

Buitenland - op cursus in Zimbabwe

De lange weg in Afrika

Voor het eerst van mijn leven de evenaar gepasseerd. Want zo'n wereldreiziger ben ik niet. Het is een vreemde gewaarwording dat de zon over de noordelijke hemel draait. En het water in het badputje niet rechtsom, maar linksom draait. Heeft die Buys Ballot toch gelijk. Voor je werk naar Zimbabwe reizen, klinkt best interessant. Maar wat ging ik daar doen? Ik ben scholingsmedewerker bij de Vervoersbond FNV en door de ITF gevraagd een bijdrage te leveren aan een drietal seminars voor afrikaanse vervoersbonden.

DE ITF (INTERNATIONAL Transport Workers' Federation) is een wereldwijde organisatie van 500 bonden uit 120 landen, gezamenlijk ongeveer 5 miljoen leden. Vorig jaar vierde de ITF haar honderdjarig bestaan. De ITF organiseert en de finse transportbond AKT subsidieert de drie seminars. De eerste werd vorig jaar in Ghana gehouden, de tweede dus dit jaar in Zimbabwe en de derde zal plaatsvinden in Nairobi, Kenia. Op de eerste bijeenkomst in Accra waren 31 deelnemers uit 22 landen aanwezig, zowel frans- als engels-talig. Dit werkte niet goed vanwege taalproblemen. Vandaar dat in Zimbabwe enkel de engelstalige vervoersbonden vertegenwoordigd waren: Zuid Afrika, Eritrea, Oeganda, Zambia, Ethiopië, Sierra Leone, Mauritius, Egypte, Swaziland, Kenia, Mozambique, Namibië, Nigeria, Ghana en Zimbabwe. Dit najaar komen de franstaligen bij elkaar. Waar ik niet bij zal zijn, omdat ik geen trans spreek.

Sleutelsektor

Transport over de weg van passagiers en goederen is de belangrijkste vervoersmodaliteit van het huidige Afrika. 70 Procent van het transport gaat over de weg. De transportsektor ontwikkelt zich als gevolg van economische ontwikkelingen in een hoog tempo. Vooral in Zuidelijk Afrika heeft de afschaffing van de Apartheid geleid tot nieuwe buitenlandse investeringen en economische groei. In de moderne economie is transport, zoals overal op de wereld, een sleutelsektor. Er liggen dus kansen voor de bonden. Hun opdracht is nu aan deze economische groei ook sociale verbeteringen te koppelen en dat is niet makkelijk. De vakbonden zijn over het algemeen betrekkelijk jong en

hebben weinig kracht. De overheden hebben jarenlang geen enkele aandacht geschonken aan de ontwikkeling van een nationaal vervoersbeleid. Er is geen overheidsregulering van de markt in de vorm van vervoersvergunningen, veiligheidsvoorschriften en rij- en rusttijden. En voor zover die er wel zijn, is er geen (of een korrupt) overheidsapparaat dat de naleving controleert. De 'sterke' Europese bonden zijn al nauwelijks in staat een weerwoord te geven aan flexibilisering en privatisering, laat staan de afrikaanse. Daar bovenop komt dat de transportsektor 'van nature' moeilijk te organiseren is vanwege het feit dat de werknemers altijd onderweg zijn. De ITF hoopt met deze seminars te bereiken dat de afrikaanse transportvakbonden hun strategische positie in onderhandelingen met werkgevers en overheden weten uit te buiten en zo hun positie verstevigen.

Legio problemen

De problemen, waarmee de bonden in Afrika te kampen hebben, zijn legio. En veel van deze problemen zijn voor ons westerlingen nauwelijks te doorgronden of voor te stellen. Veel landen verkeren in zeer slechte staat, hoewel er ook gunstige uitzonderingen zijn en sommige landen zich in positieve zin ontwikkelen. Maar vaak is er te weinig geld voor onderhoud van de infrastructuur en gebouwen, is de gezondheidszorg onvoldoende, is er geen of een veel te duur schoolstelsel, is er geen betrouwbaar transportsysteem en geen goedwerkend communicatiesysteem. Het is bijvoorbeeld eenvoudiger vanuit één van de moderne hotels naar een nederlands dan naar een lokaal telefoonnummer te bellen. Een normaal postadres kan bij-



voorbeeld zijn: het vierde huis van de hoek van die en die straat aan de linker kant.

