

Zeelieden boos: wij zijn virusvrij

Aan boord van talloze zeeschepen groeit de frustratie met de dag. Door scherpe coronamaatregelen zijn bemanningen weken zo niet maanden langer aan boord dan de bedoeling was. Aflossen lukt niet, de zeelieden worden vrijwel overal geweerd. Onbegrijpelijk vinden ze, een schip zonder zieken is immers bewezen virusvrij.

Voor in het Verre Oosten is het ingewikkeld, merkt onder meer Leidse multinational Heerema. Taiwan is erg strikt, zegt algemeen directeur Koos-Jan van Brouwershaven van het offshorebedrijf. „Ons schip Aegir heeft voor het laatst op 26 april een haven aangedaan. Het ligt nu in internationale wateren tot we van Taiwan de garantie krijgen dat de crew, die allang had moeten worden afgevoerd, van boord mag. Dan heb je ook nog kans dat ze veertien dagen in quarantaine moeten. Eenzame opsluiting in een hotelkamer waar je niet uit mag.”

Met een frisse bemanning moet de Aegir funderingen gaan zetten voor een windmolenpark in zee. „Samen met het Belgische bedrijf Jan de Nul.” Zolang er geen groen licht is van Taiwan houdt Heerema het schip in de buurt van Maleisië. „Daar zitten we als bedrijf, dat kennen we goed. Aan boord zijn ook monteurs van een bedrijf dat een hydraulische kraan heeft vervangen. Die mogen niet meer van het schip af, terwijl de klus allang af is. Heel vervelend. Er zit iemand tussen die zijn woonplaats Singapore gewoon kan zien.”

De zeevaart is een vitale sector die verantwoordelijk is voor negentig procent van het goederenvervoer over de wereld. Daarop wijst

woordvoerder Hans Walthie van Nautilus International, een vakbond voor zeevarenden. Wereldwijd zijn zeker 150.000 zeelieden hard toe aan aflossing. Zo'n 12.000 daarvan bevinden zich op Nederlandse schepen, onder wie 2.000 met de Nederlandse nationaliteit.

Als er niet gauw versoepeling komt, gaan er ongelukken gebeuren, vreest de sector. Er wordt gesproken over tikkende tijdbommen. Natuurlijk kunnen zeelui wel tegen een stootje en zijn ze gewend lang van huis te zijn. Maar het werk is risicovol en vereist concentratie. Als de vermoeidheid erin sluipt en er meer en meer aan het thuisfront wordt gedacht, liggen fouten op de loer.

Luchtbrug

Excessen zijn de vakbond nog niet gemeld, zegt Walthie. „Maar er is dus wel allemaal gedoe.” Daarover kunnen ze meepraten bij de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR). De Nederlandse scheepsbazen proberen al sinds maart een hub te realiseren op Schiphol, een virusveilige overstapplaats voor vermoeide en nieuwe crews.

Zulke overstapplaatsen zouden er ook moeten komen in Rusland, Oekraïne, Indonesië en de Filipijnen, landen waar veel bemanningsleden vandaan komen. De KLM zou voor een luchtbrug moeten zorgen. „We zijn nog steeds hoopvol en positief dat het half mei gaat lukken op Schiphol”, zegt KVNR-woordvoerder Nathan Habers desgevraagd. Zorgen blijven er. „Stel dat we bemanningsleden naar Manilla kunnen laten vliegen, hoe gaat het dan verder? Dat land zit nog behoorlijk in de lockdown.”

Hoewel het allemaal bijzonder

‘Vast op schip in zicht van woonplaats’

stroperig gaat, zijn de reders nog niet in paniek. Habers: „De schepen varen wel door. De bemanningen zijn op peil, iedereen krijgt de gebruikelijke rusturen. Alleen de normale diensttijd wordt overschreden. Voor officieren is dat twee tot drie maanden, matrozen zijn vaak vijf tot zes maanden aaneen aan boord. Nu is dat dus flink langer.”

Voor gevallen van leven en dood probeert Heerema *compassionate leaves* te organiseren, zegt CEO Van Brouwershaven. „Dat betekent een helikopter regelen om iemand van boord te halen, een hotel waar iemand veilig kan wachten. Dat soort dingen kost nu buitenproportioneel veel energie. Gelukkig kunnen we vaak een beroep doen op lokale agenten, die weten de weg in hun land.”

