Wie Schrottschiffe in Billigländer verschoben werden

von Daniela Gschweng für die Online-Zeitung **INFOsperber** **[3]**

Die Verschrottung von Schiffen in Asien ist umweltschädlich und nicht erlaubt. Viele Reeder tricksen, um dennoch Profit zu machen.

Männer, die barfuß auf riesigen Schiffswracks herumklettern oder im Schlick waten, um Teile davon an Land zu ziehen – so oder so ähnlich portraitiert der Film «Eisenfresser» (ganzer Film unter dem Artikel) die Arbeit in der bengalischen Abwrackwerft in Chittagong [4], Bangladesch. Seit «Eisenfresser» (Trailer [5]) 2007 veröffentlicht wurde, hat sich daran auch nicht viel geändert. Die schlecht bezahlten Arbeiter gehen dabei ein hohes Risiko ein, Giftstoffe aus den Wracks gelangen ungehindert direkt ins Meer.

Arbeitsschutz gibt es selten bis nie, Unfälle sind häufig. Um gesundheitliche Folgen kümmert sich niemand. Das ginge auch anders, aber immer noch wird ein Großteil aller ausgedienten Fracht- und Tankschiffe so verschrottet – zum Schaden der Umwelt und der Menschen, die diese gefährliche Arbeit tun.

► Umwelt- und menschenfeindliche Verschrottungspraxis

90 Prozent der weltweiten Fracht wird mit dem Schiff transportiert. Schiffe sind überlebenswichtig für die Weltwirtschaft. Wie wichtig, konnte man sehen, als das querliegende Containerschiff 'Ever Given [6]' Anfang April tagelang den Suezkanal blockierte und Engpässe in der Versorgung Europas auslöste.

Nach etwa 30 Jahren auf den Weltmeeren tritt ein Frachter seine letzte Reise an, meist zu einerAbwrackwerft [7] in Asien, obwohl die Gesetze in den Industrieländern es verbieten. Ein Schiff besteht zu 95 Prozent aus Stahl, der meist in Handarbeit zerlegt wird. Oft liegt das Wrack dabei im Wasser direkt am Strand, der Ölteppich ist teilweise auf Satellitenbildern sichtbar.

Neben Stahl enthält ein Schrottschiff tonnenweise Blei, Quecksilber, Asbest und Pestizide, zähltein Artikel in «nature» [8] auf. Eine Liste von Greenpeace [9] führt noch Cadmium, Arsen, Organozinn, Zink und Chrom aus den Anstrichen auf, dazu PCB in Dichtungen, Dioxine sowie Öl- und Schmierstoffreste, die beim Zerlegen in die Umwelt gelangen. Die Arbeiter sind nicht geschützt und wissen nichts von den Gefahren. Dazu kommen bekannte Probleme wie die Ausbeutung von Wanderarbeitern und Kinderarbeit [10].

Derzeit sei bei den Abwrackunternehmen besonders viel los, schreibt die «Süddeutsche Zeitung»in einer Reportage [11] über eine türkische Abwrackwerft. Corona hat die Reedereien hart getroffen, es wandern sogar Kreuzfahrtschiffe in die Verschrottung.

► Müllexporte in Drittweltländer

Solcher 'Mülltourismus' ist eigentlich verboten. Das »Basler Übereinkommen [12] zum Handel mit gefährlichen Abfällen«, auch bekannt als Basler Konvention (vollständiger Titel: »*Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal*«) (Vertragstext [13] in Englisch), das aufgesetzt wurde, um die Verschiebung von Müll in Drittweltländer zu verhindern, verbietet ihn. Die EU-Länder und auch die Schweiz müssen sich danach richten. Die europäische Schiffsrecycling-Verordnung von 2019, nach der Schiffe nur von zertifizierten Betrieben recycelt werden dürfen, gilt ebenfalls.(> Text und Liste im Amtsblatt der EU [14]).