Ook de sociaal-economische omstandigheden zijn ongunstig voor de opbouw van vakbonden: hoge werkloosheid, lage lonen, hoge inflatie, grote staatsschulden, weinig arbeidswetgeving, slechte sociale verzekeringen. Politieke stabiliteit is ook zo'n probleem. Ondanks al deze ongunstige omstandigheden weten de vakbonden zich toch staande te houden en zelfs in kracht te groeien.

Appel en ei

Afrika is rijk aan grond- en delfstoffen. Toch is er een groot gebrek aan geld. Veel landen zijn volledig afhankelijk van buitenlandse multinationals. Regeringen kunnen niet anders dan uitverkoop houden om nog maar iets van een samenleving in stand te houden. Mede gestimuleerd en voorgeschreven door IMF en Wereldbank worden staatsbedrijven geprivatiseerd en voor een appel en een ei overgeno-

men door buitenlandse investeerders die maar één doel hebben: snel rijk worden en dan weer vertrekken. De bevolking leeft in armoede en wordt onderdrukt. De roofofbouw op dit kontinent is na het koloniale tijdperk eerder versterkt dan verzwakt. Een land als Ghana, eens toch het paradepaardje van IMF en Wereldbank, zie je bijna met de dag achteruitgaan. Daar staan bijvoorbeeld nu al staatshavenbedrijven in de etalage die niemand wil kopen. De mensen die ik ontmoet heb, zijn trouwens in het geheel niet te spreken over de praktijken van IMF en Wereldbank. Het dwangmatig invoeren, van westerse politieke systemen van vrije verkiezingen en meer partijstelsels werkt volstrekt averechts. In de praktijk verandert er niets aan de machtsverhoudingen, alleen nu kun je er niet meer tegen ageren, want formeel is er een democratische regering. Ook de internationale waarnemers tijdens verkiezingen komen er in hun ogen niet best af. Ze zijn er, lopen rond en kijken, maar zijn ziende blind. Veelal zijn de mensen te bang om in vrijheid te stemmen.

Verzuiling

Waar een gebrek aan geld is, viert korrup-tie hoogtij. En dat geldt voor bijna alle afrikaanse landen. Korrup-tie is ook voor de vakbeweging een belangrijk probleem. Op twee manieren. Hoe de bond vrij te houden van korrup-tie en hoe de naleving van de wetten te organiseren als het overheidsapparaat korrup-t is. Veel landen waren voorheen engelse koloniën en kennen het systeem van vrijgestelde shop stewards. Deze zijn uiterst kwetsbaar als het gaat om korrup-tie. In sommige bedrijven is een shop steward allang geen vertegenwoordiger meer van de werknemers, maar de hand-langer van de werkgever. Hij neemt personeel aan en ontslaat het. Ben je lid van de verkeerde vakbond, word je ontslagen. Maar ook besturen van bonden zijn vatbaar voor financiële invloeden. De meeste bonden hebben weinig financiële draagkracht (lage lonen, hoge werkloosheid en daardoor weinig kontributie-inkomsten). Dus iedereen die met geld zwaait, kan invloed in de vakbeweging kopen. De regering, ondernemingen,

maar ook buitenlandse 'ontwikkelingsorganisaties'. Volgens een aantal van de vakbondsmensen voert Amerika nog steeds de koude oorlog in Afrika.

Wil je als vakbond Amerikaanse hulp hebben, dan moet je niet 'te marxisties' opstellen. Een nieuwe tendens wordt gevormd door de christelijke organisaties die zich op de vakbeweging hebben gestort. Met veel geld worden bestaande, in kracht groeiende, vakbonden gesplitst in een socialistiese en christelijke poot. De verzuiling die bij ons wordt afgebro-ken, lijkt in Afrika weer te worden opge-bouwd.

Weinig kracht

In een aantal landen functioneren in één onderneming meerdere vakbonden. Zodra één van die bonden 51 procent van de werknemers organiseert, heeft hij het recht op CAO-onderhandelingen. Voor een werkgever is het niet zo moeilijk ervoor te zorgen dat geen van de bonden zo ver komt, bijvoorbeeld door de kon-kurrerende vakbond te 'sponsoren'. Mocht een bond toch de meerderheid halen, is er voor de werkgever altijd nog de mogelijkheid de overheid om te kopen, zodat de CAO niet bekrachtigd wordt en dus geen rechtsgeldigheid krijgt. Veel vakbonden komen voort uit bevrij-dingsbewegingen. Dan is het moeilijk oppositie te voeren tegen de regering die uit deze zelfde beweging is voortgekomen. De vakbonden zijn daar vaak het verlengstuk van de heersende politieke partij. Positief is dat de zuid-afrikaanse vakbonden hun eigen koers lijken uit te zetten en oppositie durven te voeren tegen het ANC als deze partij besluiten neemt die nadelig zijn voor de vakbewe-ging. De hoge werkloosheid brengt met zich mee dat de dagelijkse zorg voor veel mensen bestaat uit in leven blijven. Omdat de formele werkgelegenheid volstrekt onvoldoende is voor de totale beroepsbevolking, groeit de informele sektor enorm. Misschien is dit wel één van de zwaarste bedreigingen voor grote delen van Afrika. Bovendien is de vakbeweging vaak te zwak in de formele sektor be-hoorlijke lonen af te dwingen en dat stimuleert de groei van de informele sektor nog meer.

