

انباشت مواد سمی در آسیا

صنعت تخریب کشتی در هند

تخریب کشتی‌هایی که مراحل آخر عمرشان را می‌گذرانند و با آزیست، سرب، جیوه و PCBs آلوده هستند اگر به درستی انجام شود فرایند هزینه‌بری است. برای کم کردن هزینه‌ها، دولت‌ها راهی یافته‌اند تا از مزایای کثیف‌ترین صنعت دنیا بهره‌مند شوند و آن تخریب کشتی‌های سمی توسط کارگران در کشورهای آسیایی است [۶۱]. کشتی کلمنسه^۱ یک کشتی جنگی ۲۷۰۰۰ تنی فرانسوی است که در ۳۱ دسامبر ۲۰۰۵ در لنگرگاه آلانگ^۲ در هند پهلو گرفت. یک دادگاه دولتی فرانسوی حکم داده بود که این کشتی یک «ماده جنگی» است. کشتی یک «ماده سمی خالص» بود که حاوی مواد متعدد کشنده از جمله ۱۰۰۰ تن آزیست بود. تصمیم‌گیرندگان فرانسوی می‌دانستند که خلاصی از پس‌ماندهای خطرناک این کشتی با کنوانسیون باسل^۳، قانون اروپایی بقایای کشتی و قوانین کشوری در تعارض است اما عملکرد دولت فرانسه بر مبنای استاندارد دوگانه‌ای استوار شده بود به این ترتیب که در فرانسه واردات و مصرف آزیست ممنوع شده بود ولی در کشور مقصد، دولت هنوز برای پیشگیری از مواجهات خطرناک کارگران و کار در شرایط نامطلوب چاره‌ای نیاندیشیده بود. تخریب کشتی تجارت بزرگی در خلیج آلانگ است. طی سالهای ۲۰۰۱ و ۲۰۰۲ دویست و شصت و چهار کشتی توسط ۲۵ تا ۴۰ هزار کارگر که برخی از آنها ۱۷ ساله بودند تخریب شده است. زنان قطعات سبکتر را از کشتی به بیرون حمل می‌کنند که برخی از آنها حاوی آزیست است یا با لایه‌ای از آزیست پوشیده شده است. آزیست از قطعات فولاد با دست‌های برهنه جدا می‌شود کارگران کروسیدولایت را خشک می‌کنند تا دوباره به فروش برسانند. اکثر کارگران پا برهنه هستند و تنها حفاظتی که در اغلب موارد برای پیشگیری از مواجهات شغلی دارند قطعه پارچه‌ای است که روی دهان خود قرارداده‌اند. هیچ وسیله حفاظتی یا حفاظت تنفسی جهت پیشگیری از مواجهه کارگران با آزیست و محافظت آنان در برابر این ماده وجود ندارد. شرایط کاری معمولی در آلانگ به صورت زیر است:

1- ClemenCeau

2- Alang

3- Basel

- کارگران ساده و غیرماهر و بیسواد روزانه دو دلار دریافت می‌کنند.
- سوانح مرگبار و حوادث کوچک و بزرگ بطور معمول وجود دارد و هیچ سرویس پزشکی ارائه نمی‌شود.
- حداقل‌های حفاظتی کارگران هم رعایت نمی‌شود.
- امنیت شغلی یا حق اظهارنظر در مورد شرایط کاری وجود ندارد.
- حضور و انباشت آزیست و دیگر مواد سمی کارگران را هم در محیط کار و هم در منزل در معرض مواد سمی قرار می‌دهد چرا که بسیاری از آنان در محیط کار یا نزدیک به آن زندگی می‌کنند [۶۲].



پی‌کی گانگولی^۱ از مرکز اتحادیه‌های تجاری هند^۲ وضعیتی را که کارگران تخریب‌گشتی با آن مواجهند بشرح زیر خلاصه می‌کند:

"این کارگران بسیار آسیب‌پذیر هستند زیرا برای یافتن کار فصلی پیوسته در حال مهاجرت هستند این افراد توسط کارفرمایانی که نسبت به سلامت شغلی و ایمنی آنها بی‌توجه هستند

1- P.K Ganguly

2 - Center of Indian Trade Unions (CITU)

بکارگرفته شده و مورد اجحاف قرار می‌گیرند و از سوی دیگر توسط قدرتهای سیاسی جامعه نادیده انگاشته می‌شوند. کارگران در آلانگ همه روزه با شرایطی روبرو هستند که با مواد تهدیدکننده سلامتی مواجهه دارند و عمده‌ترین علت آن ناتوانی حکومت در ایجاد و اعمال استانداردها است." [۶۳]

یک حرکت جهانی توسط NGOهای بین‌المللی به رهبری کورپارال^۱ از هند و NGO منع مصرف آزیست در فرانسه^۲ و NGO گروه تخریب کشتی پاک^۳ آغاز شد تا کشتی کلمنسه را به فرانسه بازگرداند [۶۴]. اقدامات قانونی توسط NGOها در فرانسه و هند شروع شد تا کشتی را مجبور به بازگشت به فرانسه کند.

