

Geachte wetgever,

Met deze reactie maak ik u kenbaar bezwaar te hebben tegen **art. 18 lid 1 sub c van de nieuwe Wet Bemanning Zeeschepen** en licht ik u mijn bezwaren met betrekking tot deze voorgenomen wijzigingen als volgt toe.

Reactie op het wetsvoorstel.

Met het laten vallen van de nationaliteitseis voor kapiteins zal de transitie van Nederland als zeevarende natie naar Nederland als slechts scheepsbouw natie worden afgerond. Het betekent de doodsteek voor de werkgelegenheid voor Nederlanders op zee, een verslechtering van de veiligheid aan boord en op zee in het algemeen, vernietiging van (immaterieel) cultureel erfgoed en een verdere uitholling van Nederlandse rechtsprincipes. Op korte termijn zullen Nederlandse reders er mogelijk een financieel voordeel bij hebben, hetgeen op de langere termijn als gevolg van onder meer onoordeelkundig onderhoud aan boord zal verdampen waardoor de concurrentiepositie en de technische kwaliteit van de vloot verder zal devalueren naar het mondiaal gemiddelde. In geopolitiek opzicht geeft Nederland de controle over een vitale economische component uit handen omdat immers de kapitein van een Nederlands schip (ongeacht zijn eigen nationaliteit) het hoogste gezag aan boord blijft. En tenslotte zal de voorgenomen aanpassing tot gevolg hebben dat het Nederlandse beleid inzake ons koloniale verleden als een zoveelste hypocriete uiting van onbetrouwbaarheid ontmaskerd zal worden; Indonesische zeelui worden immers (op basis van de PKI) nog steeds en als gevolg van de vroegere koloniale verhoudingen lager betaald dan niet-Indonesische bemanningsleden aan boord van Nederlandse schepen.

Het belang van het horen van Nederlandse zeelui.

In 1971 ben ik voor het eerst als lichtmatroos naar zee gegaan en in 2020 ben ik als kapitein (Master all ships; no limitations) met pensioen gegaan. Ik meen daarom te kunnen zeggen dat ik onderdeel ben geweest van de transitie van de klassieke Nederlandse vloot naar een der modernste vloeten ter wereld. In technisch opzicht is dit iets geweest om met recht trots op te zijn, maar in personele zin is er ook zeer veel teloor gegaan; de belangrijkste daarvan zijn wel voldoening en arbeidsvreugd, sociale cohesie, bestaans- en rechtszekerheid en immaterieel cultureel erfgoed. Het merendeel van deze ontwikkelingen is het resultaat geweest van een vruchtbare lobby van reders richting bestuurders en hun ambtenaren, die overigens in toenemende mate inhoudelijke kennis van het vakgebied ontberen en zodoende eerder en meer hebben bijgedragen aan de afbraak van de Nederlandse maritieme infrastructuur dan dat zij daar aan hebben bijgedragen. Van deze ontwikkeling zijn met name de veiligheid op zee en aan boord en de werkgelegenheid van Nederlandse zeelui het slachtoffer geworden. Door het teloorgaan van inhoudelijke kennis bij het Nederlandse toezicht apparaat en de verdere uitkleding daarvan als gevolg van vooral politieke keuzes worden signalen van onveiligheid niet meer voldoende herkend en kan de 'certificaten-muur' de werkelijke veiligheidssituatie op zee en aan boord aan het zicht onttrekken. Voeg daarbij het fenomeen van tijdelijke arbeidsovereenkomsten met een Uitzendclausule en de gemiddelde zeeman plakt liever een pleister dan dat hij of zij een incident of ongeluk rapporteert. Al met al heeft dit de bestaanszekerheid van Nederlandse zeelui doen eroderen, mede doordat hiervoor geen of in ieder geval onvoldoende aandacht was tegen de achtergrond van het grotere belang dat reders, resp. werkgevers in de zeevaart, werd toegedacht. Wanneer de voorgenomen wetswijziging wordt aangenomen dan verliezen ook de laatste Nederlandse zeelui hun carrièreperspectieven en daarmee (op termijn) hun bestaanszekerheid. En daarom is het zaak dat zij nu, ten laatsten male, een stem krijgen waar nu ook eens naar wordt geluisterd. Zodoende is het van belang dat u van mijn bezwaren en de gronden daarvoor kennis neemt.

Persoonlijke ervaringen.