In een aantal landen heeft de vakbewe-ging harde strijd geleverd voor vrije on-derhandelingen met de werkgevers. Als de bonden dat recht hebben, blijken ze niet in staat goede arbeidsvoorwaarden af te dwingen en moeten ze weer op hangende pootjes terug naar de overheid met het verzoek of die een minimumloon wil vaststellen.

De organisatiegraad is beslist niet het grootste probleem, in sommige bedrijven ligt die tussen 80 en 100 procent. De zwakke financiële situatie is dat wel, plus het feit dat het stakingswapen vrijwel niet te hanteren is. Bij een staking volgt direkt ontslag van de betrokken werkne-mers. Als staken al is toegestaan. Meestal wordt het organiseren van een staking beschouwd als een terroristiese daad. Een wat oudere vakbondsmen uit Sierra Leone vertelde mij dat hij nog nooit een staking heeft meegemaakt. "Als er in mijn land gestaakt wordt, zit ik altijd in de bak", vertelde hij met een brede tandelo-ze lach.

Regionale samenwerking

Met de kursussen wordt geprobeerd de vervoersbonden op regionaal nivo tot samenwerking te brengen. Zo heeft de ITF een 'green card' geïntroduceerd waarmee, bij grensoverschrijdend transport, vakbondsleden in het buiten-land hulp kunnen krijgen. Transport in Afrika gaat over zeer lange afstanden, dwars door woestijnen en wildernis. Voor chauffeurs is vaak de eerste veilige rust-plaats al ver over de grens van het eigen land. Transport is op de lange afstand alles behalve een veilige onderneming. Onderweg stoppen is levensgevaarlijk, berovingen dreigen voortdurend, evenals aanvallen door wilde dieren, maar ook de muskieten en slangen zijn de gevaren van de wildernis.

De vakbonden zijn voor elkaar actief. De rustplaatsen worden opgezocht om de chauffeurs te informeren over de vak-bond, voorlichting te geven over AIDS en indien nodig hulp te bieden. Chauffeurs kunnen ter plaatse lid worden van hun eigen vakbond. De ontvangende vakbond regelt de inschrijving. Jammer genoeg zijn er veel te weinig van deze veilige rust-plaatsen. Een droomwens voor de trans-portvakbonden is om in eigen beheer

rustplaatsen op te zetten, met mediese verzorging, een goed bed, een goede maaltijd, een veilige parkeerplaats voor de trailer en schone sanitaire voorzieningen.

Tijdens het seminar zijn in werkgroepen strategiese plannen gemaakt om konventies en aanbevelingen van de ILO te laten ratificeren door de verschillende regeringen. Deze konventies zijn voor deze vakbonden een uiterst belangrijk instrument om verbeteringen te realiseren.

Onder het motto 'enough is enough' start de ITF binnenkort een internationale campagne om de lange werktijden voor chauffeurs terug te dringen. In werkgroepen zijn regionale campagne-modellen uitgewerkt waarmee de vakbonden de komende tijd aan de slag gaan. Hoofdoelstelling: de ratificering van 'ILO-konventie 153', overigens een betere regeling dan het nederlandse rijtijdenbesluit en de europese regelgeving.

In de laatste bijeenkomst in Kenia worden de 'green card' en de campagne geëvalueerd en wordt verder gewerkt aan een verbeterde samenwerking in de regioos.



Hoewel de vakbonden het erg zwaar hebben, ben ik van mening dat het de goede kant op gaat. Vooral als de sterkere vakbonden in bepaalde regioos een voortrekkersrol kunnen spelen. Ze zijn op de goede weg om in transport-termen te blijven. En ik zie er nu alweer naar uit om mijn afrikaanse vrienden volgend jaar weer te mogen ontmoeten.

Aad in 't Veld