

Eisenfresser

Dokumentarfilm von Shaheen Dill-Riaz
Deutschland 2007, 85 Min.

Kurze Filmbeschreibung

„Wo das Meer endet und die Berge sich erheben, dort herrscht die göttliche Ruhe, dort sollst Du leben“.

(Sprichwort aus Bangladesch, zitiert nach dem Film „Die Eisenfresser“)

Die glitzernde Meeresoberfläche, der Sonnenuntergang, selbst die Silhouette der auf den Strand gezogenen Schiffe vor dem dunklen Nachthimmel und der Funkenregen der Schneidbrenner in der Nacht wirken fast poetisch. Bilder mit denen der mehrfach preisgekrönte Film des Autors und Filmemachers Shaheen Dill-Riaz beginnt. Doch schon in dieser letzten Sequenz beginnt man zu ahnen, dass die Idylle trügerisch ist. Und in der Tat liegen über mehrere Kilometer im schwarzen Schlick zum Abwracken bereit Ozeanriesen, türmen sich Stahlbleche und Schrott, verseuchen Schweröle und andere giftige Substanzen den Strand und das Meer; entsorgen Arbeiter mit primitiven Werkzeugen und unter unmenschlichen Bedingungen die zum Großteil aus Industriestaaten stammenden ausgemusterten Überseeschiffe. Das hässliche und menschenverachtende Ende einer globalen Produktions- und Verwertungskette, das wir gerne verdrängen.

Der Filmemacher begleitete mit seiner Kamera eine Gruppe von Menschen aus dem Norden, auf ihrem Weg in den Süden zu den Abwrackwerften. Weil der Ertrag ihrer Felder nicht mehr ausreicht, ihre Familien zu ernähren, sind sie auf den Verdienst angewiesen, der sich nur außerhalb ihrer Heimatregion bietet. Der Film dokumentiert ihren buchstäblichen Überlebenskampf als Seilträger, als Lastenträger oder Schweißer. Er zeigt ihre Einbindungen in die sie unterdrückenden Hierarchien bzw. ihr Ausgesetztsein als Migrantinnen in einer für sie bedrohlichen Welt, gleichzeitig aber auch ihre kleinen Hoffnungen, ihren oft ohnmächtigen Zorn und ihren Schmerz. Die Kamera fängt bedrückende Bilder von der Arbeit und den Arbeitsprozessen ein, von den Auseinandersetzungen, die die Abhängigkeiten und Ausbeutungsmechanismen deutlich machen. Es sind präzise Beobachtungen, die ohne viele Kommentare die Situation beschreiben. Shaheen Dill-Riaz bezieht eindeutig Stellung zu Gunsten derjenigen, die am Ende der Hierarchie stehen, aber er lässt auch die Betreiber der Werft und die Subunternehmer zu Wort kommen. Seine Kamera denunziert nicht, sondern achtet die Würde der Menschen, insbesondere die Würde der Arbeiter.

Am Ende des Films zeigt das Bild eine sich endlos drehende Seilwinde, Symbol des Teufelskreises von Armut und Ausbeutung. Der Film „erschlägt“ den Betrachter nicht mit Schreckensbildern, sondern beobachtet und dokumentiert, lässt Raum für Reaktionen und Fragen, insbesondere denen nach der Verantwortlichkeit – auch unserer.

Bangladesch: Land der Bengalen

Bangladesch liegt in Südasien. Im Westen, Norden und Osten grenzt es an Indien, im Nordosten an Burma und im Süden an den indischen Ozean. Mit einer Fläche von 147 570 qkm ist es nicht einmal halb so groß wie Deutschland. Der größte Teil des Landes liegt im Mündungsdelta von Ganges (Padma), Brahmaputra (Jamuna) und Meghna (Surma).

Im Jahr 2007 betrug die Bevölkerung 150 Millionen Menschen, damit ist Bangladesch der bevölkerungsreichste Flächenstaat der Erde:

Bevölkerungsdichte: 1.045/km² (Deutschland 231/qkm). Mehr als 2/3 der Bevölkerung lebt auf dem Lande. Allerdings schreitet der

Urbanisierungsprozess auf Grund der ländlichen Armut rasch voran. Dhaka, die Hauptstadt, gehört zu einer der am schnellsten wachsenden Metropolen der Welt. Betrug der Urbanisierungsgrad 1998 noch 20,0 %, so werden bis 2015 mehr als 30 % erwartet. Insgesamt hat sich aber auf Grund der Bevölkerungspolitik der Regierung die Geburtenrate verringert. Die Fruchtbarkeitsrate liegt heute bei 3,1 Kindern pro Frau, 30 Jahre zuvor hatte sie noch bei 6,2 gelegen. Insgesamt handelt es sich um eine junge Bevölkerung. 60 % sind unter 25 Jahren und der Anteil der über 65 jährigen beträgt gerade 3 %.

Wirtschaftlich konnte Bangladesch in den letzten Jahren seit 1990

Wachstumsraten von rund 5 % erzielen. Dieses hohe Wachstum wird in erster Linie vom Industriesektor getragen, der rund 27 % des

Bruttoinlandsproduktes (BIP) ausmacht. 49 % trägt der Dienstleistungssektor zum BIP bei, und die Landwirtschaft erwirtschaftet mit ca. 60 % der

Arbeitskräfte knapp ein Fünftel des BIP. Während in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts noch 70 % der Exporterlöse aus dem Export von Jute stammte, machen heute vor allem die Produkte der Bekleidungsindustrie den Großteil der Ausfuhrerlöse aus. Der „Export“ von Arbeitskräften ist dabei, der Bekleidungsindustrie den Rang abzulaufen, denn die Rücküberweisungen der im Ausland tätigen bangladeschischen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer erreichte von Januar bis Oktober 2007 rund 5,3 Mrd. USD.

