EL DESBALLESTAMENT DE VAIXELLS



Una de les feines més perilloses del món, un problema mediambiental i humà

Secció: Mar avui
Número de revista: #15

TARDOR 2025

TEXT: Marc Ripol. Periodista i fotògraf especialitzat en nàutica i en viatges.

FOTO: ©NGO Shipbreaking Platform.

Els grans vaixells, al final de la seva vida útil, encara poden donar un últim profit econòmic amb el desballestament i reutilització de materials, però es tracta d'un procés dificultós i perillós. La solució és senzilla: buscar països amb mà d'obra barata i amb poca regulació laboral i mediambiental.

Cada any uns 500 vaixells de gran envergadura, especialment de mercaderies però també de creuers turístics, deixen de ser operatius. Fins a l'any 1970 es desballestaven als seus llocs d'origen, que majoritàriament són països d'Europa, el Japó o els Estats Units. Però quan es van endurir les normatives laborals i mediambientals van optar per països amb mà d'obra barata i amb marcs legals més febles. Actualment, més d'un 70% d'aquests grans leviatans acaben a les platges d'Alang-Sosiya a l'Índia, Chattogram a Bangladesh, Gadani al Pakistan i, en menor mesura, a les drassanes Aliağa de Turquia.

Només cal escriure *Sosiya*, *India* al cercador de Google Maps per veure una imatge del 2025 on, en 10 kilòmetres de platja, es poden comptar fins a 35 embarcacions en diferents estats de desballestament, així com un parell de plataformes petrolíferes. La pràctica es coneguda com a *beaching* (de l'anglès *beach*, 'platja') i consisteix a varar el vaixell a la platja per desmantellar-lo i especejar-lo.

Fins i tot amb la foto de satèl·lit es pot intuir que les condicions de treball deuen ser força rudimentàries i que el control mediambiental no deu ser gaire estricte. I sí, aquesta és la realitat: els costos humans i els impactes ambientals són devastadors. Els treballadors, sovint migrants explotats, perden la vida i pateixen

lesions i malalties a causa de condicions de treball insegures i exposició a substàncies tòxiques. Els riscos són explosions, incendis, ensorraments d'estructures metàl·liques de grans dimensions i manipulació de materials tòxics sense equip de protecció adequat i sense protocols de seguretat. Segons un estudi del 2019 de la Universitat de Chittagong, a Bangladesh, un 13% de les persones que es dediquen a aquesta feina són menors d'edat, que sovint treballen en torns de nit per evitar les inspeccions. I segons l'ONG Shipbreaking Platform, des del 2009 fins al 2024 al sud-est asiàtic es van desballestar 8.221 vaixells i es van enregistrar 470 morts.

D'altra banda, els ecosistemes costaners són devastats per vessaments tòxics i altres tipus de contaminació, a causa de la manca d'infraestructures per gestionar adequadament els materials perillosos. L'amiant, els metalls pesants, l'oli mineral, l'estany, les pintures i els aïllaments elèctrics són alguns dels materials habituals als vaixells que representen un risc seriós per a la salut humana i per al medi ambient.

Segons paraules de l'Organització Internacional del Treball (OIT): «El desballestament de vaixells s'ha convertit en un problema important de salut laboral i ambiental al món. És una de les professions més perilloses, amb nivells inacceptablement alts de morts, lesions i malalties relacionades amb la feina».

Bandera de conveniència

Quan el vaixell arriba al final de la seva vida útil, el primer pas de les navilieres acostuma a ser el canvi de bandera a una d'anomenada *de conveniència*, per motius estratègics, legals i, per sobre de tot, econòmics. Les Comores, Palau, Panamà, Togo o Saint Kitts i Nevis són alguns dels petits països que sovint s'escullen. D'aquesta manera, deixen d'estar sotmesos a les normatives laborals i ambientals dels països d'origen, que en el cas d'Europa, Nord-amèrica o el Japó són especialment estrictes. La normativa de la Unió Europea (Waste Shipment i Ship Recycling Regulations), per posar-ne un exemple, prohibeix l'exportació de residus tòxics a països fora de l'OCDE i la venda de vaixells europeus a drassanes amb condicions perilloses. Aquestes prohibicions deixen de tenir efecte en el moment que el vaixell canvia de bandera.

El pas següent és vendre el vaixell, ja sense les obligacions legals del país d'origen, a drassanes del sud d'Àsia, sovint a través d'un intermediari. Aquestes drassanes paguen molt millor preu que les europees, ja que el poden desballestar amb un cost molt inferior i a continuació vendre l'acer i altres materials recuperables.

