



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 nieuwsbrief Shipbreaking lees je er veel meer over.

Inhoud

Redactioneel	pagina 1
Een stem voor de vrouwen in de downstream shipbreaking	
Een project van de Indiase vrouwenvakbond SEWA	pagina 2
"In bijna 15 jaar al veel positiefs bereikt"	
Interview met Wilma Roos, beleidsadviseur Mondiaal FNV	pagina 4
"Minder met een opgeheven vingertje naar de scheepswerven kijken"	
Interview met Joop van Oord, FNV-kaderlid en veiligheidstrainer	pagina 6
India ratificeert Hong Kong-conventie over duurzaam ontmantelen schepen	pagina 8
"Internationaal vakbondswerk als kers op de taart"	
Interview met Carl Kraijenoord, bestuurder FNV Metaal	pagina 10

Redactioneel

FNV-kaderlid Martijn van de Beurcht werkt als HR businesspartner bij Royal IHC, een Nederlandse scheepsbouwer. Hij was lange tijd collega van Joop van Oord, eveneens kaderlid, die vanuit het niets in de afgelopen 10 jaar veiligheidstrainingen heeft verzorgd voor werknemers in de Zuid-Aziatische scheepssloperijen. Eerst in het Indiase Mumbai, later vooral in Alang, op de plek waar de meeste scheepssloperijen van India zijn neergestreken. Aan die kust liggen lange stranden vol met scheepswrakken die uit elkaar gehaald moeten worden en op onderdeel worden gerecycled.

Sinds 2 jaar reizen Joop en Martijn samen af naar Zuid-Azië. Niet alleen Indiase scheepsslopers krijgen van hen les in veilig werken, ook werknemers uit Bangladesh en Pakistan volgen hun training. "Het is leuk om te doen", zegt Martijn, "omdat je met een kleine inspanning iets groots kunt betekenen. Dat is nu al te zien in India. De

ontwikkeling die zij in de afgelopen 6 jaar hebben doorgemaakt, is enorm. De werven en het werk zijn schoner, de vakbonden hebben een sterkere positie gekregen. Dit project heeft succes.”

Martijn is er niet zomaar ingerold. Hij werkte samen met Joop in het opleidingscentrum van Royal IHC en raakte betrokken bij het lesmateriaal dat Joop ontwikkelde. Omdat het project Shipbreaking gesteund wordt vanuit FNV's Werkgroep Internationale Samenwerking (WIS) Metaal lag het voor de hand om daar lid van te worden. Zo raakte hij vertrouwd met het internationale vakbondswerk. “Het was een een-tweetje”, zegt Martijn. “Ik zat er al met m'n neus bovenop, dus was het logisch dat ik dit samen met Joop zou gaan doen en hem op den duur opvolg.”



Vorig jaar gaf hij voor de eerste keer een training in India. Ook bezocht Martijn er een aantal werven, van slechte tot de betere scheepssloperijen. “De betere werven die goed georganiseerd en uitgerust zijn met werktuigen en persoonlijke beschermingsmiddelen, worden *green yard* genoemd. De slechtste werf maakte wel indruk, daar was de werksituatie belabberd.” Meer hierover is te lezen in het interview met Joop van Oord, verderop in de nieuwsbrief.

Internationaal vakbondswerk is een aanrader voor elk FNV-lid, vindt Martijn, maar je moet er feeling voor hebben. “Voor die trainingen heb je wel wat vaardigheden nodig. Je moet de juiste kennis hebben, weten hoe je les moet geven en over sociale vaardigheden

beschikken, anders krijg je geen interactie. Kennis van de Engelse taal is handig, maar we werken vaak met een Hindi tolk.” De keuze voor internationaal vakbondswerk begint volgens Martijn bij de intrinsieke motivatie. “Wil je naar een wildvreemde plek om anderen wat te leren? Mensen moeten wel zin hebben in een beetje avontuur. Wij maken altijd een planning als we naar Azië afreizen, maar het loopt nooit zoals gedacht. Daar moet je tegen kunnen, maar dat maakt het ook erg leuk.”

Een stem voor de vrouwen in de downstream shipbreaking

In het Indiase Bhavnagar werken tienduizenden mensen in de downstream shipbreaking. Zij proberen nog wat geld te verdienen met het restmateriaal van het grootste scheepssloperij ter wereld. Verborgen in de straatjes van de arme wijken, werken met name vrouwen onder primitieve omstandigheden. Zij maken de plastic scheepstouwen en elektronica klaar voor hergebruik. De vrouwen zijn onzichtbaar en worden niet erkend voor hun werk. De vrouwenvakbond SEWA is de eerste die de uitdaging aan gaat om deze vrouwen een stem te geven, met steun van Mondiaal FNV. “Ze dragen bij aan een circulaire economie, maar als we hen vroegen wat voor werk zij doen, antwoorden ze: niks”, vertelt Minal, organizer van SEWA in Bhavnagar.