Crewchange

In Canada heeft Heerema inmiddels z'n zaakjes op orde. Vorige maand moest een vlucht met een nieuwe bemanning voor de Thialf halverwege keren en terug naar Nederland, omdat Canada de landingsrechten introk. Het schip ligt er voor het afbreken van een aantal boorplatforms. „Een megaklus. Gelukkig lukt de *crewchange* nu wel, na een quarantaineperiode. In Canada mogen de bemanningsleden gelukkig wel buiten sporten.”

Het blijft schipperen. „Ineens wilden de autoriteiten in Canada ons schip controleren. Waarop wij vroegen of die controleur veertien



Gerepatrieerde Filipijnse scheepslieden komen 'thuis' door de strenge coronamaatregelen niet verder dan hoofdstad Manilla.

dagen in quarantaine is geweest. Het antwoord was: 'nee dat is niet nodig, het is een Canadees'. Tja. Het gevaar zit niet op het schip, maar komt van buiten. Als je erin gelooft natuurlijk. Wat telkens blijkt is dat alle landen hun eigen veelheid aan coronaregels hebben, dat is heel erg lastig.”

Bloemetje

Van Brouwershaven skypet vanuit zijn huis in Warmond wekelijks met de zogenoemde Vessel Management Teams, de leiding van de

Zeelieden zijn door coronarestricties nergens welkom. Ze voelen zich de **verschoppelingen** van de wereld

vier schepen van Heerema. „Daarbij denken we ook aan een kaartje of bloemetje voor wie dat nodig heeft.” Alles om de moed erin te houden.

Extra vervelend is de situatie voor bemanningen van olieschepen. Nu de olieprijs is gekelderde fungeren tankers als drijvende opslag, tot de markt aantrekt. Een rol speelt ook dat er minder ruimte is in de olie-opslag aan land. Door de coronabeperkingen wordt er aanmerkelijk minder brandstof verstuurd. Het 'parkeren op zee'

doet zich onder meer voor bij Californië, maar ook voor de kust bij Hoek van Holland is het drukker dan normaal.

Tot nog toe is alleen wat geregeld voor de crews van cruiseschepen. Gisteren kwam een derde cruiseschip met ongeveer 350 tijdelijk werkloze bemanningsleden aan in Rotterdam. Zij zijn afkomstig van van elders op de wereld aan de ketting gelegde zusterschepen.

Henk Runhaar

Naar huis voor geboorte is heksentoer



Kapitein Kees Wiersum.

'Niet weten hoe lang, dat is het ergste'

Henk Runhaar

Noord-Hollander Kees Wiersum is kapitein van een vrachtschip. Zelf is hij nu twee maanden aan boord, enkele van zijn Filipijnse matrozen al bijna een jaar. „Aboluut niet weten wanneer je naar huis kunt, dat demoraliseert.”

„De fatigue slaat toe”, zegt Wiersum in zeemanstaal. Ook voor officieren is het zwaar. „Mijn derde stuurman doet normaal zes maanden, hij zit nu in zijn tiende maand.”

Ook een leerling uit Enkhuizen vaart mee. Geladen met zware materialen zet Wiersums schip momenteel koers naar China. „Minister Cora van Nieuwenhuizen noemt ons helden die de economie op gang houden. We blijken echter paria's. Waar we ook aanleggen, we zijn niet welkom aan land. Voor ons geen wandelingetje, bezoek aan het zeemanshuis of een cafeetje. Als iemand van ons een been breekt, mogen we niet eens naar het ziekenhuis.”

Dat ze worden gezien als ziektebrengers, steekt. „Dat zijn we juist niet. Aan boord kunnen we geen anderhalve meter afstand houden. Als na een paar weken niemand ziek is, hebben we het virus niet.”

FOTO EPA



Voor de kust van Californië 'geparkeerde' olietankers. De kapiteins wachten tot de olieprijs stijgt, dan wel tot er ruimte is in de opslag aan land.

FOTO AFP