



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
Scheepswerven in India: "Na de lockdown weer voldoende werk"	pagina 2
Kort nieuws	pagina 4
Rajendran: "Hong Kong-conventie is een sterk wapen"	pagina 6
Een identiteit voor vrouwen in de downstream shipbreaking: "Ik realiseerde mij dat ik een arbeider ben; ik ben nu iemand!"	pagina 7

Redactioneel

Het zijn rare tijden. Alsof het leven niet al moeilijk genoeg was voor corona, hebben we dit jaar een pandemie die er behoorlijk inhakt. Het zorgt voor zieken en doden over de gehele wereld, maar legt ook veel andere zaken bloot.

Dicht bij huis bijvoorbeeld (in Nederland) blijkt dat we de afgelopen jaren te veel hebben bezuinigd en/of te weinig hebben geïnvesteerd in de zorgsector en andere vitale diensten. De werkenden met de hoogste beloning kunnen vanuit huis werken en wanen zich relatief veilig, terwijl de lager betaalden in de vitale diensten gewoon niet anders kunnen dan op de werkplek doorwerken, met alle onzekerheid van dien. Zo komt nu aan het licht dat werk met vitale waarde niet 1-op-1 is vertaald in loonwaarde!

Verdienmodel

Niet alleen de overheid is een zuinige werkgever. Ook binnen andere sectoren komt nu in één keer het verdienmodel in beeld. Arbeidsmigranten in de scheepsbouw zijn kwetsbaar omdat ze dicht op elkaar wonen in panden van hun werkgever, dicht op elkaar zitten in busjes voor woon-werkverkeer en dicht op elkaar werken

in de schepen. Daarbij gaat het meestal nog over migranten met een andere Europese nationaliteit, welke door Europese richtlijnen (wetten) moeten worden beschermd. Hoezeer pakt dit verdienmodel dan wel niet uit voor illegale migranten die werkzaam zijn in allerlei schimmige baantjes bij particulieren of bedrijven? FNV heeft er de afgelopen jaren alles aan gedaan om deze wantoestanden onder de aandacht te krijgen van de politiek, maar zonder veel succes, zo leek het. Dit is veranderd door de coronacrisis! Nu worden er wel maatregelen getroffen en vindt FNV wel gehoor.

Migratie

De coronapandemie toont aan dat migratie van arbeiders een wereldwijd fenomeen is geworden. Zowel binnen Europa als in Azië (India, China, Midden-Oosten) trekken arbeiders massaal naar andere landen of regio's om geld te verdienen voor hun familie elders en vaak woonachtig op het platteland. Op het moment dat de economie getroffen wordt door een wereldwijde calamiteit en iedereen naar huis wil, is de chaos compleet.

Scheepsslopersvakbond

Zo ook in India. Broeder Rane Vidyadhar heeft met de scheepsslopersvakbond ASSRGWA gezorgd voor de eerste levensbehoeften van de werknemers op de scheepswerven in Alang en de doorbetaling van de lonen aan werknemers in dienst van de werven over de weken dat deze gesloten waren. Ook heeft deze vakbond zich



bekommerd over een deel van de werknemers bij bedrijven in de keten van de sloopindustrie. Je leest er meer over in deze nieuwsbrief.

Toejuichen

Het zijn situaties waarbij vakbonden laten zien waarom zij zijn opgericht. Niet door alleen te willen werken aan arbeid en inkomen, maar ook kijken naar de woon- en leefomgeving van werkenden. Beide vakbonden, ASSRGWA en FNV, hebben oog voor de maatschappelijke situatie van de werknemers in hun sectoren. Dat kunnen overheden en werkenden toch alleen maar toejuichen?!

Carl Kraijenoord

Bestuurder Scheepsbouw FNV Metaal

Scheepswerven in India: “Na de lockdown weer voldoende werk”

COVID-19 legde ook het leven van de ongeveer 1,3 miljard inwoners van India volledig stil. De scheepswerven sloten, de vele migrantwerkers konden amper hun eigen dorp in Noord-India bereiken. Scheepsslopersvakbond ASSRGWA sprong in de bres voor de leden en hun collega's. ASSRGWA-voorzitter Rane Vidyadhar blikt terug op de afgelopen maanden.

India telt begin juni ruim 6600 coronadoden. Sinds 8 juni zijn onder meer restaurants, winkelcentra en gebedshuizen in India weer open voor bezoekers. Het Indiase kabinet kondigde dat 6 juni aan, op dezelfde dag dat het dagelijkse aantal nieuwe besmettingen in het land voor het eerst boven de tienduizend uitkwam. Het ging om 10.438 gevallen.



