

Dirty, difficult and dangerous¹

Das Geschäft mit Schrottschiffen an Südasiens Stränden

Patrizia Heidegger

Was geschieht eigentlich mit Kreuzfahrtschiffen, Öltankern und Frachtschiffen, wenn sie nach Meile um Meile auf den Weltmeeren von den großen Reedereien gegen modernere Exemplare ausgetauscht werden? Tausende Tonnen Stahl zu zerlegen und zu recyceln, dazu braucht es schweres Gerät und fachmännisches Know-How, so möchte man zumindest meinen. Oft ist allerdings genau das Gegenteil der Fall. Die Bedingungen, unter denen die Ozeanriesen in den Ländern Südasiens verschrottet werden, kosten die dortigen Arbeiter nicht selten Leben und Gesundheit. Was sich an Südasiens Stränden abspielt, ist hierzulande weitgehend unbekannt. Patrizia Heidegger beleuchtet die Details.

Khorshed Alam ist sechzehn, als er die Schule verlässt, um in der bangladeschischen Hafenstadt Chittagong sein Geld zu verdienen. Als er auf dem *Ship Recycling Service* (SRS) *Shipbreaking Yard* Arbeit findet, gibt er vor, bereits 20 Jahre alt zu sein. Der Junge ist schmal, noch ein Kind, und für jedermann ist erkennbar: Er ist noch nicht alt genug für die gefährliche Arbeit auf einem der ausgemusterten Ozeanriesen. Doch weil nach Einbruch der Dunkelheit niemand überprüft, was auf den *shipbreaking yards* vor sich geht, teilen ihn seine Vorgesetzten für die Nachtschicht ein. Khorshed arbeitet jeden Tag von sieben Uhr abends bis zum frühen Morgen.

Im Juli ist Monsunzeit. Starke Regenfälle lassen die Gezeitenzone, in der die alten Schiffe auf Grund liegen und von Tausenden von Arbeitern zerteilt werden, noch schlammiger werden als sonst. Die Arbeiter tragen keine Schuhe und stehen bis zu den Waden im Schlick. Heftige Windböen fegen über die Strände.

Am 17. Juli arbeiten die Männer nachts an dem 190 Meter langen Frachtschiff „Kang Hua“. Es ist tief in der Nacht, gegen drei Uhr, als ein älterer Kollege mit einem Brennschneider ein tonnenschweres Stahlstück zerlegt, das die Arbeiter bereits an Land gezogen haben.

Khorshed steht auf der anderen Seite. Eine plötzliche, starke Windböe bringt die Platte zu Fall. Das mächtige Stahlstück begräbt den Jungen unter sich. Als es seinen Kollegen nach einer halben Stunde gelingt, die Platte hochzuheben, ist Khorshed tot.

Südasien: Schiffsfriedhof der weltweiten Flotte

Die Internationale Arbeitsorganisation (ILO) hat *shipbreaking*, das Verschrotten von Ozeanriesen auf Stränden, schon vor Jahren als einen der gefährlichsten Berufe der Welt bezeichnet. Und trotz aller Diskussionen: Bisher haben sich die Arbeits- und Umweltbedingungen nicht wesentlich geändert. Gleichzeitig ist die Zahl der Schrottschiffe in den vergangenen Jahren auf Grund der Wirtschaftskrise, Überkapazitäten der Reeder sowie des Verbots der Ein-Hüllen-Tanker stark gestiegen. Allein die europäischen Reeder haben 2012 über 75 Prozent mehr Schrottschiffe nach Südasien verkauft als noch im Vorjahr.

Über 1300 Container, Frachter, Öltanker, Passagier- und Kreuzfahrtschiffe sowie große Fähren sind 2012 zerlegt worden, knapp zwei Drittel davon auf den Stränden Südasiens. Mit den Abwrackwerften in Alang im indischen Bundesstaat Gujarat, in Chit-

tagong im Südosten Bangladeschs und in Gadani in der pakistanischen Provinz Belutschistan ist die Region damit weltweit die wichtigste Endstation für Schrottschiffe. Laut Internationaler Seeschiffahrtsorganisation (IMO) recycelte Indien über die letzten zehn Jahre rund 30 Prozent, Bangladesch 25 Prozent und Pakistan 9 Prozent aller Schiffe weltweit. Die Verteilung zwischen den drei südasiatischen Staaten schwankte über die Jahre stark. Gründe hierfür sind unter anderem höhere Steuern in Pakistan und Gerichtsurteile zum Umweltschutz in Bangladesch.

