

## INTERNETCONSULTATIE

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat  
Aangeboden via internetconsultatie.nl

Rotterdam, 2 november 2022

Betreft:      Reactie wijzigingsvoorstel nationaliteitseis                      K. Boele, *advocaat*  
                  Concept wetsvoorstel Wet bemanning zeeschepen               boele@wybenga-advocaten.nl

## INLEIDING

- 1    Namens de vereniging Nautilus International reageer ik hierbij op het concept wetsvoorstel 'Wet bemanning zeeschepen', dat ter inzage beschikbaar is gesteld via internetconsultatie.nl (hierna: 'het voorstel'). Deze reactie heeft *uitsluitend* betrekking op de voorgestelde wijziging van artikel 18 van het voorstel. Dit artikel betreft de nationaliteitseis van de kapitein aan boord van een Nederlands gevlagd zeeschip. In het eerste lid, onder c wordt een versoepeling van de nationaliteitseis voorgesteld met betrekking tot niet EU-/EER-nationaliteiten.
- 2    Dit wijzigingsvoorstel voor de nationaliteitseis heeft verstrekkende gevolgen en is schadelijk voor de Nederlandse maritieme sector en de Nederlands gevlagde vloot. Het voorstel is bovendien gebrekkig, onvoorbereid en ongemotiveerd ter internetconsultatie voorgelegd, zodat Nautilus International zich genoodzaakt voelt hierop afzonderlijk te reageren.
- 3    Voor zover Nautilus International op andere aspecten van het voorstel wenst te reageren, zal zij dat doen middels een separate reactie.

## NAUTILUS INTERNATIONAL

- 4    De vereniging Nautilus International, gevestigd te Rotterdam, is onderdeel van een internationale werknemersorganisatie die opkomt voor de belangen van ruim 20.000 maritieme professionals in Nederland, het Verenigd Koninkrijk en Zwitserland.

- 
- 5 De leden van Nautilus International werken op zee en aan wal. Zij zijn werkzaam in alle transportsectoren via het water, zoals de handelsvaart, de kustvaart, de tankvaart, de haven- en zeesleepsector, de offshore en de waterbouw. Ook werkenden in de waterbouw worden dus door Nautilus International vertegenwoordigd. De vereniging FNV Waterbouw is in 2022 gefuseerd met Nautilus International.
  - 6 Nautilus International zet zich in voor goede en sociale arbeidsvoorwaarden, werkgelegenheid en veilig werk voor zeevarenden en andere maritieme professionals. Een sterke en gezonde Nederlandse maritieme sector en Nederlands gevlagde vloot is daarbij van cruciaal belang.
  - 7 Nautilus International is onderdeel van de Nederlandse koepelorganisatie FNV en is voorts aangesloten bij de Europese transportvakbondenfederatie *European Transport Workers' Federation* (ETF) en de mondiale vakbondskoepel *International Transport Workers' Federation* (ITF).

#### EXECUTIVE SUMMARY

- 8 Samengevat is de reactie van Nautilus International op het voorstel tot wijziging van de nationaliteitseis als volgt:
  - A De voorgestelde wijziging van de nationaliteitseis kan geen onderdeel zijn van het onderhavige wetsvoorstel tot herziening van de bemanningseisen, maar vereist - voor zover een wijziging überhaupt gewenst zou zijn - een afzonderlijk wetsvoorstel.
  - B Het toevoegen van niet-EU/-EER landen aan de arbeidsmarkt van kapiteins aan boord van Nederlands gevlagde zeeschepen kan niet worden gedelegeerd aan de regering waarbij een dergelijk besluit *buiten* de Eerste en Tweede Kamer zou kunnen worden genomen.
  - C Informatie, een (dragende) motivering en belangenafweging voor het wetsvoorstel ontbreken; het ministerie dient eerst grondig en gedegen onderzoek te doen naar de werking van de huidige nationaliteitseis, het eventuele nut en de noodzaak van een aanpassing, verschillende alternatieven en de effecten daarvan, waarbij *alle* belangen die worden geraakt - en dus niet alleen het redersbelang op de korte termijn - zorgvuldig dienen te worden afgewogen.
  - D Het opengooien van de arbeidsmarkt voor kapiteins aan boord van Nederlands gevlagde zeeschepen naar niet-EU/-EER landen zal een desastreuus effect hebben op onze Nederlandse maritieme sector. Nautilus International verzoekt de minister om de negatieve langetermijneffecten van het voorgestelde 'haakje' te onderkennen, het coalitieakkoord en het middellange termijn advies van de SER in ogenschouw te nemen, en juist in te zetten op

behoud en bescherming van EU-/EER-zeevarenden ten behoeve van het vergroten van een wendbare, minder kwetsbare en minder afhankelijke Nederlandse maritieme sector. Dit zal bijdragen aan een sterke en gezonde maritieme sector waarvoor hoogwaardige kennis en kunde onontbeerlijk is en waar kwaliteit en veiligheid voorop staan.

- 9 Deze punten worden hierna toegelicht.

#### **DE NATIONALITEITSEIS VOOR KAPITEINS IN HISTORISCH PERSPECTIEF**

- 10 Alvorens de overwegingen en bezwaren van Nautilus International ten aanzien van het voorstel met betrekking tot de huidige nationaliteitseis toe te lichten, is het van belang een chronologisch overzicht te geven met betrekking tot de nationaliteitseis en daarmee samenhangende regelingen voor een goed begrip van de aard en strekking van de nationaliteitseis.

##### **1930: INVOERING VAN DE NATIONALITEITSEIS**

- 11 Bij wet van 14 juni 1930 is de nationaliteitseis voor kapiteins aan boord van Nederlands gevlagde zeeschepen ingevoerd. Artikel 341a Wetboek van Koophandel luidde:

“Op Nederlandsche schepen mogen alleen Nederlandsche onderdanen als kapitein in dienst worden gesteld.”<sup>1</sup>

- 12 Blijkens de Memorie van Toelichting was de achtergrond van de invoering van deze nationaliteitseis dat de kapitein een groot aantal bevoegdheden heeft op grond van Nederlandse wetten, waaronder een publiekrechtelijke functie. Dit wettelijk voorschrift beoogde te waarborgen dat de kapitein de Nederlandse taal, wetten en gebruiken kende.<sup>2</sup>
- 13 De nationaliteitseis is destijds echter evenzeer (en wellicht zelfs met name) ingevoerd met het oog op bescherming van de arbeidsmarkt. Zo is in recentere parlementaire geschiedenis over de invoering van de nationaliteitseis in 1930 vermeld:

“Het laat zich raden dat de achterliggende reden van het voorschrift om als kapitein de Nederlandse nationaliteit te hebben was gelegen in de arbeidsmarktsituatie van dat moment. Met dit voorschrift werd een belangrijk

---

<sup>1</sup> Stb. 1930, 240.

