

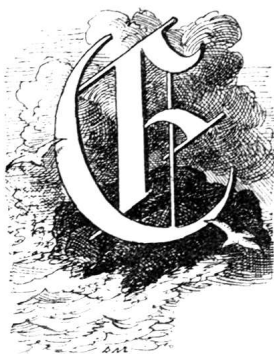
EL NECESARIO CAMBIO EN EL DESGUACE DE BUQUES

Indalecio SEIJO BLANCO
Grado en Derecho
Máster en Gestión de Empresas Marítimo-Portuarias
y Derecho Marítimo

Indalecio SEIJO JORDÁN
Capitán de fragata
Ingeniero naval
Máster en Gestión Medioambiental

Solo cuando el último árbol esté muerto, el último río envenenado y el último pez atrapado, te darás cuenta de que no puedes comer dinero. (Sabiduría indoamericana).

Introducción



N el año 1989, cuando el mundo se escandalizó al «descubrir» los niveles de toxicidad de ciertas instalaciones de desguace en África y Asia, se firmó el Convenio de Basilea para tratar de poner orden en la gestión de los «residuos».

Bajo esa normativa funcionó el negocio del desguace durante 20 años. En ese tiempo la palabra «desguace» cayó en desgracia y se acuñaron términos como reciclaje, revalorización, pasaportes verdes, ciclos de vida «de la cuna a la tumba»... Pero el negocio siguió siendo básicamente el mismo.

En 2009 nace el Convenio de Hong Kong, poniendo el acento en temas como el amianto, la prevención de riesgos laborales y el medio ambiente. La Comisión Europea desarrolló un Reglamento (EU 1257/2013) con la intención de favorecer una rápida ratificación del Convenio. Sin embargo, sigue pendiente de ratificación, y el acuerdo entre países de bandera y países recicladores parece difícil.

Los precios de la chatarra en Europa, que hace unos años superaban los 400 euros/tonelada, están hoy día por debajo de los 200. A eso hay que añadir

TEMAS PROFESIONALES

una reglamentación cada vez más estricta y también la bajada del euro respecto al dólar; hechos estos que dificultan que un negocio de reciclaje de buques, respetuoso con el medio ambiente, pueda tener beneficios si no cuenta con alguna ayuda.

De esta manera hemos llegado a 2016 y el 70 por 100 de los desmantelamientos de buques se sigue llevando a cabo en unas condiciones laborales y medioambientales inaceptables. Eso sí, inaceptables para los países desarrollados, porque en la India, las 40.000 personas que trabajan desguazando barcos no quieren ni oír hablar de que se ponga fin a esa práctica.

Algunos casos famosos

Como en otros órdenes de la vida, a veces es necesario que ocurran situaciones mediáticas para despertar la conciencia medioambiental y con ello promover cambios en la legislación. En el caso que nos ocupa, situaciones como estas han impulsado convenciones, leyes y decretos.

- El portaaviones *Clemenceau*: se envió a desguace en Turquía y una vez allí tuvo que volver a Francia para su prelimpieza de amianto y PCB. Posteriormente fue trasladado a las playas de Alang (India) y, debido a las presiones ecologistas, hubo de volver remolcado a Brest, vía el cabo de Buena Esperanza. Hasta ese momento, en el año 2006, se habían ya invertido del orden de 60 millones de euros. Y todavía fue necesario enviarlo al Reino Unido para su desmantelamiento final



en febrero de 2009. Todo este asunto estuvo a punto de hacer caer al presidente Chirac.