Während bis weit in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts hinein viele Schiffe in europäischen und nordamerikanischen Werften zerlegt wurden, wanderte das Geschäft wegen zunehmender Umweltschutzaufgaben in den Industrieländern zunächst nach Südostasien und dann nach Pakistan, Indien und Bangladesch. Mit dem Anstieg der Stahlpreise wurde die Verschrottung zu einer rentablen Einnahmequelle für Reeder: Laut einschlägigen Berichten zahlten pakistanische *shipbreakers* beispielsweise für den Erzfrachter „Faith N“, der einer Hamburger Reederei gehörte und 2012 in Gadani zerlegt wurde, rund 16,75 Millionen US-Dollar. Den qualitativ hochwertigen Stahl verkaufen die Verschrotter auf dem Binnenmarkt weiter.

Risiken für die Arbeiter

Gemeinsam ist allen drei Ländern, dass Arbeiter die Schiffe direkt auf den Stränden zerlegen – die Methode wird als *beaching* oder Strandung bezeichnet. Es gibt keine Piers oder Trockendocks, von fachgerechten „Abwrackwerften“ ganz zu schweigen, es sind vielmehr Verschrottungsplätze. Die Strandungsmethode ist besonders gefährlich für die Arbeiter, da das Zerteilen der Schiffe auf den Stränden – in Bangladesch sogar auf schlammigem Untergrund – den Einsatz von ausreichend schwerem Gerät, Kränen und Kraftfahrzeugen, um die tonnenschwere Stahlplatten zu heben und abzutransportieren, schwierig oder unmöglich macht. Außerdem sind die Schiffe im Gezeitenbereich und auf dem Strand bei Unfällen für

Krankenwagen und Feuerwehr nicht zu erreichen, Einsatzfahrzeuge können bei der Bergung nicht helfen und Brände nur schwer eingedämmt werden.

Strandung: undenkbar in Europa

In Indien und Pakistan ist der Grad der Mechanisierung höher, auch weil die stabileren Sandstrände dies dort zulassen. Das pakistanische Gadani befindet sich rund 50 Kilometer außerhalb der Hafenstadt Karachi in einer im Vergleich zu den indischen und bangladeschischen *shipbreaking yards* abgelegenen Gegend. Das ge-

samte Gebiet verfügt über keine öffentliche Trinkwasser- oder Stromversorgung, obwohl derzeit rund 7000 Arbeiter dort leben. In Bangladesch sind die Bedingungen auf den schlammigen Gezeitenstränden besonders widrig, und der Einsatz von maschinellen Hilfsmitteln ist beschränkt. Die Strandungsmethode wäre in Europa undenkbar. China hat für seine Recyclingindustrie das *beaching* ausgeschlossen. Und auch der südasiatische Nachbar Sri Lanka hat sich auf Grund der Risiken gegen die Ansiedelung dieser Industrie entschieden und die Methode vorsorglich verboten.

Auf den schlammigen Stränden in Bangladesch tragen die Arbeiter häufig nicht einmal Schuhe, wenn sie sich zwischen den Wracks bewegen.