Het is een uurtje of acht 's ochtends. Langzaam maken de ochtendgeluiden van de potten en pannen en de geur van versgebakken *chapati*, plaats voor het lawaai van de fabriek. De plastic hakselaar ratelt oorverdovend en de geur van gesmolten plastic vindt zijn weg in de straatjes. Wonen en werken gebeurt hier direct naast

elkaar en wat hier gebeurt is illegaal. Maar door de steekpenningen van de machtige plasticfabrikanten, kan de situatie toch blijven bestaan. “Zelfs in India is de situatie van de vrouwen die hier werken onbekend. Bij toeval kwamen we dit op het spoor en wisten we meteen: hier moeten we aan de slag. De werkomstandigheden zijn extreem slecht en er is niemand die iets voor deze vrouwen doet”, vertelt Minal.

Ongezond werk, geen vertrouwen

Toen SEWA in 2011 voor het eerst het gebied bezocht, schrokken de organizers van wat zij aantroffen. “Veel vrouwen hebben ademhalingsproblemen door het stof van de ankertouwen, huidproblemen van de chemicaliën waarmee ze werken en de rook van het smeltende plastic slaat op hun longen”, vertelt Minal. Bovendien zijn er weinig voorzieningen: de vrouwen werken regelmatig direct onder de brandende zon. De temperaturen lopen in de zomermaanden op tot zo’n 45 graden. Maar de grootste uitdaging voor SEWA is dat de vrouwen in deze conservatieve gemeenschap erg teruggetrokken zijn en zich niet bewust zijn van het feit dat zij arbeider zijn. “We moesten eerste het vertrouwen zien te winnen, proberen een soort familieband op te bouwen”, vertelt Minal.



Stap voor stap

SEWA ging naar de huizen van de vrouwen, naar de werkplekken. Maar het winnen van het vertrouwen van deze vrouwen was niet makkelijk: “Zij zijn zo vaak teleurgesteld in het leven, dat neem je niet zomaar weg”, zegt Minal. Bovendien zijn de vrouwen niet gewend om zich uit te spreken. “We bleven hen vragen wat zij denken dat er nodig is en legden uit wat SEWA daarin kan betekenen.” Stap voor stap wisten Minal en haar collega’s het vertrouwen van de vrouwen te winnen: inmiddels zijn er 5.000 lid van SEWA.

Een stem voor de vrouwen

“Ons belangrijkste doel is deze vrouwen een stem te geven”, vertelt Minal. “Van daaruit kunnen we verder werken.” SEWA biedt trainingen, waarmee de vrouwen bewust worden gemaakt van hun rechten als arbeider, maar ook over veiligheid op het werk. Doordat de vrouwen nu meer zelfvertrouwen hebben en samen sterk staan, zijn de eerste successen behaald. “Voor het eerst in twintig jaar hebben de vrouwen een loonsverhoging voor elkaar gekregen! Het is maar een klein beetje, maar het feit dat het gelukt is om te onderhandelen met de machtige plastic fabrikanten, is een enorme winst”, vertelt Minal.

Fundament voor de toekomst

Die middag zit Minal een bijeenkomst van SEWA-leden voor. De vrouwen spreken hun ervaringen en meningen duidelijk uit: zij durven nu hun stem te laten horen. Hiermee is een belangrijk fundament voor verbetering van de situatie gelegd. Maar, er is nog een lange weg te gaan. De vrouwen willen als arbeider erkend worden door de overheid, zodat zij aanspraak kunnen maken op sociale regelingen, zoals een zorgverzekering. Daarnaast onderzoekt SEWA de mogelijkheden voor het vormen van een eigen coöperatie, waardoor de vrouwen niet meer afhankelijk zijn van de opkoper en een hogere opbrengst kunnen krijgen voor hun product. Tot slot gaat SEWA onderzoeken hoe het recycleproces efficiënter kan worden ingericht, zodat de kracht van de circulaire economie optimaal kan worden benut.

Tekst: Marleen Laverman

Foto: Roderick Polak

Fotograaf Roderick Polak en communicatiespecialist Marleen Laverman reizen al een paar jaar met hun bus over de wereld. Ze volgen hun eigen doelen maar als het met de route uitkomt, gaan ze in opdracht van Mondiaal FNV langs projecten en partners om die tot leven te brengen via foto's, portretten en video's. Meer hierover vind je op <https://circumbendibus.org/>.

"In bijna 15 jaar al veel positiefs bereikt"

In India en Bangladesh waren de arbeidsomstandigheden op de scheepssloperijen heel slecht, zo zag Wilma Roos, beleidsmedewerker van Mondiaal FNV, met eigen ogen. Het was 2006 en meteen het startsein om met de internationale sectorbond IndustriALL samen te werken aan verbetering in het Shipbreaking-project. Zo'n 15 jaar later zijn er al heel wat wapenfeiten te noemen. "In vergelijking met de eerste aanblik zijn er zeker zaken positief veranderd", zegt Roos.