<sup>2</sup> Kamerstukken // 190, 1928-1929, nr. 3, p. 19. De nationaliteitseis is zonder discussie in de Tweede Kamer ingevoerd, zie het voorlopig verslag (Kamerstukken // 190, 1928-1929, nr. 4).

deel van de arbeidsmarkt van de zeescheepvaartsector afgeschermd voor buitenlanders ten gunste van werkgelegenheid voor Nederlanders.”<sup>3</sup>

- 14 De nationaliteitseis is destijds dus ingevoerd gelet op de bijzondere functie van kapitein als gezagvoerder aan boord van een Nederlands gevlagd schip, met bijbehorende publieke taken, alsmede ter regulering van de arbeidsmarkt voor zeevarenden.

#### **1934: ZEESCHEEPVAART UITGEZONDERD VAN ALGEMENE ARBEIDSMARKTREGULERING**

- 15 In de jaren '30 werd ook voor het eerst de toegang van buitenlandse werknemers tot de Nederlandse arbeidsmarkt gereguleerd. In 1934 trad de 'Regeling van het verrichten van arbeid in loondienst door vreemdelingen in werking'.<sup>4</sup> Dit is de verre voorloper van de huidige 'Wet arbeid vreemdelingen'.
- 16 Uit de parlementaire stukken van destijds blijkt dat de zeescheepvaart van het vergunningstelsel voor buitenlandse arbeidskrachten was uitgezonderd. De redenen daarvan waren dat reeds veel Aziatische gezellen aan boord van de Nederlands gevlagde schepen dienst deden en het praktisch onuitvoerbaar was in buitenlandse havens vergunningen af te geven. Bovendien werd gewezen op de omstandigheid dat "afzonderlijke voor de scheepvaart geldende wettelijke regelen omtrent de samenstelling der bemanningen van Nederlandsche schepen bestaan".<sup>5</sup> Er werd bedoeld op bemanningsvoorschriften, waarschijnlijk onder meer de nationaliteitseis voor kapiteins en dat alleen met Nederlandse zeevaarddiploma's op Nederlands gevlagde schepen kon worden dienstgedaan.<sup>6</sup> De regulering van de arbeidsmarkt in de zeescheepvaart vond dus plaats over de band van de wettelijke voorschriften voor bemanning aan boord van zeeschepen, zodat deze sector buiten het bestek van deze algemene regeling over het toelatingsbeleid viel.

#### **1977 EN 1982: PRIVAATRECHTELIJKE REGELING (RAZ)**

- 17 Vanaf de jaren '60 kwam de werkgelegenheid in de zeescheepvaart, en het aandeel Nederlandse zeevarenden dat werkzaam was op de Nederlandse vloot, onder druk te staan.<sup>7</sup> Buitenlandse zeevarenden werkzaam aan boord van Nederlands gevlagde zeeschepen waren toen nog steeds vrijgesteld van het tewerkstellingsvergunningsvereiste.<sup>8</sup>

---

<sup>3</sup> Kamerstukken // 2001-2002, 28 415, nr. 3, p. 4.

<sup>4</sup> Stb 1934, 257.

<sup>5</sup> Kamerstukken // 1933-1934, 163, nr. 1, p. 3 en nr. 2, p. 7.

<sup>6</sup> Erkenning van buitenlandse diploma's bestond toen nog niet.

<sup>7</sup> Kamerstukken // 1982, 1982, 17 556, nrs. 1-3, p. 1.

<sup>8</sup> Vanaf 1969 geldt de Wet arbeidsvergunning vreemdelingen en vanaf 1979 de Wet arbeid buitenlandse werknemers, steeds met een uitzondering op het vergunningsvereiste voor zeevarenden.

- 
- 18 Op verzoek van de minister van Sociale Zaken in 1973 heeft de Raad voor de Arbeidsmarkt van de Sociaal-Economische Raad (SER) geadviseerd over de verdringing op de arbeidsmarkt. De SER pleitte voor een wettelijke regulering van de toelating van vreemdelingen tot Nederlandse schepen om de ongecontroleerde toestroom van vreemdelingen tegen te gaan en te bevorderen dat Nederlandse zeevarenden, indien beschikbaar, arbeidsplaatsen op Nederlandse schepen bezetten. Tevens adviseerde de SER een centrale registratie van vraag en aanbod, een gecoördineerde arbeidsbemiddeling, een vergunningsstelsel waarbij Nederlandse zeevarenden voorrang kregen en een centrale adviescommissie voor de arbeidsbemiddeling in de zeevaart.<sup>9</sup>
  - 19 Dit advies van de SER in 1975 was de opmaat naar het wetsvoorstel 'Wet arbeidsvoorziening zeevaart' dat een vergunningsstelsel introduceerde voor buitenlandse zeevarenden. Het doel van dit wetsvoorstel was om, gezamenlijk met andere regelingen over onder meer investeringspremies, het tij van het afnemende aandeel van Nederlandse zeevarenden op de Nederlandse vloot te keren.<sup>10</sup>
  - 20 Dit wetsvoorstel werd in 1982 geïntroduceerd. Omdat de introductie van het wetsvoorstel enige tijd duurde en de nood hoog was, was vanuit Den Haag aan sociale partners gevraagd zelf alvast te voorzien in de nodige arbeidsmarktregulering. Daarom kwamen sociale partners in 1977, in de vorm van een collectieve arbeidsovereenkomst (cao), de eerste privaatrechtelijke **Regeling Arbeidsvoorziening Zeescheepvaart (RAZ)** overeen die ook in de Staatscourant is gepubliceerd.<sup>11</sup>
  - 21 De RAZ schrijft voor dat aangesloten leden van de betrokken redersverenigingen uitsluitend met buitenlandse scheepsgezellen mogen varen aan boord van Nederlands gevlagde zeeschepen als zij daarvoor een vrijstelling hebben ontvangen. De vrijstelling wordt op aanvraag verstrekt door een daarvoor opgerichte paritaire commissie waarin afgevaardigden van de betrokken sociale partners deelnemen. Ter verkrijging van een vrijstelling moest voldaan zijn aan een aantal voorwaarden die gericht zijn op bescherming van de arbeidsmarkt. Deze regeling is een collectieve arbeidsovereenkomst en bestaat thans nog steeds. Sinds 1996 wordt deze regeling door de minister van SZW periodiek algemeen verbindend verklaard, zodat deze regeling voor de hele sector geldt.
  - 22 En hoe ging het verder met het wetsvoorstel dat in 1982 aanhangig was gemaakt? Daarover werd uitvoerig gediscussieerd op ambtelijk niveau, in de Tweede Kamer en tussen sociale partners. Vanuit de rederszijde werd verwacht dat Nederlands

---

<sup>9</sup> Uitgave van de Sociaal-Economische Raad, Den Haag, nr. 8, 19 augustus 1975, zie voor een samenvatting van het advies Kamerstukken // 1982, 17 556, nrs. 1-3, p. 1 en 2.

