



Schepen slopen in zuid-Azië, het kost jaarlijks nog steeds doden. Internationaal vakbondswerk is een vanzelfsprekend onderdeel van FNV's werk. Mondiaal FNV houdt zich er al meer dan 40 jaar mee bezig. Een van de langer lopende projecten is die in India, bij de scheepssloperijen. Daar krijgen vakbonden ondersteuning in het werven van leden en hulp bij het trainen in veiligheid. Met financiële steun van FNV's WIS Metaal. In deze 3^e Nieuwsbrief Shipbreaking lees je er veel meer over.

Inhoud

Redactioneel	pagina 1
Ernstig gewonden en een dode in 3 ^e kwartaal op Aziatische scheepssloperijen	pagina 3
Handboek over veiligheid bij scheepsslopen	pagina 4
Project Shipbreaking met 3 jaar verlengd	pagina 6
Kan Matsuzaki: "Illegale dump giftige schepen geen uitzondering"	pagina 7

Redactioneel

De vakbeweging draait door

Het verbeteren van de wereld begint bij jezelf. Dat is ook het meest gemakkelijk. We weten uit eigen ervaring dat het verbeteren van de wereld in internationaal verband ontzettend traag gaat. Het is al bijna een wonder wanneer je zelf daarvan de resultaten meemaakt tijdens je eigen werkzame leven. Hoe bijzonder is het dan dat wij bij het project Shipbreaking al binnen 20 jaar enorme verbeteringen bereiken door internationaal vakbondswerk?

Vakbondswerk waarin alle deelnemers even toegewijd hun bijdrage leveren op het eigen terrein van expertise en verantwoordelijkheid. Dat doen Mondiaal FNV en FNV Metaal vanuit Nederland door het onderhouden van de relaties en het bieden van financiële mogelijkheden en praktijkkennis uit de scheepsbouw. IndustriALL zorgt voor het verbinden van vakbondswerk en wereldwijde politieke beïnvloeding. De vakbonden in Zuid-Azië strijden voor de verbeteringen op nationaal niveau. Het meest succesvol in die ontwikkeling is onze zusterbond in India. Daar hebben ze de kans gegrepen toen die voorbij kwam en met overtuiging en doorzettingsvermogen gewerkt aan de verbeteringen die we nu (al) terug zien op de sloophellingen (want het zijn allang geen

stranden meer zoals in het begin). We praten vandaag de dag zelfs over moderne verbeteringen en professionalisering.

Waar bemoeien wij ons mee?

De reden van onze internationale samenwerking is helaas tot op de dag van vandaag nog niet de wereld uit! Het begint bij onszelf in Europa. Zelfs ondernemers in keurige landen als IJsland verkopen (vlak) voor de laatste reis hun afgedankte schepen aan dubieuze opkopers. De laatstgenoemden maken dan vernuftig gebruik van het complexe vlaggensysteem in de internationale zeevaart om schepen te laten 'verdwijnen' als in een goocheltruc van Hans Klok. Later duiken dezelfde schepen onder een andere naam en nationaliteit ineens op in Zuid-Azië voor ontmanteling of sloop. Daarbij is wel een soort rangorde te ontdekken, namelijk: hoe vervuilerd en schadelijker het schip, hoe eerder het wordt teruggevonden in landen zoals Bangladesh. Een land waar scheepsslopers hun leven niet zeker zijn bij de uitoefening van hun werkzaamheden. Werken in het donker op een werkplek waar niet-afgeschermd gaten in het dek, losvliegende platen metaal of zelfs nul persoonlijke beschermingsmiddelen eerder regel dan uitzondering zijn. Het is verbazingwekkend dat er niet meer dodelijke ongevallen plaatsvinden. Dit is ook de brandstof voor de IndustriALL-campagne om de scheepssloop te verduurzamen en zolang dit nog voortduurt, moeten wij ons niet zomaar terugtrekken uit deze succesvolle internationale samenwerking. Dat laatste gaat gelukkig ook niet gebeuren!