De meeste scheepswerven bevinden zich in Alang. Vakbondsvoorzitter Rane werkt op het moment van dit interview (29 mei) vanuit zijn huis in Mumbai. “Gelukkig is er geen COVID-19 in Alang geconstateerd”, vertelt hij via Skype. “Wel in een naburige stad, 60 kilometer verderop. Daar wonen veel managers en werkgevers.”

Wat gebeurde er in de afgelopen maanden rond de scheepswerven?

“Voor de uitbraak van COVID-19 waren er 20.000 werknemers op 63 scheepswerven actief, op een totaal van 120. Als ze allemaal actief zijn, zijn er 40.000 scheepsslopers aan het werk. 95% van de scheepsslopers is migrantwerker, meestal komen ze uit Noord-India. Slechts 5 tot 8% komt uit Alang. Al deze werknemers zijn informeel werkenden, niet in vaste dienst. Na de lockdown sloten de scheepswerven en hadden ze plotseling geen inkomen meer, en dus geen voedsel. De regering wilde wel voedsel verstrekken. Voor zo’n 10.700 werknemers werd rijst, kruiden, olie, zout, suiker en bonen geregeld. Als vakbond hebben we opnieuw steun gevraagd, want op het moment van de lockdown waren 20.000 werknemers aan het werk. Via de werkgeversorganisatie hebben we vervolgens voor 10.800 mensen voedsel kunnen regelen. In totaal konden we 21.500 pakketten maken en uitdelen.”

Hoe zit het met de lonen? Zijn die doorbetaald?

“Daarover heb ik met de werkgeversorganisatie gesproken. 97% van de mensen met een vast contract heeft hun volledige salaris doorbetaald gekregen in de weken dat de werven dicht waren. De rest ontving het minimumloon. Dat is echt dankzij de vakbond geregeld.”

Hoe ging het daarna verder?

“De overheid besloot de industrie te openen op 21 april. We eisten dat de 1,5 meter afstand in acht genomen zou worden en dat de werkgevers daarvoor passende maatregelen zouden nemen. Op de eerste dag gingen zo’n 500 werknemers aan de slag. Daarna gingen er elke dag meer aan het werk. Nu zijn 60 werven open en actief. Alle regels omtrent het voorkomen van coronabesmetting zijn doorgevoerd: behalve de verplichte afstand zijn er mondkapjes en voldoende water en zeep aanwezig.

De scheepsslopers die nu werken zijn allemaal migrantwerkers die in Alang zijn gebleven. Voor zo’n 6300 migrantwerkers hebben we na de lockdown transport kunnen regelen zodat ze hun familie konden bereiken. Op dit moment verblijven nog 5000 migrantwerkers in Alang en die zijn allemaal aan het werk.”

Is het een vlekkeloze herstart?

“Werkgevers hebben nog steeds wel problemen, onder andere door de verlaging van de staalprijs. Voor de lockdown kochten ze voor veel geld een oud schip, maar nu krijgen ze veel minder terug voor de onderdelen. Andere werkgevers hebben bemanning in de scheepvaart, die nu in quarantaine zitten. Dat kost geld. Daardoor zijn de lonen van de werknemers nu laag.”

Welke gevolgen heeft de lockdown voor de werknemers in de downstream gehad?

“Ze kregen natuurlijk veel minder werk, want er werden geen schepen meer ontmanteld. Ook zij leven van voedselpakketten, die wij gedistribueerd hebben. We hebben met 50 man gezorgd dat de voedselpakketten bij de mensen kwamen, samen met ambtenaren en politie. Iedereen werd getest voordat ze aan de slag mochten. Het was goed teamwerk.”



ASSRGWA-mensen staan klaar om voedselpakketten uit te delen (foto: ASSRGWA)

India heeft vorig jaar de Hong Kong-conventie geratificeerd, die het veilig en milieuvriendelijk ontmantelen van schepen regelt. Merkt u daarvan al effect?

“Sinds de ratificatie is er veel veranderd in India op de scheepssloperijen. We praten nu over green yards. In Alang is 70% al green yard. De werkgevers hebben veel geïnvesteerd om te voldoen aan de eisen. Van de vier landen waar de meeste schepen worden ontmanteld, is India het meest vooruitstrevend. Bangladesh en Pakistan zullen snel volgen, anders krijgen zij geen schepen meer te ontmantelen. Turkije waarschijnlijk ook. Dankzij de Hong Kong-conventie hebben we veel kunnen bereiken op de werkvloer en in de arbeidsvoorwaarden. We onderhandelen nu over het in vaste dienst nemen van 120 werknemers per yard, met een vast contract.”

