

**Wetswijzigingsvoorstel inzake Nederlandse kapiteins. Rechtspositie in gevaar.**

**De draagwijdte van dit voorstel gaat veel verder dan het verlies van werkgelegenheid van Nederlandse kapiteins.**

**Ik noem:**

**De maritieme opleiding, die behalve zeevarenden ook essentiële afgeleide functies heeft, zoals in het Loodswezen en het behoud van maritieme kennis. Het Loodswezen moet soms een beroep doen op Marine officieren.**

**Bij het nieuwe wetsvoorstel kan de gehele opbouw van de nautische wetenschap in gevaar komen. Een van de grote voordelen van nautisch/technisch opgeleiden is integriteit en discipline, een factor, die tegenwoordig nog al eens wordt gemist. Vele nautici en technici kunnen over het algemeen gemakkelijk een goed betaald walbaan krijgen.**

**De koopvaardij is een onderdeel van de Nederlandse zeemacht.**

**De Nederlandse koopvaardij heeft een grote rol in het veiligstellen van de verbindingen tussen Nederland en het buitenland. Nederland telt nu 17,8 miljoen inwoners, dat is ca. 10 miljoen mensen meer dan in 1945, toen de Tweede Wereldoorlog was afgelopen. Nederland kon in die tijd nauwelijks voldoende eten verbouwen (denk aan de “honger winter “ in het westen. Sedert dien is veel uitstekende bouwgrond opgeofferd aan huizenbouw, een tendenz, die nog steeds voortduurt met als gevolg, dat Nederland geheel afhankelijk zal worden van geïmporteerd voedsel, dus een exclusieve taak van de koopvaardij. In de jaren kort voor de Tweede Wereldoorlog had de Nederlandse Regering scheepsruimte gecharterd (o.a. van Van Nievelt, Goudriaan & Co's Stoomvaart Maatschappij NV.) om graan uit Argentinië te importeren. Toen de oorlog in mei 1940 Nederland bereikte, was er**

Vervolg blz. 2 rechtspositie Nederlandse Kapitein in gevaar,  
naar schatting twee miljoen ton graan in Rotterdamse silos  
opgeslagen. Dit graan is door de Duitse bezetter geconfisceerd  
Toen er nog dienstplicht na de Tweede Wereldoorlog, nog  
dienstplicht in Nederland was, waren de koopvaardij officieren  
vrijgesteld door zgn. "vervangende dienstplicht" met uitzondering van  
de koopvaardij officieren, die als reserve officier van de Koninklijke  
Marine werden opgeroepen (o.a. de broer van steller dezes)  
In die jaren was de toenmalige Nederlandse regering de rol van de  
koopvaardij gedurende de Tweede Wereldoorlog niet vergeten.  
Waarschijnlijk is er heden geen een minister of kamerlid, die kennis  
draagt van het belang van de koopvaardij. Een punt van actie!

### Cultuur verschillen

Het varen met diverse culturen op een schip kan uit veiligheidsover-  
wegingen een rol spelen. Op grote cruiseschepen komen soms  
bemanningen voor met 50 verschillende nationaliteiten. De vraag is,  
hoe de evacuatie bij een scheepsramp zal verlopen?

De achtergrond van de kapitein is hoogst belangrijk. Als hoogste  
gezagsdrager heeft hij buiten zijn vele taken ook een voorbeelds-  
functie.

Als er Nederlandse officieren onder een buitenlandse kapitein moeten  
dienen, is het de vraag of dit de harmonie tegen goede komt.

Op dit moment is het gebrek aan Nederlandse kapiteins zo groot, dat  
er vele Russen dienst doen op Nederlandse schepen. De Russische  
opleiding is zeer goed, maar de vraag is, hoe de politieke instelling  
van de gezagvoerders is. De Nederlandse Wet kent een bepaling, dat  
als er een militaire conflict met Rusland dreigt, de Russen moeten  
worden vervangen door Nederlanders. Dit is een zinloze bepaling,

## Vervolg blz. 3 Rechtspositie van de nederlandse kapitein in gevaar.

als er geen gediplomeerde opvolgers zijn, temeer daar de vaarbevoegdheid na 5 jaar niet varen, vervalt.

Thans dreigt er een militair conflict met Rusland, maar de overheid doet niets. Als dit uit de hand loopt, kunnen vele Nederlandse schepen in Russische handen vallen!

### Nederlandse zeevarenden stimuleren

Stimulansen kunnen zijn:

- Honorering
- Belastingvoordelen.
- Meevaren echtgenote.
- Goede verlofregeling.
- Vaste werkgelegenheid en pensioen opbouw.

Ad Honorering.

Deze is lager, dan men aan land met eenzelfde kennis zou kunnen verdienen. Bovendien is men altijd thuis en vaak een auto van de zaak

Ad Belastingvoordelen.

In de UK worden zeevarenden niet belast, omdat zij buiten het land hun salaris verdienen. In mijn tijd werd ik ook belast voor kost en inwoning, ofschoon ik soms een jaar van huis was en veel moest missen.

Ad. Meevaren echtgenote.

Op dit moment weet ik niet hoe de regelingen zijn. In mijn tijd als eerste stuurman kon men echtgenote tegen een dagvergoeding meevaren.

Ad. Goede verlofregeling.

Wegens de veranderde en kortere vooropleiding is het niet mee nodig verlof te sparen voor de vervolgopleiding aan de wal. Nu ben ik niet bekend met dit onderwerp.

## Vervolg blz. 4 Rechtspositie van de nederlandse kapitein in gevaar.

**Ad. Vaste werkgelegenheid en pensioen opbouw.**

Het komt voor, dat rederijen de Nederlandse officieren ontslaat om daarvoor in de plaats goedkopere buitenlandse arbeidskrachten te nemen. Dat het kennispeil en verantwoordelijkheidsgevoel vaak daar lager ligt, dat bij de nederlanders, interesseert de werkgevers niet. Het financiële element speelt een rol, veiligheid en andere belangrijke zaken niet.

**Samenvatting:** al deze factoren maken het volbrengen van een nederlandse nautische carrière moeilijk. Als nu ook de functie van de nederlandse kapitein verdwijnt, ziet de toekomst voor de Nederlandse koopvaardij er zeer somber uit.

Nederland geeft de indruk zich van de zee af te keren, maar vergeten wordt, dat de Nederlandse welvaart in sterke mate afhangt van de zeescheepvaart, havens en maritieme industrie.

*Opgesteld dd. 30 oktober 2022 door JMK, Master Mariner.*

*Lid van het Koninklijke College Zeemanshoop.*

*Lid van de Nederlandse Vereniging van Koopvaardij kapiteins.*