

De "Modernisering Wet zeevarenden" is omvangrijk in reikwijdte en ambitieus in het doel. De premisse dat ondernemen in de zeevaart en waterbouw nog grotendeels berust op het bespaarmodel en niet op het innovatiemodel is op zijn minst zorgelijk te noemen. Het hieruit voortkomende, zo goed als vrijgeven van de nationaliteitseis voor kapiteins, (art. 18 lid 1 sub c) zal de genadeklap voor de Nederlandse zeevarende zijn en tevens desastreus voor het gehele Nederlandse maritieme cluster. De zogenaamde niche zal een pico-niche worden.

Aan boord zorgt het nieuws (vrijgeven nationaliteitseis kapiteins) voor onrust onder de NL-bemanning. De oneerlijke concurrentie door gebruikmaking van bemanning uit lagelonenlanden en met slechtere arbeidsvoorwaarden heeft nu al geresulteerd in een sterfhuis voor de NL-zeevarenden. De Nederlandse matroos, kok en bootsman bestaan al eigenlijk niet meer en de instroom van nieuwe werktuigkundigen en stuurlieders is minimaal. Zeevarenden zouden zo graag een duurzame baan hebben en hiervoor is wetgeving nodig om de reders en waterbouwers te motiveren NL-bemanning aan te blijven nemen en een goed salaris te bieden. Deze stimulans is er nu al onvoldoende en is, als dit voorstel overeind blijft, helemaal weg.

Wat door de regering niet vergeten moet worden is dat de reder een ondernemer is die veelal kijkt naar het nú bemannen van de schepen. Dit betoog wil duidelijk maken dat op een andere manier gekeken dient te worden naar het hebben van een goede en aantrekkelijke NL-vlag. De aangeleverde voorstellen moeten goed zijn, of op zijn minst beter, voor allen en niet alleen voor de reders. De laatste decennia is er te veel aandacht gegaan naar de zienswijze van de reders en het ondernemersklimaat.

Het landsbelang bijvoorbeeld wordt niet meegenomen in de afweging van een reder om al dan niet NL-bemanning aan te nemen. Hierom is er de Staat om het strategisch belang van een NL-vloot en NL-bemanning te onderkennen. Dit belang wordt door andere landen wel onderkend, bijvoorbeeld China, wat veelzeggend is gezien de expansionistische trekken die het regime aan de dag legt. Maar ook de Verenigde Staten is bezig met het optuigen van (nieuwe) wetgeving welke als doel heeft meer koopvaardij schepen onder de vlag van de VS te brengen en meer VS-bemanning voor die schepen. Daarnaast is er natuurlijk de noodzaak dat loodsen en verkeersleiders hebben gevaren, maar ook voor inspecteurs, bevrachters, scheepsbouwers, ambtenaren, kantoorpersoneel op rederijkantoren, leraren, technici voor scheepsonderhoud en -reparatie en voor alle andere aanverwante maritieme bedrijven is het veiligheidsvoordeel door de praktijk op zee opgedaan overduidelijk. En met vaarervaring wordt niet een stage bedoeld met 1 à 2 jaar varen in rang. Maar een gezonde arbeidsmarkt waarin alle kansen liggen om een volledige zeegaande carrière te hebben alvorens aan de wal te gaan. Alleen ruime ervaring van minimaal 7 tot 10 jaren op zee geeft het voordeel welke nodig is in een walorganisatie en bij de (semi)overheid.

Het is sowieso onduidelijk waarom NL-gevlagde schepen kapiteins uit onvrije en ondemocratische landen zouden moeten hebben. Het hebben van Chinese of Russische gezagvoerders is amper tot niet uit te leggen en of verenigbaar met de wettelijke rechten, plichten en taken van de functie. Het strategisch belang van een NL-bemanning op NL-gevlagde schepen wordt kennelijk niet goed begrepen en zo onvoldoende erkend. Daarnaast is er, in het specifiek voorbeeld van China, nog het beginsel van reciprociteit in de relatie EU-China (European Parliament resolution of 12 September 2018 on the state of EU-China relations (2017/2274(INI))). Het is lastig in te denken dat de communistische regering van de Chinese Volksrepubliek het zou toestaan schepen te hebben varende onder haar vlag met een volledig NL-bemanning. Ook bij een vrije interpretatie van deze resolutie lijkt dit niet de bedoeling.

De NL-scheepvaart heeft in de afgelopen decennia in het teken gestaan van het streven een aantrekkelijk register te zijn. Maar het strategisch belang van het hebben van een eigen handelsvloot en scheepsbemanningen is men hierbij uit het oog verloren. De uitvoering van de Vaarplichtwet zal voor het oproepen van NL-gezellen nu al schier onmogelijk blijken te zijn. Reders en waterbouwers hebben dus duidelijke wetgeving nodig die hen verplicht NL-leerlingen aan te nemen en bijvoorbeeld te varen met minimaal 3 NL-officieren en 3 NL-gezellen. Die laatste groep is zoals al aangegeven ongeveer uitgestorven. Het is zelfs bijna EU-breed uitgestorven. Dit komt niet omdat de mensen er niet zijn of omdat ze het werk niet willen doen, maar gewoon omdat meest Aziatische gezellen veel goedkoper zijn en met mindere arbeidsvoorwaarden instemmen.

