvaart een groot deel van zijn werkzaamheden verricht op grond van een monopolistische positie kan zij haar dienstverlening in het algemeen niet weigeren. Van de Dienst voor de Scheepvaart wordt immers verwacht

dat zoveel mogelijk aan de vraag van het publiek wordt voldaan, dat rechtstreeks een prijs betaalt voor haar diensten.

Het bovenstaande stelt derhalve eisen aan de zekerheid op langer termijn van voldoende middelen voor de noodzakelijke investeringen. De tarieven die voor de scheepvaart gevraagd worden zullen in beginsel op commerciële basis worden vastgesteld.

Voor wat het personeel betreft kan worden gesteld dat de arbeidsvoorwaarden dienen te worden afgestemd op de omstandigheden en de behoeften van het Bedrijf.

Om het bovenstaande te realiseren is bij beschikking d.d. 19 mei 1992 een Quality Team ingesteld bestaande uit de heren E. Fitz-Jim, R.G.A. Vijzelman, E. Baank, R. Robles en N. Cameron. Dit Quality Team had tot taak:

- a. de coördinatie van de werkzaamheden m.b.t. de uitvoering van het project Verbetering Toegankelijkheid Surinaamse Havens;
- b. beheer en het operationeel houden van het materiaal dat in dit kader geleverd zal worden;
- c. maandelijkse schriftelijke rapportage plegen van de activiteiten en de financiële verantwoording;
- d. adviezen uit te brengen m.b.t. een te stichten autoriteit voor de scheepvaart.

Als gevolg van de werkzaamheden van het Quality Team wordt hierbij de onderhavige wettelijke regeling aangeboden met Memorie van Toelichting.

Bij de keuze van de rechtspersoon is de vraag gesteld of de

Dienst voor de Scheepvaart zou kunnen worden omgezet in een naamloze vennootschap of een rechtspersoon sui generis of een staatsbedrijf, e.e.a. gezien in het licht van het Besluit Taakomschrijving Departementen 1991, waarbij in artikel 21 lid 1 onder b, onder meer als taak van het Ministerie van Transport, Communicatie en Toerisme is opgenomen: de faciliteiten ten behoeve van het water- en luchtverkeer, in het bijzonder met betrekking tot een veilige en efficiënte afhandeling van personen en goederen, het loodswezen en het beheer van alle havens.

Aangezien vele werkzaamheden van het Bedrijf bestempeld kunnen worden als overheidstaken n.l. taken die liggen in de publiekrechtelijke sfeer is na ampele overweging besloten deze publiekrechtelijke taken niet aan een N.V. over te dragen.

Gedacht wordt hierbij aan de uitoefening van het lidmaatschap van internationale organisaties en de controle op de scheepvaart.

Met inachtneming van de adviezen van het Quality Team is derhalve gekozen voor de rechtspersoon sui generis, een rechtsvorm die erop neerkomt dat de wet aan een bepaald lichaam rechtspersoonlijkheid verleent en daarbij regels geeft die zijn aangepast aan de eigen aard van het Bedrijf.

In deze wet, waarbij de Dienst voor de Scheepvaart in een rechtspersoon sui generis wordt omgezet zullen zodanige, specifiek op een doelmatig functioneren van de Dienst voor de Scheepvaart afgestemde regelen worden gegeven, waardoor de eerder beschreven knelpunten op financieel en personeelsgebied kunnen worden opgeheven.

**B. Artikelgewijs****Artikelen 1, 2 en 3**

Deze artikelen spreken voor zichzelf en behoeven geen toelichting

**Artikel 4**

Met de opname van de zinsnede "met uitzondering van Havenfaciliteiten" in artikel 4 van het ontwerp, werd beoogd te voorkomen dat de Maritieme Autoriteit Suriname (MAS) in de toekomst havens zou gaan exploiteren. Dat laatste is geenszins de bedoeling.