Heeft dit invloed op de werkgelegenheid in deze sector?

“Na de lockdown zal het aantal banen in deze sector weer toenemen. Dan gaan ook de overige werven weer open. Ik denk niet dat er scheepswerven failliet zullen gaan. Hoe meer green yards, hoe meer werk.”

Interview: Astrid van Unen

Kort nieuws

Shipbreaking Platform: COVID-19 legt kwetsbaarheid van arbeidsmigranten in Zuid-Azië bloot

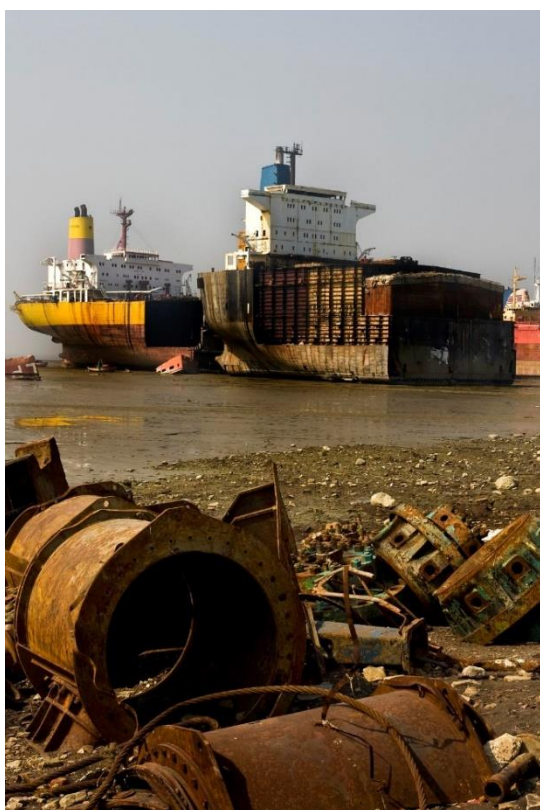
De strikte lockdownmaatregelen in heel Zuid-Azië, gericht op het beteugelen van de COVID-19-pandemie, hebben ook de sloopwerven in India, Bangladesh en Pakistan gesloten. Volgens het laatste rapport van NGO Shipbreaking zijn migrantenarbeiders het zwaarst getroffen door de lockdownmaatregelen. In Bangladesh komen ze niet eens in aanmerking voor voedselhulp.

In India ontvingen arbeidsmigranten rantsoenkits van de overheid om te overleven. Vakbonden in Pakistan meldden soortgelijke praktijken. In Bangladesh zaten migrantwerkers vast in hun slechte onderkomens, zonder

voedselhulp. Het Shipbreaking Platform besloot daarop via hun lokale lidorganisatie OSHE Foundation, een vroegere partner van Mondiaal FNV, geld te werven. Zo slaagden ze erin om voedsel en persoonlijke beschermingsmiddelen te distribueren aan 130 van de meest achtergestelde families van scheepsslopers. Elke familie, bestaande uit minstens vier leden, ontving een pakket met rijst, aardappelen, tarwebloem, dal (gedroogd, peulvruchten), bakolie, zout, suiker, thee, aardappel, ui, chana dal (kikkererwten), moori (gepofte rijst), een herbruikbaar gezichtsmasker en handzeep, waardoor ze ten minste 10 tot 15 dagen konden overleven. “We hebben het moeilijk met onze families”, zei Quddus, een van de migrantwerkers in Bangladesh. “Ik kan nergens hulp krijgen. Dergelijke steun van OSHE op dit moment heeft ons gered. We zullen de komende dagen in vrede kunnen doorbrengen.”

Dodelijke ongevallen in Bangladesh

Uit de meest recente sloopcijfers van het Shipbreaking Platform over het 1^e kwartaal van 2020 blijkt dat in totaal 166 schepen zijn gesloopt, waarbij de meerderheid (126 schepen) nog steeds wordt verkocht aan de stranden van Zuid-Azië. Het rapport geeft verder aan dat in deze periode in Bangladesh minstens vier



werknemers het leven lieten en minstens zeven ernstig gewond raakten bij het slopen van schepen.

Topverkopers van schepen aan Zuid-Aziatische sloperijen zijn Saoedi-Arabische eigenaren, gevolgd door Zuid-Koreaanse en Griekse eigenaren. Het Shipbreaking Platform schrijft dat de rederij Berge Bulk, wiens hoofdvestiging op het eiland Bermuda ligt maar nevenvestigingen in Singapore en London heeft, 5 schepen naar Bangladesh stuurde voor smerige en gevaarlijke sloop.