<sup>10</sup> Kamerstukken //, 17 556, nr. 3, p. 10.

<sup>11</sup> Stcrt 1977, 182.

gevlagde schepen zouden uitvlaggen vanwege het voorgestelde wettelijke vergunningensysteem, hetgeen een ongewenste inkrimping van de vloot tot gevolg zou hebben. Deze angst voor een 'vlagvlucht' speelde een belangrijke rol in het debat over het wetsvoorstel. Bovendien vond arbeidsmarktregulering inmiddels plaats via de privaatrechtelijke regeling RAZ - die in praktijk goed functioneerde - én via een nieuw 'Bemanningseisenbesluit'.

- 23 Laatstgenoemd besluit van 1991 gaf vorm aan het bemanningsbeleid van dat moment.<sup>12</sup> Beoogd werd de concurrentiepositie van de Nederlandse vloot te versterken zonder afbreuk te doen aan de werkgelegenheid van gediplomeerde Nederlandse bemanning. Reders kregen met dit besluit wel meer mogelijkheden om met niet-Europese ongediplomeerde scheepsgezellen te varen.<sup>13</sup>
- 24 Gelet op de RAZ en het Bemanningseisenbesluit werd het wetsvoorstel Wet arbeidsvoorziening zeevaart uiteindelijk in 1992 ingetrokken.<sup>14</sup>

#### **1997: TIJDELIJKE ONTHEFFINGSMOGELIJKHEID EN RTO**

- 25 In 1997 werd de nationaliteitseis voor kapiteins voor het eerst inhoudelijk gewijzigd.<sup>15</sup> In eerste instantie was de bedoeling om de nationaliteitseis in artikel 341a Wetboek van Koophandel ongewijzigd over te hevelen naar de nieuwe 'Zeevaartbemanningwet'. In navolging van het amendement-Van Waning c.s. is in dit artikel een tijdelijke ontheffingsmogelijkheid opgenomen, omdat er toentertijd krapte werd ervaren op de arbeidsmarkt van Nederlandse kapiteins.<sup>16</sup>
- 26 In artikel 29a Zeevaartbemanningwet is toen geregeld dat de minister aan kapiteins met een EU- of EER-nationaliteit ontheffing van de nationaliteitseis kon verlenen voor de duur van maximaal twee jaar. De belangrijkste voorwaarde was dat de scheepsbeheerder diende te bewijzen dat hij ondanks zijn redelijke en aantoonbare inspanningen voor een bepaald schip binnen een redelijke termijn geen bevoegde Nederlandse kapitein had kunnen aantrekken, en dat daardoor zijn bedrijf in ernstige problemen zou komen (lid 2). Dit was dus in feite een toets op prioriteitgenietend aanbod vanuit het oogpunt van arbeidsmarktregulering. Bovendien kon de minister de ontheffing weigeren als bezwaren bestonden met het oog op veiligheid van de staat (lid 3). Deze ontheffingsmogelijkheid verviel na verloop van zes jaar, waarbij na drie jaar de minister verslag moest doen over de doeltreffendheid en de effecten van deze ontheffingsmogelijkheid.

---

<sup>12</sup> Stb 1991, 614.

<sup>13</sup> Zie de Nota van Toelichting, Stb 1991, 614, p. 21.

<sup>14</sup> Kamerstukken // 1991-1992, 17 556, nr. 8.

<sup>15</sup> In 1985 heeft nog een technische aanpassing plaatsgevonden door 'Nederlandsche onderdanen' aan te passen naar 'Nederlanders' (Kamerstukken // 19 139, 1984-1985, nr. 1-2, p. 2).

<sup>16</sup> Kamerstukken // 1997-1998, 25 233, nr. 16 (amendement) en nr. 135 (gewijzigd voorstel van wet).

- 27 Gelijktijdig met de geïntroduceerde tijdelijke ontheffing voor kapiteins werd door sociale partners in 1997 de **Regeling Tewerkstelling Officieren (RTO)** overeengekomen. De zorg was toen dat, met name ook met het oog op de erkenning van buitenlandse diploma's, de positie en doorgroeimogelijkheden van officieren hierdoor onder druk zou komen te staan. Deze regeling, wederom in de vorm van een cao, introduceerde een toestemmingsstelsel voor het varen met buitenlandse officieren, zoals de RAZ dat voorschrijft voor buitenlandse scheepsgezellen. Deze regeling wordt steeds opnieuw overeengekomen en geldt nu nog steeds. Sinds 1998 wordt de RTO periodiek algemeen verbindend verklaard door de minister van SZW, zodat ook deze regeling voor de hele sector geldt.

### **2003: VERSOEPILING NATIONALITEITSEIS EN REGELING TEWERKSTELLING KAPITEINS (RTK)**

- 28 De voornoemde ontheffingsmogelijkheid van 1997 was tijdelijk, maar vanuit de sector werd de krapte voor Nederlandse kapiteins als structureel ervaren. Een structurele versoepeling van de nationaliteitseis kwam daarom ter tafel.
- 29 In eerste instantie werd voorgesteld het ontheffingsstelsel los te laten en kapiteins van EU/-EER landen én van bepaalde niet-EU/-EER landen vrij te stellen van de nationaliteitseis.<sup>17</sup>
- 30 Hierover ontstond veel ophef. Omdat zeevarenden nog steeds waren vrijgesteld van het vergunningsvereiste van de Wet arbeid vreemdelingen, was de verwachting dat hierdoor de werkgelegenheid en arbeidsvoorwaarden voor Nederlandse en EU-kapiteins, Nederlandse en EU-officieren en de gehele Nederlandse maritieme kennisindustrie verder onder druk zouden komen te staan.
- 31 Uiteindelijk heeft dit geleid tot een aangepast wetsvoorstel waarbij de nationaliteitseis werd versoepeld, maar tegelijkertijd ook was voorzien in waarborgen met het oog op arbeidsmarktregulering.<sup>18</sup> Onderdeel van deze waarborgen was een derde privaatrechtelijke regeling van sociale partners, de **Regeling Tewerkstelling Kapiteins (RTK)**. Deze regeling is wettelijk verankerd in het huidige artikel 30 Wet zeevarenden. Om te mogen varen met een niet-EU/-EER kapitein aan boord van een Nederlands gevlagd schip, is toestemming van een paritaire commissie vereist. Daarbij wordt getoetst aan verschillende voorwaarden met het oog op bescherming van de Nederlandse en Europese arbeidsmarkt. Voor de koopvaardij en voor de waterbouw gelden afzonderlijke, op die sector

---

<sup>17</sup> Kamerstukken // 2001-2002, 28 415, nr. 1,2.