**Artikel 5**

Het vermogen van het Bedrijf bedraagt 500.000.000 (VIJFHONDERD MILJOEN) gebaseerd op de aanschafwaarde. De gebouwen en terreinen (zie art. 17) zullen bij de omzetting van het Bedrijf worden overgenomen. Op herwaarderingsbasis zullen deze, voorzover reeds in de boeken voorkomend, een toename van vermogen (inclusief de aanwezige overige middelen) met circa Sf 1.5 miljard betekenen.

Alle gebouwen en terreinen, voorzover nog niet in de boeken opgenomen, worden op herwaarderingsbasis geschat op Sf 1.500.000.000.-

### **Artikelen 6 t/m 12**

Deze artikelen regelen het bestuur, beheer en de Raad van Commissarissen en behoeven geen nadere toelichting.

### **Artikel 13**

In dit artikel wordt nader uitgewerkt op welke wijze deverslaglegging zal plaatsvinden met betrekking tot de door het Bedrijf voorgenomen activiteiten in het komende jaar en zo mogelijk in komende jaren.

Aangezien scheepvaartinvesteringen een lange voorbereidings- en bestelperiode vergen, zal dienaangaande een investerings- en financieringsplan op langere termijn noodzakelijk zijn.

Waar mogelijk zullen vermelde begrotingsstukken in relatie worden gebracht met een prestatie begroting.

Met genoemde beheersinstrumenten is het de Raad mogelijk het genoemde beleid te toetsen. Voorts voorziet dit artikel in de procedure met betrekking tot beleidswijzigingen die resulteren in principiële begrotings- en financieringswijzigingen. Teneinde de controlefunctie van de Raad tot zijn recht te laten komen worden de jaarstukken ter goedkeuring aan haar voorgelegd.

Middels de genoemde verslaggeving legt de Directeur rekening en verantwoording af over het gevoerde beheer.

Voorts wordt de procedure aangegeven waarop over dit bestuur decharge wordt verleend. Het inschakelen van een registeraccountant geeft voldoende waarborgen omtrent de juistheid en objectiviteit van de verslaglegging.

**Artikel 14**

Dit artikel geeft de financiële verhouding van het Bedrijf met de Staat weer voorzover deze betrekking heeft op de winsten en verliezen van het Bedrijf. Voor een gezonde financiering van toekomstige uitbreidingen die veelal een zeer lange levensduur hebben is noodzakelijk dat hiervoor de noodzakelijke reserves worden gekweekt. Dat bij de tariefstelling hiermede rekening wordt gehouden kan als alleszins redelijk worden aangemerkt.

**Artikel 15**

Dit artikel heeft ten doel het bij het Bedrijf werkzame personeel een andere status dan die van landsdienaar te geven, waardoor een afzonderlijk personeelsbeleid en beheer mogelijk wordt.

Uitgangspunt is hierbij echter wel dat in de CAO tenminste alle reeds verworven rechten worden overgenomen. De pensioenrechten blijven gegarandeerd omdat het huidig personeel blijft vallen onder de Ambtenarenpensioenwet 1972, terwijl ook het nieuw personeel hieronder komt te vallen.

Ook de positie van personeelsleden van de Dienst voor de Scheepvaart die niet de status van landsdienaar wensen te verliezen is hierbij geregeld. Zij blijven landsdienaar en blijven in dienst van het Ministerie van Transport, Communicatie en Toerisme. Voor hen bestaat de mogelijkheid om

gedurende korte tijd werkzaam te blijven bij het Bedrijf.

#### **Artikel 16**

Onder verruiming van artikel 16 wordt een nieuw lid toegevoegd. Hierdoor bestaat dit artikel dan uit 2 leden. Met deze verruiming wordt de mogelijkheid gecreëerd om bij een ander besluit, indien dat nodig wordt geacht, dienstonderdelen te verzelfstandigen.

#### **Artikel 17**

Met dit artikel wordt discontinuïteit in de bedrijfsvoering vermeden. Derhalve blijven alle bestaande wetten gelden, totdat zij door andere zijn vervangen.

Paramaribo, 30 maart 1998

**J.A. WIJDENBOSCH**