Overdracht van kennis

Al jarenlang worden binnen het project Shipbreaking door FNV Metaal trainingen verzorgd op het gebied van Occupational Health and Safety (OHS), in goed Nederlands: gezondheid en veiligheid op de werkvloer. Eerst direct aan de scheepsslopers, maar later ook in een train-de-trainer vorm. Hierin wordt de verspreiding van kennis versneld, aangesloten op het kennisniveau en de eigen taal van de deelnemers. De kennis die wij in Nederland hebben opgebouwd en in de beroepsopleiding onderwijzen, wordt in verschillende hoofdstukken ook toegankelijk gemaakt voor Zuid-Azië. Het ontwerpen, uitwerken en indelen in verschillende modules is in volle gang. Zodra de Nederlandse versie van dit handboek is afgerond, zal het worden vertaald in Hindi, Bengaals en Urdu. Het kan dan worden gebruikt in Bangladesh waar de slopers het nog zo ontzettend hard nodig hebben. Zo blijft de FNV (Mondiaal en Metaal) ook in de toekomst bijdragen aan de veiligheid op de werkplek en de gezondheid van scheepsslopers in Zuid-Azië.



Wil je meer weten over FNV-activiteiten in Internationale Samenwerking? Neem dan deel aan de FNV Kaderdag op 19 december 2020!

Carl Kraijenoord

Bestuurder Scheepsbouw FNV Metaal

Ernstig gewonden en een dode in 3^e kwartaal op Aziatische scheepssloperijen

In Bangladesh raakten tussen juli en september ten minste 4 scheepsslopers ernstig gewond en kwam er één om het leven. NGO Platform Shipbreaking monitort per kwartaal de sector in Zuid-Azië. De organisatie registreert niet alleen de ongevallen, maar ook de vlagwisselingen, die een bedreiging vormen voor de handhaving van regelgeving, zoals de scheepsrecyclingverordening van de Europese Unie.

Op 1 juli kreeg de 47-jarige Rohul een ongeval op de scheepssloperij van KSB Steel in Bangladesh. Hij viel en brak 5 ribben tijdens het ontmantelen van het schip Stellar Iris, eigendom van het Zuid-Koreaanse bedrijf Polaris Shipping. Op dezelfde dag viel Mozaffor (42) neer bij het ontmantelen van een ander Polaris-schip, de Stellar Journey, op de werf van RA Shipbreaking. Mozaffor werd overgebracht naar het Dhaka-ziekenhuis omdat de medische hulp in Chattogram (voorheen Chittagong) niet toereikend was.

Geen behandeling of vergoeding

De 45-jarige Rashidul Islam stierf op 20 juli tijdens het ontmantelen van een onbekend schip bij N.R. Shipbreaking Yard. Rashidul werd dodelijk geraakt door een vallend voorwerp. Op 21 juli raakte Faruk (24) gewond op de scheepssloopwerf van Arefin. Hij werkte aan de sloop van het Japanse schip Innovator toen een ijzeren plaat zijn hoofd raakte. Op 27 augustus kreeg de 40-jarige Mokbul een ongeval bij T.R. Shipbreaking Yard, eigendom van Didarul Alam, een lid van het Bengalese parlement. Hij werd in zijn rug geraakt door een ijzeren plaat. Mokbul ontving geen enkele behandeling of vergoeding van de werfeigenaar om in zijn levensonderhoud te voorzien.



Scheepsslopers in Mumbai, enige jaren geleden. Fotografie: Henk Korthof

Grieken verkochten meeste schepen

In het derde kwartaal van 2020 waren in totaal 170 schepen klaar voor de sloop. Hiervan werden 110 schepen verkocht aan de stranden van Zuid-Azië, waar, ondanks de sluiting van verschillende werven als gevolg van Covid-19, de sloopactiviteiten doorgingen. De meeste schepen werden verkocht door Griekse reders, op de voet gevolgd door Japanse, Russische en Zuid-Koreaanse eigenaren. Het Zuid-Koreaanse bedrijf Polaris Shipping heeft nog 2 schepen verkocht aan Pakistan. De reder, die in juni de krantenkoppen haalde voor het tot zinken brengen van het 4 jaar oude ijzerertsschip Stellar Banner voor de kust van Brazilië, heeft dit jaar in totaal 6 schepen verkocht voor vuile en gevaarlijke sloop in Bangladesh en Pakistan.

