

Met dit bericht wil ik mijn bezwaren toelichten met betrekking tot oa art. 18 lid 1 sub van de nieuwe Wet bemanning zeeschepen.

Ik keur het voorstel om het voor Nederlandse reders mogelijk te maken om met niet Europese zeevarenden, in kapiteins-/officiersrangen te varen, af.

Als de voorgestelde verandering in de Wet Bemanning Zeeschepen wordt doorgevoerd zie ik het somber in voor de toekomst voor Nederlandse zeevarenden. Ik ben sinds 1989 werkzaam op zee en zie de landgenoten verdwijnen als sneeuw voor de zon. Het is vreemd en zorgwekkend dat de grootste maritieme werkgevers in Nederland hieraan meewerken en zelfs dit bedingen terwijl ze pretenderen Koninklijk te zijn. Helaas blijken dit geen incidenten zijn maar eerder beleid om van de dure Nederlanders af te komen.

Het fiscale voordeel van 30 %, voorheen de NEDEKO-regeling, is volledig ten bate van de Nederlandse reders gekomen. Hierdoor is de Nederlandse zeevarende beroepsgroep een soort van gesubsidieerde beroepsgroep geworden. In het verleden is deze regeling wel ter discussie gesteld, maar werd er aan boord medegedeeld dat als de regeling ten bate van de reder kwam te vervallen ook onze functies kwamen te vervallen.

Het is evenzeer schreïnend dat de Nederlandse reders ook het belastingvoordeel krijgen over niet-Nederlands personeel en zelfs over niet- nautisch personeel. Zolang er een Nederlands monsterboekje voorhanden is en een vermelding op de bemanningslijst kan de reder hier een fiscaal voordeel krijgen. Het hebben van een STCW vaarbevoegdheid is dan zelfs niet meer nodig.

Het verstrekken van Monsterboekjes zou alleen moeten geschieden aan zeevarenden met een benoemde STCW-functie en een daarbij behorend, STCW erkende vaarbevoegdheid. Nu kan door iedereen een monsterboekje aangevraagd worden (bijvoorbeeld voor kantoorpersoneel en technici die totaal geen nautische achtergrond hebben, laat staan nautische opleiding gevolgd hebben).

Ook het niet beschikbaar stellen van stageplaatsen creëert een tekort aan doorstroom. Ingegeven door commerciële belangen waarbij stagiaires van boord worden gehaald ten faveure van klanten of anderszins.

Het eventueel laten vervallen van het Nederlandse Monsterboekje raad ik ook niet aan. Het invullen van dit boekje zie ik persoonlijk niet als een zware administratieve last. Het is een zeemanspaspoort dat in vele landen naast het paspoort getoond dient te worden. Luchtvaartmaatschappijen kunnen een ingevuld monsterboekje ter inzage verlangen als er zeemanstickets geboekt zijn. IMCA en Nautical Institute verlangen naast een zeedagen verklaring van de werkgever ook een synchroon ingevuld monsterboekje ter bevestiging van vaartijd, dit voor de aanvraag of verlenging van DP certificaten.

Ikzelf heb reeds ervaren dat een vesselmanager/superintendent de monsterboekjes aftekende voor zichzelf en voor bezoekers. Dit is voorbehouden aan de kapitein van een zeeschip. Het digitaliseren van benodigde bemanning certificaten daarentegen is in mijn ogen een goed voorstel. Al mijn hele carrière sleep ik een map met documenten over heel de wereld met me mee. Bijkomend nadeel is dat het ook nog eens erg tijdrovend en moeilijk is om na het verlies van certificaten deze te vervangen of vernieuwen.

De Baltische zeelieden hebben al verkleinde en geplastificeerde certificaten en 10 jaar geleden gebruikte men in Mexico al creditcard formaat certificaten. Ikzelf heb wel mijn twijfels of dat nieuw behaalde certificaten van buitenlandse bemanningsleden echt zijn of dat er

überhaupt een cursus of herhaling voor is gedaan, dit naar aanleiding van een verzoek gehad om te verklaren dat de aan boord gegeven drills voldoende waren om een STCW-certificaat af te geven (gevraagd door uitzendbureau en kantoor).

Tot nu toe hebben Nederlandse zeevarenden zeker bijgedragen aan een hoge standaard op het gebied van veiligheid en bedrijfszekerheid van de schepen op zee. Schepen worden goed onderhouden en buitenlandse bemanningen varen tot volle tevredenheid met Nederlandse Officieren en Kapiteins. Ik zie vaak dat men trots is op het werk en binding heeft met het vak. Zeevarende is mijns inziens een vak en geen werk.

Met vriendelijke groet,

David ten Thije of Boonkamp, Kapitein.

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the left.