Bij de start van het project definieerde Wilma Roos 4 grote problemen. "We richtten ons vanaf het begin op het organiseren van werknemers. In India begon de metaalvakbond SMEFI in Mumbai met het werven van leden onder de scheepsslopers. In Alang was er nog geen bond, daarom richtte de bond uit Mumbai zich ook op Alang, waar uiteindelijk een aparte vakbond werd opgericht. Die ledenwerving nam een behoorlijke vlucht, want de situatie op de stranden van de scheepssloperijen was behoorlijk slecht."

Toegang tot schoon drinkwater geregeld

De 1^e vraag aan de werknemers was: waaraan hebben jullie het grootste gebrek? "Dat bleek toegang tot schoon drinkwater te zijn. Terwijl zij allemaal in temperaturen van 40 tot 45 graden hun werk moesten doen. Dat was echt verschrikkelijk. De vakbond is toen met de gemeente gaan praten en heeft in elk geval in Mumbai voor elkaar gekregen dat er tankwagentjes met drinkwater langs de werven gingen rijden. Dat was een eyeopener voor de werknemers, dat een vakbond dit voor elkaar kreeg."

Het 2^e probleem bleek de toegang tot gezondheidszorg en de vele ongelukken die er op de scheepssloperijen plaatsvonden, en deels vinden. "In het Bengaalse Chittagong werd met onze steun een kliniek gesticht die een paar dagen per week open is. Daar was enorme behoefte aan, maar dit is eigenlijk de taak van de overheid. In Alang zijn op de *green yards* inmiddels hele mooie gezondheidsposten te vinden, met een bed, medijnkast, 1^e hulpartikelen, infusen... Volgens de Hong Kong-conventie en de EU-richtlijnen moet er een ziekenhuis dichtbij zijn. Die is er wel, maar de wegen moeten nog geasfalteerd worden. Voor nu is het prettig dat er al een 1^e hulppost is."

Compensatie voor familie van slachtoffers

Scheepssloperijen eisen heel veel doden. Op sommige werven in Zuid-Azië is dit dankzij veiligheidsmaatregelen met succes teruggedrongen. Roos noemt dan ook als 3^e probleem compensatie. "Voordat er een vakbond in

India was, werden de doden vaak gewoon in zee gegooid. Ze kenden de familie niet en moesten van het lichaam af. Daar is de vakbond achteraan gegaan. Toen ik in 2015 in Alang was met IndustriALL, werden er weduwe- en wezenpensioenboekjes overhandigd. Er waren 6 scheepsslopers overleden tijdens een groot ongeluk, 4 van hen woonden in Alang. De vakbond zette zich er heel erg voor in om financiële compensatie voor die families te krijgen. Geen overbodige luxe, want in de Indiase cultuur mag een weduwe niet hertrouwen, en zeker niet werken. Bij het overlijden van hun echtgenoot vervielen ze dan ook direct in de armoede. De bond heeft 3 jaar geprocedeerd om compensatie voor elkaar te krijgen. Dankzij deze pilot-rechtszaken hebben ze iets duurzaam weten af te dwingen, want een gewonnen rechtszaak schept precedents."

Het 4^e probleem ten slotte was het loon. Veel leden ontvangen dagloon en dat lag veel te laag. "Ze waren ook gedwongen uit de werfwinkels hun boodschappen te doen, en daardoor bleef er bar weinig over. De scheepsslopers wilden een loonsverhoging en gingen voor het eerst staken. Met succes."



Grote hopen asbest in de open lucht

De meeste successen van dit project spelen zich af in India. In Bangladesh en Pakistan, die ook in het project zitten, is het slechter gesteld. "In Bangladesh was ik voor het eerst in 2007 op een werf. De situatie was schokkend: overal bergen asbest in de open lucht, dat alle kanten opwaarde. En daar liepen de scheepsslopers met blote voeten of op slippers doorheen. De arbeidsomstandigheden waren heel slecht. In de kliniek zaten een aantal mensen met verlamingsverschijnselen, waarschijnlijk omdat ze in contact waren gekomen met stoffen die op het zenuwstelsel werken. Ik

vond dat heel schrijnend om te zien, best wel uitzichtloos. Daar moeten werkgevers voor verantwoordelijk worden gesteld. Helaas heeft de vakbond daar nog geen stevige voet aan de grond."

Lobby is een belangrijk onderdeel van dit Shipbreaking-project. Samen met IndustriALL brengt Mondiaal FNV de Hong Kong-conventie onder de aandacht van de betreffende landen waar zich scheepssloperijen bevinden. En ook in de landen waar de schepen vandaan komen, zoals Nederland. Deze conventie staat borg voor het duurzaam en veilig ontmantelen van schepen. Dat India eind vorig jaar de conventie heeft geratificeerd, wordt gevierd als een groot succes. Nu moeten Bangladesh en Pakistan nog. "Die kunnen niet achterblijven", zegt Roos, "en dat besef begint langzaam door te dringen. Daar zijn nog grote investeringen voor nodig en is een kwestie van beleid en gevoel van urgentie. Anders lopen ze het risico geen schepen meer te krijgen."