Teneinde al het vorengaande daar waar nodig te verduidelijken en om aan te tonen dat ik op basis van persoonlijke ervaringen mijn zorgen heb verwoord nog het volgende.

In 1971 ging ik naar zee in dienst van Rederij Wagenborg, het huidige Koninklijke Wagenborg. Het bedrijf bereederde 36 schepen en het aantal bemanningsleden, vrijwel zonder uitzondering Nederlander, was een veelvoud van het aantal personeelsleden dat op kantoor, resp. aan de wal werkte. Dat was destijds het geval bij alle rederijen. Sindsdien is er ontzettend veel veranderd, maar een van de in het oog springende veranderingen is ook geweest dat het aantal bemanningsleden aan boord verminderde en het aantal personeelsleden aan de wal toenam. In die jaren 70 kwamen ook de eerste Kaapverdiaanse opvarenden aan boord. Deze lieden verdienden minder dan de Nederlanders en betekenden daarom een besparing op de loonkosten. Deze ontwikkeling heeft zich sindsdien voortgezet. Momenteel is rond de 90% van de bemanning van Nederlands zeeschip niet-Nederlander; vaak zelfs niet-Europeaan. Toch heeft deze ontwikkeling blijkbaar niet geleid tot een voldoende kostenreductie voor de reders. Ook niet nadat in de 90-er jaren van de vorige eeuw verdergaande subsidiemaatregelen werden getroffen. Wel nam het aantal personeelsleden aan de wal verder toe. En dat met name om de van de vloot afkomstige data te verwerken. Die data wordt echter wordt als digitale data aangeleverd en kan daarom gemakkelijk automatisch worden verwerkt. Desalniettemin werden in mijn tijd aldaar de dagrapporten van de Vroon vloot die vanuit Den Helder opereerde door een medewerkster handmatig omgezet vanuit een Word bestand naar een Excel bestand om vervolgens verder te worden verwerkt. Ik kan tal van deze voorbeelden, ook op het gebied van personeelsmanagement, presenteren. Nu moest in de visie van de reders het personeelsbestand op kantoor worden uitgebreid om het competentietekort aan boord te compenseren. Maar kantoor personeel is doorgaans Nederlands en dus duurder dan de (in- of onvoldoend competente) bemanningsleden die doorgaans niet-Nederlands en dus goedkoper zijn. Het zou daarom veel meer voor de hand liggen om meer te investeren in automatisering van dataverwerking en in werkinstructies en het dure personeelsbestand op kantoor te verminderen teneinde die zo gewenste rentabiliteit van het bedrijf te verbeteren. Met andere woorden: veel reders hebben het aan hun eigen, laten we zeggen, minder optimale management te danken dat zij vinden onvoldoende rendement te halen uit hun investeringen. Verdere uitbreiding van het buitenlandse bemanningsarsenaal gaat daarin niet helpen.

De Nederlandse wet houdt, kortweg, de kapitein nog steeds verantwoordelijk voor alles wat er aan boord gebeurt. Daartoe heeft de kapitein (ook) de formele status van wettelijk vertegenwoordiger van de reder, resp. de scheepsbeheerder. Daarnaast is de kapitein werknemer. En heel vaak is deze kapitein-werknemer dan in dienst van een uitzendorganisatie. Op basis van een uitzendovereenkomst met een uitzendclausule. Als gevolg daarvan kan de arbeidsovereenkomst worden beëindigd wanneer de reder/scheepsbeheerder daar zin in heeft. Mij is dat meermaals overkomen. Als gevolg daarvan heb ik ruim voordat ik de pensioengerechtigde leeftijd had bereikt al mijn WW-rechten opgesoupeerd. De redenen waarom mij zo'n tijdelijke arbeidsovereenkomst met uitzendclausule voortijdig werd opgezegd waren:

