

## VERSLAG DERDE BIJEENKOMST

- 6 APRIL 2022 -

De volgende organisaties nemen deel aan deze tweede bijeenkomst:

**Dutch Seafarers' Mission Rotterdam/Nederlandse Zeevarendencentrale (NZC, Marco Benedict)**

**Havenbedrijf Rotterdam (HbR, Ingrid Römers)**

**ORAM (Annemarie Haasjes)**

**ITF (Gijs Mol, Aswin Noordermeer, Koen Keehnen, Niek Stam)**

**Havenbedrijf Amsterdam (HbA, Hendrik ter Kuile)**

**Nautilus International (Nautilus, Sacha Meijer en Peter (Pier) Jager)**

**Nederlandse Zeevarendencentrale (NZC, Henk Daniëlse)**

**Rotterdam Port Welfare Committee (RPWC, Ingrid Römers)**

**FNV (Niek Stam)**

**Vereniging van Rotterdamse Cargadoors (VRC, Robert Bravenboer)**

**Nederlandse Loodsencoöperatie (NLC, Robert Hagman)**

**Wybenga|advocaten (W|A, Romke Wybenga, Diederik van Luyken)**

Met kennisgeving afwezig:

Willem den Hoed namens **Stichting Garantiefonds voor Zeevarenden** en

Guido Hollaar/Sanne Koeleman namens de **Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders**, Helene Perfors namens de **Nederlandse Zeevarendencentrale**.

### NIEUWKOMERS

**W|A:**

De Nederlandse Loodsencoöperatie (NLC) is voorsnog niet in formele zin participant van het Seafarers' Initiative, maar wil zich wel laten vertegenwoordigen bij de bijeenkomsten van het initiatief. Wij verwelkomen Robert Hagman namens de NLC.

### HUIDIGE SITUATIE/NIEUWE ONTWIKKELINGEN

**W|A:**

Er lijkt een boycot aan te komen voor Russische schepen in de Europese havens. Een uitzondering zou worden gemaakt voor humanitaire goederen. Alle bij het initiatief

betrokken organisaties zullen rekening moeten houden met gevolgen van deze eventuele boycot.<sup>1</sup>

**FNV:**

FNV heeft op verzoek van haar leden juridisch onderzoek laten uitvoeren naar de vraag of havenwerkers op grond van gewetensbezwaren gerechtigd zijn Russische schepen te boycotten. De vraag blijkt niet zonder meer in bevestigende zin te kunnen worden beantwoord, onder meer omdat art. 6 lid 4 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie daarvoor onvoldoende aanknopingspunten lijkt te bieden. FNV wenst niet in een situatie te raken dat de Russische staat of Russische bedrijven FNV met schadeclaims zouden kunnen bestoken. Veel werkgevers laten weten dat een beroep op gewetensbezwaren alleen op individueel niveau mogelijk is. Intussen heeft de publiciteit bijgedragen aan het maatschappelijk besef dat in navolging van het Verenigd Koninkrijk een boycot van Russische schepen respectievelijk schepen waarachter Russische belangen schuilgaan noodzakelijk is.

**VRC:**

Vanuit agenten worden geen bijzonderheden vernomen. Verklaring hiervoor lijkt te zijn dat de Russische zeevarenden min of meer 'gewoon' kunnen reizen, onder meer via Istanbul, en Oekraïense zeevarenden vooralsnog op de schepen willen blijven. De meeste Oekraïense zeevarenden vragen om verlenging van de arbeidsovereenkomst. Sommigen van hen wonen overigens ook al in het buitenland. De arbeidsovereenkomsten kunnen vanzelfsprekend niet oneindig worden verlengd. Dit betekent dat op den duur de repatriëring van Oekraïense bemanningsleden toch een probleem zal worden. VRC merkt dat rederijen op zoek zijn naar alternatieven (zeevarenden met andere nationaliteiten). De reden hiervoor is dat veel Oekraïense zeevarenden die momenteel in Oekraïne zijn het land niet uitkunnen.

Er worden ook praktische oplossingen gezocht (en gevonden) in de vorm van 'hubs' buiten Oekraïne, waar in sommige gevallen de familie van de zeevarenden zich dan al heeft kunnen vestigen zodat de zeevarenden zich alsnog bij hun familie kunnen voegen tijdens verlof. VRC heeft aldus ca. 200 Oekraïense zeevarenden ondergebracht in hubs in Polen.

