

# El Convenio de Hong Kong sobre reciclaje de buques, cerca de cumplir los requisitos para su entrada en vigor

ARTÍCULO ELABORADO POR ANAVE A PARTIR DE VARIAS FUENTES

El Gobierno de Bangladés ha anunciado que ratificará en las próximas semanas el Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques (CHK). Por primera vez en los 14 años transcurridos desde su adopción, se está más cerca que nunca del cumplimiento de los requisitos que darían lugar a la entrada en vigor de la normativa.

El anuncio lo ha efectuado durante una visita al país del sur de Asia de una delegación de las autoridades

noruegas, la Asociación de Navieros de Noruega, la European Community Shipowners' Association (ECSA), la Cámara Naviera Internacional (ICS) y el Baltic and International Maritime Council (BIMCO). La visita tuvo lugar entre el 8 y el 11 de mayo de 2023.

Según ISL Bremen, el principal país de reciclaje de buques en 2022 fue Bangladés que, junto con India y Pakistán, abarcaron el 95% de las tpm desguazadas ese año.

## EL MERCADO 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. Según datos de ISL Bremen, durante la última década se han desguazado en el mundo alrededor de 7.194 buques mercantes de transporte, con 292 millones de tpm, lo que supone una media de casi 720 buques/año. Esto ha supuesto un volumen de negocio de más de 20.000 M\$ en total (2.000 M\$ anuales).

Desde hace muchos años, la gran mayoría de los centros de desguace están ubicados en países en vías de desarrollo, la mayoría asiáticos, debido a que cuentan con una fuerte demanda interna de chatarra de acero junto con unos costes laborales muy reducidos. Desde 2017 Bangladés lidera la actividad de desguace mundial. En 2022 obtuvo una cuota de mercado del 43% (en tpm), seguido de India, con un 35%, Pakistán con un 18% y, a mucha distancia, Turquía (1%), que sin embargo en número de buques registró

el 8%. El resto de los países del mundo desguazaron el 3% restante (Fig. 1).

En 2022 se desguazaron 305 buques (>300 GT) con 11,0 millones de tpm, lo que supone una caída del 51% respecto a 2021. Se trata de unos niveles muy bajos que no se registraban desde 2007. Casi la mitad de las unidades desguazadas (148 buques), con el 53% de las tpm, correspondieron a buques tanque. También se desguazaron 57 graneleros (43% de las tpm); 55 buques de carga general (2% en tpm) y 37 buques de pasaje (1% en tpm). Por su parte, únicamente se desguazaron 8 buques portacontenedores de pequeño porte, con un total de 11.300 TEU, debido a la buena salud de los fletes (Fig. 2).

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 edad de desguace de 38,1 años en la última década, seguidos a cierta distancia por los buques de carga general (32,3), petroleros (27,9) y graneleros (27,6). La edad media de desguace de los buques portacontenedores fue de tan solo 23,2 años en el mismo periodo.