Voorwaarden voor leningen

Op initiatief van 3 Nederlandse banken zijn in 2017 de Responsible Ship Recycling Standards (RSRS) geformuleerd. Doel van dit initiatief is om voorwaarden in de leningsovereenkomsten op te nemen die in overeenstemming zijn met internationale normen waaronder Hong Kong-conventie. Inmiddels hebben zich hier nog 6 banken bij aangesloten. "We willen nu de mogelijkheden bekijken om Aziatische banken te interesseren voor de RSRS bij het opkopen van sloopschepen. Want het kost miljoenen om zo'n sloopschip te kopen, dus daar hebben de eigenaren van de werven ook leningen voor nodig. FMO heeft lange tijd in duurzame sloop in

Bangladesh geïnvesteerd via een Bengaalse bank en nu is de Standard Chartered Bank uit Groot-Brittannië hier heel actief in."

Andere lobbydoelen gaan richting de scheepseigenaren en dan vooral naar de Nederlandse Vereniging van Rederij eigenaren KNVR en de Europese vereniging ECSA. "Ook zij zijn voorstander van de Hong Kong-conventie, dus in deze trekken we samen op. Dit heeft er zeker toe bijgedragen dat Nederland de Hong Kong-conventie geratificeerd." Een andere stakeholder in deze lobby is de Arbeidsinspectie. "De EU-richtlijnen voor de scheepssloop zijn in januari vorig jaar van kracht gegaan. Nu moet de Arbeidsinspectie er wat mee, namelijk het controleren van de naleving. Daarover hebben we vorig jaar gezamenlijk een expertmeeting georganiseerd." Met het ministerie van Buitenlandse Zaken spreken de vakbonden over de EU-lijst voor scheepssontmanteling, die sinds begin 2019 van kracht is. Daarop prijkt nog geen Indiase scheepswerf. Nu al een derde van de Indiase scheepswerven wordt aangemerkt als *green yard*, moeten ook zij een kans krijgen op die lijst te komen.

Interview: Astrid van Unen

"Minder met een opgeheven vingertje naar de scheepswerven kijken"

Joop van Oord, gepensioneerd FNV-kaderlid, is al bijna 10 jaar betrokken bij het FNV-project Shipbreaking. Hij geeft veiligheidstrainingen aan werknemers op scheepssloperijen in India, Pakistan en Bangladesh. Vooral India gaat tegenwoordig erg goed. "Voorheen overleden tientallen scheepsslopers per jaar in India, nu slechts één per jaar. Mede dankzij de vakbond, die ook nog eens pensioenen heeft geregeld en de woonomstandigheden heeft verbeterd."



Sinds wanneer ben je betrokken bij het project Shipbreaking?

"In 2010 was een bijeenkomst van alle FNV-kaderleden waarbij Wilma Roos van Mondiaal FNV vertelde over dit project. Mensen konden zich opgeven voor een kennismakingsreis langs vakbondsactiviteiten in India en dat heb ik toen gedaan. Ik werkte bij scheepsbouwer Royal IHC in Kinderdijk als opleidingsadviseur van de bedrijfsopleidingen, en Wilma's verhaal raakte mijn werk. Uiteindelijk ben ik uitgekozen voor die FNV-missie in India. Samen met de toenmalige FNV-bestuurders Ruud van den Berg en Henk Korthof heb ik nagedacht over wat we konden doen. Zo ontstond het idee van een veiligheidstraining voor Indiase scheepsslopers."

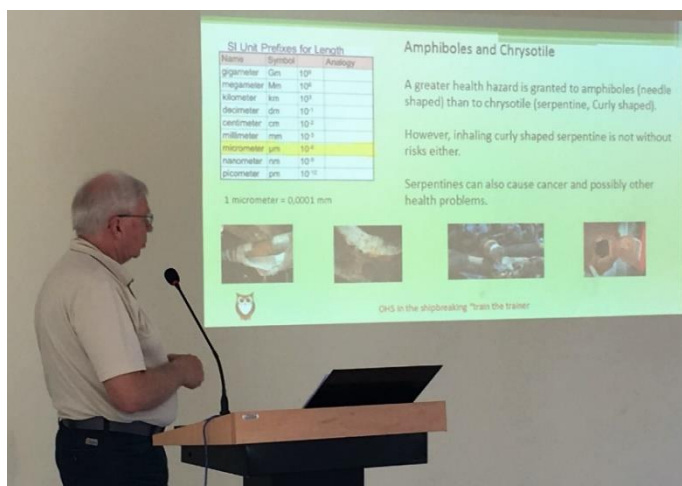
Waarom juist een veiligheidstraining?