- Het herhaaldelijk uiten van zorgen over bovenmatig trillen veroorzaakt door een hoofdmotor waardoor het geluids- en trillingsniveau in de accommodatie normale rust onmogelijk maakte. Commentaar leveren op het aan boord tewerkstellen van een eerste stuurman, die geen Engels sprak, die zelf een stratenmakerbedrijf exploiteerde en zijn verloren uren als zeeman te gelde maakte en die niet over de vaardigheden beschikte die van een stuurman op een zeesleper die tewerk was gesteld in een offshore olieveld verwacht mochten worden. AHT Tempest, werkgever: Uitzendorganisatie SeaContractors BV, Kikeh Oilfield Offshore Malaysia. 13-11-2007/09-01-2008.
- De weigering om naar zee te vertrekken terwijl er onvoldoende (verse) voeding aan boord was; het budget zou zijn overschreden. Commentaar op de wijze waarop Filipijnse bemanningsleden na een contract van 6 maanden werden gerepatrieerd; zij werden niet in staat gesteld het thuisfront mee te delen wanneer ze in Manilla zouden arriveren. AHT Fairmount Alpine, Fairmount Marine BV, Caraïbisch gebied. 02-10-2011/28-03-2012; jaarcontract overigens (heethoofdig) door mijzelf voortijdig beëindigd vanwege niet te harden arbeidsverhoudingen.

- Herhaaldelijk verzoeken om een capabele stuurman die in staat was zelfstandig tijdens mijn rusturen de werkzaamheden goed en veilig te verrichten op een anchorhandler, die in een 24-uurs rooster diensten verleende aan de kabellegger in een windmolen project. Mijn aflopende contract werd niet verlengd om reden van het hiervoor genoemde. Tijdens de door mij gevraagde zitting van het Kantongerecht te Rotterdam onder aanroeping van wat nu is verwoord in de Wet Zeevarenden, art 32, 2<sup>de</sup> lid, is mij op 'aandringen' van de rechter, in der minne, een schadevergoeding betaald van € 27.500,- . Maar ik was werkloos. AHT Norne (IMO 9631498), Koerts ITS VoF, Europese wateren, 11-09-2015/07-09-2016.
- Tijdens werkzaamheden in het Limfjord (Denemarken), waar met meerdere schepen en vaartuigen een windmolen park door de firma Siemens werd gebouwd met het Nederlandse bedrijf Mammoet BV als hoofduitvoerder, heb ik als 'senior captain', tevens woordvoerder van de verzamelde kapiteins, op enig moment Siemens geadviseerd, na consultatie van alle kapiteins en met in achtneming van de heersende omstandigheden, om een risicovolle, nachtelijke operatie onder zeer uitdagende omstandigheden uit te stellen tot daglicht de volgende dag waarbij de omstandigheden belangrijk gunstiger zouden zijn. Opdrachtgever Siemens accepteerde en respecteerde het advies, maar Mammoet eiste de volgende dag dat ik vervangen zou worden. En zulks geschiedde ook nadat ik de geplande operatie samen met de collega's en hun schepen succesvol had afgerond. Weer de WW in als slachtoffer van een hypocriet veiligheidsbeleid en onvoldoende wettelijke, Nederlandse bescherming. GPS Avenger (IMO 9681675), Werkgever: Uitzendorganisatie Delta Marine Crewing BV, 04-09-2017/04-04-2018
- Met de DSC Explorer werkzaamheden verricht op de Westerschelde in het project om de windmolen parken Borsele 1 t/m4 aan te sluiten op het Nederlandse elektriciteitsnet ter hoogte van Borsele. De werkzaamheden werden uitgevoerd in opdracht van en onder auspiciën van Tennet BV. Na herhaaldelijk de deplorabele staat van onderhoud van het schip onder de aandacht van de scheepsbeheerder te hebben gebracht en na het persoonlijk verhelpen van noodreparaties aan het dak van het stuurhuis, waardoor tijdens regenval water lekte op 4 kritische, elektronische navigatiemiddelen, wees ik het verzoek van de hoofduitvoerder van het project af om mijn arbeidsovereenkomst met enige tijd te verlengen "gezien de deplorabele staat van onderhoud van het schip". De scheepsbeheerder vond dit zo stuitend dat mijn arbeidsovereenkomst onmiddellijk werd beëindigd. Weer de WW in. Weer bleek "Safety First" een loze kreet. Maar ik heb de reparatielijst van het schip onder opgaaf van redenen naar de Scheepvaart Inspectie gestuurd met het verzoek een onderzoek in te stellen en maatregelen te nemen. Ik heb nadien vastgesteld dat het schip heeft gevaren in de richting van de werf 'De Schroef' in Zeeuws Vlaanderen. Vervolgens werd van het schip niet meer vernomen. DSC Explorer (IMO 9150781), Werkgever: Atlas Professionals BV, 28-08-2018/13-09-2018
- Tijdens werkzaamheden in Umm Qasr in Irak weigerde ik om met een schip, waarvoor slechts 1 bemanning beschikbaar was, gedurende 24 uur per dag werkzaamheden uit te voeren. Met het projectmanagement ter plaatse was ik overeengekomen dat het schip 14 uur per etmaal beschikbaar zou zijn. Nadat dat projectmanagement meer gebruik wenste te maken van het schip dan de 14 uur die onderhands was overeengekomen en omdat de scheepsbeheerder niet een extra bemanning ter beschikking wenste te stellen werd ik vervangen door een kapitein die wel bereid was om de voorschriften van het Nederlandse Arbeids- en Rusttijden Besluit Vervoer aan zijn laars te lappen. Weer de WW in. Weer bleek "Safety first" een volstrekt loze kreet te zijn. Sea Charlie (IMO 9475923), Werkgever Mariteam Personnel Services BV, 02-04-2019/16-07-2019
- A2B Energy (IMO 9183427) & A2B Independent (IMO 9186405). Eindelijk weer een scheepsbeheerder/werkgever die vakkennis en vakmanschap waardeerde. Een managementkantoor dat, heel anders dan anderen, 6 container-feeders bemand met circa 70 opvarenden, beheerde met een kantoorbezetting van 6 (zes) personen en hun kapiteins