پس از تظاهراتی که توسط گروه صلح سبز و حامیان محیط‌زیست در فاصله ۵۰ مایلی سواحل مصر در ۱۲ ژانویه ۲۰۰۶ انجام شد [۶۵] دولت مصر عبور این کشتی را از کانال سوئز با این عنوان که از ماهیت آلودگی‌هایی که در این کشتی وجود دارد آگاهی کافی در اختیار ندارد به تاخیر انداخت. همزمان تظاهراتی در فرانسه، هند، مصر و بنگلادش انجام شد که بطور گسترده توسط رسانه‌ها پوشش داده شد. در پانزده فوریه ۲۰۰۶ یک دادگاه فرانسوی انتقال کشتی به هند را به حالت تعلیق درآورد و کمی پس از آن رئیس جمهور فرانسه کشتی را به این کشور فراخواند. در هفده می ۲۰۰۶ کشتی به بندرگاه خود بازگشت در حالیکه ۳۸ میلیون دلار هزینه و ۱۲۰۰۰ مایل پیموده بود تا جایی برای تخریب آن در کشورهای آسیایی بیابد. توانایی قوانین ملی و بین‌المللی در پیشگیری از تجارت جهانی پس‌مانده‌های خطرناک و سمی با موضوع کشتی کلمنسه بیش از پیش آشکار شد. این موضوع موجب شد تا در اتحادیه اروپا فعالیتهایی از سرگرفته شود که نتیجه آن پیشگیری از انجام چنین کارهای غیرقانونی است.

علیرغم موفقیتی که در مورد کشتی کلمنسه بدست آمد تخریب کشتی در آلانگ روبه افزایش است. از نوامبر ۲۰۰۶ تا ژانویه ۲۰۰۷، ۴۷ کشتی برای تخریب وارد این بندر شده‌اند. ورود ۲۴ کشتی در یک ماه ژانویه نسبت به ورود کشتی طی ۵ ماهه ژوئن تا اکتبر نشان‌دهنده افزایش فعالیت در این زمینه است [۶۶]. صاحب‌نظران تخریب کشتی می‌گویند که قدرت بازار فولاد در

1 - Corporate Accountability Desk

2 - Ban Asbestos France

3 - Platform for clean ship breaking

آلانگ و آشوبهای سیاسی در بنگلادش مسئول این قضیه هستند. آلانگ در حال حاضر پذیرای کشتی‌های کوچک (۵۰۰۰ تنی) و متوسط (۱۲ تا ۱۵ هزارتنی) است که از کشورهای خلیج [فارس] می‌آیند.

صنعت تخریب کشتی در بنگلادش

بیش از ۲۰ سال است که فعالیتهای تخریب کشتی در بنگلادش انجام می‌شود. سالانه ۱۸۰ تا ۲۵۰ کشتی در ۳۵ محل تخریب کشتی تخریب می‌شوند و ۵۰۰۰۰ نفر بصورت مستقیم و ۸۰۰۰۰ نفر بصورت غیرمستقیم به این کار اشتغال دارند. این کار بسیار سنگین و طاقت‌فرسا است و امنیت شغلی و تامین اجتماعی برای کارگران وجود ندارد. مهاجرانی که بی‌سوادند و توسط هیچ اتحادیه‌ای حمایت نمی‌شوند ۹۸ درصد از نیروی کار را در این قسمت تشکیل می‌دهند و متأسفانه این افراد هیچ آگاهی از خطرات آزبست ندارند. سوانح و حوادث شغلی و مرگ کارگران و مواجهات خطرناک با انواع مواد سمی هر روزه در این شغل به وقوع می‌پیوندد.

