

P+

SPECIAL

Jaargang 17
Week 13 | 2019

FRID DOLPHIN

Naar veilig

sloppen

Shipbreaking
in Zuid-Azië

Naar veilig slopen

Op slippertjes een scheepswrak beklimmen. Met blote handen metaal verwijderen. Zonder mondkap de machinekamer ontmantelen waar zomaar gassen kunnen ontsnappen. De werknemers op scheepssloperijen in India, Pakistan en Bangladesh staan vaak bloot aan grote gevaren, maar in de laatste jaren neemt de veiligheid toe. Mondiaal FNV ondersteunt de internationale vakbond IndustriALL in het organiseren van vakbonden op deze sloopwerven voor schepen.

Zuid-Azië neemt het leeuwendeel van de wereldwijde scheepssloop voor z'n rekening, namelijk 87 procent. Bangladesh sloopt 31,7 procent van de schepen, India 21,1 procent, Pakistan 17,7 procent en China 16,3 procent. Mondiaal FNV werkt ruim vijftien jaar aan het verbeteren van de arbeidsomstandigheden op de scheepssloperijen in India. Ook aan de scheepswerven in Bangladesh en Pakistan wordt door hen gewerkt. "Daar is heel veel aan de hand", zegt beleidsmedewerker Wilma Roos van Mondiaal FNV, die het project scheepssloop in haar pakket heeft. Ze is net terug uit Alang, het Indiase sloopgebied voor schepen. "De arbeidsomstandigheden zijn op sommige plekken zo onveilig dat werknemers het leven laten. Behalve dat werknemers zich regelmatig verwonden is er ook ontploffingsgevaar." In het Bengaalse Chittagong stierven op 18 februari van dit jaar nog twee slopers en raakte er één gewond door een explosie, toen ze bezig waren met de ontmanteling van een Grieks schip. Mondiaal FNV probeert via het versterken van vakbonden, het organiseren van scheepsslopers en het geven van veiligheids- en gezond-

heidstrainingen dit soort rampen te voorkomen. Roos: "In India zijn we het langst actief, en daar gaat het inmiddels een stuk beter. In Bangladesh heerst een moeilijke vakbondssituatie, daar gaat het moeizaam. Pakistan zit qua moeilijkheidsgraad er tussenin. In alle drie de landen zijn trainingen in veilig werken noodzaak."

Mondiaal FNV lobbyt daarnaast richting werkgevers en wetgevers in de regio voor verbetering van de arbeidsomstandigheden. Ook is er een sterke lobby voor het ratificeren van het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, die in 2009 door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is aangenomen. De eigenaars van de scheepssloperijen zijn hier gevoelig voor. Het blijkt dé manier om het proces van verbetering van arbeidsomstandigheden te versnellen. "Deze conventie gaat pas in werking als minimaal vijftien landen het verdrag hebben geratificeerd, waarvan drie scheepsslooplanden", legt Roos uit. "Het is een lobbydoel van IndustriALL dat wij ondersteunen. Nederland heeft in februari van dit jaar de conventie geratificeerd, als achtste land. We zijn heel blij met dit lobbyresultaat. Nu staat Duitsland op de rol. We krijgen signalen dat India aan het bewegen is. Als die tekent, zal Bangladesh wel volgen. We hopen dat we eind 2020 het minimum aantal landen binnen hebben gehaald."

Voor schepen van Europese rederijen gelden de European Guidelines for Responsible Shipbreaking, die in 2013 zijn vastgesteld. Dit verdrag gaat een stapje verder dan de Hong Kong-conventie en hanteert nog strengere regels. Scheepssloperijen krijgen een certificaat als ze volgens deze regels slopen. "De eigenaren van de Indiase yards zijn natuurlijk niet dom", zegt Roos. "Die zijn hun bedrijven nu aan het verbeteren, anders krijgen ze geen Europese schepen meer. Zo'n 70 scheepssloperijen van de 160 denken nu in aanmerking te komen

voor een certificaat. Zo zie je maar dat internationale druk kan leiden tot *greenyards*." Toen Mondiaal FNV vijftien jaar geleden in India actief aan de slag ging om de arbeidsomstandigheden in de scheepssloperijen te verbeteren, werd er sectorbreed een vakbond opgericht. "Die kan nu wel een vuist kan maken", vertelt Roos. "Ze roepen stakingen uit als er een ongeluk is gebeurd, of als ze meer loon willen, en ze zetten erg in op de sociale dialoog. Ze hebben een duidelijke stem in de collectieve onderhandelingen met de werfgeigaren en de overheid." Jaarlijks worden kaderleden getraind in veilig en gezond werken, vakbondsorganisatie en rechten van werknemers. (zie kader)

