



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 4<sup>e</sup> Nieuwsbrief Shipbreaking lees je er veel meer over.

## Inhoud

|                                                                                             |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Redactioneel .....                                                                          | 2  |
| Ondanks roerig jaar mooie projectresultaten .....                                           | 3  |
| Film 'The Wire Nest' .....                                                                  | 4  |
| Kan Matsuzaki: "Behoud van werk is voor vakbeweging heel belangrijk" .....                  | 5  |
| EU-richtlijnen en Hong Kong-conventie: wat zijn de effecten? .....                          | 6  |
| ASSRGWA-voorzitter Rane Vidyadhar: "De vraag naar groene scheepssloperijen neemt toe" ..... | 8  |
| Korte films .....                                                                           | 9  |
| Jyoti durft te dromen: "Ik word dokter" .....                                               | 10 |

## Redactioneel

De coronapandemie heeft ook India hard getroffen. Als gevolg hiervan zijn de vele arbeidsmigranten die werkzaam zijn in de scheepssloopindustrie teruggegaan naar hun geboorteplaats. Zo kregen de vakbonden veel voor hun kiezen, maar konden ze ook hun toegevoegde waarde laten zien aan de arbeiders en werfeigenaren. Zo zijn er successen geboekt zoals loondoorbetaling ondanks tijdelijks sluiting en het behoud van banen tijdens de coronapandemie.

### Verduurzaming in de scheepssloop

De afgelopen jaren is er flink gewerkt aan de verduurzaming in de scheepssloop. Deze veranderingen zijn mede ingegeven door de eisen en wetgeving die men tegenwoordig stelt aan het slopen van schepen. Zo zijn er de EU-richtlijnen die al van kracht zijn, en is er de Hong Kong-conventie die nog door enkele landen geratificeerd moet worden om van kracht te gaan. Beide hebben het doel om ongelukken en de negatieve effecten op de menselijke gezondheid en het milieu op de scheepssloperijen te voorkomen. Een aanzienlijk deel van de Indiase sloopwerven voldoet al aan de Hong Kong-conventienormen, terwijl er in Bangladesh en Pakistan nog veel moet gebeuren om werven op dit niveau te krijgen. India is tegenwoordig wat betreft scheepssloop de grootste groene recyclingbestemming ter wereld! Maar ook in Bangladesh en Pakistan wordt hard gewerkt om aan deze norm te voldoen.

### Minder impact op het milieu

De verduurzaming van de werven zorgt niet alleen voor betere arbeidsomstandigheden en werkgelegenheid, maar ook voor minder impact op het milieu tijdens het slopen van de schepen. Het bereiken van dit doel kent vele spelers met ieder een eigen agenda, zoals in het interview met Kan Matsuzaki naar voren komt.

### Trainingsprogramma

In het artikel over de voortgang van het project zijn mooie resultaten te lezen, maar ook het verschrikkelijk aantal doden en gewonden. Het veilig werken op de sloopwerven is dan ook een van de speerpunten uit het shipbreaking-project. In de jaren voor corona hebben we verschillende trainingen gegeven in India en Nepal op het gebied van Occupational Health en Safety (OHS). Door de coronapandemie was het niet mogelijk om fysiek cursus te geven en is er gewerkt aan een gebruikershandleiding van de train-de-trainer-cursus, gebaseerd op de eerdere OHS-training. Ten tijde van dit schrijven wordt er gewerkt aan een online training om zo de vakbondsleden daar te kunnen blijven trainen. Het is dan ook gebleken dat dit trainingsprogramma een belangrijk onderdeel is van de band tussen de scheepssloperijen en de vakbonden in de verschillende landen.



### Downstream industrie

In het verlengde van de scheepssloopindustrie zit de *downstream* industrie. Een grote industrie waar alle onderdelen nog eens verder worden gerecycled door arbeiders in erbarmelijke omstandigheden, maar door de inzet van de vakbond SEWA niet aan hun lot worden overgelaten. Ook hier is de inzet van kinderen nog steeds aan de orde, naast de goede ontwikkeling dat zij naar school kunnen.