En molts casos, conjuntament amb el canvi de bandera es canvia també la propietat legal del vaixell a una empresa fictícia ubicada en un país de regulacions laxes (Dubai, Panamà...), eludint així la responsabilitat en cas que hi hagués algun accident laboral o danys mediambientals durant el desballestament.

Com evitar-ho

La solució és aparentment simple: requereix que els armadors venguin els seus vaixells a drassanes autoritzades que inverteixin en seguretat i en respecte al medi ambient. Convertir el desballestament de vaixells en una activitat segura i sostenible comença per eliminar la pràctica del *beaching* i substituir-la per dics secs amb tecnologia per desballestar de forma neta i segura. Així de senzill i així de complicat.

Un primer pas en la bona direcció seria restringir de manera estricta el canvi de bandera dels vaixells. També és important el disseny dels nous vaixells, minimitzant la utilització de materials perillosos. L'esdeveniment Ship Recycling Lab, organitzat per l'ONG Shipbreaking Platform, promou l'intercanvi de coneixements i tecnologies per al desballestament correcte.

La bona notícia és que el passat 26 de juny va entrar en vigor el Conveni de Hong Kong per garantir un

reciclatge segur i ecològicament racional dels vaixells, amb l'objectiu de regular el desballestament per tal de protegir la salut dels treballadors i el medi ambient.

De totes maneres, el Conveni està en fase d'implementació progressiva i a curt termini no aconseguirà que el desballestament al sud-est asiàtic s'elimini, tot i que en principi es farà sota controls més estrictes.



Vaixells varats a les plages de Bangladesh. Foto: NGO Shipbreaking Platform.











Quin serà l'impacte del Conveni de Hong Kong?

El Conveni de Hong Kong, aprovat per l'Organització Marítima Internacional, estableix normes per garantir un desballestament segur i respectuós amb el medi ambient dels vaixells. Obliga els vaixells a portar un inventari de materials tòxics i exigeix que el reciclatge es faci en instal·lacions autoritzades. Tot i que va entrar en vigor el juny del 2025, encara hi ha dubtes sobre la seva eficàcia real. Molts dels països on es fa el desballestament —com Bangladesh o l'Índia— tenen dificultats per aplicar-lo completament. Si no hi ha control internacional ni pressió als armadors, el Conveni podria quedar com una bona intenció, però amb poc impacte real sobre el terreny.



Desballestament de vaixells de Chittagong. Wikimedia Commons – Naquib Hossain.

ENTREVISTA

Jorge Astorquia, ambientòleg i comissari de l'exposició *Trencant Vaixells, trencant vides*, del Museu Marítim de Barcelona


Jorge Astorquia. Foto: MMB

Com et vas interessar pel tema del desballestament de vaixells?

Jo havia vist un cementiri de vaixells a Nuadibú, a Mauritània, i buscant informació sobre aquest tema vaig trobar un vídeo sobre el desballestament de grans vaixells al sud-est asiàtic. Em vaig assabentar que el 70 % dels grans vaixells acaben allà i vaig voler saber per què. Vaig investigar sobre el tema i vaig escriure un article per a la revista sobre medi ambient *El Ágora Diario*, ja desapareguda, amb la qual col·laborava sovint.

Quins són els principals problemes d'aquesta pràctica?

És molt perillosa per als treballadors, per la manipulació de materials tòxics sense cap tipus de protecció i pels accidents, provocats per la manipulació de peces molt grans sense l'equip adequat. A més, és un problema ambiental greu per la quantitat de residus contaminants que no es reciclen correctament i que sovint acaben al mar.

Tinc la impressió que és un tema al qual no se li dona la importància que té.

És un tema força greu, però com passa en moltes ocasions, als assumptes que estan geogràficament llunyans els donem menys importància. La contaminació que genera i els abusos laborals no ens afecten directament. Crec que l'exposició que hem muntat al Museu Marítim de Barcelona és la primera que se'n fa. En la divulgació dels problemes i riscos que comporta aquesta pràctica vull destacar la tasca de l'ONG Shipbreaking Platform, dedicada a denunciar les males pràctiques en el desballestament d'embarcacions.

Quina podria ser, al seu parer, la solució?

Amb voluntat de solucionar-ho, seria fàcil fer-ho, però actualment no n'hi ha. Hi ha dos fronts perquè aquesta pràctica pugui acabar: per una banda, que els propis països que allotgen aquests desballestaments, que són els més afectats, vulguin posar-hi fi i deixar de ser, d'alguna manera, l'abocador del primer món. Per altra banda, hi ha la normativa internacional, que hauria d'anar encaminada a eliminar o dificultar molt les banderes de conveniència.