

Asiako hondartzetara doaz hiltzera gure itsasontzi zaharrak

Urtean 800 itsasontzi handi kondentatzen dira txatarretara munduan. %80 lehorreratzen dituzte Bangladesh, India, Pakistan eta beste eskualde txiroetako hondartzetan, non ez legerik eta ez lotsarik ezagutzen ez duten konpainientzako milaka gizonek eraitsi behar dituzten morrontzazko baldintza ikaragarrietan.

| PELLO ZUBIRIA KAMINO |

IRONEATERS, JENDE BURDINJALEA, da dokumental bat 2007an Shaheen Dill-Riazek idatzi eta zuzendua. Itsasoari hain loturik bizi den Euskal Herrian ez da ezagunegia Europako eta oro har mundu aberatseko ontzioletan eraikitako pakebote handien hiltegiatiko bizimodua kontatzen duen film hau.

Bangladesh. Herria ez da gai bere umeak elikatzeko. Euriteak, idorteak, lurraren higadura... Bangladesh iparraldeko baserriarrek gehiago ezin eta hegorantz jo behar dute lan eske. Ugazabek badakite zein larri dabiltzan, edozer onartuko dietela. Horrela ikusiko dituzu milaka gizon txiki ontzi izugarri handiak ataltzen inolako ekipamendurik gabe. Oinetako barik burdina zorrotzen artean. Ortotsik eta esku huska xaflak garraiatzen.

Hemen ez da ez kaskorik, apenas eskularrurik, ez betaurrekorik, ezta metala ebakitzen sopletez ari baldin bazara ere. Haluzinagarria baldin bada oinezkoak ikustea ontzia lehorreratzen marea baliatuz sokatik tiraka, gisa bereko itxuragabekeria gehiago erakutsiko dizu dokumentalak behin eta berriro: trasatlantiko, *ferry* edo *cargo* erraldoiaren zati bat osorik erortzen hareatzara, gaineko obreroa broman igeltseroa bezala teila batek alde egindakoan “behetik kableari tiraka ari direnek

daukate arazoa, ez guk, ja, ja”... Ia edozertara jartzen da gizakia.

Jatorriz *Eisenfresser* –produkzioa alemana baita– deitu dokumentalaren hiru minutuko trailerra ikusgai dago NGO Shipbreaking Platform koordinadoraren gunean. Kontrastetako bat ikusiko duzu langileei jornalaren zati bat ukatzen, eta kamerari esplikatzan: “Arazoa da orain pagatzen badiet, etxera itzuliko direla, ni langilerik gabe utzita. Ulertzen duzu? Horregatik atxiki behar diet soldata”.

Misterio handiagorik ez da sisteman. Milakak edozer irentsi behar dute zerbait lortzeko, gutxi batzuek nahi dutena egin diezaiekete. Ugazabok saltzen dizkiete haiei itsas bazterreko lan aldian behar dituzten oheak eta janariak ere. Europako XIX. mendea Asiako XXI.lean.

NGO Shipbreaking Platform delakoak koordinatzen ditu ontzi-eraiketaren inguruan dabiltzan Gobernuz Kanpoko Erakundeak. Bilgune anitza, tartean badirelako sindikatuak, giza eskubideen aldekoak eta ekologistak. Hauen artean Zero Waste Europe, Zero Zabor mugimendua alegia.

Europako plataforma gisa sortua, mundu osora zabaldu da. Plataformak elkarlanean jarri ditu txartategiok dauzkaten herrialdeetako elkarteak, ontzien jabe diren kon-

NGO Shipbreaking Platform koordinadoraren webgunetik ateratako argazkian, YPSAk sinatzen duena, eraisten ari diren itsasontzietako batetik gazteak burdinazko xafla astuna eramaten, Bangladesheko Chittagong eskualdeko hondartza batean, 2009an. Zenbat urte ditu bigarrenak, guztien artean eskularrua daraman bakarrak? Lanean batere ekipamendurik gabe ari direnontzietan kontrastea egiten du ur bazterrean dautzan erraldoi mekanikoen neurriekin. XXI. mendeko eskulabon bizimoduaz *Burdinjaleak* filma egin duen Shaheen Dill-Riazek ondorio hau atera zuen bukatutakoan: “Gehien hunkitu ninduen zera izan zen, ohartzea zapalketa sistema honen arauak oinarrituta daudela gu denok barruan gauzkan sistema ekonomiko beraren printzipioetan. Filmean ikus daiteke arauok noraino eraman gaitzaketen”.

painiak dauden herrietakoak eta ontzien garraioaren kontsumitzaile direnetakoak.