**ITF:**

De ervaring is dat Oekraïense zeevarenden niet zelf om hulp vragen of praten over wat er aan de hand is. Ze proberen zoveel mogelijk zelf op te lossen. Dat lukt niet altijd. Er blijven inderdaad veel Oekraïense zeevarenden aan boord omdat zij niet terug willen. ITF bereiken verder berichten over schrijnende situaties, bijvoorbeeld over een zeevarende die al drie weken geen contact heeft gehad met zijn familie in Marioepol.

---

<sup>1</sup> Inmiddels is duidelijk geworden dat met ingang van **17 april 2022** de voorgenomen maatregelen zijn geïmplementeerd voor alle EU-havens; de boycot van Russische schepen strekt zich ook uit tot oorspronkelijk Russisch gevlagde schepen die na 24 februari 2022, de datum van de Russische invasie, zijn omgevlagd (EU-Verordening 2022/576, artikel 3 sexies bis). De boycot is, als aangekondigd, niet absoluut; onder meer kunnen bevoegde nationale autoriteiten een uitzondering maken voor dergelijke schepen indien dat noodzakelijk wordt geacht voor aankoop, invoer of vervoer binnen de EU van aardgas en aardolie/geraffineerde aardolieproducten en diverse metalen.

ITF heeft vernomen van een rederij die in Griekenland een hub heeft gemaakt voor Oekraïense zeevarenden, zodat de crew wissel vanuit daar kan plaatsvinden. Er zijn voornamelijk geen problemen gemeld met betrekking tot betalingen. Wel deed zich een situatie voor waarbij zeevarenden van hun werkgever een Amerikaanse creditcard kregen, waarop het salaris werd gestort. De betrokken zeevarenden konden hier niet mee uit de voeten, onder meer omdat op deze wijze het geld niet aan de familie kon worden overgemaakt. De rederij is vervolgens van deze constructie afgestapt.

Het ITF Welfare Fund heeft samengewerkt met een Oekraïense bond om veel zeevarenden met hun families naar een hub in Polen te krijgen. Op dit moment vraagt de Oekraïense bond om geld. ITF is zoekende hoe veilig om te gaan met deze verzoeken.

#### **Nautilus:**

Recentelijk zijn twee schepen bezocht met Russen en Oekraïners aan boord. Er is gesproken met de kapiteins en een stuurman en van hen zijn geen problemen vernomen. Aflossing was mogelijk, ook voor de Oekraïners die bleken te beschikken over een adres buiten Oekraïne waar ook familie is ondergebracht. Er zijn wel spanningen aan boord, met name omdat men niet goed weet waarover gesproken kan worden. Het onderwerp 'oorlog' is taboe aan boord.

Kapiteins aan boord van Nederlands-gevlagde schepen doen al het mogelijke om aan boord de sfeer goed te houden. De aanpak van kapiteins is verschillend; sommigen bespreken het onderwerp, anderen zwijgen hierover. Het NOS journaal heeft gevraagd te videobellen met bemanningsleden op een schip met zowel Russen als Oekraïners aan boord. Op geen enkel schip wil men hieraan meewerken. Men wil het precare evenwicht aan boord niet nodeloos in gevaar brengen.

Het fonds Zeerisico '67 voorziet onder meer in uitkeringen ter vervanging van ziekte-uitkeringen voor zeevarenden uit niet-verdragslanden. Er is besloten ten behoeve van Oekraïense zeevarenden de ziektekosten die via het fonds normaal alleen in het thuisland worden vergoed, ook buiten Oekraïne - zowel binnen als buiten Europa - zo ruim mogelijk te vergoeden. Dit gebeurt tijdelijk en geclausuleerd. Hierover wordt nog gecommuniceerd met de rederijen.

#### **HbR/RPWC:**

Vanuit het welzijnswerk kan een goed luisterend oor worden geboden. Er zijn geen signalen dat er onbeheersbare situaties zijn.

Er is overleg met Port Health maar ook vanuit daar worden geen signalen opgevangen dat er gezondheidsproblemen zijn die er anders niet zijn.

#### **HbA:**

HbA heeft evenmin signalen ontvangen over problemen. In de haven ligt wel een Russisch schip dat sinds november 2021 onder beslag ligt. De situatie zal daar mogelijk gecompliceerder worden.

Simkaarten worden nog steeds uitgedeeld.

#### **ORAM:**

Er is twee tot drie keer contact geweest met de agenten. Het is in wezen business as usual. Wel wordt meer cash to master gesignaleerd.