Ik wens je veel leesplezier met deze nieuwsbrief.

**Martijn van de Beurcht**

FNV trainer Project Shipbreaking

## Ondanks roerig jaar mooie projectresultaten

**Al met al was 2020 zwaar voor zowel de vakbonden als de arbeiders in de scheepssloop- en recyclingindustrie. De bonden deden hun uiterste best om de grote impact van de coronacrisis te verzachten. Ze stonden voor grote uitdagingen om hun leden te behouden en de opdoemende problemen aan te pakken.**

De scheepsslopersbond ASSRGWA en vrouwenvakbond SEWA, die de werknemers in de recycle industrie bijstaat in India, hadden hun handen vol. Evenals de scheepsslopersbonden BMCTGWF in Bangladesh en NTUF in Gadani, Pakistan. De grootste zorg voor alle projectpartners is het aanhoudende verlies van levens en dodelijke ongevallen op de sloopwerven. In Bangladesh vonden in 2020 in totaal 31 ongevallen plaats op 20 verschillende scheepssloperijen, waar 29 scheepsslopers gewond raakten en helaas 8 arbeiders stierven. Gelukkig vielen er geen slachtoffers in India en Pakistan.



Foto: Prathamesh Vidyadhar Rane/Mondiaal FNV

### Ernstige recessie

In Pakistan maakte de scheepssloopindustrie in de eerste helft van 2020 een ernstige recessie door, waarbij de meeste werven moesten sluiten. SEWA verloor in India leden, door de vertraging van schepen in Alang en door het verbod op het gebruik van plastic voor eenmalig gebruik. Al met al was 2020 zwaar voor zowel de vakbonden als de arbeiders. De scheepssloopsector bestaat voornamelijk uit migrerende werknemers, die moesten terugkeren naar hun geboorteplaats als gevolg van de coronapandemie. Het werk werd in alle drie de Zuid-Aziatische landen bijna drie maanden stilgelegd. Daarom was het een uitdaging voor de vakbonden om de leden te behouden en ook om enkele van de problemen aan te pakken die tijdens de periode naar voren kwamen.

### Opbrengst van het project in vogelvlucht

- In Bangladesh, India en Pakistan hebben de arbeiders geprofiteerd van alle opleidingsactiviteiten en dragen actief bij aan sociale dialoog.
- Leiders van de vakbonden hebben lobbyvaardigheden ontwikkeld om de werk- en levensomstandigheden te verbeteren.
- In India zijn door ASSRGWA jeugd- en vrouwencomités gevormd. Hiermee is de vertegenwoordiging van kwetsbare werknemers verbeterd. In 2020 zijn zij geregeld bijeengekomen om belangrijke kwesties te bespreken.
- SEWA regelde sociale zekerheid en bonussen voor 355 recycle werknemers.
- De inspanningen van ASSRGWA in samenwerking met overheidsinstanties en werkgeversassociaties leidden tot de enige verlichting in de scheepsrecyclingindustrie in Alang ten tijde van de COVID19-crisis: geen ontslagen en doorbetaling van hun loon.
- In Pakistan zette SEWA voor 200 werknemers in de recycle industrie een vakbond op.
- De NTUF in het Pakistaanse Gadani was nauw betrokken bij hulpverlening om de arbeiders en hun gezinnen te voorzien van levensmiddelen in de COVID19-crisis, terwijl projectactiviteiten ook zo veel mogelijk doorgingen.
- Een aanzienlijk aantal scheepsslopers in Bangladesh is georganiseerd door het project, onder hen ruim 50% jongeren.

### Ook voor familie van de scheepsslopers is gezorgd

- In Bangladesh runt BMCTGWF een informele school in hun vakbondskantoor, de meeste leerlingen zijn kinderen van scheepsslopers. BMCTGWF houdt toezicht op een van de informele schoolprogramma's van de ngo BRAC waar kinderen van mensen met een klein inkomen en dagloners, waaronder scheepsslopers, deelnemen.
- Een groot aantal familieleden van scheepsslopers heeft een medische behandeling gekregen in één van de 'Medical Camps' die georganiseerd zijn door de vakbond in het Bengaalse Chattogram.
- In Bangladesh ondersteunden vakbonden de familieleden van de scheepsslopers bij het verkrijgen van compensatie na ernstig of dodelijk letsel.