Bild: Pierre Torset, www.pierretorset.com

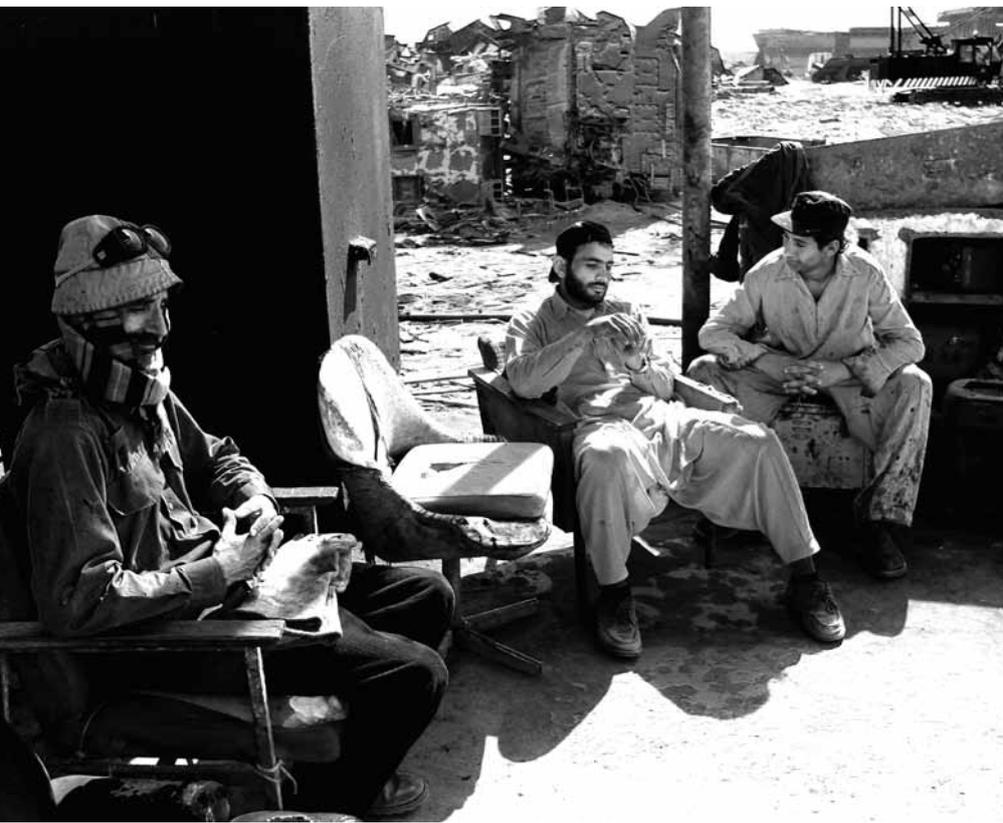


Millionen Tonnen Giftmüll

Hinzu kommt, dass auf den Stränden nicht verhindert werden kann,

Arbeiter sitzen auf Stühlen aus den Wracks – die Einrichtungsgegenstände werden weiterverkauft.

Bild: NGO ShipbreakingPlatform



dass Abfälle ins Meer oder in die Sedimente gelangen – darunter Ölrückstände und Abwässer. Auch die fachgerechte Sammlung und Entsorgung besonders gefährlicher Abfälle wie Asbest, Schwermetalle oder Polychlorierter Biphenyle (PCBs) ist auf den Stränden kaum möglich.

Schrottschiffe sind für Entwicklungsländer eine der größten Quellen für Giftmüll. So errechnete die Weltbank in einem Bericht aus dem Jahr 2009, dass sich in Bangladesch zwischen 2010 und 2030 aus den Schrottschiffen 79.000 Tonnen Asbest, 240.000 Tonnen PCBs, 210.000 Tonnen Ozon schädigende Substanzen, 69.200 Tonnen giftige Farben, 678 Tonnen Schwermetalle wie Blei und Quecksilber, fast zwei Millionen Tonnen flüssige organische Abfälle, über eine Million Tonnen andere Abfälle inklusive Abwässer und 775 Tonnen Säuren anhäufen.

In Pakistan wird Asbest einfach hinter den *yards* im freien Gelände entsorgt, in Indien werden Kabel in schwelenden Feuern freigelegt – der krebserregende Rauch gefährdet nicht nur die Arbeiter, sondern gelangt mitten in Wohngebiete. In Bangladesch nehmen Kinder Batterien auseinander.

3D jobs: dirty, difficult and dangerous

Die Arbeiter von SRS – und dieses Phänomen spiegelt sich in allen drei Ländern wider – haben keine Arbeitsverträge mit den *shipbreakers*. Sie sind Tagelöhner, die von *contractors* angeheuert werden. Folge: Die Arbeiter haben kein Arbeitsverhältnis mit den Firmen, für die sie arbeiten, und fallen meist durch die Maschen der Registrierung für Sozialabgaben und Rentenansprüche.

In allen drei südasiatischen Ländern dürfen Kinder laut Gesetz keine besonders schweren oder gesundheitsgefährdenden Arbeiten verrichten und keine Nachtschichten arbeiten. Während Kinderarbeit in den *yards* in Indien und Pakistan weit weniger verbreitet ist als in Bangladesch, schätz-

Die Arbeiter tragen meist nur mangelhafte Schutzbekleidung und keinen Atemschutz gegen gefährliche Dämpfe.