Korting op registratie laatste reis

Bijna een derde van de schepen die dit kwartaal aan Zuid-Azië werden verkocht, veranderde van vlag naar de registers van de Comoren, Gabon, Palau en St. Kitts en Nevis, enkele weken voordat ze het strand bereikten. Deze vlaggen worden normaal gesproken niet gebruikt tijdens de actieve levensduur van schepen en bieden kortingen voor 'registratie op de laatste reis'. Ze zijn vooral populair bij de tussenhandelaren die schepen in contanten kopen van reders, en staan op de grijze en zwarte lijst vanwege schendingen van het internationale maritieme recht.

In strijd met verdragen

Het grote aantal vlagwisselingen aan het einde van de levensduur vormt volgens NGO Shipbreaking Platform een ernstige bedreiging voor de doeltreffendheid van wetgeving die uitsluitend is gebaseerd op de jurisdictie van de vlaggenstaat, zoals de scheepsrecyclingverordening van de Europese Unie. Het Platform registreerde ten minste 7 schepen die zich voor de laatste reis naar Zuid-Azië uitschreven bij een Europese vlag (bijvoorbeeld Cyprus, Duitsland, Malta) om de EU-wetgeving te omzeilen. De export van een van deze schepen was ook in strijd met de wijziging van het Verdrag van Bazel, dat de export van gevaarlijk afval, inclusief afgedankte schepen, van de OESO, de EU en Liechtenstein naar andere landen verbiedt. Het vrachtschip Zeran, eigendom van Polish Ocean Lines, verruilde zijn Maltese vlag voor die van Panama en verliet eind juli illegaal de Turkse wateren. Het strandde in september in Bangladesh.

[Lees het hele rapport](#)

Handboek over veiligheid bij scheepsslopen

Wat voor stof zit er in welke leidingen? Hoeveel lawaai kunnen je oren verdragen? Welke risico's lopen je ogen? Antwoorden op deze vragen komen in een handboek dat scheepsslopers na afloop van een OHS-training kunnen meenemen. Dit dient ter ondersteuning bij het doorgeven van de training. Tijdens de FNV Kaderdag op 19 december zal FNV-kaderlid Joop van Oord hier verder op ingaan.

Al 8 jaar geeft Joop van Oord, inmiddels samen met Martijn van de Beurcht, veiligheidstrainingen aan scheepsslopers in India. Nu werkt hij aan het zogenoemde OHS-manual. "Halverwege", zegt hij op de vraag hoe ver hij is met het handboek. "7 hoofdstukken klaar, nog 8 te gaan." Het is 10 november; tegen het verschijnen van deze nieuwsbrief moet het handboek in concept klaar zijn.

OHS staat voor Occupational Health and Safety: veiligheid en gezondheid op het werk. Van Oord begon in 2012 zijn kennis over te dragen aan scheepsslopers in het Indiase Alang, waar de vakbond ASSRGWA samen met de internationale sectorbond IndustriALL en Mondiaal FNV werken aan onder meer het terugdringen van (fatale)

ongelukken. “De training is altijd mondeling, met ondersteuning van Powerpoints per onderwerp”, vertelt Van Oord. “Dan werk ik met steekwoorden. Maar nu moeten er echt algemene teksten bij. Daar heb ik wel hulp bij van iemand die gespecialiseerd is in het opzetten van trainingen en goed kan vormgeven.”

Kleurencodering voor leidingen

“De training is eigenlijk organisch ontstaan en ontwikkelt zich nog steeds”, zegt Van Oord. “De inhoud groeit mee met de problematiek die we tegenkomen. Bijvoorbeeld de kleurencoderingen, die in de afgelopen jaren zijn aangepast. Die kleuren, die voor de hele wereld worden vastgesteld, gelden voor leidingen waar water of gassen doorheen voeren. Je moet bij de sloop wel weten of je in een leiding een snijbrander kunt zetten. Communicatie, organisatie en observatie zijn nauw met elkaar verbonden. Ook op de scheepssloperijen zijn veranderingen op dit vlak gaande. Voorheen was er nooit sprake van een veiligheidsmanager, en als die er wel was, zat gezondheid niet in zijn pakket. Maar nu wel en daarmee verandert de inhoud van zo’n training aan scheepsslopers.”