---

## Film 'The Wire Nest'

### The Wire Nest...Life In Mumbai's Ship-Breaking Yards

Ontelbare aantallen gebruikte schepen worden naar ontwikkelingslanden gestuurd, waar ze systematisch worden afgebroken door de goedkope arbeidskrachten die door scheepssloperijen worden ingehuurd. Ten tijde van de film ['The Wire Nest...Life In Mumbai's Ship-Breaking Yards'](#), zo'n tien jaar geleden, waren de arbeidsomstandigheden in Mumbai overwegend slecht. Deze documentaire verhaalt van de toestand van scheepsslopers, die in smerige en gevaarlijke omstandigheden leven en werken. In de documentaire word je meegenomen naar de ontberingen en tragedies waarmee deze arbeiders worden geconfronteerd tijdens hun werk, terwijl ze constant in echt levensgevaar verkeren. Het verhaal van een familieman, een dame die haar familie verloor, een gezin dat een vergoeding kreeg voor hun overleden zoon, en het resultaat van de arbeidersstaking voor een collega.

De scheepssloopwerven in Mumbai zijn op dit moment niet meer actief. Alle scheepssloop in India is geconcentreerd in Alang.

## Kan Matsuzaki: “Behoud van werk is voor vakbeweging heel belangrijk”

Het verduurzamen van de scheepssloperijen in Zuid-Azië gaat niet zonder slag of stoot, daar weet Kan Matsuzaki, *assistent general secretary* bij de internationale sectorbond IndustriALL, alles van. Meerdere partijen maken zich hier hard voor, maar niet iedereen kiest dezelfde weg. En soms zitten partijen elkaar in de weg.

Toen NGO Platform Shipbreaking het in 2020 via een gerechtelijke procedure voor elkaar kreeg om een scheepssloperij in Bangladesh te sluiten voor een jaar, kreeg Kan Matsuzaki veel vragen. De Bengaalse scheepsslopers zaten een jaar zonder werk en inkomen, corona heerste al, de ellende was niet te overzien. IndustriALL en haar gelieerde bonden waren *not amused*, want “behoud van werk is voor de vakbeweging heel belangrijk”, zegt hij.



De scheepssloperijen op de stranden in India, Bangladesh en Pakistan zijn NGO Platform Shipbreaking een doorn in het oog, want slecht voor het milieu, zo redeneren ze. Geen van alle staat nog op de EU-lijst van goedgekeurde sloperijen. “Dit betekent dat Europese schepen niet ontmanteld zouden kunnen worden in deze drie landen”, legt Matsuzaki uit. “Alleen door de EU erkende scheepssloperijen komen in aanmerking. Daar zit ook Turkije bij, die eveneens aan zee schepen sloopt. Weliswaar niet op het strand, maar op de rotsen, het zogenoemde *rocking*. De laatste vijf jaar is de verduurzaming van de scheepssloop in Zuidoost-Azië flink gevorderd. Vooral in India zijn de scheepswerven al zodanig verduurzaamd, dat je niet meer van *beaching* kunt spreken. Deze Green yards zitten op hetzelfde niveau als Turkije.”

### Prioriteit is werknemersrechten en -levens

Volgens NGO Platform Shipbreaking is het *beachen* een illegale vorm van shipbreaking. Het is echter belangrijk dat de overheid de regels over het slopen van schepen verbetert, zodat zowel het milieu als de werkgelegenheid hierbij gediend zijn. Het illegaal verklaren en verbieden van *beaching* zonder goede alternatieven voor de duizenden schepen die de komende jaren gesloopt gaan worden, is volgens Matsuzaki niet de oplossing. Dan ontstaat er een tekort aan sloperijen.

