



2019/18 Reportage

<https://shop.jungle.world/artikel/2019/18/schrott-am-strand>

Abgewrackte Schiffe in Bangladesh

Schrott am Strand

Von **Christian Faesecke**

In Bangladesh werden ausrangierte Ozeanriesen an Stränden verschrottet. Die Arbeitsbedingungen sind lebensgefährlich, die ökologischen Folgen verheerend.

Wie ein gestrandeter Wal liegt der 280 Meter lange Tanker »Tenaga Lima« am Strand von Faujdarhat, drei Kilometer nördlich der Millionenstadt Chittagong in Bangladesh, als plötzlich ein Teil des 41 Meter breiten Hecks mit einem lauten Krachen auf den Strand fällt. Mitten durch die Ortschaft und parallel zum Meer verläuft die laute und dreckige Schnellstraße, die Chittagong mit der Hauptstadt Dhaka verbindet. 15 Kilometer weiter, am anderen Ende des Schiffschlachthofs, liegt die Kleinstadt Kumira neben einem geschützten Mangrovenwald. Auf der dem Strand abgewandten Seite der Straße erstreckt sich das Gelände einer der vielen Stahlgießereien, die sich in der Nähe der Abwrackwerften angesiedelt haben. Mehrere Tausend Tonnen Stahl werden hier jeden Tag weiterverarbeitet – der Stahl der Schiffe, die zwischen Faujdarhat und Kumira verschrottet werden.



Was nicht recycelt werden kann, wird einfach ins Meer gekippt

Bild:

Christian Faesecke

Unweit der knapp 150 Schiffswracks, die am Strand liegen, sitzt der 35jährige Kamal Dhar in seiner kleinen Hütte aufrecht auf der Bettkante. Viele Abbildungen hinduistischer Gottheiten schmücken die Wände des Hauses seiner Eltern. Das ist ungewöhnlich im sonst stark muslimisch geprägten Bangladesh. In der Ecke stehen ein alter Rollator und ein Paar Achselstützen. Nach einem Unfall vor fünf Monaten wurde Dhar der rechte Unterschenkel amputiert. Damals

kam ein Stapel Stahlplatten ins Rutschen, zerquetschte seinen rechten Unterschenkel und brach ihm den linken Oberschenkelknochen. Die Kosten für seine Krankenhausbehandlung sowie für den Rollator und die Stützen habe noch sein Arbeitgeber bezahlt. »Als ich aus dem Krankenhaus entlassen wurde, hat mich mein Arbeitgeber gekündigt. Er sagte, ich sei jetzt für ihn nutzlos. Und so fühle ich mich auch«, erzählt Dhar. »Der Rollator ist auf dem unwegsamen Gelände durch das Dorf völlig unbrauchbar und nach kurzer Zeit mit den Stützen schmerzen mir die Schultern.«

Gestrandete Frachter

Das Abwracken der Schiffe in Bangladesh begann in den sechziger Jahren. 1960 lief in einem schweren Sturm der griechische Frachter »M D Alpine« auf dem Strand vor Chittagong auf Grund. Da es nicht gelang, das Schiff wieder freizubekommen, gab sein Besitzer es auf. Erst Jahre später wurde es von der Stahl verarbeitenden Firma Chittagong Steel House gekauft und über die Jahre zerlegt. Während des Unabhängigkeitskriegs 1971 wurde das pakistanische Schiff »Al Abbas« vor der Küste schwer beschädigt. 1974 kaufte es die Karnafully Metal Works Ltd. und ließ es ebenfalls an der Küste vor Chittagong abwracken.



Vorsicht vor herabfallenden Teilen.

Bild:

Christian Faesecke

Bis dahin wurden Schiffe umständlich und teuer in den Häfen der Industrieländer recycelt. Das Abwracken in Bangladesh war lukrativer. Umwelt- und Arbeitsschutzbestimmungen gab es nicht, dafür aber zahlreiche billige Arbeiter. Auch die einzigen natürlichen Voraussetzungen, ein hoher Gezeitenhub und weicher Grund, waren gegeben. Größere Investitionen waren für den Einstieg in die Schiffsverwertung nicht nötig. In den achtziger Jahren entstanden auch in Indien bei Alang

und in Pakistan bei Gadani ähnliche Strandabschnitte zur Schiffsabwrackung.