Die IMO [15] »(Internationale Seeschifffahrts-Organisation«; engl. »*International Maritime Organization*«), die IAO [16] (»Internationale Arbeitsorganisation«; engl. »*International Labour Organization*«, ILO) und die ICS [17] (»Internationale Schiffahrts-Kammer«; engl. »*International Chamber of Shipping*«) haben Richtlinien zum Umgang mit Schrottschiffen, überlassen die Ausgestaltung aber den Ländern, in denen die Schiffe registriert sind. Davon profitieren die Reedereien.

Der Großteil aller Fracht- und Tankschiffe weltweit gehören zwar Eigentümern in der EU, den USA, Südkorea und Japan, ist aber zunehmend in anderen Ländern registriert. Dieser Vorgang nennt sich «Ausflaggung [18]». Seit Anfang des Jahrtausends gebe es einen regelrechten Boom, stellte eine Studie fest [19], die Daten kommerzieller Frachtanbieter ausgewertet hat.

Um Kosten zu sparen, melden Reeder ihre Schiffe bei der Ausflaggung in anderen Ländern an. Etwa weil dort die Steuersätze niedriger, die «Heuer», also die Gehälter der Seeleute, günstiger oder die Regulierungen weniger streng sind. Um eine Zulassung zu bekommen, reicht in manchen Ländern schon eine Briefkastenfirma im betreffenden Staat. So kann ein Reeder aus den Niederlanden seine Schiffe unter panamaischer Flagge fahren lassen.

► Ausflaggung (Flags of Convenience, FOCs)

«Flags of Convenience», wie diese Operation auf Englisch heißt, werden deutsch oft als «Billigflaggen» bezeichnet. Für die Länder, die die offene Schiffsregistrierung anbieten, ist diese oft eine wichtige Einkommensquelle. Die BBC erklärt das in diesem Artikel [20] von 2014 am Beispiel von Panama. Möglichkeiten, Verstöße gegen internationales Recht oder beispielsweise auch Unfälle zu untersuchen, haben diese Länder oft nur in geringem Maße.

Ausflaggung steht manchmal in Verbindung mit Umweltverbrechen, illegaler Fischerei oder Steuerhinterziehung. Sie ist legal und wird von Reedereien auch immer wieder angedroht, um in Steuerdebatten Einfluß zu nehmen. Sie verschleiert die Besitzverhältnisse, und es ist unter Umständen schwer, den wirklichen Eigentümer eines Schiffs zu finden.

Zwischen 2002 und 2019 hat der Anteil der Schiffe, deren Eigentümer in der EU sitzen und die in Ländern mit geringem Einkommen registriert sind, von 46 Prozent auf 96 Prozent zugenommen. Die Inselstaaten der Komoren [21] und Palau [22] haben dabei Panama und Liberia als beliebteste Flaggen abgelöst. >>siehe Grafik [23].

Praktisch läuft die Verschrottung eines Fracht- oder Tankschiffs so: «Die Reederei beauftragt einen Broker, der einen Käufer für das Schiff sucht», erklärte Patrizia Heidegger von der Nichtregierungsorganisation «Shipbreaking Platform [24]» 2015 in einem Interview [25]. Eine Mittelsperson kauft das Schiff, registriert es unter einer Billigflagge und verkauft es an eine Abwrackwerft weiter. Auch andere Tricks kommen vor, ein Schiff verlässt zum Beispiel angeblich zu Wartungsarbeiten [26] europäische Gewässer.

► Gewinne auf Kosten der Umwelt

Schrottschiffe werden nach Tonnen Stahl bezahlt. In Bangladesch, Indien und Pakistan, wo 80 Prozent der weltweiten Frachtflotte zerlegt werden, sind die Umweltgesetze lax und die Arbeit günstig, die Gewinne also am höchsten.

Ein Schiff in einer zertifizierten europäischen Werft abzuwracken, wo auf Umwelt- und Sicherheitsstandards geachtet wird, wäre teurer. Einige große Reedereien haben sich trotzdem verpflichtet, keine Schiffe mehr auf asiatischen Stränden abzuwracken. Wie ein Beispiel der dänischen Großreederei MAERSK LINE [27] zeigt, das die «Shipbreaking Platform» dokumentiert hat [28], halten sie sich aber nicht immer daran.

