

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，⁶⁶



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。

在孟加拉国，搬运和处理石棉废品是没有条例管理的，人工碾碎和再利用废船只石棉是普遍的。

孟加拉国职业安全健康和环境基金会（OSHE）的行动已经鼓舞了全国范围内有关石棉威胁的反击行动，OSHE正在对全球和国家禁止进口石棉和石棉污染船只、禁止再利用冗余含石棉产品、政府条例、定期工作环境监测、赔偿和帮助石棉受害者进行活动。作为这其中的一部分，OSHE和亚洲专讯，在吉大港阿格拉巴德组织了一次会议：2006年12月15-16日的南亚禁止石棉倡导会议。这次小规模的非正式倡导吸引了来自孟加拉、印度、巴基斯坦和日本的职业健康专家、社会活动家、工会会员和科学家。会议讨论了各种问题，包括：印度电厂的石棉暴露，拆船行业的石棉危害，亚洲石棉政治，南亚石棉受害者群体组织和NGO组织的发展。印度代表Gopal Krishna报告到，在孟加拉国的会议是具有教育意义和启迪性的，包括一次对船厂的参观，在那里被看到人们在没有任何的健康和安全预防措施的情况下，在充满石棉的空气中工作。

与荷兰工会联合会合作，孟加拉职业安全健康和环境基金会已经着手于一个项目：在拆船工人中提高石棉意识，授权当地工会，积极参加和政府、公司官员进行有关石棉的社会辩论会，发展职业健康和安全保障程序和条例。为提高公众意识，2007年4月，OSHE庆祝了国际工人纪念日，在首都举行，事项包括：

- 4月27日：一个工作室：使体面劳动在孟加拉成为现实。随着的记者招待会发布了一条全国禁止石棉的呼吁。
- 4月28日，在吉大港石塔昆达的OSHE中心进行了有关“禁止石棉”的公众讨论。