"Toen we de rondreis maakten, bezochten we ook de *shipbreaking yards*. Daar zag ik precies hoe de schepen werden afgebroken. Ik zag ook de hele problematiek rond de werknemers, hoe armoedig dat zij erbij liepen op slippertjes, hoe slecht dat ze behandeld werden, zowel sociaal als fysiek. De slechte gezondheidsvoorzieningen die ze hadden, de onbeschermden werkzaamheden, de gevaarlijke werkomgeving en de sociale uitbuiting die

plaatsvond van de werknemers en hun gezinnen. Ik zag wel dat in hun manier van slopen een bepaald systeem zat en kon dus vanuit mijn technische blik ook zien waar er verbeteringen te halen waren. De aanblik in 2010 van de situatie op die werf maakte me een beetje pissig. Het lag daardoor voor de hand om iets met mijn kennis over veilig scheepsslopen te doen."

Een jaar later tijdens een conferentie met FNV en IndustriALL in het Indiase Mumbai is toen een akkoord gegeven op die training. Hoe heb je het vanaf dat moment aangepakt?

"De onderwerpen moesten heel basic blijven, want het mocht allemaal niks kosten. Ik heb steeds stukken geschreven en teruggekoppeld aan de FNV-werkgroep Internationale Samenwerking (WIS) en Mondiaal FNV. Over thema's als het equipment in schepen, de leidingen, de verschillende scheepstypes, brandgevaar, de gevaarlijke stoffen. Met Ruud van den Berg ben ik begonnen met het geven van training in Mumbai, waar ook werknemers uit Alang aanwezig waren. Het was een mix van *safety officers* en slopers aan de basis, dus de werknemers die met de snijbranders in de weer waren en dergelijke. Uitgangspunt bij de training was de dialoog. Ze moesten alles zelf noteren en daarna een presentatie geven over de onderwerpen die hen het meest aanspreken."



In de loop der jaren heb je de training uitgebouwd.

"We hebben een filmpje over veiligheidsonderwerpen in het Hindi laten maken. Dat is een geweldig hulpmiddel. Onze training is tenslotte een train-the-trainer-opleiding, vanuit het principe dat iedereen die een certificaat haalt zelf collega's gaat opleiden. Dat filmpje houdt de kennis actueel. Later hebben we een soort handleiding over veiligheid op de yards geschreven. Tot nu toe hebben we 141 werknemers opgeleid, waarvan 55 een certificaat hebben gekregen. De overige cursisten hebben bijvoorbeeld een

tweedaagse workshop gevolgd, voor hun eigen kennis. De training is een aanvulling op de veiligheids cursussen die de vakbond ASSRGWA (in 2003 opgericht, red.) zelf al geeft."

Wat heb je in de afgelopen jaren aan verbeteringen gezien?

"India heeft enorme stappen voorwaarts gezet als het om veilig slopen gaat. Dat is mede dankzij de druk vanuit de Europese Unie, die hoge eisen stelt voordat Europese rederijen hun oude schepen in India mogen laten ontmantelen. De investeringen zijn enorm omhoog gegaan. De stranden zijn bijvoorbeeld geasfalteerd, zodat vuile stoffen niet meer vanzelfsprekend in zee verdwijnen. Daarmee wordt 80% van de vervuiling voorkomen. En voordat ze een schip gaan opensnijden, worden alle tanks nu leeggehaald, zodat het ontplofingsgevaar geminimaliseerd wordt. Een derde van alle scheepssloperijen in India zijn nu echte bedrijfsterreinen geworden."

Ook voor de slopers zelf is de situatie verbeterd?

"Zeker. Het ontmantelen verloopt steeds meer volgens een systeem. Werknemers lopen in beschermende kleding, met maskers. Ze krijgen betere begeleiding. De vakbond is in ledental gegroeid van 8 à 9000 in 2010 naar 20.000 nu. De ASSRGWA heeft nu een eigen trainingscentrum in Alang, waar de meeste slooptactiviteiten plaatsvinden nu Mumbai aan het afbouwen is. Voorheen overleden tientallen scheepsslopers per jaar in India,

nu slechts één per jaar. Mede dankzij de vakbond, die ook nog eens pensioenen heeft geregeld en de woonomstandigheden heeft verbeterd. Ik moet er wel bij zeggen dat het hier gaat om ongeveer 50 van de in totaal 156 yards in India, die green yards willen worden. De overige moeten nog een slag maken.”

Dat laatste geldt ook voor de scheepssloperijen in Bangladesh en Pakistan.

“Ja. Bangladesh is een rampenplan, als ik het zo mag zeggen. Het gaat daar niet goed, omdat er geen politieke wil is en de vakbonden geen voet aan de grond krijgen. In augustus/september zijn we in Nepal geweest om trainingen aan Indiase, Bengaalse en Pakistaanse werknemers te geven. Dan merk je dat het hele niveau van Bangladesh stukken lager ligt en het aantal ongelukken vergelijkbaar is met India in 2010. Alleen politieke druk van buitenaf kan daar het tij keren. In Pakistan is het minder erg. Daar was een aantal jaren geleden een ernstig ongeluk op een ship yard dat bijna live op tv te zien is geweest. De Pakistanen zijn daar erg van geschrokken, en nu geven ze meer ruimte aan de vakbonden. Ingewikkeld is dat ze daar met veel onderaannemers werken, die bij misstanden niet aansprakelijk te stellen zijn. Maar de politieke wil om zaken te veranderen is daar wel aanwezig.”