Das starke wirtschaftliche Wachstum in den letzten Jahren hat das Ausmaß absoluter Armut (d.h. die Zahl der Menschen, die von weniger als einem USD/Tag leben müssen) zwar verringern können – von 63 Mio (2000) auf 56 Mio (2005)

(lt. Angaben der Weltbank 2007). Auf der anderen Seite ist die Ungleichheit gestiegen. Nach Angaben des UNDP-Berichts zur menschlichen Entwicklung (2007/2008) rangiert Bangladesch an 140 Stelle (von 177 Ländern) des so genannten Human Development Index; dieser berücksichtigt neben der Einkommenssituation auch Faktoren wie Lebenserwartung, Schulbildung und Analphabetenrate. Während die Einkommensarmut nur langsam sinkt, sieht es bei den weichen Indikatoren wie Bildung und Gesundheit besser aus.

Allerdings können noch immer 48 % der Bevölkerung über 15 Jahre weder schreiben noch lesen, 26 % haben keinen Zugang zu sauberem Wasser und 48 % der Kinder von 0 bis 5 Jahren haben für ihr Alter Untergewicht. Die

Ursachen für die hohe Armut sind natürlich vielfältig: fehlender oder unzureichender Zugang zu Land, geringe Einkommen, fehlende Bildung, unzureichende, korrupte Administration und Regierung u. a.

Armut auf dem Land: Der Zug an die Küste

Auf dem Land entscheidet in erster Linie der Landbesitz über den sozialen Status bzw. über den Lebensstandard. Nach der Landwirtschaftszählung von 1996 gibt es 17,8 Mio. ländliche Haushalte. Davon können 11,8 Mio. (= 66 %) als *landlos* bezeichnet werden; 5,1 Mio. besitzen gar kein Land, 0,9 Mio. weniger als 200 qm, d.h. nur eine Heimstatt für die Hütte, 3,4 Mio. weniger als 0,5 Acre und 2,4 Mio. 0,5 bis 1 Acre (1 Acre = 0,40468 Hektar). Nach Berechnungen von W. Zingel (1) könnte ein Kleinbauer mit nur einem Acre und einem pro Kopf-Verbrauch von 150 kg Reis eine durchschnittliche Familie von 5,6 Personen pro Haushalt ernähren. Mit anderen Worten: 66 % der ländlichen Haushalte mit weniger als einem Acre sind nicht in der Lage sich aus eigener Ernte zu versorgen. Die Berechnung unterstellt allerdings stabile klimatische Verhältnisse, die eine geordnete landwirtschaftliche Produktion und Ernte ermöglichen. Die Landwirtschaft in Bangladesch ist allerdings gekennzeichnet durch klimatische Unwägbarkeiten wie Wirbelstürme, Überschwemmungen und Dürre. Hinzu kommt, dass durch die Überschwemmungen Bodenabtragungen entstehen und durch falsche Bewässerung und Überflutungen die Versalzung der Böden fortschreitet. Hinzu kommt, dass in Bangladesch keine zusätzlichen Landreserven für die Ausweitung der Produktion bestehen, so dass der Zugang zu Land definitiv eine der Grenzen einer Existenz sichernden Lebensgestaltung ist. Insofern hängt die soziale Situation der meisten ländlichen Familien davon ab, ob und inwieweit sie zusätzliches Einkommen aus Lohnarbeit, Gewerbe oder Transfer beziehen. Die Möglichkeiten einer entlohnten Beschäftigung im ländlichen Bereich sind äußerst begrenzt. Dies und das immer noch starke Bevölkerungswachstum, das den Druck auf den Boden erhöht, sind die bestimmenden Faktoren für die zunehmende Landflucht. Insofern kann die Industrie auf ein fast unerschöpfliches Potential an Arbeitskräften zurückgreifen. In der Textilindustrie sind dies bevorzugt Frauen; in anderen Bereichen, wie der Abwrackindustrie für Schiffe, sind es Männer.

Der menschliche Faktor: Arbeit und Arbeitsbedingungen

Im Jahr 2004 wurde die Größe der aktiven Bevölkerung, also der Menschen über 15 Jahren, mit ca. 81 Mio. angegeben. Die offiziell vermeldete Arbeitslosigkeit betrug nur 4,3 %. Dies dürfte aber mehr oder weniger nur eine statistische Größe sein, denn sie enthält nicht die Zahl der Unterbeschäftigten, d.h. berücksichtigt nicht die versteckte Arbeitslosigkeit. Bezieht man diese mit ein, so ergibt sich ein Prozentsatz von 37,6 %. (Bangladesch Institute of Labour Studies, 2005). Schätzungen gehen davon aus, dass 85 % der Beschäftigten im informellen Sektor arbeiten, d.h. ohne formale Verträge, d.h. ohne Schutz gesetzlicher Vorgaben und Verordnungen.