<sup>18</sup> Kamerstukken // 2002-2003, 28 415, nr. 196 (gewijzigd voorstel van wet).

toegespitste, regelingen. Overigens zijn uitsluitend kapiteins met nationaliteiten van de bij ministeriële regeling vastgestelde derde landen toegestaan.<sup>19</sup>

## 2003-HEDEN

- 32 In 2006 heeft op verzoek van de minister van Verkeer en Waterstaat een evaluatie van de versoepeling van de nationaliteitseis plaatsgevonden door Ecorys.<sup>20</sup> Het aandeel van niet-EU/-EER kapiteins was in een periode van drie jaar verdubbeld; van 5% in 2003 naar 10% in 2006. Ecorys concludeerde op basis van interviews dat het erop leek dat door de versoepeling van de nationaliteitseis mogelijk minder schepen zijn uitgevlagd, dat geen sprake leek te zijn van verdringing op de arbeidsmarkt, dat de RTK effectief leek te werken en dat sociale partners en scheepsbeheerders over het algemeen tevreden waren over de werking van de RTK. In het rapport werden wel de nodige voorbehouden gemaakt bij deze conclusies.
- 33 Sindsdien heeft geen nadere evaluatie van (de effecten van) de versoepeling van de nationaliteitseis plaatsgevonden. Wel worden jaarlijks cijfers bijgehouden middels de zogeheten 'Maritieme Monitor', mede ter invulling van de informatieverplichting bedoeld in artikel 30 lid 7 sub c Wet zeevarenden. Uit de Maritieme Monitor 2021 blijkt dat het aandeel niet-EU/-EER kapiteins inmiddels is gestegen tot 42% en dat de vloot van Nederlandse zeeschepen in de afgelopen vijf jaren nagenoeg gelijk is gebleven.<sup>21</sup>

## DOELEN NATIONALITEITSEIS

- 34 Uit het voorgaande blijkt dat de nationaliteitseis van oudsher twee doelen dient:
- i borging van specifieke kennis en loyaliteit met de Nederlandse staat, gelet op de bijzondere taken van de kapitein als gezagvoerder van een zeeschip;
  - ii bescherming van de arbeidsmarkt voor EU-kapiteins én EU-officieren, voor wat betreft werkgelegenheid én arbeidsvoorwaarden, ten behoeve van een gezonde maritieme sector in Nederland.

De nationaliteitseis raakt dus, direct of indirect, de publieke belangen die horen bij deze twee doelen.

- 35 Verder moge duidelijk zijn dat de nationaliteitseis niet op zichzelf staat. Deze eis hangt - met name voor wat betreft het tweede doel - nauw samen met

---

<sup>19</sup> De artikelen 2 van de vrijstellingsregeling buitenlandse kapiteins voor de sector koopvaardij respectievelijk vrijstellingsregeling buitenlandse kapiteins voor de sector zeevarende waterbouw.

<sup>20</sup> Evaluatie versoepeling nationaliteitseis kapitein op Nederlandse zeeschepen van Ecorys, 30 november 2006, zie: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30800-XII-72-b2.pdf>.

<sup>21</sup> Maritieme Monitor 2021, zie: <https://maritiemland.nl/maritieme-monitor-2021/>.



bemanningsvoorschriften en de uitzonderingspositie van zeevarenden in de Wet arbeid vreemdelingen.

#### **HET HUIDIGE VOORSTEL TOT VERDERGAANDE VERSOEPELING NATIONALITEITSEIS**

- 36 Het wijzigingsvoorstel houdt in dat de regering kan besluiten (bij algemene maatregel van bestuur) dat kapiteins van niet-EU/-EER landen zijn vrijgesteld van het nationaliteitsvereiste, aldus het nieuwe artikel 18 lid 1 sub c Wet bemanning zeeschepen.
- 37 Volgens het tekstvoorstel kunnen slechts landen worden toegevoegd die (i) aangewezen STCW-verdragspartijen zijn en (ii) zijn opgenomen op de lijst van erkende landen als bedoeld in artikel 20, zesde lid, van richtlijn (EU) 2022/993 en (iii) Nederland met die staat een schriftelijke afspraak heeft gemaakt voor de erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen als bedoeld in voorschrift I/10 van de Bijlage bij het STCW-verdrag. Voor zover Nautilus International bekend, zijn dat op dit moment de volgende landen:
- Australië, Canada, China, Filippijnen, Hong Kong, India, Indonesië, Nieuw-Zeeland, Oekraïne, Pakistan, de Russische Federatie, Singapore, Vietnam en Zuid-Afrika.
- 38 Opgemerkt zij dat het grootste deel van de zeevarenden ter wereld van deze landen afkomstig is. Voor een deel betreft het zogeheten '*labour supplying countries*' waarbij lage lonen gangbaar zijn; vaak aanzienlijk lager dan binnen de EU. Aan deze opsomming kunnen in de toekomst nog andere landen worden toegevoegd.
- 39 Kapiteins met de nationaliteit van een dergelijk aangewezen land hoeven dan géén afzonderlijke toestemming via de RTK meer te verkrijgen als bedoeld in het nieuwe artikel 19. Er vindt dan dus *geen* individuele toets meer plaats aan de voorwaarden van de RTK. Mede uit de bewoordingen van het nieuwe artikel 19 blijkt dat de arbeidsmarkt voor kapiteins van Nederlandse gevlagde schepen dan geheel 'vrij' is binnen de EU, EER en binnen die aangewezen niet-EU/-EER landen. Dit wordt dan beschouwd als één arbeidsmarkt.
- 40 Het nieuwe artikel 18 lid 1 sub c is in de beschikbaar gestelde concept toelichting niet toegelicht. Deze wijziging zat niet in het oorspronkelijke wetsvoorstel en is pas later toegevoegd. Het lijkt erop dat de toelichting daarop niet is aangepast, en dat de huidige toelichting dus nog uitgaat van de tekst van het oorspronkelijke voorstel *zonder* deze verdergaande versoepeling van de nationaliteitseis.

