

NUMMER 1 2020

diepgang

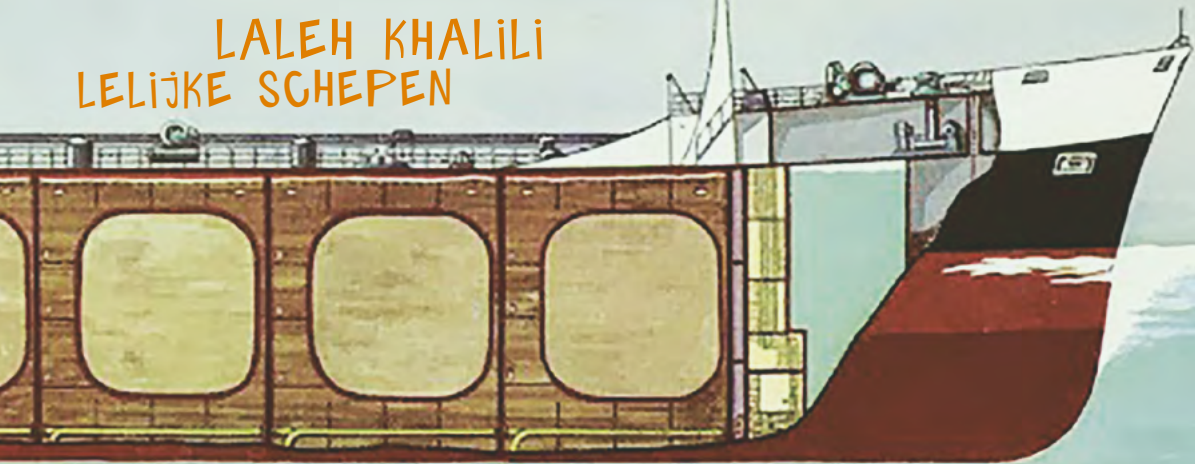
EENENWINTIGSTE JAARGANG KWARTAALBLAD MARITIEM PASTORAAT



Port Betaald



LALEH KHALILI
LELIJKE SCHEPEN



ZEEMAN IN BUBBELBAD
HOMO'S AAN BOORD

INTERVIEW MET PROFESSOR LALEH KHALILI

Vechten tegen de bierkaai

Professor Laleh Khalili schreef boeken over de moeilijke omstandigheden van Palestijnen in vluchtelingenkampen, en over de uitwassen van contra-terreur maatregelen zoals martelingen en Guantanamo-Bay. Toen was ze toe aan een wat lichter onderwerp. Bij toeval werd ze gevraagd om onderzoek te doen naar de maritieme wereld op het Arabisch schiereiland. Ze verdiepte zich in de wereld van rederijen, schepen en havens in het Midden-Oosten. Ze maakte twee reizen mee op containerschepen. En ze schrok van wat ze allemaal aantrof tijdens haar onderzoek. Leven op zee bleek helemaal niet zo'n licht onderwerp. Ze schreef er een nieuw boek over: *Sinews of War and Trade: Shipping and Trading in the Arabian Peninsula* (Oorlogs- en handelsverbindingen: scheepvaart en handel op het Arabisch schiereiland). Professor Khalili was in Nederland voor een lezing. Diepgang had van tevoren een interview met haar. We ontmoeten elkaar bij een bak koffie op de Erasmus Universiteit. Ik vraag haar wat het meevaren aan boord voor haar heeft betekend.

Professor Khalili, u heeft geen familie of bekenden die op zee werken. U kreeg dus te maken met een hele nieuwe wereld. Heeft dat uw leven veranderd?

