

Geachtte Dames en Heren,

Ik reageer hierbij op het voornemen van de minister van transport om aanpassing van de bemanningswetgeving (art. 18 lid 1 sub c).

Ik vaar sinds 1982 en sinds 1994 als kapitein op Nederlandse Schepen voor Nederlandse Reders. Deze reders hebben geen van allen iets gedaan om een toekomst te bieden aan de jongere generatie zeevarenden.

De Nederlandse regering heeft hun daarbij alle hulp gegeven door het zoals in het stuk "Beantwoording IAKvragen Wet bemanning zeeschepen" het veelvuldig aanpassen van de regelgeving aan de eisen en grillen van de reders. De Nederlandse zeevarende werd steeds meer in een hoek gezet.

Ik vaar dus al een aantal jaren en sinds mijn tijd als kapitein, eerst bij een bekende rederij met koelschepen, voornamelijk met buitenlandse bemanningsleden. Er werd wel gevaren met Nederlandse leerlingen maar die werden na het behalen van hun diploma geen baan aangeboden. Het Nederlandse Ministerie van Transport heeft zich kennelijk nooit afgevraagd waarom!

Bij mijn huidige rederij, wel meer Nederlanders, maar deze jongens wordt geen vast contract aangeboden, en verdwijnen na het uitdienen van het 2e contract naar een andere rederij.

Op dit moment worden via agencies buitenlandse kapiteins inhuurd, terwijl er Nederlandse en Europese Officieren beschikbaar zijn voor promotie, een kwalijke zaak dunkt mij.

Het feit dat er buitenlandse zeevaarscholen bvb in de Filipijnen worden gesubsidieerd door Nederland vindt ik al zeer vreemd gezien het feit dat Nederlandse Leerlingen van zeevaartscholen zeer veel moeite moet doen voor een stage plek op Nederlandse vlagschepen.

Ik ben verder door de voorstellen heen gelezen en heb hier uit een aantal vragen en opmerkingen.

Vragen/opmerkingen betreffende:

NvT Concept besluit bemanning zeeschepen:

. Nieuw is dat de kapitein geraadpleegd kan worden door de ILT over de bemanningssamenstelling en het ingediende bemanningsplan voordat wordt overgegaan tot de afgifte van een bemanningscertificaat : Een niet Nederlandse Kapitein gaat dus gevraagd worden hoe hij over het ingediende bemanningsplan denkt? Deze man zal alleen maar aan zijn baan contract denken die hij via zijn agency heeft gekregen en zal daarbij geen objectief antwoord geven want dan neemt de reder gewoon een andere kapitein. Op zich een goed idee om ook de kapitein bij het bemanningsplan te betrekken, maar in de werkelijkheid is het bemanningsplan al afgegeven en goedgekeurd alvorens diegenen die met het schip gaan varen erbij worden betrokken. In mijn ervaring wordt het bemanningsplan opgemaakt door iemand op kantoor zonder met minimale of zelfs geen ervaring aan boord van schepen.

Artikel 2.1.6 Aantekening scheepsdagboek bemanningssamenstelling of bemanningsplan : Waar moet deze aantekening in het scheepsdagboek worden gedaan, er zijn namelijk vele soorten scheepsdagboeken in de handel! Ik moet mijn officieren al continue er op wijzen hoe/wat/waar er moet worden ingevuld in het scheepsdagboek.

Artikel 2.1.12 Vrijstellingsregeling nationaliteit kapitein: In artikel 19, zesde lid, is bepaald dat nadere regels worden gesteld met betrekking tot de inhoud van de privaatrechtelijke regelingen. In artikel 2.1.12 is daar invulling aan gegeven. Zo is opgenomen in het eerste lid dat de privaatrechtelijke regelingen ten minste een klachtenprocedure ten behoeve van eerste stuurlieden en eerste maritieme officieren omvat. Het betreft hier met name een klachtenregeling voor de sectoren zelf ten behoeve van zeevarenden die in principe voldoen aan de beroepsmatige eisen om als kapitein aangesteld te kunnen worden. Gedacht wordt hier bijvoorbeeld aan kapiteins die in een lagere functie varen, aan eerste stuurlieden of maritieme officieren die

in het bezit zijn van de vaarbevoegdheid als kapitein, maar nog niet in deze functie werkzaam zijn, dan wel voldoende vaartijd hebben om direct in het bezit te komen van een vaarbevoegdheidsbewijs als kapitein. Als deze personen van oordeel zijn dat zij door de scheepsbeheerder, waarbij zij in dienst zijn, ten onrechte niet zijn of worden aangesteld in de functie van kapitein, kunnen zij een klacht indienen. Ook kunnen personen die bij een bepaalde scheepsbeheerder naar een vacante functie als kapitein hebben gesolliciteerd en naar hun mening ten onrechte zijn afgewezen, een klacht indienen. : De Nederlandse officier (of europees) ,moet dus een klachten procedure opstarten tegen zijn werkgever? Is dit het advies, te belachelijk voor worden.

Paragraaf 2.4 Monsterboekje of alternatieve diensttijdverklaring : Een aantal reizen geleden had ik een duitse 2e stuurman, deze man had geen monsterboekje meer maar een seafarers card (seeleute ausweis). Ik kon deze man dus niet aanmonsteren volgens de huidige wetgeving en heb om advies gevraagd hoe te handelen in deze situatie, nooit een antwoord op gekregen en daarom een bemerking gemaakt in het scheepsdagboek. Maar mijn probleem met het nieuwe voorstel is dat ik altijd in het monsterboekje kon zien wat de ervaring is die mijn nieuwe stuurman of machinist heeft opvoorgaande schepen.