Off the beach! (Kanpora hondartzatik!) kanpaina burutzen du urteotan plataformak. “Hondartzetara ontziak eramatea dago arazo handi guztion sorburuan: kutsadura larria, lan baldintza arriskutsuak, langileen zantpaketa, eta hondakin lanjerosentzako nazioarteak daukan legediaren urraketa nabarmena”.

Metal astuna esan duzu?

Europar Batasunak kalkulaturik omen dauka urtero Europatik Asiako hegoaldeko *ontzi-bilerrietara* bidalitako pakeboteek 40.000 tonatik gora gai toxiko daramatela barruan, tartean 3.000 tona amianto edo asbesto. Horiek birziklatzen, horrela deitzea zilegi balitz, ari diren beharginen bostetik bat 15 urte baino gutxiagoko nerabea da.

Lanean hildakoen kopuru ziurrik inork ez daki, ehunka seguru eta milatik gora seguruago. Soilik kontatuz istripuetan hilak. Zeren langileon biziraupena 40 urtekoa omen da. Ondoko urteetan bizirik dirautenek minbizi eta beste hainbat eritasun nozitu beharko dituzte, esku huska darabiltzaten pozoien erruz.

Baforetzarrotan edonon dago amianto, gaur Europan *martzianoz* jantzitako espezialistek kentzen



itsas industriaren kontrolik eza da gakoetako bat. Itsasontzia erraz aldatzen dute izenez, jabez eta banderaz. Indiako ur bazterrean iristen bada Saint Kitts-Neviseko ikurrina daraman mamutzar bat, nori hasi kontuak eskatzen?

Flags of convenience deitzen zaie, komeni arau usatu daitezkeen banderoi. NGO Shipbreaking Platform koordinadora horiek kontrolatzea sartzen du *Off the beach!* kanpainaren barruan. Zaila daukate aitoritzen dute. Orain arte, Basileako itunaren arabera, esportatzaileak bermatu behar zituen itsasontziaren baldintzak, txatartegira iristerako kutsadura nagusiak kenduak zaizkiola. Baina 2009an Hong Kongen hitzartutako akordioak are libreago utziko dizkie eskuak itsas konpainiei, kontrol teorikoa azken bandera daraman herrialdeari dagokiolako, ez benetako arduradunari.

dutena baina Bangladeshen itsas bazterreko esklabook etxolatarako ere usatzen dutena.

Barku handiotan nonahi bada beruna, merkurioa, kadmioa, zinka, klase orotako metal astunak. Azidoak zer esanik ez. Eta olioia, motor erraldoiak hozten aritutako olio putzuak. Eta pinturek, isolatzaileek, edergarriek, kableak estaltzeko plastikoeak eta beste mila gaik berez daramatzaten produktuak, gehi horiek berotzean sortutako bestelakoak: hidrokarbuo aromatiko poliziklikoak, PCBak, TBTak...

Munduko pozoi guztiak biltzen dituzte herriak bezain konplexuak izan diren munstro metalikook. Hauen birziklatzaileak txingurriak bezala saiatzen dira eguneko bi euro

baino gutxiago kobratuz. Batzuetan otordu truke, besterik gabe. Ez da kontraturik, ez asegururik, are gutxiago sindikaturik.

Gizonoz gain inguruko jendeek ere nozitzen dituzte lantegi kutsakorrren pozoiak. Isurketen inolako kontrolik ez da. Nolaz, bada, eremu jakin mugaturik ere ez baldin badute? Hondartza bat aukeratzen da, marearekin ontzia lehorreratu eta ekin.

Olio, hauts eta gainerako kimikoekin eskualde osoak kutsatu dituzte. Bazterretako manglar aberatsak ebaki behar dira lanerako. Arrantzaileak porrotera doaz kutsadurarekin. Inguruko nekazarien lurra hondatzen dira.

Iparreko hondakin kutsagarriak hego txirora esportatzeko katean

Plataformak urteroko informeekin batera plazaratzen ditu Asiara bidalitako ehunka ontziorren zerrerdak. Nabarmenenei jarraipen zehatza egiten die, jabe, izen eta bandera aldaketak salatuz.

Garaipen distiratsua ere lortu badute taldeok. Frantziak 2005ean Indiarra igorriarik *Clemenceau* hegazkin-ontzia, hedabideek hainbeste harrotu izanak behartu zuen Indiako Gobernua handik igortzera erraieran zeramatzan 700 tona amianto eta guzti. Frantziako agintariek berriz Europara ekarriarik, Ingalaterrako Ableko ontziolan eraitsi zuten *Clemenceau* 2009an. ■



ZINKUNEGI
OPTIKA

Garantia.

Egunez egun zure konfiantza geureganatzen dugu,
produktu berriak eta zerbitzu berriak etengabe bilatuz.

Hernani, 23 · 20004 Donostia · T. 943 420 624
info@zinkunegioptika.com · www.zinkunegioptika.com

