

Seis años después de la adopción del Convenio de Honk Kong sobre reciclaje de buques

ANAVE

Han pasado ya seis años desde la adopción, en mayo de 2009, del *Convenio Internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques*, que sólo ha sido ratificado por 3 Estados (Congo, Francia y Noruega), que en conjunto suponen el 1,98% de las GT de la flota mercante mundial. Para su entrada en vigor, es necesario que lo ratifiquen al menos 15 Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen el 40% de las GT mundiales y que el volumen de reciclaje de buques anual máximo de dichos Estados durante los 10 años precedentes represente el 3% de las GT de su flota mercante.

En la situación actual, se están poniendo en marcha diversas iniciativas voluntarias por parte de asociaciones de navieros, empresas navieras individuales, países de bandera, etc., de forma descoordinada y divergente, que, pese a ser bienintencionadas, no es previsible tengan un impacto real en la mejora de las condiciones en las que se desarrolla la actividad de reciclaje.

Por tanto, la organización de las asociaciones europeas de navieros (ECSA) ha planteado como una prioridad importante y urgente, dentro de su agenda, conseguir la ratificación y entrada en vigor de este Convenio, a fin de que se disponga de una norma internacional uniforme que, como en tantas otras cuestiones, sirva de referencia al conjunto del sector marítimo. Así lo recordó el Presidente de ANAVE en su discurso a la Asamblea General de esta asociación, el pasado 25 de junio.

El mercado actual de desguace de buques

El desguace o reciclaje de buques, al final de su vida operativa, es una actividad de notable importancia económica y medioambiental. En los últimos 20 años se han desguazado en el mundo cerca de 17.500 buques mercantes de transporte, con 515 millones de tpm, lo que supone una media de 875 buques/año y un volumen de negocio de más de 1.000 millones de \$ anuales.

Hoy día, la mayoría de los centros de desguace están ubicados en países en vías de desarrollo, la mayoría asiáticos, que reúnen por una parte, una fuerte demanda interna de chatarra de acero y, por otra, unos costes laborales muy reducidos. Los últimos datos disponibles, correspondientes a 2014, muestran que India lidera el mercado, con un 27% de cuota (en tpm), seguida de China (24%), Pakistán (21%), Bangladesh (20%) y, muy de lejos, de Turquía (3%), que sin embargo, en número de buques, obtiene el 12%.

En 2014 se desguazaron 1.109 buques con 34 millones de tpm, un 27% menos que en 2013. Aun así, se trata de una cifra elevada en perspectiva histórica, que, salvo los altos niveles de desguace de 2011, 2012 y 2013 no se alcanzaba desde 1982. Los buques graneros supusieron el 47% de las tpm desguazadas y el 28% del número de buques; los petroleros 24 y 11% respectivamente y los buques de carga general convencional el 8% (en términos de tpm), que se eleva al

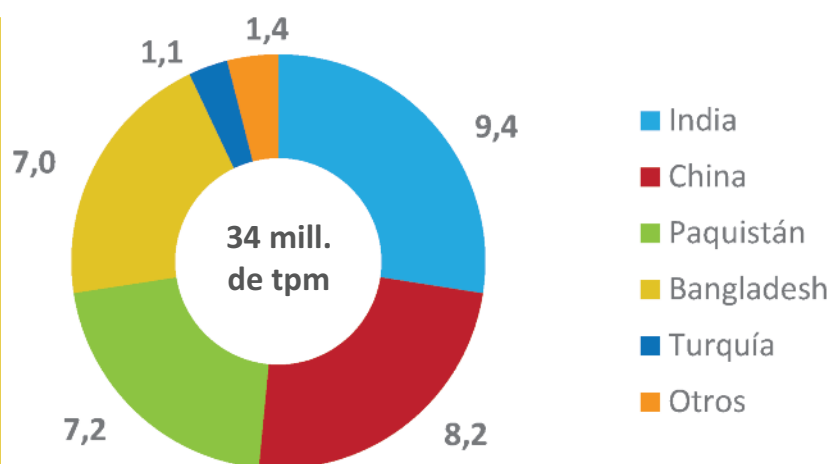


Fig. 1: Desguace de buques en 2014, por país de desguace. Fuente: Clarkson.

