

# 在亞洲傾倒有毒廢棄物

## 拆船業在印度

如果正確地完成，被污染了石棉、鉛、汞和PCBs的壽終船隻的退役，使個很昂貴的程序。追求縮小開支，政府們從這個世界上最髒的行業中獲得了好處：由亞洲國家的工人們收拾有毒船隻。<sup>61</sup>克里蒙梭號航空母艦（Clemenceau），一艘27,000噸重的法國軍艦，由法國行政法庭確認，船的狀態是“戰爭材料”，在2005年12月31日，駛向了阿蘭德（Alang）船廠（印度）。這船“純粹是毒”，含有致命混合物，包括達1,000噸的石棉。令法國作決定者不便的是，跨國際廢棄這樣的被污染了的廢物侵犯了巴塞爾公約、歐洲廢物裝運條例和國家法規。

法國政府的行動是建立在雙重標準上的：在國內，進口和使用石棉是禁止了，但是，在國外，政府準備好給廢品場的工人，在最原始的環境下接受這危害暴露。拆船是阿蘭德灣的一大商業；在2001-2002，由25,000-40,000工人拆了264艘，有的工人才17歲。婦女們搬一些較輕東西，包括含有/覆蓋石棉的東西。石棉被用赤手從鋼結構上撕下來；人們把青石棉弄干，再賣。工人們幾乎是赤腳的，而那些用來保護工人們



面授职业病危害的设备，只是一块档嘴用的围巾。没有保护设备，或者是呼吸保护被提供来保护工人们免受危害石棉暴露。阿兰德湾的工作环境是典型的，包括以下：

- 剥削、文盲、没技术的工人付给2美元/天。
- 死亡、致命事故、少数和多数受伤是常见的，得不到医疗援助。
- 很少或没有供应保护设备。
- 没有工作安全，或者补偿存在不满。
- 在场的石棉和废弃石棉，其它有毒物质，把工人的健康置于危险中，无论是在工作还是在家里，因为多数工人住在工场或工场附近。<sup>62</sup>

“阿蘭德灣的工人面對着每日的剝削和暴露于威脅着生命的危害物，因為政府無能立和執行例。”

——P. K. Ganguly, CITU

P. K. Ganguly, 来自印度工会中心（CITU），总结到那些拆船厂面临的情况，如下：

“在我们的分区中这些工人是最容易受到伤害的，为了在船厂找季节性的工作，而不断地迁移，受支配于残忍的雇主，他们漠视工人职业健康和安全，完全被政治权威所忽略... 阿兰德湾的工人面对着每日的剥削和暴露于威胁着生命的危害物，因为政府无能设立和执行条例。”<sup>63</sup>

国际非政府组织发动一个把克里蒙梭号航母送回法国的全球运动，该运动由可靠性监督办（印度）、禁止石棉法国和拆船业非政府组织（NGO）平台领头。<sup>64</sup>

在法国，诉讼开始进行，在印度的非政府组织强迫政府召回船只。2006年1月12日，在离埃及海岸50海里的地方由绿色和平组织和环保人士组织的示威之后，埃及权威推迟了船只通过苏伊士运河，声称他们已经听到关于船上有污染物质的传言。同步进行的示威在法国、印度、埃及和孟加拉国被媒体广泛报道。在2006年2月15日，一家法国法庭中止了克里蒙梭号航母的通行许可；稍后不久，法国总统召回了这艘

航母。2006年5月17日，这艘船需要花费3.8千万美元、1.2万英里来找亚洲的拆船厂，在试图将其拆毁无果后，不得不驶回了它的母港。国际条约和国际法律无力阻止全球有毒废物贸易，这已经被克里蒙梭号航母灾害暴露出来，同时敦促我们注入对与区域权威（如欧盟）斗争的新的力量，以便使这样的不法行为得到压制。

尽管克里蒙梭事件取得了成功，阿兰德的拆船生意依旧红火。从2006年11月-2007年1月，共47艘废弃船舶到达这里。1月的数字是24艘，标志了一个两年的高度；这意味着，自从32艘毫无价值的船在2006年6月-2006年10月，五个月之间到达后，<sup>66</sup>



拆船业评论员讲到，阿兰德湾的工作量不断增长。钢铁市场在阿兰德增长强劲，主要原因是孟加拉国的政治骚乱，阿兰德得以接受大量来自孟加拉半岛国家的小型（5千吨）和中型（1.2-1.5万吨）油轮。

30

## 拆船在孟加拉国

商业拆船已经在孟加拉进行了20多年；平均每年有180-250艘船，报废在35个拆船厂，直接雇用了5万名和间接雇用了8万名工人。在这些厂里工作是劳工密集、没有工作保障和社会保障的；没有工会组织的文盲本地民工构成了劳工的98%没有石棉危害的认识。职业事故、受伤和死亡、危害暴露于无数有毒物每天都发生。

孟加拉拆船业的成长有很多自然和政治原因。海岸线是适合大型船只靠岸的，船厂的地理隔离，阻止了对工作环境的社会监督。可得的廉价劳动力、机械费用低和缺乏健康和安全法规保持了运营成本的低廉。船只回收材料的再卖价高：

- 重压机加工回收废铁。
- 店铺出售旧船的设备。
- 回收的石棉板材料被重新利用。
- 二手电器和材料被卖出，如冗余卫生设备，厨房器具和烹饪设备。