Vakbonden maken volgens Roos zeker een verschil in het proces van verduurzamen van scheepssloperijen in Zuid-Azië. "In alle drie de landen spelen de bonden bijvoorbeeld een rol in het regelen van medische hulp bij ongelukken en compensatie voor het slachtoffer. In India is na een lange strijd compensatie afgedwongen voor de weduwes van zes dodelijke slachtoffers. Zij mogen niet opnieuw trouwen, hebben vaak een reeks kinderen, mogen niet werken en zijn daardoor afhankelijk van hun families. Compensatie is voor hen dus van levensbelang. Daarnaast registreren werkgevers hun werknemers nu veel beter. Vroeger was het soms onduidelijk wie er bij ontploffingen waren omgekomen. Nu kunnen de families worden opgespoord en dus gecompenseerd." ■

Websites

- + Mondiaal FNV
- + Hong Kong-conventie

.....
 + TEKST ASTRID VAN UNEN + FOTOGRAFIE JOERG BOETHLING/ALAMY EN RUTH VERMEULEN
 + ART DIRECTION BUREAU BOUDEWIJN BOER EN STUDIO 10 + UITGEVERIJ ATTICUS BV
 + WWW.P-PLUS.NL

Alleen de allerarmste arbeiders zijn bereid hun leven en gezondheid te wagen om afgeschreven zeeschepen te ontmantelen.

WAT BETEKENT DE VEILIGHEIDSTRAINING VAN DE FNV VOOR INDIA?

FNV-kaderlid Joop van Oord, die zelf op een scheepswerf heeft gewerkt, geeft sinds 2012 trainingen aan Indiase scheepsslopers volgens een methode die hij zelf voor India ontwikkeld heeft. Ongeveer een derde van deze cursisten is nu zelf training aan het geven. "Het moet een olievlek zijn, ze moeten het zelf gaan doen", zegt Van Oord. In zeven jaar zijn grote stappen gezet, zegt hij. "In India werken 65 duizend mensen die schepen ontmantelen. Daarvan waren er negenduizend georganiseerd in de vakbond. Inmiddels staat de teller op twintigduizend." De veiligheid op de werkvloer stond op zo'n 15 procent, had Van Oord destijds uitgerekend. Nu is het niveau naar 65 procent gestegen. Van Oord heeft presentaties ontwikkeld met plaatjes en tekeningen die uitleggen hoe veilig gewerkt kan worden. Ook is vanuit Nederland in India een film in het Hindi gemaakt in het kader van de veiligheidstraining, met Engelse ondertiteling.

Van Oord heeft in de loop der jaren met eigen ogen gezien dat de veiligheid toeneemt, ook al is er nog veel werk te verzetten. "De werven zijn opgeruimder en daarmee overzichtelijker, ze hebben een betere werkstructuur. Aan goede werkkleding en veiligheidsmaatregelen ontbreekt het nog op veel werven. Er vinden minder ontploffingen plaats, ze weten nu beter waar zich de gassen bevinden. Dit project maakt zeker een verschil, omdat ze het zelf moeten doen en aan het eind van de training ook graag willen doen. Dat is de juiste formule gebleken."

WAT BETEKENT DE HONG KONG-CONVENTIE VOOR NEDERLAND?

Op 20 februari heeft Nederland het Hong Kong-verdrag geratificeerd. Dick Brus van het directoraat Maritieme Zaken van het ministerie van Infrastructuur en Waterbeheer was nauw betrokken bij dit proces. Per e-mail laat hij weten: 'Met dit verdrag gaan de regels straks wereldwijd gelden. Dit is ook goed voor de Nederlandse bedrijven omdat zij hiermee beter kunnen concurreren met de landen waar de strenge regels nu nog niet gelden.' Wat zijn de belangrijkste spelregels in het verdrag? 'Schepen moeten tot aan de sloop toe een lijst met gevaarlijke stoffen aan boord hebben, zodat bekend is welke stoffen moeten worden verwijderd. Daarnaast moet het scheepsrecyclingsbedrijf erkend zijn. Als een schip wordt gesloopt moet het erkende recyclingbedrijf een scheepsrecyclingplan opstellen. Daarmee wordt getoetst of het bedrijf de kennis en faciliteiten in huis heeft om dat schip op juiste wijze te slopen.'