

Ik ben 63 en ik heb circa 30 jaar gevaren als HWTK op zowel NL als buitenlandse schepen met niet NL eigenaren. o.A. zeevissersschepen, kleine handelsvaart als droge lading, chemicaliëntankers, reefer; baggerschepen (NL en Hong Kong vlag), kleine vaartuigen als multicats, sleepboten en survey, en grote cruiseschepen. Ik heb voornamelijk met gemengde bemanningen gevaren bestaande uit meerder nationaliteiten gelijktijdig aan boord: Chinezen, Filippino's, Indonesiërs, Birmanen, Singaporezen op 1 schip. Nu vaar ik vaak met Nederlanders, Kaap Verdianen en Oekraïners.

Op de NL vloot zijn de meeste kapiteins en officieren vaak langer bij 1 rederij in dienst. De kapiteins hebben een module NL wetgeving doorlopen en zijn goed bekend met de relatie kantoor schip. Helaas merk ik dat zij telkens een tijdelijk contract hebben en bang zijn dat hun contract niet verlengd wordt. Hierdoor staan zij onder druk om vooral niet tegen kantoor en bevrachting in te gaan. Het afwijken van procedures en veiligheid gebeurt dan ook regelmatig. Door kleine bemanningen staan de matrozen de ruimen schoon te maken; de wettelijk uitkijk is dan niet op de brug en werkt ook in het ruim. De niet EU kapiteins maken regelmatig wachten van 15 of meer uur continue. Op een bemanning van 7 man en korte reizen van 15 uur staan de kapiteins onder enorme druk en aan de wens van kantoor te voldoen. De stuurman kan niet op de brug omdat hij bij het laden en lossen aanwezig moet zijn. Deze werkwijze wordt nooit in de rusturenlijsten opgenomen door druk vanuit kantoor. ik heb vaak ruzie gehad al mijn gewerkte uren geschrapt werden door de niet EU kapitein en officieren.

de samenwerking laat te wensen over: Russische en Oekraïense officieren zien bijv. Filippino's en Indonesiërs niet als volwaardige zeevarenden en worden gebullied en gediscrimineerd. hun verzoeken aan kantoor over opnemen van contant geld, aanvragen verlof worden afgewimpeld. Het email verkeer wordt afgeschermd, ook voor mij als NL op een NL schip.

Het werken op schip met deze mentaliteit wordt erg zwaar, doordat communicatie en overleg ontbreekt. Het normale managementteam kapitein 1e stuurman en wtk vervalt volledig en gaat uitsluiten tussen de Russen of Oekraïners. Hierbij word ik volledig genegeerd. Hierdoor staat een goede samenwerking onder druk en vaak ook de veiligheid als veilig werken (er is geen discussie).

Op een baggerschip was ik met de kapitein de enigste Nederlander aan boord, de rest waren Indonesiërs, Filippino's een paar Chinezen en Birmanen. Met vele nationaliteiten op 1 schip had ik grote moeite om om de communicatie en samenwerking van de bemanning op orde te krijgen. dit kostte mij 60 % van mijn tijd naast het vele werk.

Hierdoor ben tegen het verruimen van de toelatingseisen voor andere dan niet EU zeevarenden op de NL vloot.

Er is in de laatste 10 jaar al een toename van het aantal nationaliteiten. Hierdoor staan goed samenwerken, het niet in acht nemen van veilig werken en varen nog meer onder druk. Ongelukken zullen naar verwachting toenemen. Hierdoor kan de de goede naam van de NL vloot afnemen. De

reders komen voor hogere kosten te staan als oponthoud door onderzoeken, hogere verzekeringspremies.

Dit is op de korte termijn wellicht economisch voordelig maar de extra kosten, verlies van lading ligt op de loer.

Een 2e aspect. Ik merk dat de NL leerlingen vaak terugkomen en dan 2e stuurman worden of assistent wtk, 2e wtk. Dat doen zij dan een aantal jaren maar zij hebben geen kans op promotie omdat de 1e officieren en wtk's vaak niet EU zijn. Een groot deel stopt definitief met varen door het ontbreken van doorgroei perspectief. Dit gemotiveerde jongeren die

voortijdig stoppen. Hierdoor hebben zij niet de volledige kennis, ervaring en verantwoordelijkheid gehad van navigatie, lading en machinekamer. Hierdoor kunnen zij niet doorstromen naar specifieke scheepvaart gerelateerde beroepen als bijv. lading schade expert, supercargo, verkeersleider haven, personeelsfunctionaris, Surveyor, elektriciteitscentrales ed.

Er is in deze beroepen al een gebrek aan personeel en zal hierdoor nog nijpender worden.

Een 3e bezwaar betreft het wegvloeien van inkomsten voor de Belastingdienst en pensioenfondsen. Er is weinig verschil tussen de bruto salarissen van NL en EU kapiteins en officieren. De NL is vaak in loondienst terwijl de niet EU telkens een tijdelijk contract hebben. Aan boord is hun bruto loon groter, maar in hun verlof hebben zij geen inkomsten. De NL krijgt in zijn verlof ook doorbetaald en druk daardoor op de lasten van het schip. Boekhoud technisch is dit niet gunstig en zijn niet EU voordeliger.

Helaas dragen de niet EU zeevarenden geen premies af aan de NL staat en nemen niet deel aan het pensioenstelsel.

Ik draag circa 52% af en is jaarlijks circa 25.000 Euro. Dus voor elke niet EU zeevarende vloeit dit weg.