PS vom 29. April 2021: Unser Leser Oliver Classen weist auf die Schweizer Beteiligung am globalen Abwrackgeschäft hin, über das «Public Eye» eine ausführliche Reportage [29] publiziert hat. Die Schweiz hat zwar keinen Meerzugang, ist aber der Sitz mehrerer Reedereien, die ihre Schiffe in Asien verschrottet haben oder das immer noch tun, unter anderen des Container-Giganten MSC [30] (Mediterranean Shipping Company).

Daniela Gschweng, Lörrach >> Kontakt: dgschweng@web.de **bitte hier weiter runterscrollen**

NGO Shipbreaking Platform

The **NGO Shipbreaking Platform** is a global coalition of organisations working to reverse the environmental harm and human rights abuses caused by current shipbreaking practices and to ensure the safe and environmentally sound dismantling of end-of-life ships worldwide.

Just as the goods they transport, ships too become waste when they reach the end of their operational lives. Yet only a fraction is handled in a safe and clean manner. The vast majority of the world's end-of-life fleet, full of toxic substances, is simply broken down - by hand - on the beaches of South Asia. There, unscrupulous shipping companies exploit minimal enforcement of environmental and safety rules to maximise profits.

https://shipbreakingplatform.org/ [24]

«**Boom in ships that fly 'fake' flags and trash the environment**», von Quirin Schiermeier / nature, 24 May 2021 >> **weiter** [8].

▫ «**Wo Schiffe sich zum Sterben verstecken.** Wenn Hochseekreuzer ausgedient haben, gelten sie als Giftmüll. Ihre Entsorgung ist aufwendig und teuer, wenn man Menschen und Umwelt schützen will. Mit ein paar Tricks lassen sich Schiffe aber auch an südasiatischen Stränden abwracken, wo sie das Meer verpesten und Werftarbeiter gefährden. Auch Schweizer Firmen sparen so viel Geld.» Eine Recherche von Gie Goris und Nicola Mulinaris, Public Eye, Januar 2019 >> **weiter** [29].

▫ «**Was Steuerparadiese mit Umweltverbrechen zu tun haben**», D. Gschweng / Infosperber, November 2018 >> **weiter** [31].

▫ «**Schiffe auf der Schlachtbank.** Die meisten europäischen Schiffe werden auf den Stränden Südasiens ausgeschlachtet. Ohne Vorkehrungen zum Schutz von Arbeitern und Umwelt. Patrizia Heidegger von der Organisation Shipbreaking Platform, spricht im Interview über die Praktiken der Abwrackindustrie.», Benjamin Kühne / Fairkehr Magazin, 2015 >> **weiter** [25].

▫ **Filmtipp:**

Im Grimme-Preisprämierten Dokumentarfilm „**Eisenfresser**" begleitet Filmemacher Shaheen Dill-Riaz Saisonarbeiter auf die Abwrackwerften in Chittagong, Bangladesch. Dabei kommentiert er die Szenen nicht anklagend. Er lässt seine Bilder sprechen. Die Jury würdigte vor allem seine „poetische Kameraführung". Shaheen Dill-Riaz stammt aus Bangladesch und lebt heute in Berlin.

Buch, Kamera und Regie: Shaheen Dill-Riaz, Produktion: Kathrin Lemme u. Michael Weihrauch/Lemme Film, OmU, 2007, 85 min., Bezug: www.edition-filmmuseum.com

---

► **Quelle:** Der Artikel von Daniela Gschweng wurde am 28. Juni 2021 erstveröffentlicht auf **INFOsperber [3]** >> **Artikel** [32].

Hinter der Plattform Infosperber.ch (siehe Impressum [33]) steht die gemeinnützige «Schweizerische Stiftung zur Förderung unabhängiger Information» SSUI. Die Stiftung will einen unabhängigen Journalismus in der ganzen Schweiz fördern, insbesondere journalistische Recherchen von gesellschaftlicher und politischer Relevanz. Die Online-Zeitung Infosperber ergänzt große Medien, die z.T. ein ähnliches Zielpublikum haben, mit relevanten Informationen und Analysen. «Infosperber sieht, was andere übersehen.»