#### **INHOUDELIJKE REACTIE NAUTILUS INTERNATIONAL**

- 41 De inhoudelijke reactie van Nautilus valt uiteen in drie onderdelen en zien op:
- i de gebrekkige procedurele gang van zaken,

- ii het ontbreken van informatie, een (dragende) motivering en een belangenafweging; en
- iii dat de nationaliteitseis hard nodig is voor een sterke, onafhankelijke Nederlandse maritieme sector.

#### **(I) GEBREKKIGE PROCEDURELE GANG VAN ZAKEN**

- 42 Nautilus International merkt allereerst op dat de wijze waarop het voorstel tot versoepeling van de nationaliteitseis onderdeel is geworden van het wetsvoorstel uiterst merkwaardig is. Ter toelichting dient het volgende.
- 43 Sinds eind 2018 zijn verschillende stakeholders, waaronder Nautilus International, nauw betrokken bij de consultatie over en de totstandkoming van het wetsvoorstel Wet bemanning zeeschepen.<sup>22</sup> Het betreft een brede herzieningsoperatie van wet- en regelgeving met betrekking tot de bemanning van zeeschepen. Er is frequent en constructief overleg gevoerd over elk (klein) onderwerp van het wetsvoorstel met deze groep stakeholders.
- 44 Tijdens dit traject is ook gesproken over een aantal redactionele en technische aanpassingen met betrekking tot de artikelen over de nationaliteitseis. In november 2021 werd vanuit het ministerie per e-mail op dit punt vermeld:
- “Om kort te zijn: we beogen geen inhoudelijke wijzigingen, daar is geen discussie over, dat is geen onderdeel van dit traject.”
- 45 In het voorjaar van 2022, toen het herzieningstraject in de voorfase nagenoeg was afgerond en men voortgang wilde boeken met de herzieningsoperatie in het belang van de zeescheepvaart, wenste het ministerie plots tóch een inhoudelijke wijziging van de nationaliteitseis: de minister wilde kunnen besluiten de arbeidsmarkt voor kapiteins opengooien voor landen buiten de EU/EER.
- 46 Nautilus International werd over dit plotselinge idee afzonderlijk per e-mail benaderd. Het werd gepresenteerd als een kleine, technische wijziging vanuit het ministerie, terwijl het in essentie een belangrijke, zeer discutabele en politiek-gevoelige wetswijziging betreft.
- 47 Nautilus International heeft in reactie aangegeven dat dit wel degelijk een ingrijpende wijziging van de nationaliteitseis zou zijn en dat het huidige systeem

---

<sup>22</sup> Naast Nautilus International was de groep van stakeholders die betrokken was bij dit wetsvoorstel de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK), CNV Vakmensen, de Koninklijke Vereniging van Nederlands Reders (KVNR), partijen in de waterbouw en visserij en vertegenwoordigers uit het maritieme onderwijs zowel MBO als HBO.



zeer goed functioneert. Nautilus International heeft het ministerie bevestigd over het nut en de noodzaak: waar kwam dit idee nu ineens vandaan?

- 48 De uitleg vanuit het ministerie was verwarrend en hinkte op meerdere gedachten. Het ontbrak aan een zorgvuldige onderbouwing. Het ministerie meldde:

“doel is om een haakje in de wet op te nemen om de Minister besluitvormend te kunnen laten optreden indien dat wenselijk/noodzakelijk is.”

Vervolgens werd toegegeven dat er nu geen noodzaak was gebruik te maken van het ‘haakje’ en dat er nu ook geen plannen zouden zijn niet-EU/-EER landen toe te voegen. Maar: in de toekomst zou dit anders kunnen zijn en dan zou het handig zijn nu alvast een ‘haakje’ te hebben.

- 49 Verder werd gemeld dat door reders/KVNR de wens was geuit om te komen tot een versoepeling van de nationaliteitseis. Later werd steeds duidelijker dat vanuit reders/KVNR bij de minister hierop was aangedrongen, ter versteviging van de concurrentiepositie van Nederlandse reders, met het oog op hun agenda gericht op onbelemmerd ondernemen.<sup>23</sup>
- 50 Vanuit het ministerie werd weliswaar aangegeven dat een versoepeling van de nationaliteitseis geen onderdeel kon zijn van dit wetgevingstraject, maar toch is het in het voorstel terechtgekomen. Aangegeven werd dat het handig was. Door nu alvast een ‘haakje’ in te bouwen in dit herzieningstraject, kon het gemakkelijker door de kamers worden geloodst. Zou de minister later gebruik willen maken van het ‘haakje’, dan zou later nog wel inhoudelijk kunnen worden gediscussieerd over het opengooien van de arbeidsmarkt voor kapiteins, maar dan wel zonder parlementaire behandeling.
- 51 Van belang is nog dat andere belangrijke stakeholders niet zijn geconsulteerd in de voorfase, alhoewel dit - zeker bij zo’n onderwerp - gebruikelijk is. De Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK) en CNV Vakmensen waren bijvoorbeeld wel betrokken bij de brede consultatie over het gehele wetsvoorstel in de voorfase, maar zijn niet geconsulteerd over de later voorgestelde versoepeling van de nationaliteitseis voor kapiteins.<sup>24</sup>
- 52 Nautilus International heeft begrepen dat zelfs het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid niet expliciet is geconsulteerd over de voorgestelde versoepeling van de nationaliteitseis. Aangezien deze wijziging is ingegeven vanuit de wens te kunnen ingrijpen op de arbeidsmarkt, vindt Nautilus International het

---

<sup>23</sup> Zie de webpagina [www.kvnr.nl/ondernemen](http://www.kvnr.nl/ondernemen) getiteld ‘Reders willen onbelemmerd ondernemen’.

<sup>24</sup> De paragraaf in de concept memorie van toelichting over consultatie op pagina 10 dient dan ook met een korreltje zout te worden genomen waar het betreft de nationaliteitseis.



- onbegrijpelijk dat het ministerie van SZW niet afzonderlijk is betrokken in de voorfase.
- 53 Het gewenste 'haakje' voor de minister is vervolgens opgenomen in het algehele wetsvoorstel en ter internetconsultatie voorgelegd. Zonder enige vorm van toelichting.
- 54 Nautilus International kan zich niet aan de indruk onttrekken dat het ministerie van I&W poogt op opvallende wijze, zonder kenbare motivering, nu alvast een eerste versoepeling van de nationaliteitseis door te voeren en de inhoudelijke discussie over het opengooien van de arbeidsmarkt voor kapiteins op een later moment, zonder parlementaire behandeling, te laten plaatsvinden.