Bild: NGO ShipbreakingPlatform

ten die Internationale Liga für Menschenrechte (FIDH) und YPSA 2008, dass Kinder unter 15 Jahren hier bis zu 20 Prozent der Arbeiterschaft ausmachen. Das *Institute for Global Labour and Human Rights* berichtete im Fall Khorshed, dass der Eigentümer den Unfall leugnete, als ihn Journalisten damit konfrontierten; er sagte vielmehr aus, dass zu solch später Zeit gar niemand auf den *yards* arbeite.

Die gefährlichsten Situationen für Arbeiter sind Explosionen und Feuer, die durch leicht entflammare Gasgemische an Bord entstehen, außerdem Erstickung, Verletzungen durch herabfallende Stahlplatten sowie Stürze aus großen Höhen. Die Arbeiter, die sich in großer Höhe auf den Schiffen bewegen, sind nicht gesichert. Die Situation zwischen verschiedenen *yards* ist unterschiedlich, doch verfügen die meisten Arbeiter nicht über ausreichende Schutzkleidung. Auch wenn man mittlerweile Helme sieht, so tragen viele Arbeiter in Bangladesch nicht einmal Schuhe – Gasmasken und Atemgeräte beim Umgang mit giftigen Stoffen und Dämpfen werden auch in den vergleichsweise besseren *yards* nicht zur Verfügung gestellt. Die meisten *yards* haben keinen Krankenwagen. Besonders im pakistanischen Gadani ist der Weg ins nächste Krankenhaus in Karachi sehr weit.

Die *International Metal Workers Federation* berichtete 2007, die Lebenserwartung der Arbeiter in Alang liege bei 40 bis 50 Jahren, also bis zu 25 Jahre unter dem nationalen Durchschnitt. Solche Arbeitsplätze werden von der ILO als *3D jobs* bezeichnet: *dirty, difficult and dangerous*.

Schwere Unfälle an der Tagesordnung

Schwere Verletzungen, oft mit lebenslangen Gesundheitsfolgen und Behinderungen, aber auch tödliche Unfälle, sind keine Seltenheit. Die Nichtregierungsorganisation *Young Power in Social Action* (YPSA) aus Chittagong hat im

vergangenen Jahr 15 Todesfälle für Bangladesch dokumentiert. Da es keine offiziellen Statistiken gibt und sich die *yard owners* in Schweigen hüllen, bleibt das wahre Ausmaß im Dunkeln. „Die *shipbreakers* wollen nicht, dass Außenstehende von den Unfällen erfahren, um ihrem Ruf nicht zu schaden“, sagt Muhammad Ali Shahin von YPSA. „Sie informieren die Behörden nie über Unfälle. Nur wenn Nichtregierungsorganisationen oder die Presse die Todesfälle untersuchen, werden sie gezwungen, Informationen herauszurücken“. Ebenso wenig gibt es belastbaren Zahlen zu schweren Unfällen, daraus resultierender Arbeitsunfähigkeit sowie langfristigen Folgeerkrankungen der Arbeiter. In Anbetracht der vergleichsweise niedrigen Zahl von Arbeitern – häufig ist von 20.000 Arbeitern in Bangladesch die Rede – ist die Zahl der Unfälle und Todesfälle wahrscheinlich signifikant höher als in anderen Branchen des Landes.

Trotz der verhältnismäßig besseren Situation: Auch in Indien kam es 2012 zu tödlichen Zwischenfällen. So brach am 6. Oktober auf dem britischen Öltanker „Union Brave“ ein Feuer aus. Mindestens sieben Arbeiter starben. Erstmals in der Geschichte der Schiffsverschrottung wurden die Betreiber verhaftet und der fahrlässigen Tötung bezichtigt. Darüber empörte sich der Industrieverband der Verschrotter, die *Ship Recycling Industries Association* (SRIA); er rief zu Streiks und Protesten auf. Die drei Männer wurden auf Kautionsfreigabe – ein etwaiges Verfahren kann Jahre dauern und droht im Sande zu verlaufen.

Insgesamt kostete das *shipbreaking* in Alang im 2012, so *The Indian Express*, dreizehn Arbeiter das Leben. Seit 2001 sollen mindestens 173 indische Arbeiter umgekommen sein. Immerhin kündigte das zuständige *Gujarat Maritime Board* nun an, es werde Land für ein privates Krankenhaus in Alang zur Verfügung gestellt.