Die Stiftung ist auf Spenden der Leserschaft angewiesen. Infosperber finanziert sich mit Spenden, die zu 90 Prozent der redaktionellen Arbeit zugute kommen. Journalistinnen und Journalisten im erwerbsfähigen Alter, welche ihre Beiträge selber im Administrationsbereich produzieren, können Honorare und Spesen erhalten.

ZUR STIFTUNG SSUI [34]

© Das Weiterverbreiten sämtlicher auf dem gemeinnützigen Portal www.infosperber.ch enthaltenen Texte ist ohne Kostenfolge erlaubt, sofern die Texte integral ohne Kürzung und mit Quellenangaben (Autor und «Infosperber») verbreitet werden. Bei einer Online-Nutzung ist die Quellenangabe möglichst schon am Anfang des Artikels mit einem Link auf infosperber.ch zu versehen.

ACHTUNG: Die Bilder und Grafiken sind **nicht** Bestandteil der Originalveröffentlichung und wurden von KN-ADMIN Helmut Schnug eingefügt. Für sie gelten ggf. folgende Kriterien oder Lizenzen, s.u.. Grünfärbung von Zitaten im Artikel und einige zusätzliche Verlinkungen wurden ebenfalls von H.S. als Anreicherung gesetzt. An einigen Textstellen wurde die in der Schweiz übliche Schweibweise des doppelten s [ss] gegen die in Deutschland übliche Variante [ß] getauscht.

► Bild- und Grafikquellen:

1. Meeresverseuchung durch giftige Werkstoffe von Schrottschiffen und/oder deren Ladung. Giftmüllfässer schwimmen im Meer und werden nur selten ordnungsgemäß gelagert. **Foto:** Stéphane M. Grueso, Madrid/Spain. **Quelle:** Flickr. [35] Diese Datei ist mit CC-Commons-Lizenz Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 2.0 Generic (CC BY-SA 2.0 [36]) lizenziert.

2. Suez-Kanal blockiert, nachdem das riesige Containerschiff 'Ever Given [6]' stecken geblieben war. Das mehr als 1.300 Fuß lange Schiff vom Evergreen-20.000-TEU-Typ [37] lief auf Grund und blockierte eine der wichtigsten Schifffahrtsrouten der Welt, so dass Tage danach hunderte 100 Schiffe an beiden Enden des Kanals festsaßen.

Die Auswirkungen waren enorm. Zu den Schiffen, die in dem Engpass festsaßen, gehören Öltanker, die laut dem Marktforschungsunternehmen Kpler etwa ein Zehntel des gesamten weltweiten Ölverbrauchs eines Tages transportieren, ganz zu schweigen von der restlichen Fracht, die jetzt darauf wartet, den Kanal zu durchqueren. Das Schiff war auf dem Weg von China zum Hafen von Rotterdam in den Niederlanden. **Foto:** Gwydion M. Williams, Hastings, Coventry, Great Britain > http://gwydionmadawc.com/. **Satellitenfotoanbieter:** Planet Labs. / Cnes2021, Distribution Airbus DS. **Quelle:** Flickr [38]. Diese Datei ist mit CC-Commons-Lizenz Namensnennung 2.0 Generic CC BY 2.0 [39]) lizenziert.

3. Schiffsverschrottung: Abwracken des ersten indischen Flugzeugträgers, Darukana Mumbai. Neben Stahl enthält ein

Schrottschiff tonnenweise Blei, Quecksilber, Asbest und Pestizide. Eine Liste von Greenpeace führt noch Cadmium, Arsen, Organozinn, Zink und Chrom aus den Anstrichen auf, dazu PCB in Dichtungen, Dioxine sowie Öl- und Schmierstoffreste, die beim Zerlegen in die Umwelt gelangen. Die Arbeiter sind nicht geschützt und wissen nichts von den Gefahren. Dazu kommen bekannte Probleme wie die Ausbeutung von Wanderarbeitern und Kinderarbeit. **Foto:** Adam Cohn / USA. **Quelle:** Flickr [40]. Diese Datei ist mit CC-Commons-Lizenz Namensnennung - Nicht-kommerziell - Keine Bearbeitung 2.0 Generic (CC BY-NC-ND 2.0 [41]).