Wat gaan we doen met asbest?

Het lastigste thema is asbest. “We hebben het even uit het pakket gehaald, omdat we nog niet weten hoe we hier inhoud aan kunnen geven. Asbest tast niet alleen de longen aan, maar ook andere organen en is dus heel gevaarlijk. In zo’n 80 landen is het in de ban gedaan, maar dus nog lang niet overal. Gaat India het in de ban doen? Hoe gaan ze er nu mee om? Op sommige plekken komen mannen in witte pakken om het te verwijderen, maar dit gebeurt niet overal. We willen hier vooral over praten en discussiëren. Ik noem het een groeitruining die zich via discussie ontwikkelt.”

Het handboek moet toegankelijk geschreven worden. Daarom lezen zowel vakbondsmensen uit India als van IndustriALL mee. De uiteindelijke versie wordt vertaald in het Hindi, Bengaals en Urdu, omdat ook scheepsslopers uit Bangladesh en Urdu de OHS-training volgen.



FNV'er Joop van Oord en Rane Vidyadhar, voorzitter van de Indiase scheepsslopersbond ASSRGWA, tijdens een OHS-training in Alang.

FNV Kaderdag op 19 december

Tijdens de jaarlijkse kaderdag van de FNV op 19 december geeft Van Oord een workshop over het project Shipbreaking. ASSRGWA-voorzitter Rane Vidyadhar zal via een videoverbinding vertellen over de invloed van de OHS-training op de scheepssloperijen. En Van Oord zal meer vertellen over het handboek. De kaderdag vindt dit keer via Zoom plaats. Geïnteresseerden kunnen zich aanmelden bij Marten vanden Berge, strategisch adviseur internationale solidariteit FNV: Marten.vandenBerge@fnv.nl

Interview: Astrid van Unen

Project Shipbreaking met 3 jaar verlengd

Het is de bedoeling dat Mondiaal FNV de komende 3 jaar het project Shipbreaking van de internationale sectorbond IndustriALL langzaam gaat uitfaseren. Voor aanvullende financiering zullen andere fondsen worden gezocht, bijvoorbeeld FNV's solidariteitsfondsen. "We gaan nog even door, omdat het nu de tijd is om te laten zien wat er allemaal is bereikt", zegt Wilma Roos, beleidsmedewerker van Mondiaal FNV.



Verlengen en langzaam gaan stoppen, dat is het uitgangspunt van Mondiaal FNV bij het project Shipbreaking. "We ondersteunen de shipbreaking in Zuid-Azië al bijna 2 decennia", licht Roos toe. "De bedoeling is nu om het de komende 3 jaar uit te faseren (langzaam af te bouwen) en de financiële steun dan meer bij andere fondsen, bijvoorbeeld de solidariteitsfondsen te zoeken. De bijdrage die we van hen vragen zou dan geleidelijk aan verhoogd kunnen worden. In dit project is de link met de sector heel sterk, dus we hopen dat de sector hier open voor staat."

Een andere reden voor het uitfaseren is dat er al heel veel is gebeurd en bereikt, zegt Roos. "Er is nu een sterke vrije vakbond in India, de ASSRGWA, en daar zijn steeds meer *green yards*: werven die verduurzamen. Die Hong Kong-conventie, waarin zowel scheepvarende als scheepsslopende landen beloven de duurzaamheid van shiprecycling te vergroten, is bijna door alle benodigde landen geratificeerd. De komende 3 jaar willen we nog doorgaan om te oogsten

wat is bereikt, zodat we kunnen laten zien dat onze steun succes heeft. Maar het zijn ook dingen die in gang gezet zijn en die IndustriALL zonder steun van buiten door kunnen zetten, op eigen kracht."