De verduurzaming van de scheepssloperijen in Zuid-Azië houdt in dat alle schadelijke stoffen niet meer zomaar in de natuur verdwijnen, maar worden opgevangen, ingekapseld en hergebruikt. Volgens de internationale Hong Kong-conventie, die hopelijk binnen twee jaar van kracht gaat, is *beaching* wel toegestaan, mits het volgens de geldende milieuregels gebeurt. Desondanks is het een van de redenen waarom milieuorganisaties zich tegen deze conventie keren. “Hun prioriteit is het milieu, onze prioriteit zijn de werknemersrechten en -levens”, zegt Matsuzaki. “Zonder training van de scheepsslopers ontstaat er immers geen milieubescherming.”

### Samenwerken waar het kan

NGO Platform Shipbreaking zit dicht op de Europese Unie en heeft daar een sterke lobby. “We kunnen met alle ngo’s samenwerken waar we kunnen, maar we zien eerst de realiteit ter plaatse en het politieke speelveld. Wij organiseren werknemers, onderhandelen met de werkgevers en bieden OHS-training, wat allemaal leidt tot milieuverbeteringen. Volgens ons is dit dé weg om verduurzaming te creëren in deze sector. Daar gaan we dus ook mee door.”

*Interview: Astrid van Unen*

## EU-richtlijnen en Hong Kong-conventie: wat zijn de effecten?

De EU-richtlijnen die sinds 2020 volledig in werking zijn, ook wel scheepsrecyclingverordening genoemd, stellen eisen aan de ontmanteling van schepen. Ook de internationale Hong Kong-conventie heeft een set eisen en regels die de sloopssloop duurzaam maakt. Alleen die laatste is nog niet in werking. Welke effecten hebben beide op de sector? En wanneer gaat de conventie echt van kracht?

Zowel de EU-richtlijnen als de Hong Kong-conventie hebben als doel ongelukken en de negatieve effecten op de menselijke gezondheid en het milieu op de sloopssloperijen te voorkomen. De sloopperven zijn aan sociale en milieuregels gebonden, evenals de scheepssloperijen. Maar ook de eigenaars van varende schepen hebben verplichtingen: zij moeten een inventarislijst aan boord hebben waarin alle gevaarlijke materialen minutieus zijn opgeschreven. Elke vijf jaar wordt geïnspecteerd of die nog actueel is.