Zwar verfügt Bangladesch über eine Vielzahl von Gesetzen, die die Arbeitsbeziehungen regeln (insgesamt 44), zwei davon stammen noch aus der Kolonialzeit und nur 6 Gesetze wurden nach Gründung des Staates 1972 verabschiedet. 1992 wurde zwar eine National Labour Law Commission eingesetzt, die ein vereinheitlichtes, kodifiziertes Gesetz schaffen sollte, aber bisher wurden diese Vorschläge nicht umgesetzt. Gegenwärtig ist der Stand der Dinge der, dass Bangladesch zwar sieben der acht Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) ratifiziert hat, diese aber nicht umsetzt. So enthält die Verfassung zwar das Recht auf Gründung und den Beitritt zu Gewerkschaften, zahlreiche Beschränkungen engen dieses Recht aber sofort wieder ein. So sind beispielsweise Teile des öffentlichen Sektors von diesem Recht ausgenommen: Eisenbahn, Post, Telekommunikation und Sicherheitskräfte. Aber auch Lehrer dürfen keine Gewerkschaft gründen. In der Schiffabwrackindustrie sind de facto keine Gewerkschaften erlaubt. Insgesamt ist die Gewerkschaftsbewegung relativ schwach, was zum Teil auf die Vielzahl der Gewerkschaften zurückgeht, aber vor allem auch der Tatsache geschuldet ist, dass die Rechte der arbeitenden Bevölkerung nicht respektiert und durchgesetzt werden.

Aber nicht nur die Gründung von Gewerkschaften ist enorm erschwert, sondern auch das Streikrecht, das gesetzlich nicht ausdrücklich anerkannt wird. Die Regierung kann zudem jederzeit jeden Streik verbieten, sofern er länger als dreißig Tage dauert, oder als eine Gefahr für die nationalen Interessen angesehen wird bzw. einen öffentlichen Dienst betrifft. Unter diesen Umständen ist es erstaunlich, dass es immer wieder zu Streiks kommt. Diese verlaufen nicht selten gewalttätig und werden von Seiten der Regierung beendet, oft auch mittels der Verhaftung und Folterung von Gewerkschaftern. Für Vergehen wie „Verkehrsbehinderung“ können beispielsweise bis zu 14 Jahren Zwangsarbeit verhängt werden.

Unter diesen Umständen ist es nicht erstaunlich, dass der International Bund Freier Gewerkschaften in seinem Bericht von 2007 zu dem Urteil kommt, dass die Situation der arbeitenden Menschen miserabel ist. Dies geht zum Teil „auf die beträchtlichen Einschüchterungen, vor allem auf die Angst der Beschäftigten vor einem Arbeitsplatzverlust“ (2) zurück, zum Teil auf die Nichtbeachtung der Gesetze durch Arbeitgeber und offizielle Stellen. Folge der Rechtlosigkeit sind nicht nur willkürliche Entlassungen und Verhaftungen sondern auch eine erschreckende Anzahl von Toten und Verletzten durch Arbeitsunfälle. Das bangladeschische Institut für Arbeitsstudien hat für 2006 845 Tote und 3.018 Verletzte durch Arbeitsunfälle registriert. Die Dunkelziffer dürfte um ein Vielfaches höher liegen (ITUC, Bangladesch 2007).

Die globale Organisation der Wiederverwertung: Schiffabwrackindustrie
Die Schiffabwrackindustrie erlebte in den letzten Jahrzehnten weltweit einen ständigen Aufschwung. Wurden 1990 noch 15 Mio. dwt (dead weight tons =

Maßeinheit für die Tragfähigkeit eines Schiffes, zumeist gemessen in metrischen Tonnen) (3) in Asien abgewrackt, so betrug die Tonnage 2001 bereits 28 Mio. dwt oder 608 Schiffe. Dies entspricht einer jährlichen Steigerungsrate von 25 %. Schätzungen gehen davon aus, dass im Jahr 2010 etwa 3.000 Schiffe in Asien abgewrackt werden (Greenpeace).

Für diese rasante Entwicklung der Abwrackindustrie in Asien sind folgende Faktoren ursächlich:

- bis 1970 konzentrierte sich das Abwrackgeschäft auf Europa. Steigende Löhne, schärfere Arbeitssicherheits- und Umweltvorschriften sowie wachsende Kapitalkosten führten zur Abwanderung der Industrie in den Süden: Türkei, Indien, Pakistan, Bangladesch und China.
- Die Weltschiffahrtsflotte (über 100 Bruttotonnen) nahm von 1970 bis 2007 von 52.444 Schiffen (dies entsprach einer Tonnage von 227 Mio Bruttotonnen) auf geschätzte 91 500 Schiffe (= 730 Mio. Bruttotonnen) zu (Lloyd's Register of Shipping)

Mit anderen Worten nicht nur die Anzahl der abzuwrackenden Schiffe ist im ständigen Anstieg begriffen, sondern auch die Größe der Schiffseinheiten gemessen in Bruttotonnen. Dieser Entwicklung liegt natürlich der rasch wachsende Welthandel zugrunde. 90 % des Warenaustauschs laufen über Wasser.

Hinzu kommen in den letzten Jahren noch folgende Ereignisse bzw. Entwicklungen: Nach diversen Tankerunglücken und den damit verbundenen ökologischen Katastrophen beschloss die International Maritime Organisation (Internationale Schifffahrtorganisation der UN: IMO) 1999 und die Europäische Union 2002 ein beschleunigtes Auslaufen der einwandigen Tankschiffe zu Gunsten zweiwandiger Tanker. Bis zum Jahr 2010 müssen schätzungsweise 400 dieser Schiffe, die unter EU-Flagge fahren, aus dem Verkehr gezogen werden. In letzter Zeit verstärken sich außerdem Meldungen, dass die internationale Flotte auf Grund der gestiegenen Rohölpreise Schiffe außer Dienst stellt, die hohe Geschwindigkeiten fahren, aber auch einen hohen Schwerölverbrauch aufweisen.