Nu geef je bijna 10 jaar deze trainingen. Sinds twee jaar werk je samen met je oud-collega Martijn van de Beurcht, die nog bij Royal IHC werkt. Hoe zie je je toekomst?

“Dat weet ik nog niet. Martijn wil voorlopig nog ingewerkt worden. Dat kost tijd. In september geven we samen weer een training in India. Daarna zien we verder.”

Wat is volgens jou nodig om de hele regio op het niveau te krijgen dat ze voldoen aan de EU-normen van scheepsontmanteling?

“Ik denk dat de werven in snel tempo zullen automatiseren dankzij druk van de EU en de marktwerking. Ze zullen meer en op een andere manier gebruik gaan maken van transportmiddelen zoals heftrucks en kranen. De hellingen zullen steeds meer van beton en asfalt worden, met ingebouwde opvangdrain voor de gevaarlijke stoffen. De werven zullen meer geconcentreerde werkplekken creëren voor de diverse werkzaamheden. Nieuwe functies gaan ontstaan waardoor ook de organisatie verandert. Daarvoor zijn dus meer kennis en vakopleidingen nodig. Ook externe bedrijven die vaktechnische handelingen en medewerkers gaan leveren. Vakorganisatie en het vakbondstrainingscentrum zullen ook als kenniscentrum gaan functioneren. De werven moeten hulp krijgen bij de ontwikkeling van medewerkers en hoe zij getraind kunnen worden. En er is een apart kenniscentrum nodig voor veiligheid en voorkomen van bedrijfsongevallen. Bovenal denk ik dat wij in het Westen meer met Indiase ogen naar de yards moeten gaan kijken en minder met Europese ogen. Dus minder met een opgeheven vingertje. Want ze zijn echt al een heel eind.”

Interview: Astrid van Unen

India ratificeert Hong Kong-conventie over duurzaam ontmantelen schepen

Het grootste scheepsslopersland ter wereld, India, heeft op 28 november 2019 de Hong Kong-conventie geratificeerd, 9 maanden nadat Nederland dit heeft gedaan. Het internationale verdrag regelt het veilig en milieuvriendelijk ontmantelen van schepen. Door de ondertekening van India is de inwerkingtreding bijna bereikt. Kan Matsuzaki van de internationale sectorbond IndustriALL is blij met de ondertekening.

“Werknemers hebben recht op veilige, gezonde, schone en duurzame banen.”

De internationale vakbeweging wacht al 10 jaar op uitvoering van het verdrag. De Hong Kong-conventie is ontworpen door de internationale maritieme organisatie IMO in 2009 en biedt mogelijkheden om de arbeidsomstandigheden van de scheepsslopers drastisch te verbeteren. Scheepssloperijen zijn de gevaarlijkste

werkvloeren van de wereld. In juni 2019 rekende IndustriALL voor dat er in het eerste half jaar ten minste 8 werknemers door ongevallen op scheepssloperijen in Bangladesh het leven hadden verloren. Zo'n 35 werknemers zijn gewond geraakt. Het aantal doden sinds 2017 ligt rond de 47, alleen al in dit land. Volgens de jongste cijfers van de ngo Shipbreaking Platform lieten 26 slopers op de stranden van India, Bangladesh en Pakistan in 2019 het leven, waarvan 24 op het strand van het Bengaalse Chittagong.

Verdrag kan nu bijna in werking treden

Bangladesh, China, India, Pakistan en Turkije behoren tot de top-5 van landen die schepen slopen; samen zijn ze goed voor meer dan 98% van de wereldwijde scheepssloop volgens bruto tonnage (de inhoudsmaat voor de totale grootte van een schip). Het Hong Kong-verdrag treedt alleen in werking als:

- * ten minste 15 staten het hebben geratificeerd;
- * de koopvaardijvloeten van de ratificerende staten 40% van het wereldwijde bruto tonnage vertegenwoordigen;
- * de ratificerende staten de afgelopen 10 jaar ten minste 3% van hun gecombineerde tonnage gerecycled hebben.

Met de ratificatie door India is het vereiste aantal staten nu bereikt. Ongeveer 10% van de hoeveelheid en 0,4% van de recyclingvolumes moet nog bereikt worden voordat het verdrag in werking kan treden.