- *Independence, Oceanic, Platinum II*: son los tres nombres con los que se rebautizó un crucero, construido en los años 50, durante su accidentado viaje al desguace. Este barco no contenía más residuos que muchos otros que terminaron en las playas de Alang. Sin embargo, fue un caso donde quedó claro que los gobiernos podían denunciar a propietarios de buques.
- *Blue Lady*: este crucero oceánico se construyó en Chantiers de L'Atlantique en 1962. En 2003, atracado en Miami, sufrió la explosión de una caldera matando a ocho hombres. A partir de ahí empieza una historia confusa; fue remolcado a diversos puertos y cambió de dueño varias veces. Fue rechazado por Bangladesh y finalmente terminó en la India, donde se le puso su último nombre. Francia, como país constructor, tuvo que reconocer que el buque llevaba amianto y detectores de humos con material radiactivo.
- *Tor Anglia*: se trataba de un Ro-Ro que fue enviado a su desguace a China en 2010. Sufrió peripecias similares a los anteriores, pero la importancia de este caso se basa en que jurídicamente se trató como un residuo y no como un barco.
- Otros casos de desguaces fueron creando jurisprudencia: el *Sandrien*, el *Otapan*, el USS *Oriskany* (que demostró que la creación de arrecifes artificiales tampoco es buena solución)... en todos ellos aparecen temas comunes, como cambios de nombre, de dueño o de bandera (*flag-hopping*) a través de *brokers* (normalmente ingleses).
- *Horizon Trader*: hemos dejado para el final, por lo reciente, este caso. Se trata de un portacontenedores construido hace 42 años, varado el pasado mes de enero de 2016 en las playas de la India. Durante su viaje de más de cuatro meses desde Estados Unidos, pasando por Trinidad y Tobago, Namibia, islas Mauricio, quedó demostrado que vender un buque a una compañía que hace desguaces limpios y seguros no es suficiente. A buen seguro que este reciente caso va a traer consigo cambios legislativos.

Muchísimo trabajo legislativo ha sido llevado a cabo en los últimos 25 años para dar respuesta a estas cuatro, aparentemente, sencillas preguntas:

- ¿Qué o quién es el dueño del barco?
- ¿Cuándo un buque deja de ser considerado como tal y pasa a ser un residuo?
- ¿Cómo se ha vendido el barco para su desguace?
- ¿Cómo está clasificado, asegurado y financiado?

TEMAS PROFESIONALES

Para obtener respuestas a esas cuatro preguntas se necesita la colaboración de propietarios, bancos, aseguradoras, sociedades de clasificación, autoridades, abogados y *brokers*. Y si ellos quieren, las respuestas pueden ser todo lo complicadas que deseen.

Metodos de desguace de buques

Básicamente existen cuatro métodos de desguace de un barco:

- *Beaching*: varar el buque en la playa con marea alta. Es el método usado casi al 100 por 100 en las instalaciones de la India, Bangladesh y Pakistán. No existe un orden sistemático en los trabajos y en muchas de estas instalaciones las muertes de trabajadores se cuentan por centenas.
- *Slipway*: similar al *beaching* con la diferencia de que el buque se coloca sobre unos raíles. El principal exponente de este tipo es el astillero de Aliaga (Turquía). Es un método típico en lugares como los del Mediterráneo, donde no hay grandes diferencias de mareas.
- *Alongside*: el buque se desguaza de arriba hacia abajo desde un muelle o una plataforma abarloada. Se comienza por la superestructura, descendiendo hacia los motores hasta que queda el doble fondo, dejando lo que se llama «la canoa».
- *Drydock*: los trabajos se llevan a cabo en un dique, siendo el método más seguro y limpio. Uno de los más famosos es Leavesley, en Liverpool. También resulta evidente que se trata del sistema más caro.

Situación actual

En los últimos años el ritmo de desguace de buques en el mundo ha sido de algo más de 1.000 barcos al año, aunque en los listados oficiales siempre aparecen algunos menos.

En la tabla de la página siguiente puede verse dónde terminaron su vida los buques enviados a desguace durante el pasado 2015 (solamente se incluyen los diez primeros lugares).

En los últimos 20 años más de la mitad de los buques que se desguazaron lo hicieron en India, Pakistán y Bangladesh mediante el inaceptable método del *beaching*.

Existe también una cierta «especialización» en cuanto a tipos de barcos. Así las playas de la India reciben la mayor parte de los buques portacontenedores y otros de carga seca; Bangladesh y China compran más tonelaje de graneleros, y Pakistán adquiere principalmente buques tanque.

TEMAS PROFESIONALES

CIUDAD	PAÍS	NÚM. DE BARCOS
Chittatong	Bangladesh	193
Alang	India	179
Aliaga	Turquía	99
Gadani	Pakistán	80
Jiangyn	China	54
Jinhui	China	27
Zhangjiagang	China	21
Zhoushan	China	17
Mumbai	India	15
Grenaa	Dinamarca	12

Aproximadamente el 40 por 100 de los barcos varados en playas del sur de Asia eran de propietarios de la Unión Europea, siendo Grecia el principal aportador, seguido muy de cerca por Alemania. Los propietarios de buques de estos dos países envían a esa zona el 80 por 100 de sus buques, mientras que



TEMAS PROFESIONALES

los propietarios japoneses se quedan en un 40 por 100 y los chinos optan por reciclar en su propio país la gran mayoría de sus buques.