kapitein lieten zijn. Er is nog hoop!! A2B-online Ship Management BV, 05-08-2019/31-01-2021.

Uit het voorgaande moge blijken hoe fnuikend de mogelijkheid is gebleken om kapiteins via uitzendbureaus in te huren op basis van een overeenkomst met uitzendclausule. Het ontkracht de bedoeling van de Nederlandse wet volledig. De Nederlandse wet immers stelt de kapitein verantwoordelijk voor de veiligheid van schip, lading en bemanning. Maar door die verantwoordelijkheid serieus te nemen neemt hij het risico zijn baan te verliezen. De Wet Zeevarenden, art 32, 2<sup>de</sup> lid doet daar niets aan af. Ook moet bedacht worden dat niet Europese kapiteins doorgaans niet gewend zijn om zelf verantwoordelijkheid te nemen voor de scheepsveiligheid. Doorgaans laten zij zich sturen door de rederij, resp. de scheepsbeheerder. En van dit beleid zijn talloze ongevallen het gevolg; de duizenden containers die jaarlijks op zee overboord slaan zijn vrijwel allemaal het gevolg van een scheve gezagsverhouding tussen wal en schip en die de Nederlandse wetgeving vreemd is. Het uitbreiden van de mogelijkheden om buitenlandse kapiteins Nederlandse schepen toe te vertrouwen zal de veiligheid op zee en aan boord daarom significant verslechteren. Ook zijn met name Russische en Aziatische officieren het niet gewend gehoord te worden in bijvoorbeeld een Scheepsraad; "you are the captain" is veelal het antwoord wanneer zo'n officier naar zijn professionele mening wordt gevraagd. En daarmee wordt een ander Nederlands instrument dat dient ter verbetering van een professionele bedrijfsvoering aan boord van Nederlandse schepen ontkracht. De kapitein van een Nederlands schip met buitenlandse officieren staat er veelal alleen voor wanneer er zwaarwegende beslissingen genomen moeten worden. Dat is nadrukkelijk niet de bedoeling van de wetgever, maar het is wel de realiteit waarmee de Nederlandse kapitein zich veelal ziet geconfronteerd. Wat in dit verband ook van belang is om onder de aandacht te brengen is dat de Nederlandse Scheepvaart Inspectie de toezicht op de zeescheepvaart in belangrijke mate heeft uitbesteed aan Klasse-bureaus, zoals Bureau Veritas, Germanischer Lloyd etc. De scheepbeheerders en reders zijn de betalende klant van deze toezichthouders. En de reders en beheerders hebben een keuze in het kiezen van het bureau waarvan zij gebruik willen maken. Niettegenstaande het feit dat deze Klasse-bureaus er zijn om de veiligheid van de schepen en van de arbeidsomstandigheden aan boord te waarborgen (precies ook een van de verantwoordelijkheden van de kapitein) laten veel rederijen de (periodieke) onderzoeken die deze bureaus uitvoeren niet door de kapitein begeleiden maar door een lid van de technische kantoorstaf. Mij is dat meermaals (o.a. bij Rederij Vroon te Breskens, Koerts ITS te Delfzijl en ook bij A2B-online) overkomen. Dit leidt tot concessies aan de veiligheid. Zo hebben de VOS Prelude en haar 3 zusterschepen sinds de aankoop door Vroon jarenlang gevaren met zeer gevaarlijke omstandigheden in de machinekamers. Pas toen een collega en ik in 2012 daar tijdens een annual survey serieus bezwaar maakten werd er actie ondernomen en werden er aanpassingen gerealiseerd. Zo ook hebben de VOS Producer, de -Prominence en de -Power tot aan hun sloop gevaren en gewerkt waarbij de geluidsniveaus tijdens bevoorradingswerkzaamheden in de slaapverblijven voor bemanningsleden op het hoofddek het niveau van 100 dB ruimschoots overschreden. De heer Coco Vroon vond, zo zei hij mij, dat het wel meeviel en daarmee was de kous af. Of de WW weer binnen handbereik. Er is veel, heel veel mis aan boord van Nederlandse schepen, maar dit speelt zich merendeels buiten het gezichtsveld van toezichthouders en handhavers af. Ongelukken aan boord worden doorgaans niet gerapporteerd wanneer er geen hulp door derden nodig is. Dit is niet altijd het gevolg van nalatigheid door de scheepsleiding, maar vaak ook het gevolg van angst het werk, de baan, te verliezen. Vrijwel alle buitenlandse gezellen werken op basis van een arbeidsovereenkomst met een uitzendorganisatie en verliezen hun baan op het moment dat ze niet langer werkzaamheden aan boord kunnen verrichten. Een ziekenhuisopname of een al dan niet gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid biedt dan nog het beste uitzicht op althans een voorlopige doorbetaling van gage. En tenslotte is in dit verband het wel gepast het volgende nog in overweging te geven. Door het laten vallen van de nationaliteitseis voor kapiteins op Nederlandse schepen zullen de Nederlanders worden vervangen door over het algemeen minder goed opgeleide zeelui uit lage(re) lonen landen en gages gaan verdienen zoals opgenomen in de ITF gageschalen of lager. Met name