Asbest: der langsame Tod

Eine im Jahr 2011 veröffentlichte Studie der *University of British Columbia* kam zu dem Ergebnis, dass in Bangladesch 12 Prozent der untersuchten Arbeiter an Erkrankungen der Atemwege litten, die durch Kontakt mit Asbest entstehen, und 6 Prozent bereits an Asbestose, einer Staublungenkrankheit, erkrankt waren. Das *Indian National Institute of Occupational Health* beschrieb im Jahr 2007, dass 16 Prozent der für eine Studie untersuchten Arbeiter, die auf den *yards* mit Asbest umgehen, Anzeichen einer Erkrankung zeigten und 39 Prozent an Einschränkungen litten. Symptome treten häufig mit einer Verzögerung von 15 bis 20 Jahren auf, Lungenkrebs entwickelt sich mit einer Latenz von 25 bis 40 Jahren. Die gesamten Auswirkungen der asbestverseuchten Schiffe sind für Südasien damit schwer abzuschätzen.

Vereinzelte *yards* in Indien verfügen nach eigenen Angaben mittlerweile über Möglichkeiten zur sachgerechten Entsorgung von Asbest. In Bangladesch und Pakistan fehlt das Wissen über notwendige Sicherheitsmaßnahmen im Umgang mit Asbest. Die *NRO Shipbreaking Platform* fand bei ihrem letzten Besuch in Pakistan im Dezember 2012 heraus, dass es in Pakistan keine gesetzlichen Vorschriften zum Umgang mit Asbest gibt und dass die Arbeiter das Material von Hand aus den Schiffen entfernen – ohne Schutzkleidung und Atemschutz.

Niemand fühlt sich verantwortlich

Das Basler Übereinkommen über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle umfasst auch Schrottschiffe. Alle beteiligten Staaten sind Vertragspartner und müssten sich an die Vorgaben halten. Problem dabei: Es ist unklar, wer den Müll exportiert. In der Regel verkaufen die Reeder die Schiffe, wenn sie auf See sind, dadurch gibt es kei-

nen Hafenstaat. Darauf, dass dann die Flaggenstaaten verantwortlich wären, hat sich die internationale Gemeinschaft nie geeinigt, und das Herkunftsland der Reeder fühlte sich noch nie zuständig. Die Europäische Union sowie alle ihre Mitgliedstaaten haben einer Änderung des Übereinkommens zugestimmt, nach der keinerlei giftige Abfälle aus der EU in Entwicklungsländer verbracht werden dürfen. Doch auch diese Regelung lässt sich durch den Verkauf der Schiffe auf See – meist unter Hinzuziehung anonymer Broker – leicht umschiffen.

Damit bleiben internationale Verpflichtungen an den Importstaaten in Südasiens hängen. Dort stellen lokale Behörden für die Schiffe Einfuhrzertifikate aus. Obwohl in Indien der *Gujarat Maritime Board* für die Kontrolle zuständig ist, kann er folgenreiche Unfälle wie die Explosion im Oktober 2012 nicht verhindern. In Pakistan ist die Umweltschutzbehörde von Belutschistan in der Verantwortung: Diese ist jedoch personell und finanziell nicht ausreichend ausgestattet und kann nicht gewährleisten, dass alle Schrottschiffe vor Beginn der Arbeiten geprüft werden. Auch in Bangladesch verlangen die Regelungen zum Schiffrecycling ein Zertifikat, welches beweisen soll, dass die Schrottschiffe vorgereinigt worden sind. Der NRO *Shipbreaking Platform* liegen solche Zertifikate vor: Adressen und Verantwortliche der ausstellenden Firmen in Panama oder Singapur sind nicht auffindbar, Dokumente verschiedener Firmen tragen dieselben Unterschriften und bei den Mengenangaben für gefährliche Abfälle an Bord steht regelmäßig: „keine“.