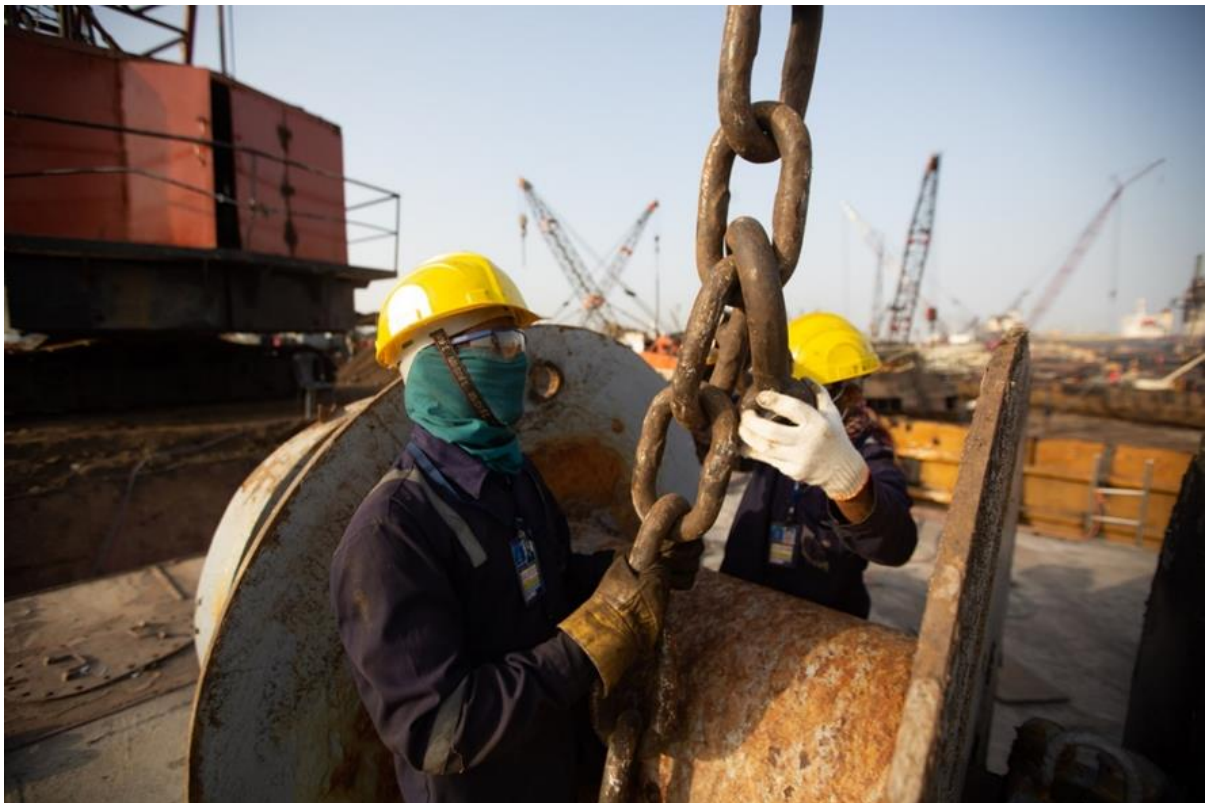


Foto: Prathamesh Vidyadhar Rane/Mondiaal FNV

### EU-richtlijnen

Dit EU-verdrag is in 2013 in werking getreden en sinds eind 2020 volledig van toepassing. Ruim 90% van de eisen en regels komen overeen met de Hong Kong-conventie. De EU hanteert een lijst van door de EU goedgekeurde sloopperven. Daar staat geen enkele sloopssloperij in India, Bangladesh of Pakistan op. De (internationale) vakbonden strijden hiertegen; zij zijn bang voor een enorm verlies van werkgelegenheid. Ook de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) zit op de lijn van behoud en verbeteren van sloopssloperijen in Zuidoost-Azië. Liever inzetten op verduurzaming van deze werven dan de hele sector daar opheffen. Zo blijft de geografische slooppaciteit behouden, wat voor de reders een stuk gemakkelijker is. En voor de slopers behoud van inkomen betekent.

De EU-richtlijnen hebben voor bewustwording in de scheepvaartindustrie gezorgd. In het verleden viel het misschien niet op als een reder een schip onder slechte omstandigheden liet slopen, tegenwoordig is dit al snel voorpaginanieuws. Zowel de reders als de scheepsrecyclingindustrie hebben stappen in de goede richting gezet, ook buiten de EU. Scheepssloperijen doen hun best op de EU-lijst van goedgekeurde sloopwerven te komen. In Turkije zijn acht scheepssloperijen op de lijst gekomen. Ook daar worden schepen zonder dok ontmanteld. Alleen niet op het strand, maar op rotsachtige gronden. Verder is er buiten de EU een in het Verenigd Koninkrijk en een in de VS goedgekeurd.

### EU-gevlagd schip

Daarnaast staan er binnen de EU 34 scheepssloperijen op de lijst. Maar niet overal wordt ook daadwerkelijk gesloopt. Zo is de Rotterdamse werf Damen Verolme goedgekeurd, waar in theorie een schip kan worden ontmanteld, maar waar in de praktijk alleen wordt gerepareerd. De verplichting is: een EU-gevlagd schip moet op een door de EU goedgekeurde werf gesloopt worden. De EU bezit 40% van de wereldwijde vloot. Kritiek op de EU-lijst is dat de richtlijnen hiermee hun doel voorbij schieten. Want was het niet de bedoeling om de scheepssloopsector in Zuidoost-Azië naar een hoger niveau te trekken? Gevolg van deze strikte lijst is dat sommige schepen aan het eind van hun levensduur een andere vlag krijgen, van een land buiten de EU. Want die kan overal in de wereld worden ontmanteld, dus op elke plek waar het schip aan het eind van z'n levensduur komt.