Lees [hier](#) het laatste nieuws.

Rapport ‘Het giftige getij’

De meeste rederijen blijven kiezen voor de hoogste prijs bij de slechtste sloopwerven, zo constateert het Shipbreaking Platform. Volgens nieuwe gegevens uit het rapport ‘Het giftige getij’ zijn in 2019 674 commerciële zeeschepen en offshore-eenheden verkocht aan de sloopwerven. Van deze schepen zijn 469 grote tankschepen, bulkschepen, drijvende platforms, vracht- en passagiersschepen afgebroken op slechts drie stranden in Bangladesh, India en Pakistan, wat neerkomt op bijna 90% van de wereldwijd ontmantelde brutotonnage.

Vorig jaar kwamen minstens 26 arbeiders om het leven op scheepssloperijen. Het platform documenteerde ongevallen waarbij 24 werknemers op het strand van het

Bengaalse Chattogram (voorheen Chittagong) om het leven kwamen, waardoor 2019 het slechtste jaar was voor Bengaalse werven sinds 2010. Hoewel het totale dodental op Indiase werven onbekend is, bevestigden lokale bronnen en media ten minste twee doden op scheepswerven die beweren veilig te werken. Nog geen enkele werf is overigens opgenomen in de EU-lijst van goedgekeurde scheepsrecyclinginrichtingen.

Bron:

Jaarrapport 2019

<https://www.offthebeach.org/>

Rajendran: “Hong Kong-conventie is een sterk wapen”

Prabhu Rajendran is regioconsultant voor Zuid-Azië. Hij draait binnen Mondiaal FNV al lang mee vanuit India. De scheepswerven in India, Bangladesh en Pakistan kent hij van binnenuit. In maart was hij voor het laatst in Nederland voor overleg en maakte hij tijd voor dit interview. “Je moet in de verduurzaming van deze sector altijd kijken naar alle aspecten van de economie.”

Sinds het coronavirus rondwaart en overheden lockdownmaatregelen hebben genomen, werkt Prabhu Rajendran vanuit huis. Vlak voor deze maatregelen was hij nog even in Nederland, onder meer om met FNV-bestuurder Carl Kraaijenoord de voortgang van het shipbreakingproject te bespreken, dat FNV samen met de internationale sectorbond IndustriALL voert. “We hebben een lange weg afgelegd in de scheepssloperij in Zuid-Azië”, blikt hij terug. “We zijn vanuit het niets begonnen. Nu zijn de scheepsslopers goed georganiseerd in vakbonden die vechten voor hun rechten. Ik denk dat dit een grote vooruitgang is.”

In India is de vakbond voor scheepsslopers ASSRGWA het grootst, die bestaat nu al meer dan vijftien jaar. “Deze vakbond is veel sterker georganiseerd dan in Bangladesh of Pakistan. Dit was vijftien jaar geleden nog ondenkbaar; we spreken over een grote verandering. In Bangladesh is het organiseren van scheepsslopers veel moeilijker. Werkgevers en overheid staan negatief kritisch tegenover vakbonden. De organisatiegraad is laag, terwijl er bijna even veel scheepsslopers zijn als in India.”



Scheepssloop een paar maanden plat

Werkgevers in India zijn volwassen geworden, denkt Rajendran. “Ze zien het slopen van schepen nu als een industrie. In Bangladesh zijn werkgevers vaak snelle verdiemers, zij willen snel winst maken en hebben geen toekomstvisie. Milieuorganisaties zitten Bengaalse werkgevers ook dwars. Zij hebben de hele scheepssloop een paar maanden stilgelegd, omdat de industrie zo vervuilend was. Na een paar aanpassingen zijn ze weer doorgedaan. Dit was voor de milieuorganisaties een grote prestatie, maar voor de scheepsslopers niet,

want zij zaten maanden zonder werk en zonder inkomen. Je moet daarom in de verduurzaming van deze sector altijd kijken naar alle aspecten van de economie, ook naar de downstream. Want de mensen die materialen afnemen van de scheepswerven om ze te recyclen, zaten natuurlijk ook zonder werk en dat is niet de bedoeling.”

