



India y Bangladesh se mantienen como vertederos para el desguace de buques

Al menos 34 personas han perdido la vida en 2018 por el desguace “sucio y peligroso” de buques comerciales de larga distancia, según ha informado la ONG Shipbreaking Platform. Durante este periodo, se han vendido 744 barcos a astilleros de todo el mundo, 518 de ellos a Bangladesh, India y Pakistán, lo que supone el 90,4% del total, una nueva cifra récord de tonelaje bruto a nivel global. “Algunas navieras sin escrúpulos cumplen en esos territorios las reglas medioambientales y de seguridad mínimas para maximizar sus beneficios”, critica la ONG.

Compañías marítimas de Asia, Europa y América del Norte lideran la lista de vendedores de buques entregados a estos destinos. Concretamente, en el último año se han desmantelado 253 barcos en India, la mayoría de ellos en Alang, en la costa Oeste. Le sigue Bangladesh con 185 barcos y astilleros principalmente en

Chittagong, en la costa Sudeste. Finalmente, Pakistán ha desmantelado 80 barcos en 2018, la mayoría en Gadani, cerca de Karachi. “Los propietarios tienen la responsabilidad de vender a astilleros que inviertan en sus trabajadores y en el medio ambiente”, ha afirmado la fundadora y directora de la Shipbreaking Platform, Ingvild Jenssen.

Concretamente, 2018 ha sido uno de los peores años para los astilleros indios en cuanto a accidentes laborales se refiere, pues al menos 14 personas han muerto en Alang. Otras 20 han muerto en Bangladesh y 12 han sido heridas “severamente”, según la ONG. En Pakistan, las fuentes locales han confirmado una muerte y 27 heridos, siete de ellos a causa de un fuego que se inició durante el desmantelamiento de un petrolero.

“Los resultados son impactantes. Ningún propietario de barco puede decir que no es consciente de las graves condiciones de esos astilleros. Siguen vendiendo de manera masiva sus buques a los peores astilleros para conseguir el precio más alto por sus barcos. El daño es real. Los trabajadores arriesgan su vida, sufren por la exposición a los tóxicos y los ecosistemas costeros están devastados”, ha añadido Jenssen. Según la ONG, la mayoría de buques suelen estar llenos de sustancias tóxicas y se separan sus piezas a mano.

PEORES PRÁCTICAS EN 2018

Los Emiratos Árabes, Grecia y los Estados Unidos han sido los que han desechado más buques en 2018. De éstos, el país árabe es el responsable de vender el mayor número de barcos al Sur de Asia, 61 en total. Grecia, por su parte, varó 57 buques de los 66 que vendió, seguido de cerca por los propietarios americanos con 53 buques.

Analizándolo por corporaciones, la compañía surcoreana Sinokor Merchant Marine ha vendido 11 buques para ser desmantelados en esa región en 2018.

Según la ONG, Sinokor Merchant Marine sufre pérdidas económicas y está en proceso de fusión de sus operaciones de contenedores con la empresa Heung-A. Además, Shipbreaking Platform ha denunciado que durante la separación en piezas de uno de sus buques en India, el 'Plata Glory', un trabajador murió al ser golpeado por una placa de hierro que le cayó encima.

En cuanto a empresas se refiere, la Norwegian Nordic American Tankers ha sido la que ha llevado a cabo unas peores prácticas. La ONG ha afirmado que el año pasado reportó unos beneficios de 80 millones de dólares por la venta de ocho de sus buques. Se destinaron a Alang y a Chittagong y, según fuentes locales de Bangladesh citadas por Shipbreaking Platform, las operaciones comenzaron sin la autorización gubernamental requerida. Además, la venta de dos buques adicionales a astilleros de Bangladesh con un historial "particularmente pobre" provocó la muerte de dos trabajadores y provocó que el fondo de pensiones noruego KLP pusiese a la compañía en su lista negra.

También han registrado malas prácticas el propietario alemán Dr Peters, pues un trabajador perdió la vida al desguazar el buque 'Ds Warrior' en diciembre. Además, otras navieras que se incluyen en esta lista facilitada por Shipbreaking Platform son Chevron, Costamare, H-Line, Louis plc, Seabulk, Sovcomflot, Teekay, Zodac Group y CMB.

La ONG también ha revelado en su informe anual que, a causa de la recesión del sector del petróleo y del gas en los últimos años, se ha documentado un aumento de unidades marítimas desguazadas. De las 138 registradas, 96 han acabado en playas del Sur de Asia. En este ámbito destacan las compañías Noble Corp, Ensco, Tidewater, WEC Lines, Diamond Offshore y Petrobras. La mayoría provienen de América o del este asiático, pero Diamond Offshore y la empresa GMS están siendo también investigadas en Escocia por prácticas irregulares.

Por otra parte, los fondos de pensiones escandinavos KLP y GPFM han sido los primeros en dejar de invertir en cuatro navieras por sus malas prácticas. Sin embargo, Shipbreaking Platform informa que perder financiación y clientes no

debería ser la única preocupación para los propietarios. En 2018, por primera vez, una sentencia consideró responsable al propietario de un buque por comerciar de manera ilegal con cuatro barcos en el final de su vida útil en astilleros indios, y existen más casos de tráfico ilegal bajo investigación.

BANDERAS DE CONVENIENCIA

Shipbreaking Platform también ha denunciado en su estudio que los propietarios de barcos suelen cambiar las banderas de sus buques justo antes del último viaje, con el objetivo de reducir costes y aprovecharse de las débiles regulaciones de algunos países. Además, ha señalado que estas últimas banderas suelen ser de paraísos fiscales y naciones con poca tradición naviera como las Comoras o Palau. “Hay una gran discrepancia entre los Estados donde se basan los propietarios y las banderas”, ha afirmado la ONG.

“Hoy en día ya hay soluciones limpias y seguras disponibles. Los propietarios de barcos responsables, como Dutch Boskalis, German Hapag Lloyd y las compañías escandinavas Wallenius Wilhelmsen y Grieg, reciclan sus buques fuera de la playa. La UE dispone de un listado de instalaciones para reciclar barcos de manera limpia y segura. Se deben llevar más barcos a estos lugares”, han concluido fuentes de Shipbreaking Platform.