**PKWR:**

Er worden veel schepen bezocht. Op dit moment is er speciaal aandacht voor feeders, daarop zijn veel Russische en Oekraïense bemanningsleden werkzaam. Het beeld komt overeen met wat anderen schetsen. PKWR is de laatste week veel in het nieuws geweest, onder andere heeft Nieuwsuur een dag meegelopen. Een kapitein uit Odessa wilde graag zijn verhaal kwijt, maar de andere bemanningsleden aan boord hielden zich liever afzijdig. De kapitein liet weten dat hij wacht op aflossing, maar dat dit momenteel niet mogelijk is omdat de nieuwe kapitein vast zit in Oekraïne. Opvallend is dat op sommige schepen de Russen en Oekraïners afzonderlijk eten om een gesprek over het taboe-onderwerp te vermijden.

Een vreemde situatie heeft zich voorgedaan aan boord van het schip, waar een podcast werd gemaakt. De geïnterviewde had gezegd van Oekraïense nationaliteit te zijn, maar tijdens het gesprek bleek de man een Rus en verdedigde hij de invasie. Hieruit blijkt wel dat onder de oppervlakte het nodige speelt.

**NZC:**

Er zijn geen problemen gesignaleerd.

**NLC:**

De indruk van NLC over de situatie is in lijn met hetgeen de andere deelnemers naar voren hebben gebracht. Het is naar de waarneming van NLC vooralsnog rustig aan boord en er wordt nauwelijks over de oorlog gesproken.

Opmerking verdient dat de loodsen opereren als zelfstandigen. Zo verschilt het per loods hoe men de situatie aan boord benadert. Het is van belang dat de loodsen in ieder geval ervan op de hoogte zijn dat het Seafarers' Initiative bestaat en dat men bij het Seafarers' Initiative aan de bel kan trekken als zich voor de bemanning problemen in relatie tot de oorlog in Oekraïne lijken voor te doen.

**W|A:**

Het ministerie wil graag op de hoogte blijven van de ontwikkelingen.

Van het Havenbedrijf Moerdijk en van Groningen Seaports is niets vernomen. Bij hen zal worden nagevraagd of zij aangesloten willen zijn respectievelijk blijven.

De website wordt vrij goed bezocht en wordt vanuit veel verschillende plekken op de wereld bekeken. Wel is het websitebezoek de afgelopen week verminderd. Het is daarom goed als de website gedeeld blijft worden via social media kanalen.

Onderzocht wordt met behulp van ITF wie initiatiefnemers zijn van een Telegram-groep, die wordt vermeld op een flyer die via NZC is binnengekomen ten behoeve van Russen in Nederland die problemen ervaren als gevolg van de oorlog. Afhankelijk van het resultaat van dat onderzoek zal een voorstel worden gedaan ten aanzien van wel/niet plaatsing van een link op de website.

## **ACTIEPUNTEN**

- Alle deelnemers blijven informatie aanleveren voor de website.
- Alle deelnemers delen het initiatief opnieuw via hun (social media) platformen.
- W|A beziet of met behulp van ITF of achterhaald kan worden wie achter de Telegram groep als hierboven vermeld schuil gaan.

## **RONDVRAAG**

### **ITF:**

ITF is gebeld door een journalist van het Algemeen Dagblad. De journalist had begrepen dat er een 'ship to ship' operatie was tussen een Russische olietanker en een olietanker met een andere vlag. Ook is het de ITF bekend dat regelmatig GPS-systemen van schepen worden afgezet. Dit zijn zaken om attent op te blijven.

### **NZC/NLC:**

Tijdens de vorige bijeenkomst is afgesproken dat zou worden bekeken of de Nederlandse cargadoors geïnteresseerd zijn zich bij het initiatief aan te sluiten. NZC heeft echter geluiden gehoord die erop wijzen dat niet alle cargadoors op de hoogte zijn van het initiatief. NLC laat weten dat twee keer een mail is gestuurd naar verschillende afdelingen. Mogelijk zijn deze niet doorgezet naar de verschillende cargadoors.

### **VRC:**

VRC merkt op dat het belangrijk is terughoudend te zijn ten aanzien van het meewerken aan interviews door de media. Een dergelijke medewerking kan serieuze gevolgen hebben voor de betreffende personen en hun familie in het thuisland.

Dit verslag wordt, na accordering door alle deelnemers, wederom gepubliceerd op de website. W|A deelt het verslag met het ministerie.

\*\*\*