

Där skepp och arbetare dör

Stranden i Chittagong är ändhållplatsen. Oljetankers från hela världen blir nedmonterade här. De som för låg ersättning utför arbetet tar stora risker, och tvingas ofta betala med sina liv. Trots det gör regeringen i Bangladesh lite för att förbättra skyddet för sina medborgare.

AV JOHAN AUGUSTIN (TEXT) & JONAS GRATZER (FOTO)

Surja Das står med gytta halvvägs upp till gummistövlarna. Han tittar ut mot de enorma lastfartygen som ligger utspridda i havet utanför Chittagong i sydöstra Bangladesh. Nu är det ebb och det låga vattendjupet gör att han kan vandra ut till fartygen. Det solbrända ansiktet döljer 15-åringen bakom sina mörka solglasögon och den slitna kepsen. I den rostfärgade gyttna skimrar oljefläckar som bildar egna polar i vattnet, och Surja berättar att det finns gott om vassa metallföremål en bit ned i sörjan. Han hoppade av sjunde klass för ett år sedan och har arbetat som "hjälpare" på stranden sedan dess. Åtta timmar om dagen, sju dagar i veckan. Lönen: 15 kronor per dag.

– Jag vill hellre gå i skolan, det här känns inte bra, men jag har inget val, säger Surja och fortsätter:

– Vi är fattiga.

Om nätterna drömmer Surja mardrömmar om att en stor metallplatta ska ramla över honom. I verkligheten såg han samma sak hända en annan arbetare. Surja berättar att det har skett många olyckor under det gångna året. Jackan hänger löst över hans taniga kropp, och han visar upp arbetshandskarna som företaget BBC Steel gav honom. Gummistövlarna fick familjen själv stå för. Skyddshjälm och försäkring är båda okända begrepp, som inte har kommit på tal från företagets sida.

SURJA ÄR DEN ENDE MANNEN i det lilla träruvcket som han delar tillsammans med sin mamma och tre systrar. Hans pappa dog för ett par år sedan, när denne arbetade med att montera ned fartygens metallplattor, och stegen han stod på tjugo meter upp i luften gav vika. Ratna, mamma till Surja, försöker försörja sina fyra barn genom att fiska i den förorenade bukten.

– Det finns inget annat alternativ än att han hjälper till att försörja oss, och många i hans ålder gör samma sak, säger Ratna.

På frågan hur hon ställer sig till den stora risk som arbetet medför svarar hon:

– Det är en risk att fiska också.

Längs med den dammiga vägen som leder in till Chittagongs centrum säljs skruvar, muttrar och metallplattor, alla i olika former och storlekar, en del mer rostiga än andra. Gemensamt har de att de alla kommer från fartygskyrkogårdarna på stränderna runt landets näst största stad.

Den 27 juni 2008 förändrades livet för Shakina Begum som bor i utkanten av staden. Hennes son, 18-åriga Rubel, arbetade som svetsare för Seiko Field, ett av de 40-tal återvinningsföretag som opererar i Chittagong. Hans uppgift var att svetsa loss metallplattor från fartygen, och en dag föll en av plattorna olyckligt och träffade Rubel i huvudet.

– Han dog direkt, berättar Shakina och tittar ned i marken.

Enligt henne är lokalbefolkningen väl medveten om riskerna som arbetet innebär, men den höga arbetslösheten är ett faktum som kvarstår.

– Dessa företag erbjuder jobb där man inte behöver erfarenhet eller några färdigheter, det är bara att börja jobba, säger hon och fortsätter:

– Men företagen har inga säkerhetskrav, de har inga planer på att förebygga olyckor.

Pengar finns det, enligt Shakina, gott om hos företagen, men det är inget de gärna delar med sig av. Men genom hjälporganisationen Bela – Bangladesh Environmental Lawyers Association – fick Shakina och hennes familj efter åtta månader av förhandlingar rätt gentemot SeikoField, vilket ledde till att regeringen till slut betalade ut motsvarande 25 000 kronor i kompensation till familjen.

S M Nurul Islam är advokat hos Bela.

– Vi stödde oss mot en lag som säger att familjer har rätt till ersättning, och att det är regeringen som är ansvarig i slutändan, säger han till Arbetaren.

Bela har vunnit 35 av de 45 fall som organisationen tagit till domstol. Den har öppnat allmänhetens ögon för att allt inte står rätt till i skeppsdemonteringsindustrin.

– Bangladesh har tagit hand om oljetankers i 30 års tid, varför då? säger S M Nurul Islam och besvarar sin egen fråga:

– Jo, här finns de låga lönerna och samtidigt korruptionen, det går lätt att bli rik över en natt, och några personer har blivit det på att sälja järn och andra material.

Han pekar ut mot Bengaliska viken och berättar att de fiskare som brukade fiska intill stranden numera måste bege sig långt ut till havs för att få någon fångst.

– Olja läcker från fartygen och förorenar vattnet. Vi har gjort mätningar som visar att nivåerna för kemikalier i området är skyhöga. Inget kan överleva här!

