

VERSLAG STARTBIJeenKOMST

- 4 MAART 2022 -

De volgende organisaties nemen deel aan deze startbijeenkomst:

Dutch Seafarers' Mission Rotterdam (DSMR, Helene Perfors)

FNV (Niek Stam, Els Seebregts)

Havenbedrijf Rotterdam (HbR, Ingrid Römers)

Havenbedrijf Amsterdam (HbA, Hendrik ter Kuile)

ITF (Aswin Noordermeer/Gijs Mol/Koen Keehnen/Niek Stam)

KVNR (Guido Hollaar/Sanne Koeleman)

Nautilus International (Nautilus, Marcel van den Broek)

Nederlandse Zeevarendencentrale (NZC, Henk Daniëlse/Marianne Kloosterboer)

Rotterdam Port Welfare Committee (RPWC, Ingrid Römers)

St. Garantiefonds voor Zeevarenden (GvZ, Willem den Hoed)

Vereniging van Rotterdamse Cargadoors (VRC, Robert Bravenboer)

Wybenga|advocaten (W|A, Kirsten Boele, Romke Wybenga)

AGENDA

- 1 Introductie
- 2 Actuele stand van zaken
- 3 Uitgangspunt van beleid
- 4 Mogelijke omvang problematiek voor zeevarenden
- 5 Voorbereiding aanpak problematiek en mogelijke inbreng van de nu deelnemende partijen en mogelijke derden
- 6 Vaststelling afspraken
- 7 Rondvraag

1. INTRODUCTIE

W|a:

Het oogmerk van het initiatief is primair de **coördinatie van steun aan zeevarenden die als gevolg van de oorlog in de Oekraïne problemen ervaren in Nederlandse wateren en havens**. De verwachting is namelijk dat de komende weken/maanden zich in toenemende mate problemen zullen voordoen op het gebied van onder meer repatriëring, opvang en betalingen als gevolg van de effecten van de oorlogshandelingen en sancties. Niet alleen

Oekraïense en Russische zeevarenden, maar ook zeevarenden van andere nationaliteiten kunnen problemen ervaren. Daarbij is het van belang dat de betrokken organisaties, die met name actief zijn in de Nederlandse zeehavens, gezamenlijk de situatie monitoren en hulp afstemmen.

Allen:

Het initiatief wordt door alle deelnemende organisaties omarmd, waarbij alle zeevarenden - *ongeacht* hun nationaliteit - tot de doelgroep behoren.

2. ACTUELE STAND VAN ZAKEN

VRC:

De cargadoorsvereniging heeft tot nu toe nog geen enorme problemen gesignaleerd.

Er heeft zich bijvoorbeeld een situatie voorgedaan waarbij een Oekraïense zeevarende in een hostel is opgevangen nadat zijn contract eindigde.

Ook komt het voor dat Oekraïense zeevarenden eerder afmonsteren om naar de Oekraïne terug te keren om deel te nemen aan de verdediging.

Russen kunnen voorsnog probleemloos worden gerepatrieerd via Turkije (Istanbul), of met de auto via Estland (Talinn) over de grens.

Op veel schepen is de bemanning gemengd Russisch/Oekraïens; er zijn geen signalen dat zich problemen tussen hen hebben voorgedaan. Wel zijn er voorbeelden te noemen dat eerder sprake is van verbroedering.

In voorkomende gevallen wordt gekozen voor betaling in contanten.

Verder doet zich de mogelijkheid voor van het openen van een specifieke rekening waarop kan worden gestort en waartoe (als te doen gebruikelijk) toegang kan worden verkregen met een betaalpas, als alternatief voor de eerder gebruikte bankrekening/-betaalpas. De vraag is hoe zich dit verder ontwikkelt.

Vaccinaties blijven óók voor Russen gewoon doorgaan.

ITF:

Er heeft zich een situatie voorgedaan dat Oekraïense zeevarenden aanvankelijk weigerden met een schip naar een Russische haven te varen, maar vervolgens toch daartoe zijn overgegaan nadat de reder toezeggingen had gedaan voor hulp aan Oekraïne.