4. Ship Breaking - Schrottschiff am Strand: Nach etwa 30 Jahren auf den Weltmeeren tritt ein Frachter seine letzte Reise an, meist zu einer Abwrackwerft in Asien, obwohl die Gesetze in den Industrieländern es verbieten. Ein Schiff besteht zu 95 Prozent aus Stahl, der meist in Handarbeit zerlegt wird. Oft liegt das Wrack dabei im Wasser direkt am Strand. **Foto:** Naquib Hossain. **Quelle:** Flickr [42]. Diese Datei ist mit CC-Commons-Lizenz Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 2.0 Generic (CC BY-SA 2.0 [36]).

5. Teilmontiertes Schiffswrack vor der Küste von Chittagong, einer Küstenprovinz von Bangladesch. **Foto:** Stéphane M. Grueso. **Quelle:** Flickr [43]. Diese Datei ist mit CC-Commons-Lizenz Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 2.0 Generic (CC BY-SA 2.0 [36]) lizenziert.

Gelegentlich hören wir in den Nachrichten, dass ein großes Schiff, ein amerikanischer Zerstörer oder ein französischer Flugzeugträger, vor der Küste von Gujarat in Indien oder im Suezkanal in Ägypten festgehalten wurde, weil es die gesetzlichen und ökologischen Mindestanforderungen nicht erfüllt, um am Ende seines langen Lebens auf See verschrottet zu werden.

Auf die Nachricht folgt in der Regel ein langes Schweigen, das Monate oder Jahre andauert, bis wir plötzlich wieder das Gleiche hören, nur mit anderen Namen: Ein altes Schiff aus einem Industrieland wird auf dem Weg zu einem Schrottplatz in einem Tausende von Meilen entfernten Entwicklungsland gestoppt: vor allem in Indien, Bangladesch, Pakistan, China und der Türkei. Inzwischen befahren jährlich mehrere hundert große Schiffe das Meer auf der Suche nach einem billigen Platz, um auf Grund zu laufen. Eine riesige Industrie, die auf wildem Recycling basiert und tiefgreifende ökologische, wirtschaftliche und soziale Auswirkungen hat. (-Doku von Stéphane M. Grueso und Javier Gómez Serrano).

6. Schiffszerlegung (1) in Chittagong, einer Küstenprovinz von Bangladesch. **Foto:** Stéphane M. Grueso. **Quelle:** Flickr [44]. Diese Datei ist mit CC-Commons-Lizenz Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 2.0 Generic (CC BY-SA 2.0 [36]) lizenziert.

7. Schiffszerlegung (2) in Chittagong, einer Küstenprovinz von Bangladesch. **Foto:** Stéphane M. Grueso. **Quelle:** Flickr [45]. Diese Datei ist mit CC-Commons-Lizenz Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 2.0 Generic (CC BY-SA 2.0 [36]) lizenziert.

8. Giftmüllfässer werden aus dem Meer geholt und an Land illegal entsorgt. **Foto:** Stéphane M. Grueso. **Quelle:** Flickr [46]. Diese Datei ist mit CC-Commons-Lizenz Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 2.0 Generic (CC BY-SA 2.0 [36]) lizenziert.

9. Schiffszerlegung (3) in Chittagong, einer Küstenprovinz von Bangladesch. **Foto:** Stéphane M. Grueso. **Quelle:** Flickr [47]. Diese Datei ist mit CC-Commons-Lizenz Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 2.0 Generic (CC BY-SA 2.0 [36]) lizenziert.