Grootste vakbond voor scheepsslopers in India

IndustriALL voert al sinds 2003 samen met FNV campagne om de scheepssloperijen op te schonen door onder meer intensieve lobby bij de grote maritieme staten. "Scheepsslopers in Zuid-Azië hebben te maken met preciaire werkomstandigheden, gebrek aan training en ernstige gevaren", zegt Kan Matsuzaki, directeur scheepsbouw en -sloop bij IndustriALL. "In India heeft het FNV-IndustriALL Shipbreaking-project de OHS-opleiding en -training met succes aan de werknemers gebracht. Het belangrijkste is dat het een eenheid onder de werknemers heeft opgebouwd om hun collectieve stemmen naar de werkgevers en de overheid te verheffen. De Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Recycling van Ships is een minimum standaard en een eerste stap die de overheid en de maritieme industrie nemen om verantwoordelijkheid te bieden. Werknemers hebben recht op veilige, gezonde, schone en duurzame banen."



Matsuzaki ziet de ondertekening vooral als een overwinning van de vakbonden. "Dankzij onze intensieve lobbyactiviteiten in Zuid-Azië heeft India de conventie geratificeerd en heeft Bangladesh een nieuwe Shiprecycling wet aangenomen. Deze machtigt de regering om de nodige maatregelen te nemen om tegen 2023 aan de eisen van de Hong Kong-conventie te voldoen. IndustriALL zal dit jaar ook de lobbyactiviteiten bij de Pakistaanse overheid intensiveren en in alle grote maritieme staten versterken om te zorgen dat deze conventie zo snel mogelijk in werking treedt."

Hoop op betere toekomst

De ondertekening door India biedt bovenal hoop op een betere toekomst voor de scheepsslopers. "Onze vakbond, ASSRGWA, is in 2003 opgericht in

het kader van dit project en is erin geslaagd om zo'n 20.000 werknemers te organiseren", vertelt Matsuzaki. "Het is nu de grootste vakbond voor scheepsslopers in het grootste sloopland, India. Dankzij ratificatie van de Hong Kong-conventie door India zullen de rechten van werknemers worden beschermd en zal er ruimte zijn voor sociale dialoog met de overheid en werkgevers. En nog belangrijker, het zal een positieve invloed hebben op Bangladesh en Pakistan om het ratificatieproces van het verdrag te versnellen. Ook zij zullen deze stap moeten zetten om een gelijk speelveld te creëren voor een duurzame toekomst in de Zuid-Aziatische scheepsbouwindustrie."

[Lees meer op de website van IndustriALL](#)

"Internationaal vakbondswerk als kers op de taart"

Carl Kraijenoord trad vorig jaar aan als FNV-bestuurder scheepsbouw. Het project Shipbreaking zit in zijn pakket, naast ander internationaal vakbondswerk. "Een geweldige kers op de taart", zegt hij. "Pas bij de tweede ronde van het sollicitatiegesprek kwam dit aan de orde en ik was onmiddellijk enthousiast. Het is gewoon boeiend om te zien hoe internationale regelgeving tot stand komt. Tegelijkertijd weet ik dat het taaie processen zijn."



Internationaal vakbondswerk is hem niet vreemd. In zijn vorige baan bij Nautilus International nam Kraijenoord ook al deel aan vergaderingen in het buitenland, waar Europese of wereldwijde regelgeving aan de orde kwamen. Wat niet wegneemt dat de sector metaal weer andere thema's met zich meebrengt. "Ik probeer gaandeweg de informatie tot me te nemen", zegt hij. Vorig jaar al was Kraijenoord bij de lobby richting banken. Mede dankzij de FNV hebben 3 Nederlandse banken (ING, ABN AMRO en NIBC) in 2017 normen voor verantwoord recyclen van schepen geformuleerd, de zogenoemde Responsible Ship Recycling Standards (RSRS). Deze vormen de leidraad voor financiering van de

scheepsbouw. Ze hebben tot doel verantwoorde scheepsrecycling te bevorderen en de gevaren van gevaarlijke stoffen aan boord van schepen te minimaliseren. De banken proberen via de RSRS een actieve dialoog aan te gaan met reders en hen aan te moedigen een inventaris van gevaarlijk materiaal aan boord van hun schepen op te stellen en bij te houden. FNV's lobby gaat nu richting de overige banken. "Het zou mooi zijn als alle banken op deze manier druk uitoefenen."

Scheepssloperijen hebben slecht imago

Ook is hij betrokken bij de lobby richting ministerie van Buitenlandse Zaken over de zogenoemde EU-lijst voor scheepsontmanteling. Eigenaren van schepen die onder de vlag van een EU-land varen, zijn nu wettelijk verplicht om deze aan het einde van hun varende leven te laten ontmantelen op scheepswerven die op de EU-lijst staan. Zij voldoen aan de EU-gezondheids- en milieunormen.