Die Reeder sowie die Broker, welche die Schiffe nach Südasiens bringen, hat bisher noch niemand zur Rechenschaft gezogen. Die europäischen Schiffseigner – allein deutsche Reeder haben 2012 nicht weniger als 48 Ozeanriesen nach Südasiens auf die Strände verkauft – sehen sich nicht in der Verantwortung: Entweder verweigern sie eine Stellungnahme oder verweisen darauf,

dass sie die Schiffe ja nicht selbst zur Verschrottung geschickt haben. Immerhin: Einige wenige Reedereien aus anderen Ländern haben erklärt, in Zukunft keine Schiffe mehr zu stranden.

Die Verantwortungsfrage dreht sich im Kreise: Die Verschrotter beklagen, dass die südasiatischen Regierungen nichts in Infrastruktur investieren, obwohl sie Steuern bezahlen. Sie reden sich auch damit heraus, dass sie die Strandabschnitte immer nur für sechs Monate pachten und sich so Investitionen nicht lohnen – Fakt ist, dass viele Firmen schon seit Jahrzehnten an derselben Stelle arbeiten. Die *shipbreakers* gehören zu einflussreichen Familien mit gutem Draht zur Macht oder Familienmitgliedern in hohen Ämtern.

Im Jahr 2009 hat die internationale Gemeinschaft die Konvention von Hongkong zum Schiffsrecycling verabschiedet². Das Übereinkommen wird noch viele Jahre nicht in Kraft treten, da es bisher noch von keinem einzigen Staat ratifiziert worden ist, und somit kurz- und mittelfristig keine Wirkung entfalten. Zudem stellt die Konvention einen Minimalkonsens dar: Sie versucht weder die Verbringung des Giftmülls einzudämmen noch die Methode der Strandung zu verbieten. Eine baldige Verbesserung ist damit nicht in Sicht.

Europa debattiert

Schon vor einigen Jahren hat die EU-Kommission das Problem zur politischen Priorität erklärt und eine „radikale Veränderung“ gefordert. Der Entwurf für eine neue Verordnung zum Schiffrecycling sieht vor, Schrottschiffe aus den internationalen Regelungen für Giftmüll herauszunehmen und die Verbringung nach Asien damit zu vereinfachen. Sie sollen dann nur noch in von der EU akzeptierten Anlagen recycelt werden dürfen. Wie die EU die Einhaltung ihrer eigenen Standards überprüfen will, ist unklar. Auch einen Mechanismus sieht sie nicht vor, etwa eine finanzielle Garantie der

Reeder für sauberes Schiffrecycling, um diejenigen stärker mit in die Verantwortung zu nehmen, die von den Schrottschiffen am meisten profitieren – doch das Europaparlament erwägt die Idee. Die politischen Entscheidungsträger diskutieren, ob Giftmüll in Entwicklungsländer geschickt werden darf, ohne gegen geltendes internationales Umweltrecht zu verstoßen; die Reederlobby versucht zugleich, strengere Regelungen abzuwenden.

Währenddessen berichtet die indische Presse 2013 bereits von neuen Todesfällen. Vor Ort kommen die Verbesserungen zu langsam an. „Das sind immerhin Arbeitsplätze“ hören diejenigen, die sich für Veränderungen einsetzen, häufig von Seiten der Reeder, der IMO, den *shipbreakers*, den Behörden. Und auch wenn die Arbeiter sich bewusst für diesen gefährlichen Beruf entscheiden, weil sie auf den *shipbreaking yards* mehr verdienen können als anderswo, so haben sie doch ein Recht auf grundlegende Sicherheit – auch weil ihre Familien sich durch Unfällen oder Krankheit der Arbeiter häufig in einer noch schlechteren Lage wiederfinden.

Khorshed hat für 2,75 US-Dollar Lohn am Tag mit dem Leben bezahlt. 244 Dollar Entschädigung muss seiner Familie genügen.

Zur Autorin

Patrizia Heidegger ist Geschäftsführerin der NRO *Shipbreaking Platform* in Brüssel, eines weltweiten Zusammenschlusses von Umweltschutz- und Menschenrechtsorganisationen, die sich für bessere Arbeitsbedingungen und mehr Umweltschutz im Schiffrecycling in Südasiens einsetzt. Sie hat ein Jahr lang die bangladeschische Menschenrechtsorganisation *Ain-o-Shalish Kendra* vor Ort unterstützt und schreibt regelmäßig für diese Zeitschrift über Menschen- und Arbeitsrechtsthemen.

Endnoten

¹ schmutzig, schwer und gefährlich

² *The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships 2009 (Hong Kong Convention)*