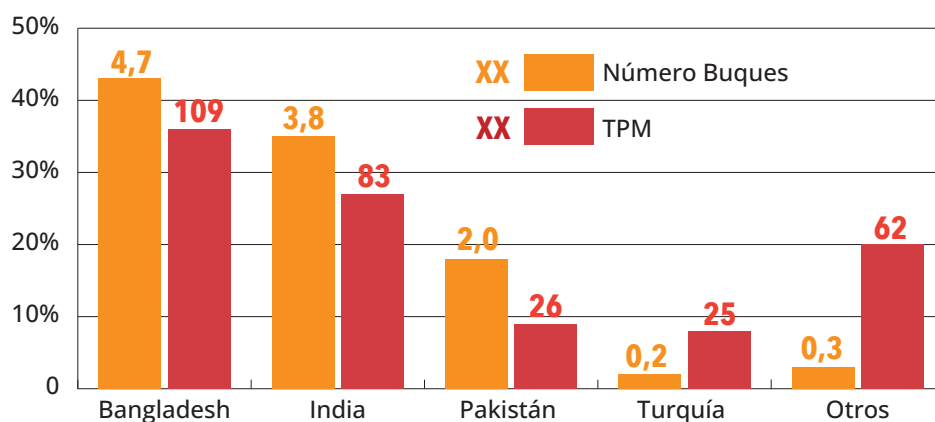
## SOBRE EL CONVENIO DE HONG KONG

El CHK establece unas normas internacionales que abarcan el proyecto, construcción, operación y preparación de los buques para facilitar un reciclaje seguro y ambientalmente racional con el fin de evitar riesgos innecesarios a la seguridad de los trabajadores, al medioambiente y a la salud.

Pese a que ya han transcurrido 14 años desde su adopción, a finales de mayo de

FIG. 1: CUOTA DE RECICLAJE POR PAÍSES

Fuente: ISL

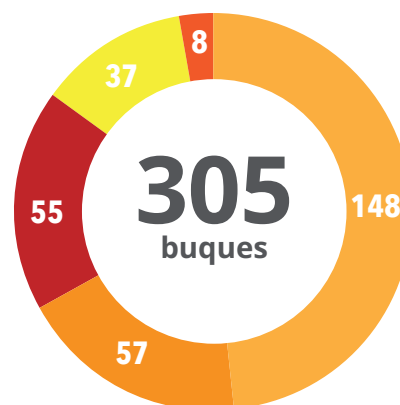
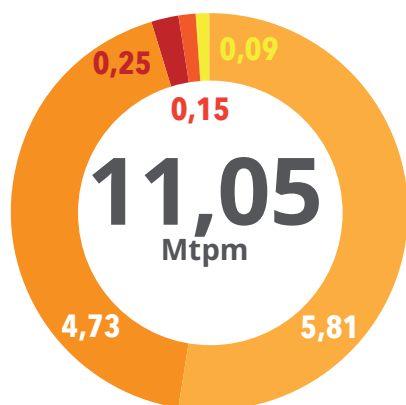


**TABLA1: PAÍSES QUE HAN RATIFICADO EL CONVENIO DE HONG KONG HASTA LA FECHA**

Estado	Fecha de ratificación	Flota (GT)a 31/12/2022	% flota mundial (GT)	
1 Noruega	26/06/2013	16.344.295	1,13%	30,88%
2 República del Congo	19/05/2014	20.770	0,00%	
3 Francia	02/07/2014	8.114.966	0,56%	
4 Bélgica	07/03/2016	4.430.124	0,31%	
5 Panamá	19/09/2016	232.704.179	16,13%	
6 Dinamarca	14/06/2017	22.308.500	1,55%	
7 Turquía	31/01/2019	4.595.819	0,32%	
8 Países Bajos	20/02/2019	6.000.458	0,42%	
9 Serbia	22/03/2019	-	.	
10 Estonia	25/04/2019	392.144	0,03%	
11 Malta	14/05/2019	78.635.337	5,45%	
12 Japón	27/03/2019	30.553.659	2,12%	
13 Alemania	16/07/2019	7.061.275	0,49%	
14 Ghana	18/11/2019	5.715	0,00%	
15 India	28/11/2019	9.783.145	0,68%	
16 Croacia	16/02/2021	990.111	0,07%	
17 España	03/06/2021	2.431.750	0,17%	
18 Luxemburgo	29/07/2022	380.007	0,03%	
19 Santo Tomé y Príncipe	15/08/2022	553.499	0,04%	
20 Portugal	28/03/2023	20.106.337	1,39%	
21 Bangladés	??/2023	3.005.000	0,21%	0,21%
?? Liberia	??	229.009.247	15,88%	15,88%
?? Islas Marshall	??	174.479.289	12,10%	12,10%

**FIG. 2: RECICLAJE POR TIPO DE BUQUES**

Fuente: ISL



2023, el CHK ha sido ratificado únicamente por 20 países. Esta cifra permite superar el mínimo de 15 Estados que establece la primera de las condiciones para la entrada en vigor. En conjunto, estos 20 países suman cerca del 31% de las GT de la flota mercante mundial, frente al 40% del tonelaje mundial que se estipula en la segunda de las condiciones.