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:



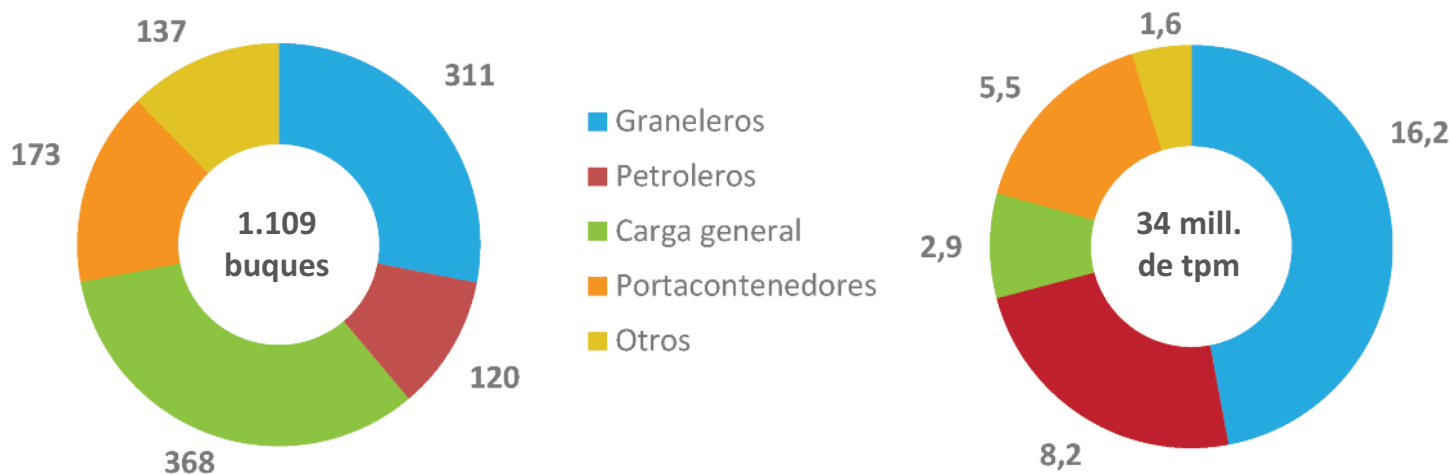


Fig. 2: Desguace de buques en 2014, por tipo de buque. Fuente: Clarksons.

33% en términos de número de buques.

Según el ISL de Bremen, por tipos de buques, los de pasaje son los que muestran una vida útil más larga, con una media de 33,5 años en los últimos 25, seguidos a cierta distancia por los buques de carga general (29,2) y petroleros (28,1).

Graneleros y portacontenedores son los que han registrado las medias más reducidas en el mismo periodo, con 26,3 y 24,6 años, respectivamente.

De los datos de 2014 llama especialmente la atención la reducida edad media de los buques portacontenedores desguazados (tan solo 22,4 años), especialmente cuando se compara a los 37,3 años registrados por los buques de pasaje.

Convenio de Hong Kong

El *Convenio Internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques* (CHK), fue adoptado en Hong Kong, en mayo de 2009, para abordar la creciente preocupación por la seguridad,

salud, medio ambiente y bienestar en el reciclaje de buques. Cuando entre en vigor, los buques de nueva construcción tendrán que llevar a bordo un documento (inventario) que especifique y localice a bordo las sustancias potencialmente tóxicas o perjudiciales para la salud humana o para el medio ambiente, utilizadas en su construcción. Además, los constructores de buques deberán reducir al mínimo las sustancias peligrosas utilizadas en la construcción de buques nuevos y de sus equipos.

Las reglas del CHK se refieren principalmente a dos campos:

- **Los buques y sus propietarios**, su proyecto, construcción, operación y preparación para facilitar su reciclaje seguro y sostenible, sin comprometer la seguridad o la eficiencia de su operación.

En particular, el Convenio contiene en sus Anexos una relación de las sustancias consideradas peligrosas y cada buque deberá llevar, desde su construcción, un inventario específico de los materiales de tales tipos que contiene.

