



■ Dergelijke wrakken varen nog in 2014

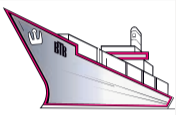


■ ITF en afgevaardigden van de havenarbeiders in actie

Interview met Roger Opdelocht - ITF-coördinator



We zijn te gast bij de Belgische Transport Bond, gelegen



aan de Paardenmarkt 66, te Antwerpen. Velen weten dat deze Centrale de werknemers uit de sectoren wegvervoer & logistiek, havens, zeevisserij, binnenvaart en koopvaardij organiseert.

Minder bekend is dat hier ook een ITF-coördinator en ITF-inspecteur werkzaam zijn.

Wij spreken met Roger Opdelocht, ITF-coördinator voor de Belgische havens.

DNW: "Roger, vertel ons eens wat ITF is?"

ITF staat voor International Transport Workers' Federation. Via zijn voorzitter Ivan Victor zetelt BTB in de Executive Board van de ITF. Het is een organisatie met hoofdkantoor te Londen, waarbij meer dan 400 grote vakbonden van over de hele wereld zijn aangesloten (+ 100 landen). Zij vertegenwoordigen meer dan 5 miljoen arbeiders in alle takken van de transportindustrie. ITF werkt als coördinatiecentrum voor de activiteiten op nationaal vlak van alle aangesloten vakbonden. Maar in de sector van de scheepvaart vervullen ze een speciale rol, n.l. direct tussenkomen in de arbeidsmarkt ten behoeve van zeelieden tewerkgesteld aan boord van schepen die varen onder de zogenaamde goedkope vlaggen en die in tegenstelling tot zeelieden aan boord van vaartuigen onder hun nationale vlag geen bescherming kunnen genieten van hun nationale vakbonden wegens o.m. het ontbreken van eigen cao's.

DNW: "Hoe zijn die zogenaamde 'goedkope vlaggen' tot stand gekomen?"

Na de oorlog, in 1945, kochten de Amerikaanse reders een groot aantal schepen aan zeer lage prijzen van de landen die erg hadden geleden en economisch aan de grond zaten. Ze brachten deze schepen onder de Panamese vlag om de in Amerika strenge (veiligheids)wetten en lonen te omzeilen. In 1948 telde het Panamese register al 3 miljoen ton en natuurlijk volgden vrij vlug andere goed-

kope vlaggen zoals Liberia, Honduras en Costa Rica.

DNW: "Wanneer kwam ITF op het toneel?"

ITF startte de campagne tegen de goedkope vlaggen in 1948 (in de zeevaart gekend als ITF Flags of Convenience Campaign). De zeelieden werden hierin vanaf het begin bijgestaan door de havenarbeiders. Het doel was deze vlaggen terug te dringen naar de nationale vlaggen en intussen te zorgen voor menswaardig loon- en arbeidsvoorwaarden, op basis van een door ITF opgestelde standaardovereenkomst.

DNW: "Na een zo lang lopende campagne zal alles nu wel onder controle zijn?"

Spijtig genoeg is het tegendeel waar. Het aantal goedkope vlaggen kende alleen maar uitbreiding. 40% van de wereldvloot gebruikt, of beter misbruikt, de goedkope vlaggen. Deze groei heeft als gevolg dat het aantal zeevarenden uit de traditionele maritieme naties drastisch verminderde en dat nu het grootste aantal afkomstig is uit de derdewereldlanden. Vandaag is het zo dat het geleverde werk door de ITF-inspecteurs belangrijker is dan ooit tevoren.

DNW: "Concreet, wat zijn de taken van de inspecteurs?"

Dagelijks bezoeken wij schepen, meestal deze onder goedkope vlag. Dit doen wij op verzoek van ITF in Londen, havenautoriteiten en uiteraard naar aanleiding van de rechtstreekse noodkreten van de zeelieden zelf en vanzelfsprekend ook routinematig op eigen initiatief. Gelukkig lenen de huidige communicatiemiddelen, zoals bijv. GSM, zich hiertoe uitstekend.

Uiteraard brengen wij omstandig verslag uit aan ITF-Londen van onze scheepsbezoeken via een computersysteem dat toegankelijk is voor alle inspecteurs. Handig wanneer men dit kan raadplegen voor we aan boord gaan. Dit leert ons de voorgeschiedenis van bemanning en schip. Met een aanloop van jaarlijks meer dan 20.000 schepen in Antwerpen, Zeebrug-

ge, Gent en Oostende is het duidelijk dat ons ITF-Inspectorate geen dag werkloos blijft.

DNW: "Wat zijn de meest voorkomende klachten?"

Meestal is het een veelvoud van klachten. Een reder die zijn schepen niet of nauwelijks onderhoud zal ook 'besparingen' doen op de lonen.

Wanneer de lonen onder de - door ITF vastgestelde - minimumlonen vallen, vatten wij besprekingen aan met de reder om een ITF-contract af te sluiten met inbegrip van een uitgebreide cao (collectieve arbeidsovereenkomst) en loonschalen. Veel voorkomend is ook dat de bemanning gedurende ettelijke maanden geen loon heeft ontvangen. Door onze tussenkomsten recupereren wij soms tot 600.000 dollar achterstallige lonen per jaar. Een schromelijk tekort aan voedsel, werk - en beschermingskledij komt nog altijd voor.

Samengevat, alle persoonsgebonden materies zijn onze bezorgdheid en controleren wij aan boord van de schepen in duidelijke samenspraak met de BTB-verantwoordelijke voor de koop-



■ Roger Opdelocht ITF-Cordinator

vaardij. In geval van moedwil bij de reder gaan wij over tot actie. De zeevarenden leggen het werk neer en weigeren de haven uit te varen. Wanneer dergelijke actie onmogelijk is, doen wij beroep op de havenarbeiders om laad- en losoperaties stil te leggen. Meestal zijn onderhandelingen afdoende om tot een akkoord te komen. Indien het om klachten gaat m.b.t. de veiligheid verwittigen wij de desbetreffende havenautoriteiten.

Bij ernstige tekortkomingen worden de schepen vastgehouden in de haven tot de nodige herstellingen worden uitgevoerd. Niet zelden ontmoeten wij zeelieden die

reeds één à twee jaar aan boord zijn omdat de reder weigert voor aflossing te zorgen. Door onze bemiddeling worden ze dan naar hun (verre) thuisland gerepatriëerd en wordt in hun aflossing voorzien.

Al het voorgaande volgen wij strikt op door een goede communicatie met de zeelieden in kwestie tot het uiteindelijke doel is bereikt. Ook houden wij contact met onze collega's in het buitenland, om bij twijfel omtrent de goede bedoelingen van de reder, een volgende controle te laten uitvoeren.



■ Ivan Victor - Voorzitter van de BTB overhandigde namens de ITF de sleutels van een nieuwe minibus aan dhr. J. Van Hoof, van het Antwerp Seafarers' Centre