Von der Schnellstraße aus sind in Richtung Strand überall Schiffsbrücken zu erkennen, die hier locker die Baumwipfel überragen – Schiffe, die zum Abwracken bei Springflut auf den Strand gesetzt wurden. Links und rechts der Straße reihen sich Hütten als Verkaufsflächen für verschiedene Schiffsbauteile aneinander: von ganzen Maschinenblöcken, Navigationsinstrumenten und Schiffslampen über zurückgelassene Hantelbänke und Gitarren der ehemaligen Besatzungen bis zu Rettungsringen und Feuerlöschern ist hier alles zu finden. Teilweise sind darauf sogar noch die ausgebleichten Schiffsnamen zu entziffern. An Pfählen baumeln Rettungsanzüge zum Verkauf. Ein fast ausgetrockneter Flussarm neben der Schnellstraße ist mit orangefarbenen Rettungsbooten bedeckt.

»Manche Arbeitgeber haben angefangen, Geld zum Schadenersatz bei Unfällen zurückzulegen«, sagt Dhar. »Allerdings ziehen sie dieses Geld direkt vom Verdienst der Arbeitnehmer ab, was zu viel Unmut bei den gesunden und unverletzten Arbeitern geführt hat und sich deshalb nicht durchsetzen konnte.« Erst Anfang dieses Jahres kamen zwei Arbeiter ums Leben, als am Morgen des 18. Februar bei Schneidearbeiten am Öltanker »MTS Warrior« ein Feuer im Motorraum ausbrach und es zu einer Explosion kam. Ein weiterer Arbeiter wurde schwerverletzt ins Krankenhaus gebracht. Der Unfall ereignete sich trotz routinemäßiger Inspektionen durch die Abteilung für Sprengstoffe der Energiebehörde Chittagongs, die überprüft, ob sich leicht-entzündliche oder giftige Chemikalien an Bord befinden. Tofazzal Hossen, ein Inspektor der Abteilung, erklärte der Presse, seine Behörde habe das Schiff vor zweieinhalb Monaten zur Verschrottung freigegeben. In der Zwischenzeit könnte sich aber im Tanker Gas gebildet haben, fügte er hinzu.



Am Strand von Faujdarhat in der Nähe von Chittagong liegen zu verschrottende Schiffe. In dieser Region von Bangladesh haben sich zahlreiche Abwrackwerften angesiedelt.

Bild:

Christian Faesecke

Nach Angaben der NGO Shipbreaking sind allein im vergangenen Jahr 35 Arbeiter bei Abwrackarbeiten ums Leben gekommen. 20 Arbeiter starben in Chittagong, zwölf weitere wurden schwer verletzt. 14 Arbeiter starben in Alang, Indien. Ein Toter sowie 27 Verletzte sind aus Gadani, Pakistan, dokumentiert. Die meisten Unfälle ereignen sich durch herabstürzende

Stahlteile und Verbrennungen. Seit Jahren wird die ganze Branche wegen fehlenden Arbeitsschutzes und Verstößen gegen Umweltschutzgesetze kritisiert. Was nicht recycelt werden kann, wird oft abgefackelt oder einfach ins Meer gekippt. So ist der Strand nördlich von Chittagong mit Asbest, Schwermetallen, Altöl und vielen weiteren Schadstoffen stark kontaminiert.

»Wir müssen jedes Jahr weiter hinausfahren und fangen trotzdem kaum noch etwas«, erzählt der Fischer Shamir, während er und seine Kollegen drei Kilometer von der Küste entfernt ihr Netz und einige Reusen ins Boot hieven. Die Ausbeute ist auch heute wieder bescheiden: wenige Krabben und viel Plastik.

Flaggen billig abzugeben

Hat ein Schiff das Ende seiner Lebenszeit erreicht, wird es häufig an Schrotthandelsfirmen weiterverkauft. Damit entledigen sich die einstigen Besitzer jeglicher Verantwortung für den weiteren Verbleib des Schiffes oder für dessen Entsorgung. Nach Analysen der NGO Shipbreaking führen 2018 mehr als 60 Prozent aller Schiffe, die zum Verschrotten an den Küsten Südasiens landeten, unter sogenannten flags of convenience (FOC), Billig- oder Gefälligkeitsflaggen, die oft von Inselstaaten wie den Komoren, Niue, Palau oder St. Kitts und Nevis vergeben werden. Diese Flaggen sind bei Schrotthändlern besonders beliebt, weil sie wenigen bis gar keinen Bedingungen des Internationalen Seerechts unterliegen. Die Flaggen dieser Staaten werden üblicherweise nicht während des regulären Einsatzes der Schiffe benutzt und ihre Anbieter unterbieten sich gegenseitig bei »Letzte-Fahrt-Rabatten«. Oft wird ein Schiff wenige Wochen vor der letzten Reise noch einmal ausgeflaggt und umgemeldet. In den drei südasiatischen Abwrackgebieten in Indien, Bangladesh und Pakistan wurden 2018 zusammen 90,4 Prozent der weltweiten Abwracktonnage verschrottet. Pro Leergewicht Tonne Stahl (LDT, light displacement tonnage) bekommt man in Chittagong knapp 450 US-Dollar. Bangladesh bezieht 20 Prozent seines von der eigenen Industrie benötigten Stahls von hier, Indien immerhin noch zehn Prozent.