### Hong Kong-conventie

De Hong Kong-conventie is in 2009 aangenomen door de internationale maritieme organisatie IMO en biedt wereldwijd mogelijkheden om de arbeidsomstandigheden van de scheepsslopers drastisch te verbeteren. Anticiperend op inwerkingtreding van het verdrag hebben verschillende scheepssloperijen in India hun werven al verduurzaamd. Ook in Bangladesh en Pakistan wordt hier hard aan gewerkt. Even wat cijfers op een rij. 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). De helft van de wereldvloot is in bezit van Aziatische rederijen en 16% van de varende schepen is geregistreerd in Panama. China is de grootste scheepsbouwer, Bangladesh sloopt de meeste, op de voet gevolgd door India en Pakistan.



### Op koers

Het Hong Kong-verdrag treedt pas in werking als aan drie voorwaarden wordt voldaan. Op de eerste plaats moeten ten minste vijftien staten het verdrag ratificeren (ondertekenen). Dat zijn er nu zeventien, waaronder Nederland, dus aan deze voorwaarde is voldaan. Ten tweede moeten de koopvaardijvloten van de ratificerende staten 40% van het wereldwijde bruto tonnage vertegenwoordigen. Dat is nu 29,77%, dus een tekort van zo'n 10%. Als Liberia het verdrag als achttiende staat ondertekent, is dit voldoende. Het land zou in de startblokken staan om dit te doen. En ten slotte moet het gezamenlijke maximum volume

aan gerecyclede schepen per jaar van de lidstaten gedurende de voorafgaande 10 jaar niet minder dan 3 procent van de bruto tonnage van de gezamenlijke koopvaardijvloten van deze staten vormen. De teller staat nu op 2,6%. Als Bangladesh het verdrag ondertekent, wat in 2023 wordt verwacht, dan is aan alle voorwaarden voldaan. Het tempo ligt niet hoog, maar het einde is in zicht.

Met dank aan Kan Matsuzaki ([IndustriALL](#))

Foto: Prathamesh Vidyadhar Rane/Mondiaal FNV

## **ASSRGWA-voorzitter Rane Vidyadhar:** **“De vraag naar groene scheeps-sloperijen neemt toe”**

Ondanks de coronapandemie die India zwaar heeft getroffen, staan de Indiase scheepssloperijen er niet slecht voor. De vakbond ASSRGWA helpt de scheepsslopers waar mogelijk en houdt ondertussen ook de sociale dialoog gaande met overheid en werkgevers. ASSRGWA-voorzitter Rane Vidyadhar blikt per e-mail terug op de afgelopen periode.

### ***Hoe is de situatie op de werven in dit jaar? Overheerst de crisis rondom COVID-19 nog?***



“COVID-19 zorgde wereldwijd voor een ravage, maar gelukkig bleef Alang Ship Recycling Industry hiervan gespaard. Vooral de werknemers die in de *downstream* industrie werken, waren het slachtoffer. Er viel slechts één dode in Alang door COVID-19. Als vakbond ASSRGWA houden we de pandemische situatie nauwlettend in de gaten. We maken de scheepsslopers, hun familieleden en de dorpeelingen die in de buurt van de scheepsrecyclingwerf van Alang wonen, bewust van de gevaren. De staalprijsen zijn de afgelopen tijd omhoog geschoten van 250 dollar per ton begin 2021 naar 600 dollar per ton medio 2021. Meer dan 90% van de schepen zijn dit jaar afgeleverd aan werven in India, die aan de eisen van de Hong Kong-conventie voldoen. Hoewel de Indiase staalprijsen lager waren dan die van buurland Bangladesh en Pakistan, werden de schepen geleverd aan de groene werven in India. India is tegenwoordig de grootste groene recyclingbestemming ter wereld. Meer dan 80% van de 120 scheepssloperijen voldoet aan de Hong Kong-conventienormen, terwijl Bangladesh slechts één goedgekeurde werf (van de zestig) heeft en Pakistan niet een.”