دلایل طبیعی و سیاسی متعددی برای رشد فعالیتهای تخریب کشتی در بنگلادش وجود دارد. خط ساحلی برای پهلوگرفتن کشتی‌های بزرگ مناسب است و مجزا بودن محل پهلو گرفتن کشتی‌ها از نظر جغرافیایی مانع از آن می‌شود که شرایط کاری مورد پایش و ارزیابی قرار گیرد. در دسترس بودن نیروی کار ارزان قیمت، هزینه کم ماشین‌آلات و نبود مقررات ایمنی و سلامت موجب کم شدن هزینه تخریب کشتی می‌شود. ارزش موادی که از کشتی بدست می‌آید و دوباره فروخته می‌شود زیاد است. قطعات کوچک آهن دوباره مصرف می‌شوند، مبلمان و اثاثیه کهنه کشتی‌ها فروخته می‌شود، ورقه‌های آزبست بدست آمده دوباره مورد



استفاده قرار می‌گیرد، وسایل الکتریکی دست دوم و وسایل آشپزی و ابزارآلات آشپزخانه دوباره فروخته می‌شود.

برداشت و جمع‌آوری آزیست در بنگلادش تحت نظارت هیچ قانونی نیست و جمع‌آوری آزیست و استفاده مجدد از آزیست بدست آمده از کشتی‌ها امری عادی است. حرکت ملی برای پیشگیری از خطرات آزیست در بنگلادش عمدتاً از فعالیتهای بنیاد سلامت شغلی، ایمنی و محیط بنگلادش^۱ نشأت می‌گیرد [۶۷]. این بنیاد مجموعه‌ای است که برای منع مصرف آزیست در سطح ملی و جهانی فعالیت می‌کند و فعالیت عمده آن در جهت جلوگیری از واردات آزیست و کشتی‌های آلوده به آزیست، پیشگیری از مصرف دوباره محصولات حاوی آزیست، تصویب قوانین دولتی در این زمینه، بازرسی دوره‌ای محیط کار، غرامت و حمایت از قربانیان آزیست می‌باشد.



بنیاد سلامت شغلی و محیط بنگلادش و مرکز پایش منابع آسیایی^۲ در راستای این فعالیتهای در پانزدهم و شانزدهم دسامبر ۲۰۰۶ کنفرانسی تحت عنوان منع مصرف آزیست در جنوب آسیا در چی‌تاگون^۳ برگزار کردند. این کنفرانس صاحب‌نظران سلامت شغلی، فعالین اجتماعی، فعالین اتحادیه‌های صنفی و دانشمندان را از بنگلادش، هند، پاکستان و ژاپن گرد هم آورد. در میان موضوعات مطرح شده در این کنفرانس مواردی چون مواجهه با آزیست در نیروگاه‌های هند، خطرات آزیست در صنعت تخریب کشتی، سیاستهای مرتبط با آزیست در آسیا و ایجاد NGOها و گروههای متشکل از قربانیان آزیست مطرح- شدند. کوپال کریشنا^۴ که از هند در این کنفرانس شرکت کرده-

بود می‌گوید که جلسات و مباحث حاوی اطلاعات فراوانی بود و همچنین یک بازدید از محل

1- OSHE

2 - Asian Monitor Resources Center

3- Chittagaon Agrabad

4 - Copal Krishna

تخریب کشتی انجام شد که شرکت کنندگان توانستند فضای مملو از آزیست را ببینند که هیچگونه خدمات سلامت شغلی و ایمنی در آن وجود نداشت.

بنیاد سلامت شغلی و محیط بنگلادش با همکاری کنفدراسیون اتحادیه‌های صنفی هلند پروژه‌ای را با اهداف زیر آغاز کرده است:

- ۱- افزایش آگاهی نسبت به مخاطرات آزیست در بین کارگران تخریب کشتی
 - ۲- توانمندسازی اتحادیه‌های صنفی تا بطور فعال در موضوع آزیست درگیر شوند و با دولت و شرکتها هماهنگی نمایند و قوانین و فرآیندهای سلامت شغلی و ایمنی را تدوین نمایند.
- در آوریل ۲۰۰۷ بنیاد سلامت شغلی و محیط بنگلادش با گرامیداشت روز جهانی کارگر حرکتهای زیر را نیز سازماندهی کرد:

- در بیست و هفت آوریل کارگاهی تحت عنوان «کارخوب و سالم را به یک واقعیت بنگلادش تبدیل کنیم» برگزار کرد و به دنبال آن یک کنفرانس خبری برای آگاهی عمومی و ملی در منع مصرف آزیست تشکیل داد.
- در بیست و هشت آوریل یک بحث عمومی در مورد منع مصرف آزیست در دفتر بنیاد سلامت شغلی و محیط بنگلادش در چی تاگون و شیتاکاندا^۱ برگزار کرد [۶۸].