Die Arbeitsbedingungen sind hart und gefährlich.

Bild:

Christian Faesecke

Wegen der Kritik an diesen Missständen hat die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO), eine Unterorganisation der Vereinten Nationen, im Jahr 2009 das sogenannte Hongkong-Übereinkommen (HKC, Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships) verabschiedet. Dies sei eine Vereinbarung für umweltfreundliches Recycling von Schiffen und für die weltweite Verbesserung der Arbeitsbedingungen in den

Abbruchwerften, konstatierte Geschäftsführer Ralf Nagel vom Verband Deutscher Reeder (VDR) und ehemaliger Wirtschaftssenator in Bremen (SPD), der das Übereinkommen unterstützte.

Doch auch zehn Jahre nach seiner Verabschiedung ist das Übereinkommen noch nicht in Kraft. Mindestens 15 Staaten müssen es ratifizieren, die zusammen wenigstens 40 Prozent der Welthandelstonnage und nicht weniger als drei Prozent Recyclingkapazität repräsentieren. Immerhin zehn Staaten, die über 25 Prozent der Welttonnage repräsentieren, haben das Übereinkommen bislang ratifiziert, zuletzt Japan. Deutschland hat im Juli 2018 einen entsprechenden Gesetzentwurf für eine Ratifizierung beschlossen. Jedoch haben innerhalb der IMO diejenigen Länder die meisten Stimmen, die die größte Anzahl an Schiffen unter ihrer Flagge haben. So bestimmen die Schiffsinhaber durch die Wahl der Flagge auch, welches Land sie in der IMO vertritt. Nach einem Bericht der Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung (UNCTAD) sind fast 73 Prozent aller Schiffe unter einer Flagge unterwegs, die nicht mit der des Herkunftslands des Eigentümers übereinstimmt. Daraus folgt, dass Länder wie Griechenland, Japan, China und die USA zu den führenden Schiffseigentümer-Nationen gehören, jedoch Panama, die Marshall-Inseln und Liberia die Länder mit den meisten Flaggenregistrierungen und damit auch mit den meisten Stimmen in der IMO sind.

Abwracken in Europa

Die Europäische Union hat kürzlich eigene Regelungen erlassen. So dürfen seit Ende vergangenen Jahres Schiffe, die unter einer europäischen Flagge fahren, nur noch auf solchen Werften recycelt werden, die EU-Standards entsprechen und auf einer europäischen Liste geführt werden. Alle diese Werften liegen in Europa und noch wird indischen Betrieben die Eintragung in diese Liste verwehrt – eine aus der Sicht des VDR sehr schwierige Entscheidung. Indien habe viele Fortschritte gemacht, die gelte es anzuerkennen und Anreize zu setzen, so dass auch andere Betriebe diesem Beispiel folgen, so Ralf Nagel in einem Schreiben.

Der Jahresauflistung der NGO Shipbreaking zufolge waren 2018 lediglich zehn von weltweit 746 verschrotteten Schiffen unter einer europäischen Flagge nach Südasien unterwegs. Das sind gerade einmal 1,34 Prozent aller im vergangenen Jahr verschrotteten Schiffe, die unter die erwähnte EU-Regelung gefallen wären, wäre sie schon in Kraft gewesen. 2017 fuhren zwölf von 837 zu verschrottenden Schiffen unter einer europäischen Flagge. Damit geht die Regelung der EU-Kommission am eigentlichen Problem vorbei, zeigt aber immerhin, dass es andere Möglichkeiten als die billige Abwrackung an den Stränden Südasiens gibt.

Auf die Frage an Kamal Dhar, was seine Regierung für ihn unternehme, antwortet er trocken: »Letztes Jahr hat sie Chittagong in Chattogram umgetauft, den alten bengalischen Namen.« Dann zuckt trotzdem noch ein Lächeln über sein Gesicht: »Ich habe Kontakt mit einer NGO in Chittagong aufgenommen, die mir mit einer neuen Prothese helfen wird. Dann kann ich endlich wieder selbständiger sein.«

Weitere Fotos werden vom 24. Mai bis 15. Juni im Café Elbfaire in Hamburg in der Fotoausstellung »Chittagong – Schlachthof der Schiffe« gezeigt.