Während in den Siebzigerjahren des 20. Jahrhunderts die Schiffseigner für das Abwracken bezahlen mussten, erzielen sie für ihre ausgemusterten Schiffe heute nicht geringe Profite, denn 95 % der Schrottschiffe bestehen aus hochwertigem Stahl. 2001 wurden der 1976 gebaute Tanker Boree für 7,4 Mio. USD an eine Abwrackwerft nach Bangladesch und der ebenfalls 1976 gebaute Tanker Once im gleichen Jahr für 6,25 Mio. USD nach China verkauft. Nach der Steigerung der Eisen- und Stahlpreise in den letzten Jahren dürften die Preise für die Schrottschiffe ebenfalls gewaltig angezogen haben.

Der Verkauf der ausgemusterten Schiffe (Schrottschiffe) vollzieht sich in der Regel zwischen Schiffseignern und weltweit operierenden Brokern, die die Schiffe übernehmen und dann nach Asien weiterverkaufen. Diese

Zwischenhändler erschweren nicht zuletzt die Feststellung, wer der ursprüngliche Eigner war und wer letztendlich für die Schäden verantwortlich gemacht werden sollte. Dies wird aber oft auch durch den Umstand erschwert, dass fast die Hälfte der internationalen Schiffsflotte unter so genannten Billigflaggen (Zypern, Malta, Liberia, Panama etc.) fahren und damit der Ort der Registrierung des Schiffes und Sitz des Eigentümers nicht identisch sind. Diese Frage spielt dann eine Rolle, wenn es um die Verantwortlichkeiten beim Abwracken geht.

Als Fazit lässt sich feststellen, dass das Abwrack- und Recyclinggeschäft im globalen Maßstab eine typische Charakteristik der Nord-Südbeziehung aufweist: während der Nutzen des Produktes weitgehend im Norden anfällt in Form von Transportleistungen, fallen die ökologischen und sozialen Probleme, die mit dem Abwracken verbunden sind und auf die weiter unten noch detailliert eingegangen wird, im Süden an.

Am Ort gestrandeter Hoffnungen: Abwrackindustrie in Bangladesch
Das erste Schiff, das in Bangladesch, genauer in der Region Chittagong, abgewrackt und wiederverwertet wurde, war ein Schiff, das 1965 in einem Zyklon strandete. Kurze Zeit später hatten es die Küstenbewohner auseinander genommen und die brauchbaren Teile einer neuen Verwendung zugeführt. Inzwischen ist daraus eine ganze Industriebranche geworden. Etwa 30 Abwrackunternehmen beschäftigten 2007 zwischen 30.000 und 35.000 Arbeiter. Schätzungen gehen davon aus, dass ein Drittel davon Kinder sind. Insgesamt sind ca. 250.000 Menschen direkt oder indirekt mit diesem Geschäft verbunden. 1,8 Mio. Tonnen Stahl/Jahr, dies sind 80 % der von Bangladesch insgesamt benötigten Menge, liefern die Abwrackunternehmen der einheimischen Industrie. Schon diese wenigen Zahlen machen die volkswirtschaftliche Bedeutung dieses Zweiges deutlich, der neben der Bekleidungs- und Textilindustrie zu den größten Branchen des Landes gehört. Das eigentliche Abwracken der ausgemusterten Schiffe erfolgt unter mehr als primitiven Bedingungen. Die wesentlichen Instrumente sind Eisensäge, Hammer und Brechstange; hinzu kommt als eigentliches technisches Instrument der Schneidbrenner. Der ganze Prozess ist weitgehend Handarbeit, d.h. sowohl das Zerschneiden und Zerlegen der Teile, wie auch der Transport der oft tonnenschweren Teile zur weiteren Verladung auf Lastwagen wird per Hand ausgeführt. Allein das Höherziehen der Schiffe oder großer Schiffsteile auf den Strand erfolgt per Seilwinde. 95 % aller Teile können und werden wiederverwertet. Gewichtmäßig sind 90 % davon hochwertiger Stahl. Bei den Arbeitern auf den Werften handelt es sich um ungelernete Arbeitskräfte, die durch Mittelsmänner im Landesinneren rekrutiert werden. Die Mittelsmänner wiederum vermitteln diese Arbeitskräfte an Subunternehmer, die diese Arbeitskräfte ihrerseits dem eigentlichen Werftbesitzer „vermieten“. Das ganze geschieht ohne schriftliche Verträge, so dass die Arbeiter erworbene Ansprüche kaum durchsetzen können. Die beste Charakterisierung dieser Arbeiter wird durch den Ausdruck Tagelöhner