Nieuwe scheepswerf in India

De komende 3 jaar zal het project voortbouwen op wat is bereikt, , maar er zijn ook verschillen. Er komt meer aandacht voor de downstream sector, waarbij in India naast de recycling van plastic ook gefocust wordt op elektronisch afval, en in Bangladesh zal de vakbond onderzoek gaan doen om de downstream sector in kaart te brengen. "Het organiseren in de downstream sector is nog redelijk nieuw", vertelt Roos. "Dat doen IndustriALL en de ASSRGWA samen met de Indiase vrouwenvakbond SEWA, omdat het merendeel uit vrouwelijke werknemers bestaat. Hen bereiken is niet gemakkelijk en daar is tijd voor nodig. Het is erg noodzakelijk dat ze hierop gaan voortborduren."

In India is een nieuwe scheepssloopwerf heropend naast Alang in de Indiase deelstaat Gujarat, die Sachana heet. Daar wordt begonnen met organisering, zoals ze ruim 15 jaar geleden in Alang hebben gedaan. Deze werf was sinds 2012 niet meer operationeel. De regering van Gujarat heeft echter besloten om deze scheepssloopwerf in het Jamnagar-district opnieuw op te starten vanwege de verwachte toename van sloopschepen. Wel moeten eerst problemen met betrekking tot de milieureggeving opgelost worden. Volgens de informatie van IndustriALL zal de heropening van de werf werkgelegenheid creëren voor ongeveer 10.000 mensen die in de buurt van de kustplaats wonen.

Focus op Bangladesh en Pakistan

In Bangladesh is een overheidsvoorstel om de afzonderlijke werfvakbonden in een soort groepsvakbond te registreren, niet meteen als vakbondsfederatie, maar het is een stap in de goede richting. Ook dit proces is opgenomen in het projectvoorstel voor ondersteuning. Wat betreft de verduurzaming van de scheepssloperijen in India zijn al heel veel stappen gezet, maar de shipbreaking in Bangladesh en Pakistan, die ook in het project zijn opgenomen, lopen nog een heel eind achter.

“Nee, naar India hoeft niet meer zoveel geld”, bevestigt Roos. “We gaan nu vooral kijken naar Bangladesh en Pakistan. Op dit moment is dat wel lastig door corona, omdat er veel minder schepen naar die sloperijen worden gebracht. In Pakistan liggen de sloperijen zo’n beetje stil. Veel werknemers zijn vertrokken naar hun eigen regio en de vraag is hoe ze dit weer gaan opstarten. IndustriALL is hier wel positief over. Bangladesh is een ander verhaal, daar gaat alles heel moeizaam, al vanaf het begin. Terwijl de arbeidsomstandigheden daar heel slecht zijn. Het feit dat er nu groepen vakbonden geregistreerd mogen worden, stemt wel hoopvol.”

Goede hoop op Bangladesh

Daarnaast blijft de internationale lobby heel belangrijk in dit project. IndustriALL hoopt dat in de komende 3 jaar de Hong Kong-conventie echt in werking kan treden. Het aantal landen dat heeft getekend – ten minste 15 – is al voldoende, maar er zijn nog 2 eisen. Ten minste 3% van de totale gecombineerde tonnage van de afgelopen 10 jaar dient te worden gerecycled in landen die hebben geratificeerd. Dit aantal is bijna gehaald. En ten slotte dienen de koopvaardijvloeden van de ratificerende staten 40% van het wereldwijde bruto tonnage te vertegenwoordigen. Roos: “De eerste eis is nog niet gehaald en er ontbreekt nog 1 belangrijk land: of China of Bangladesh moet de conventie tekenen. China ontmantelt tegenwoordig alleen nog maar Chinese schepen, dus dat heeft geen internationale impact. Dus blijft Bangladesh over. Dit land wil wel en neemt ook wel stappen, maar de omstandigheden op die werven zijn nog heel slecht. Ze moeten van ver komen, maar India is het ook gelukt, dus we houden moed.”