10. Schiffspropeller eines zu verschrottenden Schiffes, Alang Shipyards in Bhavnagar, Gujarat / India. Europäische Reedereien verkaufen ihre ausrangierten Ozeanriesen zum Abwracken nach Indien. Im größten Schiffsfriedhof in Alang zerlegen billige Arbeitskräfte dann die Wracks – ein gefährlicher Job für Mensch und Umwelt. **Foto:** Adam Cohn / USA. **Quelle:** Flickr [48]. Diese Datei ist mit CC-Commons-Lizenz Namensnennung - Nicht-kommerziell - Keine Bearbeitung 2.0 Generic (CC BY-NC-ND 2.0 [41]).

11. Schiffsabwracker (shipbreaker): Saison- und Wanderarbeiter auf den Abwrackwerften in Chittagong, Bangladesch. Die Arbeiter sind nicht geschützt und wissen nichts von den Gefahren. **Foto:** Stéphane M. Grueso. **Quelle:** Flickr. [49] Diese Datei ist mit CC-Commons-Lizenz Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 2.0 Generic (CC BY-SA 2.0 [36]) lizenziert.

Quell-URL: https://kritisches-netzwerk.de/forum/wie-schrottschiffe-billiglaender-verschoben-werden

Links
[1] https://kritisches-netzwerk.de/user/login?destination=comment/reply/9309%23comment-form
[2] https://kritisches-netzwerk.de/forum/wie-schrottschiffe-billiglaender-verschoben-werden
[3] https://www.infosperber.ch/
[4] https://de.wikipedia.org/wiki/Chittagong
[5] https://www.youtube.com/watch?v=fRmeZRlYRXc
[6] https://de.wikipedia.org/wiki/Ever_Given
[7] https://de.wikipedia.org/wiki/Abwrackwerft
[8] https://www.nature.com/articles/d41586-021-01391-3
[9] https://www.greenpeace.de/themen/endlager-umwelt/gefahren-bei-der-schiffsabwrackung
[10] https://shipbreakingplatform.org/issues-of-interest/child-labor/