“Op die lijst willen we meer gaan sturen”, zegt Kraijenoord. “De inzet is om ten minste 1 Indiase scheepssloper op de EU-lijst te krijgen. Want van de 156 scheepssloperijen zijn er al zo’n 50 *green yards*, dus India is goed op weg. Turkije heeft al wel 1 scheepssloper op de lijst staan, maar van een internationale collega die daar geweest is, heb ik begrepen dat die niet zo goed was als sommige scheepssloperijen in India. Ik heb wel gemerkt dat de Nederlandse scheepsbouw met andere ogen naar de sloperijen kijkt. Het imago van scheepssloperijen is niet goed. Ze staan bekend als *dirty, dangerous and deadly*. Maar wanneer we dit kunnen kantelen naar circulair, dan wordt het misschien wel interessant.”

Circulaire scheepsbouw voor jongeren interessant

Kraijenoord laat op dit moment een video maken over circulaire scheepsbouw, vooral om jonge mensen te interesseren voor deze sector. “Ik heb goede contacten met de Nederlandse branchevereniging van scheepsbouwers NMT. Die laat zich weleens uit over duurzaamheid in de toekomst, vergroening et cetera. Voor de scheepsbouw voeren ze een groen paspoort. Daarin komt per onderdeel te staan welke grondstoffen er zijn gebruikt om een schip te bouwen. En daar blijft het voorlopig bij, zeggen ze. Ik ben ervan overtuigd dat we heel veel jongeren warm krijgen om in de sector scheepsbouw actief te worden als we hen bewustmaken van de kansen om invloed uit te oefenen op klimaatverbetering. Door bij het ontwerpen en ontwikkelen al na te denken, over hoe het aan de achterkant tijdens de ontmanteling eruit komt te zien. Dat vinden zij waanzinnig interessant. Ik denk dat veel aankomende of beginnende ingenieurs daar wel aan willen bijdragen. Want zo eindigt een schip niet meer als wrak dat je weggooit, maar blijft het een set van materialen en grondstoffen die je opnieuw kunt gebruiken. Daarom laat ik die video maken. Want wij als FNV zijn ook verantwoordelijkheid voor de bewustwording van de werknemers voor producten die op dit moment meestal als troep elders in de wereld worden gedumpt.”



Statiegeld op nieuwe schepen

Verder pleit de FNV-bestuurder voor het opvoeren van een verwijderingsbijdrage of statiegeld bij de aanschaf van een nieuw schip. “Daar moet dan een internationaal kader voor komen. Dat bedrag wordt dan op een aparte rekening gestort, bijvoorbeeld bij de ILO, die pas uitkeert als het schip bij een speciaal goedgekeurde werf ligt voor ontmanteling. Want voor het verantwoord wegwerken van vervuiling is ook geld nodig. Daarmee dring je ook de zogenoemde *cash buyers* terug, de criminelen die een schip kopen voor een paar miljoen en vervolgens zo veel mogelijk geld proberen uit te persen

voor de ontmanteling en de materialen proberen te verkopen.”

Deze methode zou ook een duw in de richting van circulair kunnen geven, omdat scheepsbouwers zich dan al vanaf het begin bewust zijn van de waarde van de materialen aan het eind van de levensfase van een schip. “Zo wordt het meer een businesscase en dat heb je nodig om het te laten bewegen. Als ondernemers er aan kunnen verdienen, gaan ze lopen. Ik denk dat dit een eerste stap kan zijn. Ik heb er met een ILO-vertegenwoordiger over gesproken en die had er zeker oren naar. Maar goed, ik heb al opgemerkt dat internationaal vakbondswerk traag en stroperig verloopt, dus hier moeten we wel de tijd voor nemen.”

Project Shipbreaking

Kraijenoord is ook verantwoordelijk voor het project Shipbreaking, dat FNV's Werkgroep Internationale Samenwerking (WIS) in de sector Metaal samen met Mondiaal FNV financiert. "De WIS Metaal krijgt solidariteitsgeld uit de cao's die in deze sector worden gesloten. Een van die projecten is Shipbreaking. Ik ben zelf nog niet in India geweest, dus ik weet alleen hoe de sloopers er daar uit zien van foto's. De bedoeling is in september een veiligheidstraining in India, die vanuit de WIS door Joop van Oord en Martijn van de Beurcht verzorgd wordt, bij te wonen."

In augustus vorig jaar woonde Kraijenoord zo'n training in Nepal bij. "Ik wist van tevoren dat enkele deelnemers aan de training al eerder bij Joop en Martijn in de klas hadden gezeten. Daardoor verwachtte ik dat de stof meer gesneden koek voor hen zou zijn. Dat bleek toch anders. Niet omdat de training niet goed is maar omdat het veranderen van een *mindset* niet eenvoudig is. Alleen bij de *safety officer* die de training volgde, kreeg ik het gevoel dat de stof heel goed landde. Waarschijnlijk hebben de sloopers meer tijd nodig om zich bewust te worden van al die veiligheidsmaatregelen. Ik werd enorm gepakt door de gedrevenheid waarmee de werknemers de stof tot zich namen. Ze hadden een grote drive om te leren en kennis op te halen en die te gebruiken. Ze hechten veel waarde aan deze training en dat was ook echt te zien."

Interview: Astrid van Unen