Arbetarna andas in asbest som leder till sjukdomar. Det är många som får besvär och en del dör efter att enbart ha arbetat några år, men det är svårt att belägga sambandet med orsak och verkan.

– De har människorna har inte råd att gå till doktorn, när någon dör i förtid säger deras anhöriga bara: Gud tog honom! menar S M Nurul Islam. Hur kan vi då ställa en diagnos, hur kan vi få reda på vad som ligger bakom?

DISKUSSIONER OM ATT SKÄRPA miljölagstiftningen, och göra återvinnningen mer miljövänlig, har förts i Bangladesh. Men det har bara varit tomma ord, menar S M Nurul Islam.

– Det kostar för mycket pengar. Hela industrin går ut på att vi ska ta emot gamla oljetankers, som är skitiga, och som inte är sjödugliga längre.

Ågarna av återvinningsföretagen vill



Olja läcker från fartygen och förorenar vattnet. Fiskare som brukade fiska intill stranden måste bege sig långt ut till havs för att få någon fångst.

” Här finns de låga lönerna och samtidigt korruptionen, det går lätt att bli rik över en natt, och några personer har blivit det på att sälja järn och andra material

S M Nurul Islam, hjälporganisationen Bela.

enligt honom ta emot "giftiga fartyg". Ju värre skicket är – desto mer pengar går det att tjäna på att ta emot dem. Och det hela sker medan regeringen ser mellan fingrarna.

– Regeringen vill inte störa affärerna, de menar att arbetslösheten är ett större problem än miljöförstöringen, och här har människor möjligheten att få jobb.

ETT ROSTIGT ANKARE skjuter upp ur leran. Ett par hundra meter ut i dyn skymtar skelettet av Panamaregistrerade Zosco Wenzhou. Miljön på Chittagongs strand är som hämtad ur en *Mad Max*-film. Det är kallt, och ett ständigt hamrande och bankande på stålplattor skär genom luften. Det pågår en febril aktivitet på stranden – hundratals svetsare och hjälpare är i färd med att plocka isär det som återstår av det en gång 266 meter långa och 43 meter breda lastfartyget. En massiv cementmur har satts upp det senaste året, för att hålla media och andra intresserade på behörigt avstånd.

Baszlor Rahman, chef för institutionen för sjöfart i Bangladesh, tycker inte att murarna är någonting konstigt.

– Media har fokuserat på att måla upp enbart den dåliga sidan av återvinningen, utan att nämna att industrin bidrar till att den inhemska ekonomin växer, säger Baszlor Rahman och fortsätter:

– Dessutom försöker vissa krafter använda media till att stänga ned hela återvinningsindustrin i Bangladesh.

Enligt honom ser regeringen nu över sina miljö- och skyddsregler för att möta internationell standard inom området.

– Vi kommer ha kvar företagen på samma platser, de valdes för att de ligger bra till geografiskt, men vi ska se till att våra arbetare får en säkrare miljö att arbeta i, säger han men medger samtidigt att än så länge har regeringen inte satsat några pengar, och han kan inte ge konkreta exempel på vad som kommer att förbättras.

Att industrin betyder mycket för landets industri är något Baszlor Rahman är angelägen om lyfta fram. En halv miljon arbetstillfällen skapas enligt honom direkt och indirekt genom att världens uttjänade fartyg drar sina sista suckar på Bangladesh stränder.

– Många av våra andra industrier är beroende av råmaterial som kommer härifrån. Många av våra nya fartyg är tillverkade från metallplattor som kommer från skrotade fartyg.

Skogarna i landet drar även de fördel av återvinningen menar Baszlor Rahman.

– Trettio tusen ton bearbetat trämaterial från till exempel möbler, plockas från fartygen och skyddar våra intakta skogar, som annars avverkas i en allt snabbare takt.

En bil stannar till framför muren som omgärdar bättyrkogården. Inom några sekunder är en förman på plats och undrar vad passagerarna sysslar med.

– Vi släpper inte in någon utomstående här, det är för egen säkerhets skull! uppmanar förmannen besökarna, som åker vidare från platsen.

Innanför murarna fortsätter arbetet. Med livet som insats.

reportage@arbetaren.se

FAKTA CHITTAGONG

■ **Chittagong** blev ett centrum för skeppsdemontering på 1960-talet och sedan dess har industrin vuxit till att omsätta omkring 700 miljoner dollar årligen. Sedan beslutet togs förra året att världens alla enskroviga oljetankers ska skrotas, ökar exporten av gamla lastfartyg till stränderna utanför Chittagong. Skrotningsindustrin i Bangladesh är den största i världen, följd av industrierna i Indien, Vietnam, Kina och Pakistan.

■ **Det kan ta** upp emot åtta månader att plocka isär ett helt intakt skepp. För närvarande finns ungefär hundra återvinningsplatser runt Chittagong, där ett par hundra fartyg årligen skrotas, och regeringen har beordrat att inga nya återvinningsplatser får öppnas utan att gällande säkerhetscertifikat uppfylls.