Existen en Europa instalaciones de éxito, como el Astillero de Van Heyghen en Holanda, pero prácticamente solo recibe buques de guerra y pesqueros. Estos astilleros europeos han hecho un gran esfuerzo que han debido pagar (por ejemplo, certificándose bajo norma ISO 30.000).

El Reglamento UE 1257/2013

Este reglamento pone el énfasis en la protección de los trabajadores y del medio ambiente y debe entrar en vigor gradualmente durante los próximos cinco años.

Obliga a llevar a bordo, durante toda la vida del barco, un Inventario de Materiales Peligrosos que, en realidad, está formado por tres listados:

- Listado de materiales peligrosos.
- Listado de residuos generados por las operaciones del buque.
- Listado de provisiones.

Además ordena la creación de una Lista Europea de Instalaciones de Reciclado, que debería estar cerrada en verano de este año 2016.

También está pendiente de firma un informe de viabilidad de un instrumento financiero mediante el que se den incentivos a las instalaciones de reciclaje (este puede ser un punto que dé un empujón final al tema, teniendo en cuenta lo bien que funcionan estas ayudas en China).

Además se prohíben nuevas instalaciones con amianto, halones y CFC, PCB, ácido perfluorooctano y sistemas antiincrustantes.

Una vez que entre en vigor, únicamente permitirá que los buques con bandera de un Estado miembro sean desguazados en instalaciones que cumplan los requisitos establecidos en el Reglamento.



Este excluye de su ámbito de aplicación tres categorías de buques: las pequeñas embarcaciones de menos de 500 GT; los buques que se utilizan exclusivamente para servicios estatales no comerciales, incluidos los de guerra, y los que durante toda su vida operan únicamente dentro de las aguas nacionales.

A diferencia de la OMI (Organización Marítima Internacional), que tradicionalmente ha concedido exenciones «gubernamentales» en atención a preocupaciones relacionadas con la soberanía nacional, la UE no está *a priori* sujeta a restricciones en el establecimiento de normas medioambientales y de seguridad para los buques de propiedad estatal. El artículo 296 del Tratado CE no excluye la acción de la UE, aunque admite, en casos excepcionales y claramente definidos, las exenciones necesarias para proteger los «intereses esenciales de seguridad» de los Estados miembros «que se refieran a la producción o al comercio de armas, municiones y material de guerra». En la medida en que el futuro Convenio de la OMI regule también el diseño, construcción y utilización de los buques (exigiendo, por ejemplo, el inventario de materiales peligrosos), será preciso tener en cuenta los intereses conectados con el secreto militar.

Aunque la ampliación de las disposiciones del Convenio a los buques pequeños y a los dedicados al transporte nacional dentro de la UE constituye una posibilidad que podría barajarse, tal caso no se considera hoy urgente, dado que normalmente esos buques no se desguazan en instalaciones asiáticas, mientras que su desguace en la UE no suele plantear riesgos para el medio ambiente ni para la seguridad.

Para aumentar la efectividad de un régimen aplicable al desguace de los buques de propiedad estatal, una de las opciones posibles sería imponer condiciones a su venta a terceros Estados o a empresas privadas antes de que llegasen al final de su vida útil y se convirtiesen en residuos.

Conclusiones

Es un hecho perfectamente constatable que la diferencia entre vender un buque para desguace en un astillero de la UE o hacerlo en unas instalaciones como las de la India puede suponer una diferencia de 300 euros por tonelada, lo que acabará suponiendo tres millones de euros más o menos en la venta.

Los astilleros europeos no verán compensados sus esfuerzos para mejorar la seguridad laboral y ser respetuosos con el medioambiente mientras los barcos se sigan llevando a otras instalaciones.

El nuevo Reglamento UE 1257/2013, que será aplicable de aquí a cinco años, necesita la creación de un incentivo económico. De lo contrario el registro de buques bajo banderas de conveniencia seguirá permitiendo a los propietarios «burlar» fácilmente las nuevas reglas.



Fragata *Victoria* vista desde la aleta.
(Foto: www.flickr.com/photos/armadamide/).