En los últimos cinco años se ha producido una cierta escalada en el número de Estados que forman parte del Convenio. Desde 2019, un total de 14 países lo han ratificado, cuyas flotas suponen un 36% de las GT totales y un 11% de la flota mundial. España fue el decimoséptimo Estado que pasó a formar parte del Convenio, en junio de 2021. Por su parte, Portugal ha sido el de más reciente incorporación (28 de marzo de 2023).

**LISTA EUROPEA DE INSTALACIONES DE RECICLAJE DE BUQUES**

El retraso en la entrada en vigor del CHK llevó a la UE a incorporarlo a su normativa medioambiental regional. En diciembre de 2013 se publicó el Reglamento 1257/2013 sobre reciclaje de buques, basado en el CHK. En virtud de este Reglamento, desde el 1 de enero de 2019, los buques de pabellón europeo deben ser reciclados en instalaciones que figuran en la 'Lista europea de instalaciones autorizadas'.

A pesar de que, en general, el número de instalaciones incluido en esta lista ha ido aumentando progresivamente, la tercera edición del 'Informe sobre la Lista Europea de Instalaciones de Reciclaje de Buques' de BIMCO, publicada en octubre de 2022, señala que, aún con las nuevas incorporaciones, los astilleros de desguace incluidos en la lista no disponen de la capacidad suficiente para satisfacer la demanda de la industria naviera.

## EL CONVENIO DE HONG KONG

Fue adoptado por la OMI en Hong Kong en respuesta a la creciente preocupación por la necesidad de mejorar las condiciones de seguridad, salud y cuidado medioambiental en el reciclaje de buques. Fue adoptado en mayo de 2009 y entrará en vigor 24 meses después de la fecha en la que se cumplan los siguientes requisitos:

1. **Ratificación** por parte de al menos 15 Estados;
2. **Cuyas flotas representen** al menos el 40% de las GT de la flota mercante mundial; y

3. **Que el volumen anual** máximo de reciclaje de buques de sus instalaciones de reciclaje durante los 10 años anteriores sea al menos el 3% de las GT de los Estados parte.

La normativa del Convenio abarca el diseño, la construcción, el funcionamiento y la preparación de los buques, para facilitar un reciclaje seguro y respetuoso con el medio ambiente sin comprometer la seguridad y la eficiencia operativa de los buques; el funcionamiento de las instalaciones de reciclaje de forma segura y

respetuosa con el medio ambiente; y establece un mecanismo de certificación e información para comprobar el cumplimiento de los requisitos.

Cuando entre en vigor, los buques de nueva construcción tendrán que llevar a bordo un inventario que especifique de forma pormenorizada 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 citadas sustancias en la construcción de buques nuevos y de sus equipos.

Por otro lado, las instalaciones para el reciclaje de buques deberán preparar un Plan de Reciclaje de Buques de acuerdo con las directrices de la normativa; y las autoridades nacionales deberán asegurar el cumplimiento del Convenio en las instalaciones bajo su jurisdicción. En la práctica, esto significa que los gobiernos serán los responsables de autorizar sus propias instalaciones una vez que entre en vigor el CHK.

Las últimas instalaciones de Dinamarca y Noruega que se han añadido en la lista han generado un considerable aumento de la capacidad de desguace, pero se trata de instalaciones orientadas al sector *offshore*. De hecho, la mayoría de las instalaciones de los Estados miembros de la UE no están proyectadas para el reciclaje de todos los tipos de buque sino que o bien están especializadas en un nicho muy específico del mercado o se dedican a la industria de desguace *offshore*.