### ***Hoe ver staat het met de vaccinaties, wat toch onderdeel is van veilig werk?***

“De Indiase regering nam op tijd de beslissing om werknemers te vaccineren en 90% van de scheepsslopers in Alang is inmiddels ingeënt. Ondertussen neemt de vraag naar groene scheepsrecycling langzaam maar gestaag toe. Hopelijk leidt dit tot een steeds betere gezondheids- en veiligheidspraktijk op scheepsrecyclingwerven.”

### ***Welke rol ligt hierin voor de ASSRGWA?***

“ASSRGWA speelt een zeer belangrijke rol bij het implementeren van de relevante Arbeidswetten in de scheepsrecyclingindustrie. Sociale zekerheidsuitkeringen zoals Provident Fund en Employee State Insurance Scheme (ESIS) zijn verplicht en we proberen alle werknemers onder deze socialezekerheidswet te laten vallen. Onlangs, op 22 oktober 2021, organiseerde ASSRGWA een rondetafelbijeenkomst in Bhavnagar, in de staat Gujarat, waarbij de meeste stakeholders aanwezig waren, namelijk de Havenautoriteiten, districtsbestuursleden, een vertegenwoordiger van het ministerie van Arbeid en Werkgelegenheid, de regering van Gujarat, een vertegenwoordiger van ESI en een vertegenwoordiger van de werkgevers en de werknemers. Gezamenlijk namen we beslissingen om de relevante Arbeidswetten te implementeren in de scheepsrecyclingindustrie Alang. De uitdagingen waarvoor de vakbond staat, zijn hoe de relevante Arbeidswetten op werfniveau moeten worden geïmplementeerd en hoe we ervoor kunnen zorgen dat alle werknemers onder deze wetten vallen. Daarom streven we naar de tripartiete sociale dialoog.”

***Jullie zijn begonnen met OHS-trainingen. Hoe gaat dit? Vindt de training voornamelijk online plaats?***

“Veiligheid op het werk is erg belangrijk, aangezien het een van de gevaarlijkste industrieën is ter wereld. ASSRGWA gebruikt de train-de-trainer-handleiding die gezamenlijk is opgesteld door Mondiaal FNV, MDF, IndustriALL en ASSRGWA voor het bevorderen van veilig werken in de scheepsrecyclingindustrie. ASSRGWA organiseert ook periodiek een fysiek trainingsprogramma, een hybride trainingsprogramma en virtueel trainingsprogramma. We maken de werknemers en hun familieleden bewust van gezondheidskwesaties, evenals de vrouwen die in de buurt van Alang wonen en werken. We hebben ook kits voor zelfhygiëne uitgedeeld aan vrouwelijke deelnemers. En we hebben zuurstofflessen ter beschikking gesteld voor gebruik in noodgevallen.”

***Wat betekent deze training voor uw leden?***

“De Gujarat Maritime Board voert enkele trainingsprogramma’s uit in hun trainingscentrum in Alang. Ook enkele werkgevers bieden een programma in hun opleidingscentrum. Het trainingsprogramma van onze vakbond ASSRGWA is zeer nuttig voor de werknemers. Dit trainingsprogramma betekent ook veel voor de duurzame band tussen de scheepssloperij en werknemers. Het handboek dat bij de training hoort, wordt door alle stakeholders gewaardeerd. De veiligheidsinstructiefilm ‘Bus Thodisi Savdhani’ wordt breed erkend door de belanghebbenden en wordt regelmatig vertoond tijdens het trainingsprogramma.”

***Zijn er nog andere nieuwe ontwikkelingen gaande?***

“India is leidend in de wereldwijde scheepsrecyclingindustrie, met een marktaandeel van 30%. De scheepsrecyclingindustrie is een arbeidsintensieve sector. Alle belanghebbenden richten zich op de duurzame scheepsrecyclingindustrie en we verwachten een upgrade waardoor de werven ook aan de EU-regelgeving kunnen voldoen.”