Este inventario deberá acompañar al buque durante su vida operativa, y se debe actualizar regularmente, recogiendo en el mismo cualquier cambio posterior en materiales o equipos. Cuando el buque vaya a ser enviado a desguace, se realizará una inspección final y el último propietario deberá entregarlo, junto con el buque, a la instalación de reciclaje.

En ese inventario se distinguen tres tipos de sustancias:

- las integrantes de la estructura y equipos del propio buque (como amianto, sustancias que agotan la capa de ozono, radiactivas, metales pesados como plomo, mercurio, etc.)
- las generadas por su operación (como combustibles, aceites, aguas oleosas, lodos, plásticos, detritos, etc.)
- las almacenadas a bordo como respetos o provisiones (tales como pinturas, medicinas, refrigerantes, electrolitos, lubricantes, etc.).

Previamente a la entrada en la instalación de reciclaje, los buques deben reducir al mínimo posible los residuos existentes a bordo de este tipo de materiales, a no ser que la instalación está autorizada expresamente para la manipulación de los mismos. Esto exige, entre otras cosas, una comunicación previa entre buque e instalación, que permita a ésta, como se indica más abajo, elaborar un plan de desguace específico para cada buque.

En caso de que la instalación no esté autorizada para manipular determinadas sustancias contenidas en el buque, éstas deberán retirarse del mismo antes de una inspección final que determine que se encuentra "listo para reciclaje".

Con ello se pretende tanto reducir al mínimo las sustancias peligrosas utilizadas en la construcción de buques nuevos y de sus equipos, como también permitir una planificación adecuada del proceso de reci-

DNV·GL

Antes



Después



Fig. 3: Mejoras en las instalaciones de PHP Family (Bhatyari - Chittagong). De arriba a abajo: impermeabilización del suelo; zona de almacenamiento de residuos peligrosos; y tratamiento y almacenamiento de combustibles y bombonas.

claje y facilitar que los operarios tomen las medidas de protección necesarias.

Tanto el propietario del buque como los responsables de la instalación deben notificar previamente por escrito su intención de destinar un buque a reciclaje a las autoridades competentes del Estado donde esté ubicada y no podrán comenzar las operaciones hasta no disponer de la conformidad de dichas autoridades.

Una vez terminado el desguace y reciclado, los responsables de la instalación expedirán una declaración de terminación del reciclaje para las autoridades competentes.

- Las **instalaciones de reciclaje** deberán estar debidamente autorizadas para asegurar su operación segura y sostenible. Para ello cada Estado Parte deberá adoptar los reglamentos y normas necesarios

para garantizar que las instalaciones de reciclaje existentes en su territorio operen de conformidad con las normas del Convenio y deberán establecer los mecanismos para la concesión de autorización a las instalaciones.

Las instalaciones deberán elaborar un "Plan de Gestión Ambiental" general de la instalación y, además, un "Plan de Reciclaje" para cada buque, que especifique la forma en que vaya a ser desguazado y reciclado, en función de sus características y su inventario.

Sólo deberán aceptar buques que cumplan los requisitos del Convenio y, una vez finalizadas las operaciones, deben informarlo a las autoridades competentes.

Asimismo, el CHK reconoce el principio de "no more favourable treatment", que permite a los Estados Parte realizar una inspección pormenorizada a los buques que no cuenten con un certificado válido y hagan escala en sus puertos, teniendo en cuenta las Directrices elaboradas por la OMI.

Los buques certificados tendrán presunción de cumplimiento y, salvo que existan motivos fundados para pensar que un buque no cumple los requisitos del CHK, las inspecciones en puertos extranjeros se limitarán a comprobar la existencia de dicho certificado.