Interview: Astrid van Unen

Kan Matsuzaki: “Illegale dump giftige schepen geen uitzondering”



Het IJslandse tv-programma Kveikur onthulde in september de illegale export van twee IJslandse containerschepen naar het Indiase strand van Alang voor vuile en gevaarlijke sloop. “Geen uitzondering”, zegt Kan Matsuzaki, directeur scheepsbouw en -sloop bij internationale sectorbond IndustriALL. Ook de misstanden op de scheepswerven zijn nog geen verleden tijd. IndustriALL werkt, samen met Mondiaal FNV en de scheepsslopersbonden ter plekke aan verbetering.

De export van de twee containerschepen naar Zuid-Azië was duidelijk in strijd met de Europese afvalwetgeving, die de handel in gevaarlijk afval, inclusief afgedankte schepen, van OESO-landen naar niet-OESO-landen verbiedt. Eind 2019 verkocht Eimskip de containerschepen aan GMS, een van de bekendste contante kopers van afgedankte schepen. GMS is in verband gebracht met verschillende giftige handelsschandalen, waarvan er ten minste 2

momenteel strafrechtelijk worden onderzocht door handhavingsautoriteiten in Groot-Brittannië. Eimskip ontkent elke betrokkenheid bij het besluit om de schepen te verkopen voor recycling en beweert in het duister te tasten over hun eindbestemming.

De IJslandse autoriteiten zijn naar aanleiding van de tv-uitzending een strafrechtelijk onderzoek gestart naar scheepseigenaar Eimskip. Kan Matsuzaki kent deze zaak niet goed, maar zegt dat dit soort illegale transporten vaker voorkomen. "Niet alle scheepseigenaren zijn even netjes en eerlijk."

Gedwongen 's nachts te werken

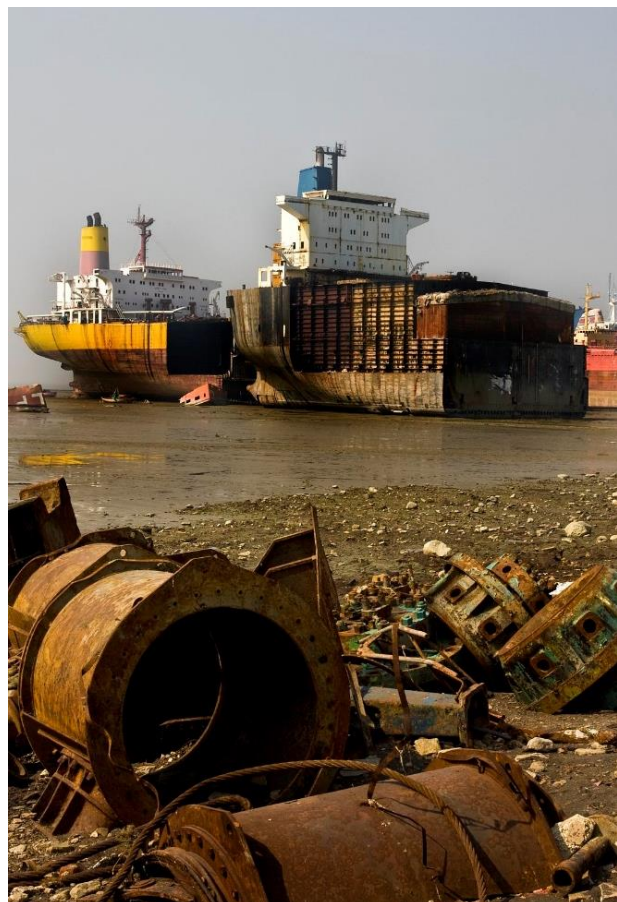
In Bangladesh en Pakistan komt het wel vaker dan in India, omdat zij zich nog niet aan de Hong Kong-conventie houden. "In Bangladesh worden scheepsslopers nog gedwongen om 's nachts te werken. Daar schenden de scheepseigenaren niet alleen alle handelsafspraken, maar ook de afgesproken werkuren." Dat de schepen naar Alang zijn gebracht, is wel bijzonder, denkt Matsuzaki. "En onacceptabel. India heeft een speciale commissie in het leven geroepen die een nieuwe wet moet introduceren en implementeren, in lijn met de Hong Kong-conventie. Ik denk dat er wel een sanctie komt."