“Ja, in alle mogelijke opzichten. Het was geweldig om op zee te zijn. Ik ben opgeleid als scheikundig ingenieur, dus ik vond ook alle techniek aan boord fascinerend. Aanvankelijk had ik de angst dat de scheepsbemanning me misschien als een soort van indringer zou beschouwen, maar ik voelde me juist heel welkom. Ik was ook een soort van afleiding,” vertelt Khalili. Met een glimlach: “Jongere bemanningsleden vroegen mij zelfs om raad voor hun liefdesleven. Maar ik weet ook: ‘What happens on a ship, stays on a ship.’ Deze wereld heeft me geraakt en

ik zal de maritieme industrie ook niet meer loslaten.” Professor Khalili vertelt vervolgens waarom ze aan dit onderzoek is begonnen: “Een rode draad in al mijn onderzoek zijn de ‘underdogs’ in onze wereld. Daarbij richt ik me vooral op structuren en mechanismen die zich op globaal niveau afspelen. Zo is de scheepvaart bij uitstek een globale industrie. Maar juist die ondoorzichtige structuur maakt de positie van zeevarenden lastig en eenzaam. Natuurlijk, het leven aan boord is anders dan 200 jaar geleden. Toen waren er te veel mensen op een schip, was er niet genoeg ruimte om te slapen, was er vaak niet genoeg te eten. Tegenwoordig is er echter sprake van te weinig mensen aan boord. De zeevarende moet heel veel kunnen – ‘multiple jobs’ – maar wordt daar niet genoeg voor gewaardeerd. Je moet tegen het routinematige karakter van het werk kunnen. En de papieren werkdruk is hoog geworden. In de jaren '80 las je al dat een kapitein zei: als de kopieermachine niet werkt, kan er niet gevaren worden. Dat is nu met de computer alleen nog maar erger geworden. Wat daarnaast typisch een gevolg is van de globalisering: het verschil in contracten aan boord. Het ene bemanningslid vaart 2 maanden, de ander 9 maanden. De salarisverschillen zijn groot. Zeevarenden zijn kwetsbaar voor uitbuiting. Belangrijk is daarbij het punt: de moeilijke omstandigheden die ik heb onderzocht in het Midden-Oosten, zijn misschien een voorbode van wat in de rest van de wereld kan gebeuren.”

In uw boek beschrijft u de soms onrechtvaardige omstandigheden waaronder zeevarenden moeten werken. Hoe zou je die kunnen veranderen?

“Politiek ben ik links georiënteerd, dus ik geloof in collectieve actie – arbeidsovereenkomsten, organisaties die werknemers vertegenwoordigen etc. Het is een taai gevecht om slechte arbeidsomstandigheden



te verbeteren. Wat mij opviel: aan boord wordt minder gestaakt dan aan de wal. En vroeger werd er meer gestaakt dan tegenwoordig. In de jaren '60 waren de vakbonden veel sterker. Eén van de factoren is dat je nu gemakkelijk van een schip wordt weggestuurd als in de ogen van de werkgever voor problemen zorgt. Globalisering maakt je bovendien kwetsbaar: voor jou tien anderen, waar vandaan dan ook. Bij mijn onderzoek heb ik waargenomen dat in het Midden-Oosten of veel andere landen geweld niet wordt geschuwd. Ik besef ook dat het voor de klassieke vakbonden heel moeilijk is om hier wat aan te doen. Het is een moeilijke strijd, vechten tegen de bierkaai.”

Vanuit de maritieme welzijnsorganisaties doen we een beroep op menselijke waarden (“humanitarian values”) en verantwoord ondernemen. Heeft dat zin volgens u?

“Ik heb wat onderzoek kunnen doen in de archieven van de Mission to Seafarers. Laat ik vooropstellen: die doen belangrijk werk. Bijvoorbeeld: bij schepen aan de ketting, waar de bemanning is achtergelaten. Dan brengen zij de boodschap: ‘Ik ben er voor je. Ik geef je hoop.’ Tegelijkertijd moet ik ook vaststellen dat de welzijnsorganisaties wel eens de rol

van de vakbonden overnemen en daarmee verandering kunnen tegenhouden. In plaats van te werken aan structurele verbetering gaat alle energie naar een individueel geval. Maar soms is gewoon een rechtszaak nodig of moet er actie gevoerd worden. De maritieme organisaties zijn net als de ITF inspectie afhankelijk van industrie-geld en dat maakt het ook lastig.”

In de aankondiging van uw boek wordt gesproken over een “romantische blik” op de scheepvaart. Wat bedoelt u daarmee?