Het organiseren van scheepsslopers in Pakistan is net als in Bangladesh een moeizaam proces. “Daar is de politieke situatie slecht, evenals de economische situatie”, verklaart Rajendran. “Vakbonden hebben er geen goede positie. Ze doen een stap vooruit en worden weer een stap teruggezet. Zo is het er altijd geweest, je kunt er niet gestaag vooruit. In het algemeen verwacht ik veel van de EU-richtlijnen en de invloed die ervan uit gaat. In India is niet alles halleluja, daar gebeurt ook weleens iets verkeerd op een green yard. Maar het gaat erom in de juiste richting verder te ontwikkelen.”

Vergroening van de scheepswerven

Sinds India de Hong Kong-conventie voor verduurzaming van de scheepssloop heeft geratificeerd, is ongeveer een derde van alle scheepswerven aan het vergroenen. De overige yards in India moeten nog wat slagen maken. "In Bangladesh en Pakistan worden nu ook maatregelen genomen om de Hong Kong-conventie te ratificeren. Ze moeten wel, anders gaan ze opdrachten mislopen. Eén werf in Bangladesh is inmiddels groen, dankzij investering van FMO. De banken en andere financiële instituten spelen hierin ook een grote rol. Het is ook wel interessant voor hen om te investeren omdat de recycling inmiddels een grote industrie is geworden." FNV en IndustriALL richten zich op lobby voor ratificatie van de Hong Kong-conventie. "We kijken naar de informatie en steunen de partners waar nodig. Ik werk hierin ook nauw samen met IndustriALL. We houden elkaar op de hoogte over ontwikkelingen in de sector, in de parlementen en in het beleid van de werkgevers. Wij wisten bijvoorbeeld dat India ging ratificeren, en dat het snel zou gaan. Ook omdat de Indiase premier uit dezelfde staat komt als de eigenaars van de scheepswerven en zij met elkaar een goede relatie onderhouden."

Sterke vakbonden belangrijk

In het lobby-spel is het heel belangrijk om sterke vakbonden te hebben in de scheepssloopsector, legt Rajendran uit. "Zodat ze niet om ons heen kunnen. Met de Hong Kong-conventie als internationaal, bindend instrument hebben we een sterk wapen in handen met een wettelijke basis. We kunnen nu desnoods naar de rechtbank op alle niveaus en ik denk dat dit heel belangrijk is."

Interview: Astrid van Unen

**Een identiteit voor vrouwen in de downstream shipbreaking:
"Ik realiseerde mij dat ik een arbeider ben; ik ben nu iemand!"**

Het is acht uur 's ochtends en het huishouden is gedaan: Hamsa is klaar om naar haar werk te gaan. Via de kleine straatjes loopt zij naar de werkplaats. Onder een zeiltje werken Hamsa en zo'n zeven andere vrouwen iedere dag aan het snijden, ontrafelen en wassen van de plastic sloopstouwen. Die worden klaargemaakt om te recylen tot nieuw plastic.



Hamsa (50) zit op de grond en pakt een stuk sloopstouw dat net door een andere vrouw in kleine stukken is gehakt. Met een soepele beweging draait ze het uit elkaar: het stof stuift op. "Ik heb regelmatig last van ademhalingsproblemen van het stof dat in mijn luchtwegen en longen komt", vertelt Hamsa. Nadat de sloopstouwen uit elkaar zijn getrokken en gesorteerd, worden ze gewassen in een bad van chemicaliën. De vrouwen werken 8 uur per dag en verdienen nog geen 2 euro. Ze ervaren veel fysieke problemen: van ademhalingsproblemen door het stof, tot huidproblemen van de chemicaliën. En ze hebben vrijwel allemaal rug- en nekklachten van het zware werk.

Strijden voor zekerheid en hoger loon

Sinds 2011 zet de Indiase vrouwenvakbond SEWA zich in om de situatie van de vrouwen in de downstream shipbreaking te verbeteren. Hamsa werd 6 jaar geleden lid. “Ik wil de gezondheidsproblemen die we door ons werk krijgen, aanpakken”, zegt Hamsa. “Hoe? Dat weet ik nog niet, want door de hitte is het voor ons niet te doen om met een masker of handschoenen te werken”, vertelt ze. Daarnaast hoopt Hamsa dat zij en de andere vrouwen, door zich te organiseren in een vakbond, kunnen strijden voor werkzekerheid en hogere lonen. “We hebben al een klein succes behaald: voor het eerst in 20 jaar zijn onze lonen iets gestegen!”

Sinds ze lid is van SEWA, heeft Hamsa verschillende trainingen gedaan, ze opende haar eerste spaarrekening, maar kwam bovenal tot een belangrijk inzicht: “Ik realiseerde mij dat ik een arbeider ben; ik ben nu iemand!”, zegt ze trots.

Tekst: Marleen Laverman

Fotografie: 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/>