[11] https://www.sueddeutsche.de/auto/schiff-wracks-abwracken-recycling-1.5268976
[12] https://de.wikipedia.org/wiki/Basler_%C3%9Cbereinkommen
[13] http://www2.ecolex.org/server2neu.php/libcat/docs/TRE/Full/En/TRE-001003.pdf
[14] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019D0995&from=EN
[15] https://de.wikipedia.org/wiki/Internationale_Seeschifffahrts-Organisation
[16] https://de.wikipedia.org/wiki/Internationale_Arbeitsorganisation
[17] https://de.wikipedia.org/wiki/International_Chamber_of_Shipping
[18] https://de.wikipedia.org/wiki/Ausflaggung
[19] https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X21001536?via%3Dihub
[20] https://www.bbc.com/news/world-latin-america-28558480
[21] https://de.wikipedia.org/wiki/Komoren
[22] https://de.wikipedia.org/wiki/Palau
[23] https://www.infosperber.ch/wp-content/uploads/2021/06/nature-illu-Ausflaggung-d41586-021-01391-3_19184898_b.png
[24] https://shipbreakingplatform.org/
[25] https://www.fairkehr-magazin.de/archiv/2015/fk-03-201500/2015-3-titel/3-2015-schiffe-abwracken/
[26] https://shipbreakingplatform.org/illegal-exports-cruises/
[27] https://de.wikipedia.org/wiki/M%C3%A6rsk_Line
[28] https://shipbreakingplatform.org/spotlight-north-sea-producer-case/
[29] https://stories.publiceye.ch/schiffe/
[30] https://de.wikipedia.org/wiki/Mediterranean_Shipping_Company
[31] https://www.infosperber.ch/umwelt/uebriges-umwelt/was-steuerparadiese-mit-umweltverbrechen-zu-tun-haben/
[32] https://www.infosperber.ch/umwelt/abfaelle/wie-schrottschiffe-in-billiglaender-verschoben-werden/
[33] http://www.infosperber.ch/Impressum
[34] http://ssui.ch
[35] https://www.flickr.com/photos/stephanemgrueso/5482006436/
[36] https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/deed.de
[37] https://de.wikipedia.org/wiki/Evergreen_20.000-TEU-Typ
[38] https://www.flickr.com/photos/45909111@N00/51085767571/
[39] https://creativecommons.org/licenses/by/2.0/deed.de
[40] https://www.flickr.com/photos/adamcohn/16681140893/
[41] https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0/deed.de
[42] https://www.flickr.com/photos/naq/2315496271/
[43] https://www.flickr.com/photos/stephanemgrueso/5481992356/
[44] https://www.flickr.com/photos/stephanemgrueso/5481387057/
[45] https://www.flickr.com/photos/stephanemgrueso/5481399511/in/album-72157626029516307/
[46] https://www.flickr.com/photos/stephanemgrueso/5481417473
[47] https://www.flickr.com/photos/stephanemgrueso/5481416453/
[48] https://www.flickr.com/photos/adamcohn/20884667673/
[49] https://www.flickr.com/photos/stephanemgrueso/5481975300/
[50] https://kritisches-netzwerk.de/tags/abfallmanagement
[51] https://kritisches-netzwerk.de/tags/abwrackeinrichtungen
[52] https://kritisches-netzwerk.de/tags/abwrackgeschaft
[53] https://kritisches-netzwerk.de/tags/abwrackindustrie
[54] https://kritisches-netzwerk.de/tags/abwrackunternehmen
[55] https://kritisches-netzwerk.de/tags/abwrackwerft
[56] https://kritisches-netzwerk.de/tags/abwrackwerften
[57] https://kritisches-netzwerk.de/tags/arbeitsunfalle
[58] https://kritisches-netzwerk.de/tags/ausbeutung
[59] https://kritisches-netzwerk.de/tags/ausflaggung
[60] https://kritisches-netzwerk.de/tags/ausmusterung
[61] https://kritisches-netzwerk.de/tags/ausschlachtung
[62] https://kritisches-netzwerk.de/tags/bangladesch
[63] https://kritisches-netzwerk.de/tags/basel-convention
[64] https://kritisches-netzwerk.de/tags/basler-konvention
[65] https://kritisches-netzwerk.de/tags/basler-ubereinkommen
[66] https://kritisches-netzwerk.de/tags/billigflaggen
[67] https://kritisches-netzwerk.de/tags/chittagong
[68] https://kritisches-netzwerk.de/tags/container-giganten
[69] https://kritisches-netzwerk.de/tags/containerreederei
[70] https://kritisches-netzwerk.de/tags/containerschiffgiganten
[71] https://kritisches-netzwerk.de/tags/daniela-gschweng
[72] https://kritisches-netzwerk.de/tags/drittweltlander
[73] https://kritisches-netzwerk.de/tags/end-life-fleet
[74] https://kritisches-netzwerk.de/tags/end-life-ships
[75] https://kritisches-netzwerk.de/tags/eisenfresser
[76] https://kritisches-netzwerk.de/tags/ever-given
[77] https://kritisches-netzwerk.de/tags/flags-convenience
[78] https://kritisches-netzwerk.de/tags/frachtanbieter