#### CONCLUSIES (I)

- 55 Het voorgaande leidt tot twee onvermijdelijke conclusies:
- A De voorgestelde wijziging van de nationaliteitseis kan geen onderdeel zijn van het onderhavige wetsvoorstel tot herziening van de bemanningseisen, maar vereist - voor zover een wijziging überhaupt gewenst zou zijn - een afzonderlijk wetsvoorstel.
- 56 Voor zover dit wijzigingsvoorstel überhaupt zou moeten worden doorgezet, dient dit te gebeuren middels een afzonderlijk wetsvoorstel. Deze ingrijpende inhoudelijk wijziging van de nationaliteitseis past - zo vindt het ministerie van I&W kennelijk nota bene zelf ook - niet in dit herzieningstraject.
- 57 Voor de zeescheepvaart is het van belang dat het overigens voldragen wetsvoorstel spoedig doorgang vindt. Het algemeen belang is er niet bij gediend dat dit brede wetsvoorstel door een politieke discussie over het specifieke punt van de nationaliteitseis vertraging oploopt. Voorkomen moet worden dat de Tweede Kamer in een dwangpositie wordt gebracht ten aanzien van de nationaliteitseis gelet op de gewenste voortgang van het algehele wetsvoorstel.
- 58 Bovendien zal een wijziging van de nationaliteitseis mogelijk ook aanpassingen van andere wetten, zoals de Wet arbeid vreemdelingen, verlangen.
- 59 Het betreft in casu weliswaar geen verzamelwet (maar een brede herzieningsoperatie), toch is Aanwijzing voor de Regelgeving 6.4 in dit kader van belang:

“Tot een Wijzigingswet waarin meerdere inhoudelijke onderwerpen worden geregeld wordt in principe slechts overgegaan indien:

- a. de verschillende onderdelen samenhang hebben;
- b. de verschillende onderdelen niet van een omvang en complexiteit zijn die een afzonderlijk wetsvoorstel rechtvaardigen; en



- c. het op voorhand niet de verwachting is dat één van de onderdelen dermate politiek omstreden is dat een goede parlementaire behandeling van andere onderdelen in het geding komt.”<sup>25</sup>

60 Met name gelet op de onderdelen b en c zou een eventuele wijziging van de nationaliteitseis middels een afzonderlijk wetsvoorstel moeten plaatsvinden, zoals overigens ook in het verleden bij afzonderlijk wetsvoorstel is gebeurd.

**B** Een besluit tot het toevoegen van niet-EU/-EER landen aan de arbeidsmarkt van kapiteins aan boord van Nederlands gevlagde zeeschepen kan niet geschieden via een algemene maatregel van bestuur.

61 Gelet op de betrokken publieke belangen, de veiligheids- en staatsbelangen alsook de arbeidsmarktregulering, is het volstrekt ongepast dat de regering, buiten de kamers om, kan besluiten kapiteins van andere landen toe te staan op Nederlands gevlagde zeeschepen.

62 Bovendien bestaat voor die bevoegdheid in de huidige situatie ook geen noodzaak. In de huidige situatie kunnen kapiteins van andere landen na het verkrijgen van een individuele toestemming worden toegelaten. Het geheel ‘vrij’ toestaan van kapiteins met nationaliteiten van landen zoals Rusland en China (zonder voornoemde individuele toestemming) is een uiterst ingrijpende beslissing die zonder twijfel een parlementaire behandeling vergt. Zou er plots een groot tekort van kapiteins op de arbeidsmarkt ontstaan, dan is er geen reden aan te nemen dat een wetsvoorstel tot versoepeling van de nationaliteitseis (als dat een oplossing zou blijken) niet op een vlotte parlementaire behandeling kan rekenen. Tijdens de Covid-pandemie zijn in sommige gevallen relatief snel wetten aangenomen. Het argument dat het handig is om bepaalde bevoegdheden voor de toekomst alvast aan de regering te delegeren is volstrekt onvoldoende grondslag om dat ook daadwerkelijk te doen.

## **(II) INFORMATIE, (DRAGENDE) MOTIVERING EN BELANGENAFWEGING ONTBREKEN**

63 Zoals reeds vermeld, is de voorgestelde versoepeling van de nationaliteitseis niet toegelicht. Er is geen motivering, laat staan een dragende motivering. Dit maakt dit onderdeel van het wetsvoorstel op zichzelf al ongeschikt voor internetconsultatie en voor verdere behandeling.

64 Van het ministerie van I&W begrijpt Nautilus International dat het ministerie met de voorgestelde versoepeling van de nationaliteitseis beoogt de reders te faciliteren bij de verbetering van hun concurrentiepositie zodat zij onbelemmerd

---

<sup>25</sup> Zo heeft de Raad van State ten aanzien van de Verzamelwet SZW 2016 en het Belastingplan 2022 over belangrijke onderdelen geadviseerd dat het niet wenselijk was dit als onderdeel van deze wetten mee te nemen.



- kunnen ondernemen. Zoals Nautilus International het begrijpt, zijn voor reders twee aspecten in het bijzonder van belang:
- i dat bij eventuele arbeidsmarktkrapte een kapitein kan worden aangesteld zonder dat deze krapte een prijsopdrijvend effect heeft op de arbeidsvoorwaarden; en
  - ii dat in zijn algemeenheid, nog los van eventuele krapte, het makkelijker wordt een kapitein tegen andere arbeidsvoorwaarden aan te stellen (waarbij het er in de praktijk vaak op neer komt dat dit slechtere arbeidsvoorwaarden zijn).
- 65 Voor zover Nautilus International bekend, is geen sprake van serieuze arbeidsmarktkrapte *als gevolg van* de huidige nationaliteitseis. Nautilus International neemt zitting in de paritaire commissies van de RTK en is er dus mee bekend dat *alle* aanvragen tot toestemmingen om te mogen varen met een niet EU-/EER kapitein uiteindelijk worden gehonoreerd. Soms is daarvoor nog aanvullend overleg met de aanvrager nodig, zodat aan de voorwaarden ter verkrijging van de toestemming wordt voldaan of er wordt een stappenplan afgesproken om stapsgewijs invulling te kunnen geven aan de afspraken rond flankerend arbeidsmarktbeleid. Zowel Nautilus International als de KVNR spant zich dan in om te zorgen dat aan de voorwaarden van de privaatrechtelijke regeling wordt voldaan. Van weigering van toestemmingen is geen sprake. Er is dus geen sprake van arbeidsmarktkrapte die wordt veroorzaakt *door* de huidige nationaliteitseis. Dat is belangrijk, want hiermee ontbreekt de noodzaak voor de voorgestelde versoepeling.
- 66 Dan is er het feit dat het aandeel van niet-EU-/EER kapitein in de afgelopen 15 jaar aanzienlijk is gestegen; van 5% in 2003 naar 42% in 2020. Dit gegeven baart zorgen, en Nautilus International zal in het volgende onderdeel (III) toelichten waarom. Voor het onderhavige onderdeel is echter van belang dat op basis van deze cijfers niet de conclusie kan worden getrokken dat sprake is van arbeidsmarktkrapte en dat er onvoldoende EU/EER kapiteins beschikbaar zouden zijn. Met andere woorden: ook uit dit gegeven blijkt geen noodzaak voor versoepeling.
- 67 Op basis van voornoemde informatie gaat het dan met name om het tweede punt: Nederlandse reders geven veelal de voorkeur aan kapiteins uit lage loonlanden. Een steeds vaker gehoorde klacht vanuit de leden van Nautilus International is dat EU-/EER-officieren steeds minder doorgroeimogelijkheden en carrièreperspectief hebben. Ook zijn stageplaatsen voor EU-/EER-officieren steeds lastiger te krijgen. Er wordt geconcurrereerd op loonkosten en de EU-/EER-officieren worden uit de markt geprijsd. Deze ontwikkelingen hebben de afgelopen jaren een negatieve impact gehad op instroom van studenten van maritieme opleidingen in Nederland en Europa, en ook op de gelden die daarvoor beschikbaar zijn.