geleistet, denn von Tag zu Tag wird entschieden, ob für sie Arbeit vorhanden ist oder nicht. Ist keine Arbeit vorhanden, so werden sie an diesen Tagen auch nicht bezahlt. Bei hohem Arbeitsanfall werden oft Schichten zwischen 12 und 16 Stunden gefahren. Der Stundenlohn betrug 2005 etwa 12 Taka (= 13 Cent/Stunde) für einen normalen Arbeiter und 25 Taka (= 27 Cent) für einen Vorarbeiter. Von diesem Lohn müssen noch Unterbringung und Essen bezahlt und bestritten werden. Die Nahrungsmittel können sie bei den Händlern vor Ort kaufen. Da der erste Lohn nach zwanzig Tagen ausgezahlt wird, müssen sich die Arbeiter bei den Händlern verschulden. Nicht selten verschlingen die Schulden den Verdienst, so dass die Arbeiter am Ende der Saison ohne einen weiteren Cent dastehen. Hinzu kommt, dass die Anreise aus dem Landesinneren oft drei Tageslöhne ausmacht. Die Rückreise mit eingerechnet müssen die Arbeiter also eine ganze Woche allein für die Reisekosten arbeiten. Die Arbeit selbst erfolgt unter mörderischen Bedingungen. Obwohl keine offiziellen Statistiken bestehen und Langzeitfolgen nicht erfasst werden, gehen Schätzungen einer Greenpeace Studie aus dem Jahr 2005 davon aus, dass es in der letzten Dekade etwa 1.000 Tote gab (ca. 50 Tote/Jahr). Die Zahl der Verletzten lag um ein vielfaches höher. Die unmittelbaren Ursachen waren Stürze aus der Höhe, herunterfallende Eisen- und Metallteile, Verpuffungen durch in Brand gesetzte Gase im Schiffsinnen, Erstickungen etc.. Todesfälle durch giftige oder krebserregende Stoffe werden ebenfalls nicht erfasst, da es keine Langzeitbeobachtungen gibt. Diese Zahlen machen deutlich, dass die Arbeiter ohne jegliche Sicherheitsvorkehrungen auskommen müssen. Weder gibt es Schutzkleidung noch Schutzvorschriften, die Leben und Gesundheit der Beschäftigten sichern. Nur 6 % erhalten eine ärztliche Versorgung vor Ort. Als sich 2000 eine Reihe von Todesfällen auf den Werften ereignete und die Proteste der Öffentlichkeit zunahm, versprach die Werftbesitzervereinigung zwar den Bau eines Krankenhauses vor Ort, seitdem ist aber nichts mehr geschehen. Die Ausbeutung der Arbeiter auf den Werften erklärt sich zum einen aus dem Überangebot an Arbeitskräften, zum anderen aus dem Fehlen jeglicher Gewerkschaften. Die Beschäftigten sind weitgehend schutzlos der Willkür der Arbeitgeber ausgesetzt. Hinzu kommt noch die Kumpanei der Arbeitgeber mit den öffentlichen Stellen und die Korruption des Staates – dies alles macht es den Werften leicht, bestehende Vorschriften zu missachten, ohne deshalb Sanktionen befürchten zu müssen.

Aber nicht nur die einheimischen Unternehmer und Subunternehmer nehmen ihre Verantwortung gegenüber den Beschäftigten und der Umwelt nicht wahr, sondern gleiches gilt auch für die ausländischen Schiffseigner. Schiffe enthalten eine Reihe von hochgiftigen Substanzen, insbesondere solche, die in den Siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts gebaut wurden. Darunter Asbest und PCBs; in den Farben befinden sich giftige Schwermetalle wie Cadmium-, Arsen-, Blei-, Chrom-, Kupfer- und Zinkverbindungen und in den unter der Wasserlinie liegenden Teilen werden giftige Antifoulingfarben verwandt die TBT (= Biozid Tributylzinn) (4) enthalten. Zum Teil also Stoffe, die hochkarzinogen (Krebs verursachend) sind. Hinzu kommt, dass Schiffe

Schweröle zum Betrieb der Motoren verwenden, die ihrerseits eine Reihe von Schwermetallen enthalten. Eine Entleerung der Tanks und eine Beseitigung der giftigen Substanzen erfolgt nicht. Zwar sollten für die Schiffe vor dem Abwracken von offizieller Stelle, d.h. von den Hafen- und Zollbehörden, eine Bescheinigung eingeholt werden, dass sich keine Gase und Schadstoffe in den Schiffsräumen befinden, aber diese Vorschriften werden des öfteren umgangen oder missachtet. Die Arbeiter sind somit ständig giftigen, gesundheitsschädlichen Substanzen ausgesetzt. Viele der dadurch entstehenden Krankheiten brechen erst nach 15 bis 20 Jahren aus, so dass die Zahl der „versteckten Toten und Erkrankten“ um ein Vielfaches höher liegen dürfte als selbst die Schätzungen vermuten lassen. Tatsache ist leider auch, dass die Arbeiter keine Kenntnisse über die Gefahrstoffe haben, mit denen sie tagtäglich in Berührung kommen.

Ein weiteres Problem für die Beschäftigten sind die unzureichenden hygienischen Bedingungen unter denen sie leben müssen. Der Mix aus miserablen Arbeitsbedingungen, den schlechten Lebensumständen führt dazu, dass die Arbeiter an einer Vielzahl von Krankheiten leiden; dazu zählen Hautkrankheiten, Magengeschwüre, Leberkrankheiten, Malaria, Krebs, Lungenkrankheiten etc.

Die humanitäre Katastrophe ist die eine Seite, die ökologische die andere. Die Rest- und Gefahrstoffe (Schweröle, Schmierstoffe, Farben usw.) werden nicht etwa fachgerecht entsorgt, sondern einfach am Strand bzw. im Meer abgelagert. Von hier aus gelangen sie in die Böden und durch die Wasserbewegungen in die küsten-nahen Gewässer und Flüsse. Nach Angaben von Umweltorganisationen steht eine Fläche von 40 km² im Golf von Bengalen vor dem ökologischen Kollaps. Die Folgen für Fauna und Flora, aber auch für die Nahrungskette sind noch gar nicht absehbar.