[79] https://kritisches-netzwerk.de/tags/frachtflotte
[80] https://kritisches-netzwerk.de/tags/frachtschiffe
[81] https://kritisches-netzwerk.de/tags/gie-goris
[82] https://kritisches-netzwerk.de/tags/giftmull
[83] https://kritisches-netzwerk.de/tags/grossreederei
[84] https://kritisches-netzwerk.de/tags/heuer
[85] https://kritisches-netzwerk.de/tags/hochseekreuzer
[86] https://kritisches-netzwerk.de/tags/iao
[87] https://kritisches-netzwerk.de/tags/ics
[88] https://kritisches-netzwerk.de/tags/imo
[89] https://kritisches-netzwerk.de/tags/international-chamber-shipping
[90] https://kritisches-netzwerk.de/tags/internationale-arbeitsorganisation
[91] https://kritisches-netzwerk.de/tags/internationale-seeschifffahrts-organisation
[92] https://kritisches-netzwerk.de/tags/internationale-schiffahrts-kammer
[93] https://kritisches-netzwerk.de/tags/international-labour-organization
[94] https://kritisches-netzwerk.de/tags/international-maritime-organization
[95] https://kritisches-netzwerk.de/tags/kinderarbeit
[96] https://kritisches-netzwerk.de/tags/komoren
[97] https://kritisches-netzwerk.de/tags/kreuzfahrtschiffe
[98] https://kritisches-netzwerk.de/tags/liberia
[99] https://kritisches-netzwerk.de/tags/mammoth-container-ship
[100] https://kritisches-netzwerk.de/tags/mammutcontainerschiff
[101] https://kritisches-netzwerk.de/tags/maersk-line
[102] https://kritisches-netzwerk.de/tags/mediterranean-shipping-company
[103] https://kritisches-netzwerk.de/tags/msc
[104] https://kritisches-netzwerk.de/tags/mullexporte
[105] https://kritisches-netzwerk.de/tags/mulltourismus
[106] https://kritisches-netzwerk.de/tags/mullverschiebung
[107] https://kritisches-netzwerk.de/tags/nicola-mulinaris
[108] https://kritisches-netzwerk.de/tags/offene-schiffsregistrierung
[109] https://kritisches-netzwerk.de/tags/panama
[110] https://kritisches-netzwerk.de/tags/palau
[111] https://kritisches-netzwerk.de/tags/patrizia-heidegger
[112] https://kritisches-netzwerk.de/tags/profitmaximierung
[113] https://kritisches-netzwerk.de/tags/reederei
[114] https://kritisches-netzwerk.de/tags/reedereien
[115] https://kritisches-netzwerk.de/tags/schiffabwracker
[116] https://kritisches-netzwerk.de/tags/schiffsabwrackung
[117] https://kritisches-netzwerk.de/tags/schiffsausmusterung
[118] https://kritisches-netzwerk.de/tags/schiffseigner
[119] https://kritisches-netzwerk.de/tags/schiffsentsorgung
[120] https://kritisches-netzwerk.de/tags/schiffsfriedhof
[121] https://kritisches-netzwerk.de/tags/schiffsrecycling
[122] https://kritisches-netzwerk.de/tags/schiffsrecycling-verordnung
[123] https://kritisches-netzwerk.de/tags/schiffsverschrottung
[124] https://kritisches-netzwerk.de/tags/schiffswracks
[125] https://kritisches-netzwerk.de/tags/schiffszerlegung
[126] https://kritisches-netzwerk.de/tags/schrottschiff
[127] https://kritisches-netzwerk.de/tags/schrottschiffe
[128] https://kritisches-netzwerk.de/tags/schrottverschiebung
[129] https://kritisches-netzwerk.de/tags/shaheen-dill-riaz
[130] https://kritisches-netzwerk.de/tags/shipbreakers
[131] https://kritisches-netzwerk.de/tags/shipbreaking-platform
[132] https://kritisches-netzwerk.de/tags/shipbreaking-practices
[133] https://kritisches-netzwerk.de/tags/steuervermeidung
[134] https://kritisches-netzwerk.de/tags/steuersatze
[135] https://kritisches-netzwerk.de/tags/suez-canal
[136] https://kritisches-netzwerk.de/tags/suezkanal
[137] https://kritisches-netzwerk.de/tags/tankschiffe
[138] https://kritisches-netzwerk.de/tags/toxic-substances
[139] https://kritisches-netzwerk.de/tags/umweltverbrechen
[140] https://kritisches-netzwerk.de/tags/umweltverschmutzung
[141] https://kritisches-netzwerk.de/tags/verschrottungspraxis
[142] https://kritisches-netzwerk.de/tags/verschrottung-von-schiffen
[143] https://kritisches-netzwerk.de/tags/versorgungsengpasse
[144] https://kritisches-netzwerk.de/tags/wanderarbeiter