Indonesische kapiteins zijn in dit verband interessant voor Nederlandse reders, omdat zij (als eerder uiteengezet) nog minder mogen verdienen dan de ITF schalen weergeven. Met het oog op deze commercieel aantrekkelijke Indonesische kapiteins is het voor Nederlandse bestuurders van belang kennis te nemen van de aard van de scheepsrampen, die zich jaarlijks in Indonesië voordoen; slechts een deel van deze rampen krijgt bekendheid buiten Indonesië. Maar naast het vergroten van het veiligheidsrisico zullen ook de carrière mogelijkheden op zee voor Nederlanders verdwijnen. Nautische officieren wordt de mogelijkheid ontnomen om door te groeien naar de rang van kapitein en het opleidingsniveau aan boord zal verder verslechteren.

Het Takenboek vormt een belangrijk onderdeel van een officiersopleiding. Tijdens de stage aan boord moet theoretische kennis worden omgezet in praktische vaardigheid en zulks wordt d.m.v. dat Takenboek gerapporteerd. De kapitein tekent het Takenboek af en is verantwoordelijk voor de begeleiding (van de studie aan boord) van de aspirant officier. Er gaat in dit laatste traject heel veel mis en dit leidt in toenemende mate tot een dramatische afname in de kennis en de praktische vaardigheden van jonge officieren met een bevoegdheid om zelfstandig wacht te lopen. Ik durf niet te beweren dat alleen buitenlandse kapiteins hun verantwoordelijkheid voor de opleiding van aspirant officieren minder nauw nemen, maar feit is wel dat het merendeel der kapiteins op de Nederlandse vloot buitenlander is en dat vrijwel iedere stagiair zegt dat zijn of haar Takenboek slechts werd afgetekend en dat er van begeleiding geen of vrijwel geen sprake was. Ik zal u niet vermoeien met al mijn ervaringen in dezen, maar twee wil ik er noemen. 1. Een tweede stuurman heeft gedurende circa 1 uur, varende op de Noordzee, niet in de gaten dat het Ecdis scherm (een prio navigatie middel) 'bevroren' is. Varende op de Noordzee. Onder de Engelse kust. Zelfstandige wachtbevoegdheid!! 2. Een eerste stuurman moet met de bemanning een oliescherm optuigen, maar weet niet welke middelen hem daartoe ter beschikking staan (sluitingen, ketting, touw, bindseldraad, constructie tekening etc.) en knutselt maar iets in elkaar. Dit bouwwerk moet later door de bemanning op zee in het water gelaten worden en het is dus van groot belang dat het scherm doet wat het moet doen en zich gedraagt zoals er van verwacht mag worden. Ik heb deze stuurman het gevolg laten zien van wat er gebeurt wanneer zijn bouwsel in een kraan gehesen zou worden. Uiteraard op een geheel ontruimd dek. De zaak donderde in elkaar. Het zou op zee tot gewonden hebben geleid. Maar de stuurman dacht dat dat wel meeviel. De man is nu kapitein. Nederlander op een Nederland schip. Opleiding doet er toe. Ook wanneer de gevolgen van een gebrekkige opleiding buiten het gezichtsveld worden gehouden.