Grenzen setzen: Nationale und internationale Verpflichtungen

Der Skandal an der gegenwärtigen humanitären und ökologischen Katastrophe liegt vor allem in dem Umstand, dass es eine Reihe von nationalen und internationalen Gesetzen, Richtlinien, Konventionen und Vorschriften gibt, die weder von der Regierung von Bangladesch, noch von den Werftbesitzern und Subunternehmen, noch von den westlichen, ausländischen Regierungen und den vormaligen Schiffseignern beachtet werden. Es wurde bereits darauf verwiesen, dass vor dem Abwracken Bescheinigungen eingeholt werden müssen, die die Unbedenklichkeit in Bezug auf Gefahr- und Giftstoffe bestätigen. Daneben gibt es aber auch eine Reihe von Gesetzen zum Schutz von Umwelt und Menschen. So z. B. der Factory Act (1965), der Petroleum Act (1930), das Bangladesch Environment Protection Law (1995) oder The Workmen Compensation Act (1930). Alle diese Vorschriften werden ständig von der Regierung, wie von der Kapitaleseite verletzt. Neben den komplizierten Arbeitsverhältnissen (Mittelsmänner, Subunternehmer, Werftbesitzer) spielen vor allem zwei Faktoren eine Rolle, dass die Arbeiter ihr Recht nicht vor ordentlichen Gerichten suchen können: Es gibt – wie bereits erwähnt – keine

schriftlichen Verträge und es gibt keine kollektiven Interessenvertretungen, sprich Gewerkschaften. Insofern bleibt jedes Einklagen von Ansprüchen und Rechten das Risiko eines jeden individuellen Arbeiters. Abgesehen von der Dauer von Rechtsstreitigkeiten ist wegen der Korruption eine Klage von Arbeitern fast aussichtslos.

Aber nicht nur nationale Gesetze werden permanent verletzt, sondern auch internationale Gesetze und Abkommen, die sowohl für die Regierung von Bangladesch wie auch für die ausländischen Staaten und Unternehmen verbindlich sind. Erwähnt seien hier die Kernarbeitsnormen der ILO (Internationale Arbeitsorganisation), die die Koalitionsfreiheit d.h. das Bilden von Gewerkschaften und das Recht auf Beitritt regeln, bzw. das Recht auf Tarifverträge, die Arbeitszeiten, das Verbot von Kinderarbeit, die Nichtdiskriminierung etc. betreffen. All diese Konventionen wurden von der Regierung von Bangladesch unterschrieben und ratifiziert und müssen somit in bindendes nationales Recht umgesetzt werden. Für den Ex- und Import und das Verbringen von Gefahrstoffen ist vor allem die Konvention von Basel wichtig, die von 166 Staaten, darunter auch Bangladesch und die Bundesrepublik Deutschland, unterschrieben wurde. Das übergeordnete Ziel der Konvention ist der Schutz der menschlichen Gesundheit sowie der Umwelt vor Gift- und Gefahrstoffen, bei deren Erzeugung, internationalen Verbringung und Lagerung bzw. Entsorgung (1989). Ergänzt wurde diese Konvention noch durch zwei weitere wichtige internationale Abkommen: die „Technischen Ausführungsbestimmungen“ (Technical Guidelines, 2002) und die EntschlieÙung, dass das Abwracken von Schiffen den Prinzipien der Basel Konvention unterliegt (2004). Die erwähnte Konvention und deren Ergänzungen legen sowohl den Staaten als auch den Unternehmen bestimmte Vorschriften auf. U.a. werden die Schiffseigner verpflichtet, den offiziellen Stellen nicht nur die AuÙerdienststellung der Schiffe zu melden, sondern auch dafür Sorge zu tragen, dass das beauftragte Abwrackunternehmen technisch und kapazitätsmäßig in der Lage ist, die Abwrackung und Entsorgung gemäß den Verpflichtungen vorzunehmen. Darüber hinaus bestimmt die Basel Konvention, dass keine Gefahrstoffe von Nord nach Süd transportiert werden dürfen.

Neben diesen erwähnten nationalen und internationalen Gesetzen bestehen noch eine Reihe weiterer Konventionen, die permanent unbeachtet bleiben. Da wir es beim Abwracken der Schiffe und der Wiederverwertung der Materialien mit einem globalen Phänomen zu tun haben, müssen wir auch davon ausgehen, dass die Verantwortlichkeiten bzw. deren Nicht-Wahrnehmung nicht nur nationale Akteure von Bangladesch betrifft sondern auch Akteure aus der westlichen Welt, aus der die weitaus größte Zahl der abzuwrackenden Schiffe stammt.

Verantwortung wahrnehmen

Die folgende Empfehlungen entstammen dem Bericht: Greenpeace

International (Hrsg), FIDH in Kooperation mit YPSA: Report: End of Life Ships – The Human Cost of Breaking Ships, Amsterdam 2005, S. 55f

Die internationale Gemeinschaft

Die Institutionen der Vereinten Nationen und die Regierungen sollten dafür sorgen, dass die Basel Konvention und ihre Ergänzungen, die ILO-Konventionen, effektiv umgesetzt und kontrolliert werden:

- Dies beinhaltet die Beschreibung der Verantwortlichkeiten aller involvierten Parteien von den Schiffsdesignern bis hin zu den Abwrackunternehmen;
- Schiffseigner und ausführende Länder sollten verantwortlich sein und haftbar gemacht werden können für die Handhabung gefährlicher und explosiver Stoffe an Bord der ausgemusterten Schiffe;
- Internationale Standards, die Sicherheit und Gesundheit von Menschen und die Umwelt betreffend, müssen von den Abwrackwerften weltweit beachtet werden;
- Schaffung eines Fonds, der durch die Schiffseigner und die Regierungen finanziert werden soll, zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen in den Abwrackunternehmen und zur Auszahlung von Entschädigungen der Opfer von Arbeitsunfällen.