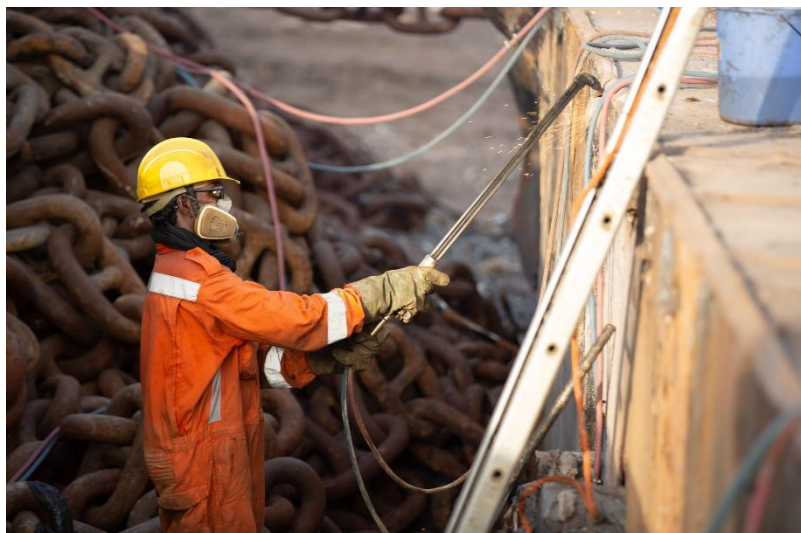


Foto: Prathamesh Vidyadhar Rane/Mondiaal FNV

---

## Korte films

**Into The Graveyard Part 1 & 2**

ASSRGWA-voorzitter Rane Vidyadhar produceerde een film in twee delen, waarin de barre arbeidsomstandigheden op de scheepssloperijen in het Indiase Alang te zien zijn. Op deze ‘kerkhoven van de schepen’ leveren de vakbonden strijd voor basale zaken als drinkwater, een hoger loon en vooral ook compensatie voor de achterblijvende familie van overleden scheepsslopers. Dat het slopen van schepen het gevaarlijkste beroep van de wereld is, is niet verwonderlijk bij het zien van deze film. Naast heftige beelden van de dagelijkse praktijk komen veel stakeholders aan het woord, die allemaal proberen de arbeidsomstandigheden van de scheepsslopers te verbeteren. Maar er is nog een lange weg te gaan. Bekijk de films door op onderstaande links te klikken.

[Into The Graveyard Part 1 \(English subtitles\)](#)

[Into The Graveyard Part 2 \(English subtitles\)](#)

## Jyoti durft te dromen: “Ik word dokter”

De geur van gesmolten plastic hangt zwaar in de straatjes. Dit is Bhavnagar, India. Waar de mensen nog wat geld proberen te verdienen met restmateriaal van het grootste scheepskerkhof ter wereld. Net zoals Jyoti (12 jaar), die net uit school komt en samen met haar moeder voor het huis zit te werken.



*Jyoti (12), dochter van Yanak (30), is samen met haar moeder aan het werk – Foto: Roderick Polak*

Het jonge meisje helpt met het ontrafelen van de plastic scheepstouwen. Iedere dag brengt haar vader een nieuwe tas met scheepstouwen. “Over één zo’n grote tas doen we ongeveer zeven tot acht uren”, vertelt Jyoti. En daarmee verdienen ze omgerekend 1,25 euro per dag. Terwijl ze de scheepstouwen ontrafelen, komt er veel stof vrij. “Mijn moeder moet veel hoesten en heeft last van ademhalingsproblemen.” Maar voor Jyoti en haar familie zit er niet veel anders op dan dit werk te doen.

### **Bouwen aan een betere toekomst**

Toch zie je in Jyoti’s ogen dat zij het anders gaat doen. Op de vraag wat ze later wil worden antwoordt ze direct: “Dokter!” Voor de organizers van SEWA is het een feest om dit te horen. Nog niet zo lang geleden was het ondenkbaar dat een vrouw in deze buurt zo groots durfde te dromen. Door de inzet van SEWA voelen de vrouwen in de *downstream shipbreaking*, het gebied waar onderdelen van de scheepssloop gerecycled worden in Bhavnagar, zich sterker. Stap voor stap wordt gebouwd aan een betere toekomst.

*Tekst: Marleen Laverman*