Het gevolg voor Nederlanders in de sector.

De professionaliteit aan boord van Nederlandse schepen is de laatste decennia dramatisch afgenomen. Dat is niet alleen mijn mening maar ook ie van bijvoorbeeld Nederlandse loodsen. Het laten vallen van de nationaliteitseis voor kapiteins zal deze afname niet stoppen; eerder stimuleren. Het gaat ook het toch al niet florissante carrière perspectief voor jonge officieren verder laten afnemen. Evenals de sociale samenhang aan boord. Buitenlandse kapiteins en officieren zijn vertrouwd met heel andere standaards en gebruiken dan wat Nederlanders de laatste decennia gebruikelijk zijn gaan vinden. De sociale verschillen gaan toenemen en bemanningen zullen minder toegankelijk worden voor Nederlands toezicht. De veiligheidssituatie aan boord en op zee neemt af. Luister bijvoorbeeld eens mee met radioverkeer op de Noordzee en verbaas u erover hoe weinig invloed internationaal vastgestelde regels lijken te hebben en hoezeer er over passeermanoeuvres wordt onderhandeld. Voor Nederlanders op zee, voor de Nederlandse maritieme reputatie, voor de verkeersveiligheid op zee en op sommige Nederlandse binnenwateren betekent realisatie van de voorgenomen wijziging "terug in de tijd", meer (sociale) onveiligheid, meer schade aan zaken, mensen en milieu en het einde van Nederland als zeevarende natie; vernietiging van cultureel erfgoed. En het kan zo maar eens zijn, dat de behoefte van reders om de huidige nationaliteitseis te laten vallen veroorzaakt wordt door een onvoldoende oordeelkundige en dus (veel te) dure bedrijfsvoering aan boord. Het paard zou zodoende achter de wagen gespannen worden.

Het belang van de maritieme sector voor Nederland.

Het belang van de maritieme sector voor Nederland behoeft geen betoog. Dat belang is groot. En ook daarom is het van groot belang dat de voorgenomen wijziging van tafel gaat. Door verdere afname van goed en praktisch opgeleide Nederlanders aan boord kan de operationele voorsprong op heel veel buitenlandse schepen worden behouden. Wanneer het vakmanschap aan boord verder afkalft zullen op termijn de exploitatiekosten alleen maar stijgen terwijl het veiligheidsklimaat en daarmee reputaties afnemen. En dat allemaal voor een paar procenten loonkostendaling voor reders? Hoe kan het toch dat het enige wat reders en hun wettige vertegenwoordigers, de kapitein, gemeen hebben een stijging is; dat van het aantal reders in de Quote 500 en dat van het aantal kapiteins in de WW.

Excellentie, laat u nu eens indringend informeren door de sector; niet slechts door reders en beheerders. En ook niet slechts door statistieken. Maar door al die anderen die (nog steeds) hun brood, en dat van de hunnen, op zee verdienen. In een beroep dat zeer heeft bijgedragen en nog steeds bijdraagt aan de bloei van ons land. Op tal van gebieden die ook nu nog leidend zijn bij het ontwikkelen van beleid, zoals milieu, (maritieme) veiligheid, sociale cohesie, cultureel erfgoed en ga zo maar door, zou het loslaten van de nationaliteitseis voor kapiteins werkelijk de doodsteek betekenen voor werkgelegenheid voor Nederlanders op zee en uiteindelijk ook voor de Nederlandse zeevaart als geheel.

Ik wens u wijsheid en ben tot verdere toelichting en eventueel bewijslevering van harte bereid.

Hoogachtend,

R. Bakker

Gepensioneerd koopvaardijkapitein

*Voormalig (internationaal) ondernemer in de zeescheepvaart (1986-2008)*