- 
- 68 Verder is van belang te noemen dat in de complexe discussie rondom de nationaliteitseis vaak de aantrekkelijkheid van de Nederlandse vlag wordt genoemd. De Nederlandse vlag zou ‘attractief’ moeten blijven.
- 69 De Nederlandse vlag is een kwaliteitsvlag en zou volgens Nautilus International een kwaliteitsvlag moeten blijven. Dit is nodig voor een sterke en gezonde maritieme sector. Uiteraard is van belang een gedegen vloot van Nederlands gevlagde zeeschepen te behouden, maar niet ten koste van alles en zeker niet ten koste van de kwaliteit van de Nederlandse vlag.
- 70 In het kader van de aantrekkelijkheid van de vlag wordt regelmatig gewaarschuwd dat zal worden ‘uitgevlagd’ als reders niet meer ruimte wordt geboden wat betreft bemanningseisen. Maar het oprechte antwoord op de vraag waarom reders besluiten een zeeschip uit te vlaggen is doorgaans gelegen in redenen van fiscale aard of vereisten van bepaalde kuststaten waar wordt gewerkt. De loonkosten van de kapitein zijn niet van overwegend belang bij de vraag om al dan niet uit te vlaggen. Dat de omvang van de Nederlands gevlagde vloot in de afgelopen vijf jaren niet is afgenomen ondersteunt dit.
- 71 Uit voorgaande summier overwegingen over de nationaliteitseis blijkt dat als de minister werkelijk van mening zou zijn dat de nationaliteitseis zou moeten worden gewijzigd (waarbij reeds op basis van de huidige wettelijke regeling aanvullende of andere voorwaarden kunnen worden gesteld door de minister en/of in de privaatrechtelijke regeling) daarvoor eerst zorgvuldig onderzoek moet worden gedaan naar de arbeidsmarktontwikkelingen in het verleden en in de toekomst. Geïdentificeerd zou moeten worden of sprake is van een probleem, en op welke wijze een dergelijk probleem het beste kan worden geadresseerd, na afweging van alle betrokken belangen. Er is in casu echter geen serieus onderzoek gedaan, het voorstel en de verstrekkende effecten daarvan zijn niet doorgerekend, er zijn geen alternatieven overwogen en doorgerekend. Het ministerie van I&W heeft zich geen rekenschap gegeven van de verschillende belangen die door dit wetsvoorstel worden geraakt, op de korte termijn én op de lange termijn. Er is namelijk überhaupt geen belangenafweging gemaakt.
- 72 Wat gepresenteerd wordt als onschuldig ‘haakje’, is dat niet. Een wetsvoorstel dient doordacht te zijn en weloverwogen en gemotiveerd ter consultatie te worden voorgelegd. Het kan niet zo zijn dat eerst een ongemotiveerd ‘haakje’ ter internetconsultatie wordt voorgelegd en pas daarna de vereiste belangenafweging plaatsvindt en een motivering wordt toegevoegd. Dit lijkt hier nu helaas wel te gebeuren.



## CONCLUSIES (II)

- 73 Uit het voorgaande dient de volgende conclusie te worden getrokken:
- c Het ministerie dient eerst grondig en gedegen onderzoek te doen naar de werking van de huidige nationaliteitseis, het eventuele nut en de noodzaak van een aanpassing, verschillende alternatieven en de effecten daarvan, waarbij alle belangen die worden geraakt - en dus niet alleen het redersbelang op de korte termijn - zorgvuldig dienen te worden afgewogen.

## (III) NATIONALITEITSEIS VEREIST VOOR STERKE, ONAFHANKELIJKE NEDERLANDSE MARITIEME SECTOR

- 74 Een belangrijke succesfactor voor de Nederlandse maritieme sector, op zee én aan wal, is kennis en kunde. Kwaliteit en veiligheid staan daarbij voorop. Goed opgeleid personeel is daarvoor een vereiste. Nederland zal geen sterke en gezonde maritieme sector kunnen blijven behouden, als Nederland daarvoor niet voldoende goed opgeleid personeel in huis heeft.
- 75 De arbeidsmarktontwikkelingen laten zien dat door het gebrek aan carrière-perspectief (onder meer om te kunnen varen als kapitein) minder studenten zich inschrijven voor zeevaartopleidingen en ook minder officieren in de zeevaart blijven. Het maritieme onderwijs in Nederland (en andere EU-landen) staat hierdoor onder druk. Dit heeft niet alleen effect op de beschikbaarheid van bemanning aan boord van zeeschepen die onder de Nederlandse kwaliteitsvlag varen. Het heeft ook gevolgen voor andere maritieme functies zoals personeel aan boord van schepen van Rijkswaterstaat, loodsen, havensleepkapiteins, inspecteurs van IL&T, verzekeraars in de scheepvaart en allerlei andere maritieme bedrijven aan wal. Een zeevaartopleiding is voor een groot aantal walfuncties in de Nederlandse maritieme sector vereist of heeft op zijn minst een belangrijke meerwaarde.
- 76 Een versoepeling van de nationaliteitseis, waarbij de arbeidsmarkt voor kapiteins kan worden opengegooid naar niet EU-/EER-landen zal zeer schadelijk zijn voor de Nederlandse maritieme sector. Deze versoepeling zal een negatief effect hebben op de hiervoor geschetste zorgwekkende arbeidsmarktontwikkelingen, hetgeen op de lange termijn desastreus zal zijn voor de Nederlandse maritieme sector.
- 77 De huidige geopolitieke omstandigheden en de ervaringen van de Covid-pandemie rechtvaardigen bezinning als het gaat om het laten verrichten van werkzaamheden door niet-EU-/EER onderdanen. Daarmee doelt Nautilus International nog niet eens zo zeer op de politieke gevoeligheden rondom een Russische gezagvoerder aan boord van een Nederlands gevlagd zeeschip, maar op de gebleken noodzaak om bij *cruciale functies* ervoor te zorgen dat deze functies te allen tijden kunnen worden