Darüber hinaus sollte die gemeinsame Arbeitsgruppe von ILO, Basel Konvention und Internationaler Meeres Organisation (IMO) unterstützt werden, dass die Prinzipien der Umweltgerechtigkeit und die Menschenrechte in das künftige Regime für das Abwracken von Schiffen verbindlich aufgenommen wird.

Schiffsindustrie, Export- und Industrieländer

Um das Leben der Arbeiter zu schützen, sollte die Schiffsindustrie dafür Sorge tragen, dass die ausgemusterten Schiffe frei von explosiven und gefährlichen Stoffen sind, deren Beseitigung noch in den Industriestaaten zu erfolgen hat.

Die Industriestaaten sollten gegenüber ausgemusterten Schiffen folgende Verpflichtungen eingehen:

- Umsetzung der Vorschriften der Basel Konvention
- insbesondere Einholung der Voraberechtigung zur Ausfuhr der ausgemusterten Schiffe;
- Minimierung der grenzüberschreitenden Verbringungen gefährlicher Stoffe und deren umweltverträgliche Handhabung;
- Einrichtung von Recyclinganlagen für gefährliche Stoffe in den Industrieländern.

Regierungen in den Abwrackländern

Die Regierungen in den Ländern wie Indien, Pakistan, Bangladesch und China sollten gewährleisten,

- dass alle nationalen und internationalen Gesetze und Verpflichtungen, die die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer und die Umwelt betreffen, umgesetzt und kontrolliert werden.
- Die Kontrolle sollte unter Mitwirkung und Mitbestimmung gewählter Repräsentanten der Arbeitnehmer erfolgen.

Die Abwrackunternehmen

- Die Unternehmer werden aufgefordert in Kooperation mit staatlichen Stellen Statistiken über die Arbeitnehmer, die Arbeitsunfälle, insbesondere die mit tödlichem Ausgang, zu führen.
- Darüber hinaus sollte gewährleistet sein, dass betroffene Arbeitnehmer und ihre Angehörigen bei Unfällen und Todesfällen entsprechende Entschädigungen erhalten.
- Die Unternehmen sollen alle nationalen und internationalen Rechte für die Sicherheit und die Gesundheit und für den Schutz der Umwelt und die darin vorgesehenen Instrumente umsetzen und respektieren.

Außerdem bestehen noch eine Reihe von Forderungen, dass beim Betrieb der Schiffe keine verunreinigten Schweröle eingesetzt werden und dass die Schiffsindustrie in den internationalen Emissionshandel mit einbezogen wird.

Didaktische Hinweise

Der Film behandelt ein an sich gut abgrenzbares Thema, das allerdings in eine komplexere Struktur eingebettet ist. Die ergibt sich zum einen aus dem Mikrokosmos der Werft und ihren unterschiedlichen Interessengruppen, zum anderen aus den Nord-Süd-Spannungen innerhalb Bangladeschs (bzw. die Stadt-Land-Problematik) und der Einbindung in die globalen Strukturen, d.h. die Arbeitsteilung zwischen Industrie- und Entwicklungsländern. Am Ende der sich überlagernden Hierarchien stehen die Arbeiter, die versuchen, das Überleben für sich und ihre getrennt lebenden Familien zu organisieren. Insofern ist der Film auch typisch für die heutige internationale Arbeitsteilung zwischen Nord und Süd. Er eignet sich für ein relativ breites Spektrum von Zielgruppen, am besten natürlich für Menschen, die selbst mit der Arbeitswelt Erfahrungen haben. Er eignet sich aber insgesamt für die Themenkomplexe: Globalisierung und internationale Arbeitsteilung; Armut; Arbeitswelt und Gewerkschaften sowie gesellschaftliche Verantwortung von Regierungen und Unternehmen. Im Sekundarbereich I und II lässt er sich in den Fächern Sozialkunde, Religion/Ethik, bzw. Politik/Wirtschaft verwenden.

Fragen und Anregungen zu verschiedenen Themenkomplexen:

Arbeitsmigration

Die Arbeitsmigration aus dem Norden Bangladeschs an die Küste im Süden ist in erster Linie ein Ergebnis der Tatsache der ungesicherten Existenz der Kleinbauern und Landlosen. (vgl. hierzu auch den Abschnitt: Ländliche Armut und Migration).

- Welche Aussagen werden hierzu im Film getroffen?
- Welches sind die speziellen natürlichen Faktoren? Welches die gesellschaftlich bedingten?
- Welchen gesellschaftlichen Status, welches Ansehen haben die Arbeitsmigranten aus dem Süden und was bedeutet dies für ihre ökonomische Situation? Gibt es in unserem Land vergleichbare Situationen?