Boze brief aan Bengaalse ministers

Van alle ongelukken op scheepswerven in Zuid-Azië staan die in Bangladesh op 1. Vorig jaar vonden ruim 50 ongelukken plaats, vertelt Matsuzaki. IndustriALL heeft op 28 oktober hierover een brief gestuurd naar de Bengaalse ministers van Industrie en Arbeid. En hen verzocht onmiddellijk stappen te ondernemen om de scheepssloperijen veilig te maken. 'We zijn woedend te horen dat er aanhoudende ernstige ongevallen zijn op scheepssloperijen in Sitakund. Tot dusver hebben zich dit jaar minstens 25 ongevallen voorgedaan en zijn minstens 6 arbeiders omgekomen, terwijl velen ernstig gewond raakten en sommige arbeiders voor het leven verminkt werden. Dit zijn alleen de gemelde ongevallen.'

Van een hoogte vallen

'Een korte analyse van de ongevallen', zo vervolgt IndustriALL in de brief, 'suggereert sterk dat ze zich blijven voordoen op scheepssloperijen in Bangladesh als gevolg van nalatigheid van de werkgever, gebrek aan training in veilig werken voor werknemers en supervisors, niet-beschikbaarheid van persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM), niet voldoen aan de norm operationele procedures, gebrek aan een veilig werkplan en communicatie tussen werknemers. Een werknemer die van een hoogte valt, voorwerpen die van een hoogte vallen die werknemers verpletteren en verwonden, ijzeren touwen die breken en werknemers raken en veel van dergelijke vermijdbare ongevallen zijn gebeurd als gevolg van gebrek aan veiligheidsmaatregelen en goed toezicht door de werkgever.'



Stakeholders met elkaar verbinden

India is goed op weg met de verduurzaming van zijn scheepswerven en -sloperijen. Bangladesh en Pakistan blijven achter. “Dat komt omdat de stakeholders nog niet met elkaar verbonden zijn. Wat we moeten doen, is de connectie tot stand brengen, zodat alle partijen zichtbaar worden voor elkaar en er meer transparantie ontstaat in deze industrie. Eigenaars moeten sociale verantwoordelijkheid nemen voor hun werknemers en investeren in onderwijs en training. Alleen dan krijg je meer veiligheid. Dan ontstaat er ook ruimte voor een sociale dialoog en onderhandelingen tussen vakbonden en werkgevers.”

Nieuw ziekenhuis en nieuw onderkomen

Probleem in Bangladesh is dat de eigenaars niet verenigd zijn in een federatie. Iedereen werkt voor zich. In India is een sterke werkgeversvereniging. Hier wordt gezamenlijk opgetrokken in de verduurzaming van de werven. In Pakistan vormen werkgevers ook een collectief. “Hier proberen de vakbonden een constructieve relatie op te bouwen met de werkgevers. De lokale overheid steunt hen hierin. Die heeft beloofd een nieuw ziekenhuis en nieuw onderkomen voor de werknemers te bouwen; werkgevers zijn hiermee akkoord. Dus er is wel beweging.”

Bengaalse overheid zonder geld

Bangladesh heeft in 2018 een Scheepssloperswet aangenomen, waarin de intentie is opgenomen om binnen 5 jaar de Hong Kong-conventie te ratificeren. “Maar ze investeren niet in veiligheid en gezondheid op de werkvloer, en dat is een grote barrière voor ratificering. De Bengaalse overheid heeft geen geld voor de oprichting van recycle faciliteiten, ze hebben een investeerder nodig. Zoals Japan in de scheepssloperijen in India heeft geïnvesteerd zodat het mogelijk werd om te verduurzamen.”

IndustriALL voert campagne

Sinds dit jaar voert IndustriALL campagne om 's werelds meest gevaarlijke job, het slopen van schepen, te verduurzamen. De focus ligt op ratificering van de Hong Kong-conventie, die op een haar na in werking kan treden. Daarnaast voert de internationale sectorbond ook lobby bij onder meer de EU. Veel informatie is op hun speciale website te vinden: <http://www.industrialunion.org/campaign-to-clean-up-ship-breaking>

Interview: Astrid van Unen