- vervuld door eigen, goed opgeleide vaklieden. Daaronder vallen ook gezagvoerders, en maritieme officieren, van Nederlands gevlagde zeeschepen.
- 78 De onafhankelijkheid van de Nederlandse maritieme sector waar het betreft kennis en kunde zou moeten worden vergroot. Nederland zou voor maritieme functies juist *minder* afhankelijk moeten zijn van werknemers uit landen zoals Rusland, Oekraïne, China en de Filipijnen. Op dit punt is Nederland momenteel kwetsbaar en dat is ongewenst. Zij zou voor zichzelf een sterke en gezonde maritieme sector moeten waarborgen door te investeren in kennis en kunde en daarmee in een minder afhankelijke positie te komen. Nederland dient zelfvoorzienend en wendbaar te zijn, meer dan nu het geval is.
- 79 Ook andere West-Europese landen zetten hierop in, onder meer door te investeren in zeevaartopleidingen en stageplaatsen, het aannemen van EU-zeevarenden aantrekkelijk te maken en door hen een (hernieuwd) carrièreperspectief te geven.
- 80 Volgens Nautilus International doet Nederland op dit punt nu onvoldoende. De voorgestelde versoepeling van de nationaliteitseis is een stap in de verkeerde richting.
- 81 Tot slot past het voorgestelde ‘haakje’ niet in het coalitieakkoord en het middellange termijn advies van de SER.<sup>26</sup> Ook in dit opzicht verbaast dit onderdeel van het wetsvoorstel. Het coalitieakkoord volgt het advies van de SER. De SER adviseert om in te zetten op minder ‘flex’ en meer scholing. Wat betreft de concurrentiepositie van ondernemingen schrijft de SER:
- “Ons land en onze ondernemingen moeten concurrerend zijn, maar concurrentie op arbeidsvoorwaarden is schadelijk voor mens en samenleving en dit moet worden tegengegaan.”<sup>27</sup>
- 82 De versoepeling van de nationaliteitseis geeft ruimere toegang tot ‘goedkope’ kapiteins. Hiermee wordt de deur geopend naar verdergaande concurrentie op arbeidsvoorwaarden van zeevarenden. Gelet op de ongewenste gevolgen hiervan is de vraag welke belangen van dien aard zijn dat deze daartegen opwegen.
- 83 Een versoepeling van de nationaliteitseis zal naar verwachting ook een averechts effect hebben op het tegengaan van ‘flex’ in de zeevaart. Immers, EU-/EER kapiteins hebben doorgaans een rechtstreeks dienstverband voor langere (vaak onbepaalde) tijd met de nodige aanvullende voorzieningen, terwijl dit voor niet-EU/EER kapiteins vaak niet het geval is.

---

<sup>26</sup> SER, Sociaal-economisch beleid 2021-2025, Zekerheid voor mensen, een wendbare economie en herstel van de samenleving, advies 21/08, Juni 2021.

<sup>27</sup> Zie vorige voetnoot, p. 8.

- 
- 84 Nautilus International zet zich in voor een verbetering van arbeidsvoorwaarden van zeevarenden. Daarbij hoort ook dat wettelijke voorschriften die een neerwaartse loonspiraal, de zogeheten ‘race to the bottom’, in de hand werken, moeten worden voorkomen. In de praktijk is dit soms een uitdaging.
- 85 Zeevarenden zitten in een kwetsbare positie (en zouden daarom juist meer bescherming verdienen), maar helaas voeren de korte termijn belangen, onder het mom van versterking van de concurrentiepositie, vaak de boventoon in de maritieme sector. Er wordt dan een beroep gedaan op het internationale karakter van de sector, maar dit neemt niet weg dat onze zeevarenden en onze Nederlandse maritieme arbeidsmarkt, binnen EU-/EER-verband, bescherming verdienen. Nautilus International is ervan overtuigd dat een dergelijke bescherming op de lange termijn een positief effect heeft op een gezonde en sterke Nederlandse maritieme sector.
- 86 Nautilus International vindt het bijzonder pijnlijk te constateren dat een actualisering van de Wet arbeid vreemdelingen waar het betreft de uitzondering voor zeevarenden al ruim tien jaar op zich laat wachten, met name gelet op de omstandigheid dat werkgevers(organisaties) niet meewerken. Ook het traject om tot een verduidelijking van de Wet minimumloon en minimumvakantiebijslag voor zeevarenden te komen is niet eenvoudig.
- 87 In sterk contrast hiermee staat de wijze waarop het ministerie van I&W van plan is vlog het voorgestelde ‘haakje’ door de kamers te loodsen. Het zou in het algemeen belang zijn van een bloeiende maritieme sector om werk te maken van bescherming van de maritieme arbeidsmarkt en het broodnodige behoud van zeevarenden binnen EU-/EER-verband. Het voorgestelde ‘haakje’ tot versoepeling van de nationaliteitseis draagt hier niet aan bij.

### CONCLUSIES (III)

- 88 Gelet op het voorgaande:
- D verzoekt Nautilus International de minister om de negatieve lange termijn effecten van het voorgestelde ‘haakje’ te onderkennen, het coalitieakkoord en het middellange termijn advies van de SER in ogeschouw te nemen, en juist in te zetten op behoud en bescherming van EU-/EER-zeevarenden ten behoeve van het vergroten van een wendbare, minder kwetsbare en minder afhankelijke Nederlandse maritieme sector. Dit zal bijdragen aan een sterke en gezonde maritieme sector waarvoor hoogwaardige kennis en kunde onontbeerlijk is en waar kwaliteit en veiligheid voorop staan. Het opengooien van de arbeidsmarkt voor kapiteins aan boord van Nederlands gevlagde zeeschepen naar niet-EU/-EER landen zal daarentegen een desastreus effect hebben op onze Nederlandse maritieme sector.

**SLOTOPMERKING**

89 Hierbij geef ik namens Nautilus International aan dat zij te allen tijde bereid en beschikbaar is voor overleg en om nadere informatie te geven.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'K. Boele', with a long horizontal flourish underneath.

K. Boele