Arbeitsbeziehungen und Interessenvertretung

Die Arbeitsbeziehungen sind in eine relativ komplexe Struktur eingebettet, die sich auch ökonomisch niederschlägt: Mittelsmann – Subunternehmer (im Film „Kontraktor“ genannt) – Werftbesitzer. Aber auch unter den Arbeitern besteht eine Hierarchisierung: sie geht von den Seilträgern – Trägern (diejenigen, die die Lastwagen beladen) – Schweißern zu den Maschinenführern (der Seilwinden etwa); (vgl. hierzu den Abschnitt: Bangladesch und Abwrackunternehmen)

- Welches Verhältnis besteht zwischen den Mittelsmännern und den Subunternehmern, bzw. den Subunternehmern und den Werftbesitzern?
- Wie sind diese Beziehungen geregelt?
- Was bedeutet diese Struktur für die Interessenwahrnehmung der Arbeiter bzw. was bedeutet diese Struktur für den einzelnen Arbeiter, wenn er seine Interessen wahrnehmen will?
- Nach welchen Kriterien bestimmt sich die Arbeitszeit der Arbeiter und was wird über die generelle Lohnsituation bei einer Normalschicht von 8 Stunden ausgesagt?
- Was bedeutet dies für die Arbeiter?
- Welche Konsequenzen haben die späten Lohnzahlungen für die Arbeiter?
- In welche Abhängigkeiten begeben sie sich dadurch und was bedeutet dies für ihre Arbeit auf der Werft?

Arbeitsprozess

Dem Arbeitsprozess widmet der Film seine ganze Aufmerksamkeit. Für unsere Vorstellungen hier in Westeuropa herrschen unvorstellbare Zustände. Es sollten aber nicht nur die Gefahrenquellen benannt, sondern auch der Frage nachgegangen werden, wer dafür Verantwortung trägt. (vgl. hierzu den Abschnitt: Nationale und internationale Verpflichtungen).

- Welches sind die auffälligsten Gefahrenquellen im Arbeitsprozess und wer sollte hierfür verantwortlich gemacht werden?
- Welche ökologischen Schäden gehen mit dem Produktionsprozess einher?

Verantwortung wahrnehmen

Die Diskussion über den Film sollte nicht dabei stehen bleiben, die katastrophalen sozialen und ökologischen Zustände zu beschreiben, sondern auch der Frage nachgehen, welche Abhilfen denkbar wären und auf welcher Ebene hierfür die Verantwortungen liegen. Dies bietet Anknüpfungspunkte für das Handeln in unserer Gesellschaft. Denn es sind zum Großteil die Schiffe der Industrieländer, die hier abgewrackt werden, und es sind die Regierungen der Industriestaaten bzw. die hier an-sässigen Unternehmen, die wesentlich zur Verbesserung der Situation der Arbeiter beitragen könnten (hierzu als Anregung die Forderungen von Greenpeace et al.).

Was müsste auf welchen Ebenen geschehen, um die Situation in den Werften aus sozialer und ökologischer Sicht zu verbessern? Wie ist dies abzusichern? mit welchen Instrumenten? Warum ist das Festmachen der Verantwortlichen oft schwierig (siehe Kette: Schiffseigner – Broker – Abwrackunternehmen)

Literatur- und Medienhinweise, Links

Vorbemerkung: Es gibt so gut wie keine Bücher in Deutsch, die sich mit dem Thema beschaffen. Allerdings findet man eine ganze Reihe von Artikeln im Internet, die man am besten bei Google unter dem Stichwort: Abwrackindustrie findet. Darüber hinaus gibt es ein Forum von NGOs: Shipbreaking – Forum unter der Web-Adresse:

- www.Shipbreakingbd.info, hier findet man die neuesten Nachrichten und Publikationen allerdings auf Englisch.
- Bangladesch Zeitschrift; Hg: Netz, Sondernummer, Eisenfresser, Wetzlar 2007 homepage: <http://www.bangladesch.org/>
- W.-P. Zingel, Bangladesch: Soziostrukturelle Kurzanalyse, Südasiens-Institut der Universität Heidelberg, Dez. 2000
- Roland Buerk, Breaking Ships, Penguin Books, London 2006
- IGB: Jährliche Übersicht über die Verletzungen von Gewerkschaftsrechten, Brüssel 2007
- Greenpeace – FIDH, End of Life Ships, Report in Kooperation mit YPSA, Amsterdam 2005
- M. Hossain, Breaking Activities and its Impact on the Coastel Zone of Chittagong, Chittagong 2006
- Young Power in Social Action (YPSA), Workers in Shipbreaking Industries, Chittagong 2005

Die letzten drei Publikationen lassen sich beim Shipbreaking Forum herunterladen. Internationale Rahmenvereinbarungen lassen sich bei der ILO (Internationale Arbeitsorganisation): <http://www.ilo.org/> , sowie beim Basel Übereinkommen : <http://www.basel.int/> finden. Weitere nützliche Hinweise findet man in der Publikation von Greenpeace , FIDH, End of Life Ships (siehe oben)

Anmerkungen

- (1) W.-P. Zingel, Bangladesch: Soziokulturelle Kurzanalyse, Südasien-Institut der Universität Heidelberg, Dezember 2000, S. 4
- (2) Internationaler Gewerkschaftsbund (IBG), Jährliche Übersicht über die Verletzungen von Gewerkschaftsrechten: Bangladesch, Brüssel 2007, S. 4
- (3) Beispiele für die Tragfähigkeit von Frachtgutschiffen: Kleine Frachtschiffe: 10. 000 bis 30.000 dwt; große Massenfrachtgutschiffe (Getreide, Erze, Öl etc) : 100.000 dwt bis 300.000 dwt
- (4) Das Biozid Tributylzinn ist seit 2008 durch die „International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling System on Ships“ (kurz AFS-Konvention genannt, der UN IMO weltweit verboten.

Autor: Paul Hell
September 2008