ITF is in overleg met de (internationale) werkgeversorganisatie in de zeevaart om (onder meer) te bereiken dat Oekraïense zeevarenden desgewenst hun contracten kunnen verlengen, ter voorkoming van repatriëringsproblemen. Het is de inzet dat dit beleid wereldwijd wordt ingezet.

Nautilus:

Er is een gesloten Facebook-groep van Nautilus-leden (300 deelnemers) waarin ervaringen worden gedeeld; daarin wordt zorg uitgesproken voor betalings- en aflosproblemen. Ook zijn beelden te zien van de gang van zaken aan boord; beaamd wordt dat op dit moment eerder sprake is van verbroedering dan van spanningen aan boord.

Internationaal is goed contact met de voorzitter van de zeevarendenvakbond in Oekraïne. Melding is gemaakt van één Oekraïner die van boord zou zijn gehaald in Rusland, van wie vervolgens niet meer is vernomen.

KVNR:

Als gevolg van de sancties worden betalingsproblemen voorzien, alleen al omdat het bancaire systeem instort. Ook wordt melding gemaakt van aflosproblemen.

Er is één geval geweest waarbij Oekraïense zeevarenden in Rusland ondervraagd zijn door de KGB.

NZC:

Onderstreept wordt het belang van 'monitoren'. Voor zover bekend zijn de onderlinge verhoudingen tussen Oekraïense en Russische zeevarenden nog goed, maar er moet rekening mee worden gehouden dat dit niet zo zal blijven.

Daarnaast is geconstateerd dat de betrokken zeevarenden te maken hebben met betalingsproblemen (blokkade bankpasjes).

HbR:

De aangesloten organisaties bij RPWC verspreiden inmiddels kosteloos SIM kaarten aan boord aan getroffen zeevarenden zodat goed contact met het thuisfront mogelijk blijft. Ook kunnen zij een luisterend oor bieden.

3. UITGANGSPUNT VAN BELEID

Allen:

Er zal geen onderscheid naar nationaliteit worden gemaakt bij de behandeling van de problematiek van zeevarenden als gevolg van de oorlog in de Oekraïne, ook niet ingeval van verslechtering van de verhoudingen.

De deelnemende organisaties proberen hulp te bieden (of voor hulp de juiste organisatie te vinden) waar het betreft onder meer:

- het zo mogelijk faciliteren van repatriëring,
- het bieden van opvang als repatriëring niet mogelijk is of niet wordt gewenst,
- het zo mogelijk faciliteren van inreizen,
- het (doen) oplossen van betalingsproblematiek,
- assistentie ingeval van spanningen aan boord onderling,
- assistentie ingeval van medische/psychische klachten van zeevarenden.

NZC:

Gestreefd moet worden naar samenwerking van en afstemming met alle havenbedrijven zodat er een eenduidige, gelijkwaardige behandeling is van zeevarenden.

4. MOGELIJKE OMVANG PROBLEMATIEK

Allen:

De verwachting is dat de omvang van de problematiek zal toenemen. Allen zijn het erover eens dat de situatie goed gemonitord moet worden de komende tijd. Verder is de verwachting dat ook de spanningen aan boord onderling mogelijk kunnen oplopen. Onderkend wordt dat mogelijk een deel van de problemen verborgen blijft.

FNV:

Rekening moet worden gehouden met posttraumatische stressstoornis bij Oekraïense zeevarenden als gevolg van de ervaringen van hen en hun familieleden aan het thuisfront. In het Verenigd Koninkrijk is van overheidswege sprake van een boycot van schepen met Russische vlag/Russische lading respectievelijk voor Rusland bestemde lading. Het is mogelijk dat vanuit Nederland/EU dit voorbeeld wordt gevolgd. Daar zit vooralsnog geen schot in. Op dit moment wordt daarom door FNV extern juridisch advies ingewonnen bij een gespecialiseerde mensenrechtenadvocaat met betrekking tot de vraag of, zolang dit niet het geval is, een boycot door havenwerkers mogelijk is in Nederlandse zeehavens. Ditzelfde onderwerp wordt momenteel ook door de overkoepelende/zusterorganisaties in de EU onderzocht. De achterban wenst geen Russische belangen te dienen. Op dit moment worden circa tien schepen met een Russische lading, circa vijf schepen met een Russische vlag en circa vijf schepen met een Russische eigenaar verwacht in de Rotterdamse haven.