Reglamento (UE) 1257/2013 relativo al reciclado de buques

En marzo de 2012, 3 años después de la adopción del CHK, ningún Estado lo había ratificado. Como consecuencia, la Comisión Europea presentó una propuesta de Reglamento con el objetivo, según se manifiesta en su exposición de motivos, de "facilitar una rápida ratificación del Convenio de Hong Kong, tanto en la Unión como en

	Reglamento UE	Convenio Hong Kong
Ámbito de aplicación	Buques de bandera europea, excepto la obligación de llevar a bordo el inventario de materiales peligrosos que se aplica a todos los buques que hagan escala en un puerto comunitario.	Buques abanderados, e instalaciones de reciclaje situadas, en Estados Parte. Incluye el principio de “ <i>no more favourable treatment</i> ” que permite a los Estados Parte realizar una inspección pormenorizada a los buques que no cuenten con un certificado válido y hagan escala en sus puertos
		Ninguno de los dos se aplica a buques: <ul style="list-style-type: none"> - de menos de 500 GT; - de guerra y auxiliares de la armada; - gubernamentales; - que no desarrollen tráfico internacional.
Entrada en vigor	A los 20 días de su publicación en el DOUE (entró en vigor el 30.12.2013). Sus principales obligaciones serán de aplicación: <p>Inventario sustancias peligrosas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Buques construidos a partir del 31.12.2014 - Buques existentes, el 31.12.2020 “<i>en la medida en que sea factible</i>” <p>Desguazar en una instalación autorizada:</p> <p>A partir de la primera de las dos fechas siguientes pero nunca antes del 31.12.2015:</p> <ul style="list-style-type: none"> - seis meses después de la fecha en que la capacidad máxima anual combinada de las instalaciones de reciclado de buques incluidas en la lista europea represente como mínimo 2,5 millones de toneladas de desplazamiento en rosca (LDT) o - el 31.12.2018. 	24 meses después de que se cumplan los requisitos, es decir, firma o ratificación por: <ul style="list-style-type: none"> - 15 Estados; - cuyas flotas mercantes combinadas representen el 40% de las GT mundiales; - y cuyo volumen de reciclaje de buques durante los 10 años precedentes represente el 3% de las GT de la flota mercante de dichos Estados. <p>Para los buques existentes, el requisito de disponer a bordo de un inventario de sustancias peligrosas será de aplicación, siempre que sea factible, 5 años después de la entrada en vigor o en el momento de ser enviado a reciclar, lo que suceda antes.</p>

terceros países, aplicando unos controles proporcionados a los buques y a las instalaciones de reciclado de buques, sobre la base de dicho Convenio”.

La propuesta de la Comisión, y el texto finalmente aprobado como Reglamento 1257/2013, están muy en línea con el CHK, salvo algunos aspectos que el sector confía en que puedan ser completamente alineados una vez que el Convenio entre en vigor, fundamentalmente:

- En relación con los materiales considerados peligrosos, y cuyo uso a bordo de buques se pro-

hibe, el Reglamento comunitario añade 3 sustancias, algunas de las cuales ya vienen reguladas (y prohibidas) en otras normas comunitarias y otras que se permiten en el CHK hasta una fecha ya determinada.

- Los buques de pabellón europeo sólo podrán ser reciclados en instalaciones que figuren en una “lista europea de instalaciones de reciclado de buques”, que deberá publicarse en el DOUE a más tardar el 31 de diciembre de 2016. Estas instalaciones, que pueden estar situadas en un Estado miembro o bien fuera de la UE, deberán cumplir un conjunto de

requisitos enumerados en el artículo 13 del Reglamento.

- El artículo 6.5 faculta a la instalación de reciclado a negarse a aceptar el buque si las condiciones de éste no corresponden a los datos del certificado de inventario. Durante la tramitación, el sector en general, y ANAVE en particular, insistió en que si el buque ha obtenido de su Administración un certificado de “listo para el reciclaje”, como establece el Reglamento, éste debería ser prueba no sólo necesaria, sino también suficiente, para acreditar su cumplimiento. De hecho, cabría pensar que la propia Administración podría tener responsabilidad por la emisión de un certificado inadecuado.
- Las principales obligaciones derivadas del Reglamento europeo serán de aplicación no más tarde del 31 de diciembre de 2018, mientras que el CHK entrará en vigor 24 meses después de que se cumplan los requisitos mínimos de ratificaciones antes indicados. Dado el estado actual en cuanto a número de ratificaciones, es sumamente improbable que entre en vigor antes que el Reglamento comunitario.