Voor mijn onderzoek heb ik ook maritieme romans gelezen, bijv. van Melville en Conrad, want die vinden taal voor de beleving van het varende leven. Maar met een “romantische blik” bedoel ik vooral het zogenaamde mooie beeld dat sommigen hebben van het leven op zee: de weidse zee als een symbool van God; de geweldige ervaring van de golven; ik ben op die prachtige oceaan. Maar echte zeelui praten helemaal niet zo. Natuurlijk, ze houden wel van hun werk. Een maritieme loopbaan is ook een bijzondere combinatie van leven en werk. Je hebt fysiek uithoudingsvermogen nodig en je moet voortdurend scherp blijven. Een zonsopgang boven zee kan geweldig mooi zijn. Maar we moeten het tegelijkertijd niet romantiseren. Verveling, herhaling en eenzaamheid liggen op de loer. Niet voor niets is het zelfdodingspercentage onder zeevarenden het hoogst van alle beroepen. Er is dus altijd een spanning tussen geweldig mooie en hele zware omstandigheden waaronder dit werk gebeurt. En de balans lijkt nu naar één kant door te slaan. Aan de wal gaan is bijvoorbeeld heel moeilijk geworden. Het lijkt misschien maar een klein verschil of er 24 uur of nog maar 18 uur tijd is om van boord te gaan, maar het maakt een groot verschil. Het ontnemt namelijk wel net de mogelijkheid om je even te ontspannen. Ik heb zelf

meegemaakt hoe de havens lonkten, maar je mocht niet van boord.”

Wat misschien wel positief is om te noemen: is er aan boord geen sprake van goede samenwerking tussen heel verschillende nationaliteiten? Kun je de internationale gemeenschap op een schip niet als een voorbeeld voor de rest van de wereld beschouwen?

“Ja, dat is zo. Maar voor een deel wordt er ook langs elkaar heen geleefd. Op de schepen waarop ik meevoer, deden de Kroaten en de Filippijnen ieder hun eigen ding. Ze hadden elk hun eigen leven. Wat ik ook heb gemerkt is dat het sociale leven aan boord sterkt verandert. Op het eerste schip waarop ik meevoer, was geen internet. Op het tweede schip wel en dat maakte een groot verschil.”

Tenslotte, in uw boek spreekt u ook over één van onze nationale beroemdheden: Hugo de Groot. Hij is de uitvinder van de “vrije zee” zodat scheepvaart in de internationale wateren een onbelemmerde doorgang kan hebben. Maar u bent niet zo positief over dit idee...

Sinews of War and Trade: Shipping and Capitalism in the Arabian Peninsula is verschenen bij Verso en kost \$29,95. Dank aan Dr. Jess Bier, die bij het interview aanwezig was. Professor Laleh Khalili sprak de lezing ‘The Life of Commerce at Sea: power, inequality and loneliness on international waters’ uit op uitnodiging van het ‘Department of Public Administration and Sociology’ aan de Erasmus Universiteit Rotterdam.

“De vrije en vrije handel bestonden alleen voor hen die kanonnen en oorlogsschepen bezitten. Het idee van Hugo de Groot was mooi, maar het werkte alleen positief voor de koloniale machten. Heel veel staten – en dus heel veel mensen – profiteren helemaal niet van de zogenaamde vrije handel. Wereldwijd werkt het zoals in dat boek ‘Animal Farm’: iedereen is gelijk, maar sommigen zijn meer gelijk dan anderen. Al vele jaren worden de mogelijkheden onderzocht om de rijkdommen van de diepzee en Antarctica te exploiteren. Ik las over een VN-conferentie die in de jaren ’70 is begonnen. Ik hoop dat niet alleen de Noord-Atlantische landen nut ondervinden van deze rijkdommen zullen. Misschien gaat, omdat er ook andere niet-Westerse landen op zee zijn verschenen, zoals China, het machtsevenwicht wat verschuiven. Hopelijk zijn dan ook kleinere landen niet uitgesloten van de enorme winsten die op zee worden gemaakt.”

Stefan Francke