5. VOORBEREIDING AANPAK PROBLEMATIEK

Allen:

Er is veel, uiteenlopende hulp te bieden door de verschillende organisaties, ook via contacten met andere partijen. Het is belangrijk dat zeevarenden de weg weten te vinden. Verder is van belang een goed beeld te houden op aard en omvang van de problemen. Organisaties/partijen die contact hebben met het schip/de kapitein of die aan boord gaan moeten hierop alert zijn en blijven.

De organisaties identificeren de volgende relevante partijen:

- loodswezen/de loods (als *eerste observer*)
- agenten
- zeehavenpolitie (VRC heeft ook contact met hen hierover)
- cargadoor
- Port State Control/ILT
- de roeiers
- ITF-inspecteurs
- havenpastoors
- havenbeambten/inspecteurs van de havenbedrijven

De genoemde partijen zullen moeten worden voorzien van de informatie uit de bijeenkomsten van het Seafarers' Initiative, of aan de bijeenkomsten moeten kunnen deelnemen.

HbA:

Ook de GGD gaat aan boord en kan een actieve rol vervullen in dit kader.

HbA heeft ook vragen gekregen vanuit de gemeentelijke politiek over de verwachte problematiek in de haven, ook in relatie tot zeevarenden. Het lot van zeevarenden is over het algemeen relatief onbekend, maar er bestaat nu wel een duidelijke vraag naar informatie.

Belangrijk is dat ook de andere zeehavens (Zeeland Seaports en Groningen Seaports) aansluiten bij dit initiatief.

HbA wil de sim-kaartenactie ook graag in Amsterdam uitrollen.

HbR:

Ook vanuit HbR gaan inspecteurs aan boord. HbR onderstreept het belang om de andere zeehavens te betrekken. De deelnemende organisaties werken ook veelal op landelijk niveau.

NZC:

Het is goed te beseffen dat door corona het aantal scheepsbezoeken aanzienlijk minder is. Daarom is er minder zicht op de situatie aan boord. Ook in de zeemanshuizen zijn de bezoeken aanzienlijk teruggelopen als gevolg van corona, terwijl dergelijke bezoeken belangrijk zijn om te vernemen welke problemen er spelen.

ITF:

De ITF-inspecteurs zullen zich qua scheepsbezoeken de komende tijd meer richten op Russische en Oekraïense schepen (qua vlag en bemanningssamenstelling).

6. VASTSTELLING AFSPRAKEN

Allen:

- Via een Engelstalige webpagina zullen zeevarenden gemakkelijk contact kunnen leggen met de verschillende betrokken organisaties. Deze webpagina zal ook ertoe dienen om betrokken organisaties en derden op de hoogte te houden van de ontwikkelingen. Verslagen van de bijeenkomsten van het initiatief zullen op de webpagina worden gepubliceerd.
- Later zal een datum worden vastgesteld voor een volgende bijeenkomst.
- W|A zal het initiatief secretariael blijven faciliteren.

7. RONDVRAAG

W|A:

Het verslag van deze bijeenkomst zal in eerste instantie in het Nederlands worden opgesteld. Dit verslag zal, na accordering door alle deelnemers, op de website worden gepubliceerd.

GvZ:

Willem den Hoed geeft aan 40 jaar havenarts te zijn geweest. Mochten er medische problemen zijn aan boord, dan kan hij eventueel hulp bieden.

HbA:

HbA zal contactgegevens delen om de andere zeehavens te benaderen.