ECSA viene insistiendo en la necesidad de contar con un marco uniforme internacional en todos los aspectos relacionados con el transporte marítimo, y de ahí que esté promoviendo su ratificación.



Nikos Mikelis

El Dr. Nikos Mikelis está considerado como el principal experto mundial sobre desguace de buques. Consultor independiente desde 2013, anteriormente fue Director de la división de Prevención de la Contaminación y Reciclaje de Buques en la OMI. Fue la persona que, desde la OMI, impulsó el desarrollo Convenio de Hong Kong y participó en todo el proceso de negociación y adopción. Desde 2013 es también Director no ejecutivo de GMS, empresa líder en la compra de buques para desguace.

En un trabajo presentado en abril de 2013⁽¹⁾, Mikelis concluye que la actividad de desguace de buques va intrínsecamente ligada a una alta demanda de chatarra, como ocurre actualmente en países como Bangladesh, Paquistán, India, Turquía y China.

En el futuro, afirma, otros países podrían desarrollar una industria de reciclaje de buques importante, si tienen una alta demanda interna de chatarra y si sus costes laborales les permiten obtener esta chatarra reciclando buques a un precio menor del derivado de su importación.

Por el contrario, asegura que cualquier intento de establecer una industria de reciclaje de buques en Europa, EE.UU. o Canadá, necesariamente fracasaría, dado que estos países no tienen ninguna necesidad de importar chatarra (de hecho, en el trabajo indicado muestra que son países netamente exportadores de la misma) y porque sus costes laborales son muy altos. *"En las economías maduras y desarrolladas el reciclaje de buques sólo puede existir como un servicio para buques gubernamentales, de menor tamaño o de naufragios"*, concluye.

En resumen, según el Dr. Mikelis, el mundo necesita de un sector de reciclaje en el Sur de Asia y las economías de estos países también lo necesitan para facilitar su crecimiento.

Más recientemente, en una reunión técnica sobre desguace de buques organizada por ECSA en enero de 2015, que contó con la participación de todos los actores involucrados en el futuro del desguace de buques (OMI, Comisión Europea, Administración Marítima de la India y varios países europeos, empresas navieras, instalaciones de reciclaje de India y Bangladesh, compradores de buques para des-



guace, sociedades de clasificación...) y en referencia al Reglamento comunitario y los actuales trabajos de la Comisión para la elaboración de la lista europea de instalaciones reconocidas, Mikelis afirmó que la actitud de Europa será fundamental para el futuro de este sector. Las administraciones e instalaciones de reciclaje de los países asiáticos representados coincidieron con esta opinión.

Varias instalaciones de desguace del Sur de Asia están ya realizando inversiones para cumplir los requisitos del Convenio de Hong Kong (como ejemplo, ver Fig. 3). Los propietarios de varias factorías situada en Alang (India) han expresado públicamente su interés en invertir en actualizaciones y mejoras, *"si existe una compensación económica de la implantación de estas mejores prácticas en el sector"*.

En opinión de Mikelis, si Europa, a través de su Reglamento sobre re-

ciclado de buques, estimula de una forma realista la introducción de estas mejoras en el Sur de Asia, éstas avanzarán y abrirán la puerta a la entrada en vigor del Convenio de Hong Kong. *"En este proceso, la seguridad, el medio ambiente y el bienestar de los trabajadores saldrán todos beneficiados"*, afirmó Mikelis en el foro antes citado.

Si, por el contrario, Europa cierra la puerta al reciclaje de buques en el Sur de Asia, los esfuerzos ya realizados por algunas instalaciones de desguace para mejorar sus prácticas se perderán, ninguna otra instalación optará por esta alternativa, el reabandera- miento de buques será la solución del problema práctico que se plantea a los armadores europeos, las instalaciones de desguace del Sur de Asia continuarán reciclando buques como hasta ahora y el Convenio de Hong Kong, muy probablemente, nunca entrará en vigor.

⁽¹⁾ *Ship recycling markets and the impact of the Hong Kong Convention*. International Conference on Ship Recycling, World Maritime University, Malmö. 7-9 Abril 2013.