Met EU-officieren is hetzelfde aan de hand, zij het met accent verschillen. Bijvoorbeeld collega's uit de Baltische staten die een loon hebben welke tegenwoordig gelijk of hoger is dan die van de NL-bemanning. Verschil is dat deze zeevarenden geen vaste contracten zullen krijgen, of een schijnconstructie via een uitzendbureau. Vanuit de werkgever bekeken is het zuiver ondernemerschap gesteund door wetgeving. Vanuit de zeevarende bekeken is het een "wedstrijd naar de bodem". Elke keer goedkoper en goedkoper met minimale wettelijke dekking. Uit strategisch oogpunt is het een handelsvloot die bij verdere escalatie met Rusland en China niet met zekerheid de taak van de regering om de aanvoerlijnen open te houden zal en kan uitvoeren.

Het concept "Modernisering Wet zeevarenden" praat veel over innovatie, maar goedkopere zeevarenden uit lagelonenlanden is geen innovatie. Het toestaan van bemanningen uit lagelonenlanden werkt innovatie juist tegen. De reders hebben hierdoor minder financiële prikkels om serieus met bijvoorbeeld (semi)autonome-scheepvaart bezig te gaan. Dit omdat de kosten van de goedkope bemanningen nog steeds veel lager liggen dan de investeringen in nieuwe technologieën. Daarnaast zullen op termijn, door deze voorgestelde aanpassing, nog minder NL-zeevarenden voorhanden zijn om deze hoogtechnologische schepen te kunnen besturen en onderhouden, wat de aanvoerlijnen en het strategisch belang ook voor de toekomst verder zal ondermijnen. Als NL-zeevarende angst te hebben voor deze technologische

veranderingen, is gezien de kwaliteit van de zeevaartscholen, het werkniveau en de afgeleverde arbeid onnodig. Het werk zal blijven, maar er anders uit gaan zien. Een kritische houding is en blijft vanzelfsprekend. Voor de reders zijn de technologische veranderingen wél nu al beangstigend. Dit omdat het een verandering van het verdienen ondernemersmodel, dat nog allerm minst zeker is, voorstaat. Het voorstel om de nationaliteitseis voor kapiteins op NL-schepen vrij te geven is een klinkend voorbeeld dat de reders nog te veel handelen vanuit een besparingsmodel uit de vorige eeuw en niet een innovatiemodel. Maar de staat dient nu wel in te zien dat het hebben en uitbreiden van de NL-bemanning innovatie aanmoedigt en niet het toelaten van laag betaalde zeevarenden. Dat er wereldwijd een tekort is aan zeevarenden is reden te meer om de NL-zeevarende beter te beschermen, in stand te houden en het aantal uit te breiden. De reders en waterbouwers dienen dus op een andere manier geholpen te worden.

Hier dan ook het voorstel om reders en waterbouwers riant tegemoet te komen om NL-zeevarenden aan te nemen en duurzame banen te creëren. Banen die qua verdienste concurreren met de wal, want bij een gemiddelde energiecentrale of datacentrum worden betere lonen betaald. De plicht NL-leerlingen te plaatsen op NL-gevlagde schepen met andere Nederlandse bemanning. De reders zouden hiervoor, tijdens de nieuwbouw, een goede subsidie kunnen verkrijgen om verplicht hutten voor leerlingen op te nemen in de accommodatie. Het vaak gehoorde voorwendsel is immers dat er geen plaats aan boord zou zijn voor leerlingen. Saillant is dat wanneer NL-gevlagde schepen werkzaam zijn in bepaalde territoriale wateren er zo maar de plicht kan zijn ruimte te maken voor 3 leerlingen van het desbetreffende land. Bij een wettelijke plicht is het dus wel mogelijk. Om de instroom naar de zeevaartscholen te bevorderen is het wenselijk eenzelfde systeem te realiseren als voor de Pabo-opleiding of andere leraren opleidingen. Dus, het reduceren of kosteloos maken van de opleiding. Daarnaast ook dat leerlingen vanaf begin opleiding betaald worden en baangarantie hebben. Dit in vergelijking met de Koninklijke Marine, waar de Adelborsten een betaalde opleiding volgen en dan jaren in dienst dienen te blijven. Etc. etc. te veel mogelijkheden om op te noemen om de instroom serieus te bevorderen. Dat de werkgevers hier ruimschoots tegemoet gekomen moeten worden is duidelijk. Het strategisch belang en de lange termijn billijken deze nationale investeringen.

Kortom, de mogelijkheid dat kapiteins uit onvrije landen gezagvoerder kunnen worden op een schip onder Nederlandse vlag moet per direct worden stopgezet. De verdere verruiming van de nationaliteitseis heeft volstrekt niet de voorkeur en zal ondermijnen wat de wet voorstaat te bereiken. Het strategisch belang van NL en de EU dient veel zwaarder te wegen.

Op persoonlijke titel.

Hilbert Penninga.