■ Generatorer och motorer exporteras till andra länder, men det mesta stannar kvar inom landet och återanvänds inom det egna landets industri.

■ **Nationalfisken hilsa** håller på att försvinna för gott från Chittagong, precis som tio andra fiskarter redan gjort på grund föroreningarna som sipprar ut från fartygen.

■ **De yngsta arbetarna** är 9 år, och många av de cirka 30 000 som arbetar direkt på stränderna är i femtonårsåldern. Ytterligare 45 000 personer arbetar indirekt som återförsäljare i butiker och industrier som säljer vidare skroten.

■ **Den officiella siffran** på antalet döda i olyckor relaterade till fartygen under de senaste 11 åren är 60 personer, men många olyckor rapporteras aldrig. Samma sak gäller för sjukdomar kopplade till arbetsplatserna. Många rapporter säger att en person i veckan får sätta livet till.

Källa: Bela



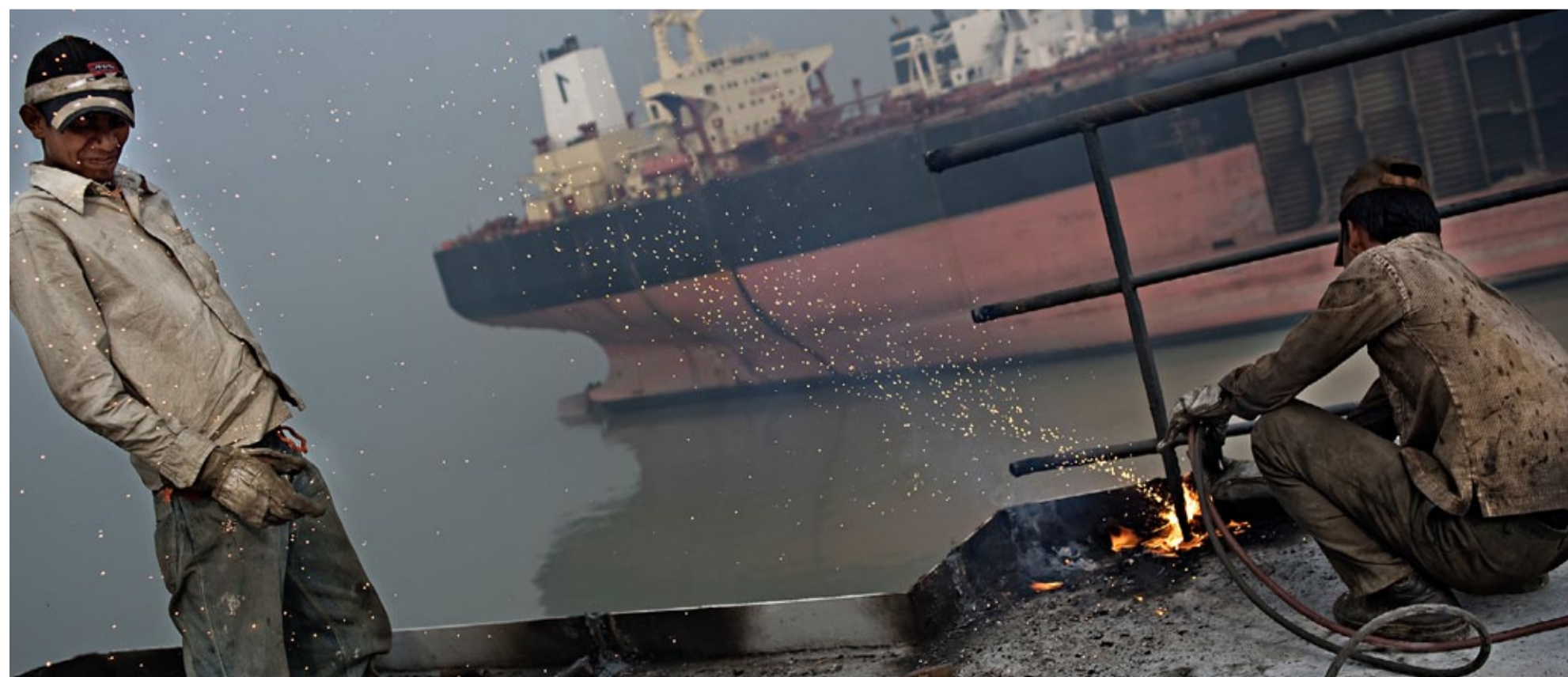
Ju värre skick fartygen är i, desto mer pengar går det att tjäna på dem.



Det pågår en febril aktivitet på stranden, hundratals svetsare och hjälpare är i färd med att plocka isär ett fartyg.



Surja Das arbetar åtta timmar om dagen, sju dagar i veckan och tjänar 100 kronor i veckan.



Arbetarna andas in asbest som leder till sjukdomar. Det är många som får besvär och en del dör efter att enbart ha arbetat några år.



Shakina Begums son Rubel dog i en olycka när han var 18.