Lo cierto es que la industria del reciclaje resulta poco atractiva para los países de la UE, que prefieren dedicar sus instalaciones a la construcción y reparación de buques. Por ello, la actividad de desguace en Europa se limita a buques militares y *offshore*.

El informe de BIMCO destaca a Turquía como el único país presente en la Lista de la UE con una capacidad de reciclaje importante, ya que por el momento no hay instalaciones de otros países líderes en el mercado, como India, Bangladés y Pakistán. Los auditores de la Comisión Europea llegaron a considerar la inclusión de un astillero de la India, pero finalmente se desechó porque no contaba con hospitales cercanos, asunto que queda fuera del control del astillero.

En diciembre de 2022 se publicó la 10ª versión de la lista europea. Contiene 45 instalaciones, de las cuales 38 están en países del Espacio Económico Europeo o Reino Unido; 6, en Turquía y 1 en EE.UU.

Esta nueva versión informa de la retirada de la lista de una instalación de Turquía (Işıkstan), por haberse detectado graves deficiencias en una revisión intermedia, y por falta de transparencia. En concreto, se detectó que varios buques de pabellón europeo en principio destinados a este astillero habrían sido traspasados a otras instalaciones cercanas no incluidas en la lista europea, donde finalmente se habrían ejecutado los trabajos.

Además, la CE investigó dos accidentes mortales ocurridos en otro astillero turco de la lista de la UE (Simsekler). La evaluación concluyó que las causas de los accidentes no se debían a errores individuales, sino más bien a factores organizativos del astillero. La exigencia de la CE de que se le mantuviera informada de las medidas adoptadas para mejorar el control de riesgos del astillero no fue atendida por este y, en consecuencia, quedaron fuera de la lista.

Esto demuestra que el sistema de auditoría funciona según lo previsto y es capaz de identificar fallos en los procesos de revisión, reaccionar ante ellos, identificar y planificar mejoras y emprender medidas punitivas cuando no se actúa correctamente o conforme a lo requerido.

### EL FUTURO DEL CONVENIO: LA RATIFICACIÓN DE BANGLADÉS

El Convenio establece obligaciones tanto para los armadores como para las insta-

laciones de reciclaje. Por tanto, para asegurar que en el momento en el que sea aplicable existe suficiente capacidad para atender la demanda, incluye una tercera condición para su entrada en vigor: que «*el volumen de reciclaje de buques anual máximo combinado, de los Estados que lo hayan ratificado, durante los 10 años precedentes, represente al menos el 3% del arqueo bruto de la flota mercante combinada de dichos Estados*».

Esta tercera condición es la que se consideró desde un primer momento como la más difícil de cumplir ya que vincula la capacidad de reciclaje de los Estados parte con el tonelaje de la flota bajo pabellón de esos mismos Estados. Es decir, precisa de Estados de bandera y Estados de reciclaje, que normalmente no suelen coincidir. De hecho, la no ratificación por parte de los países con mayor capacidad de reciclaje ha provocado que registros abiertos como Liberia y las Islas Marshall no se hayan adherido todavía, principalmente por el temor de que un exceso de tonelaje en la segunda condición pudiera obstaculizar el cumplimiento de la tercera.

La ratificación del convenio por parte de la India, en noviembre de 2019, supuso un paso importante para el cumplimiento de esta tercera condición y la anunciada ratificación por parte de Bangladés podría dar lugar a que se cumplieran los requisitos de entrada en vigor en muy corto plazo, dado que previsiblemente acelerará la ratificación de algún Estado de bandera importante.

### CONCLUSIONES

En resumen, el CHK entrará en vigor 24 meses después de la fecha en que se cumplan los siguientes tres requisitos:

## EL REGLAMENTO (UE) 1257/2013, SOBRE EL RECICLAJE DE BUQUES

Si bien el Reglamento 1257/2013 está muy en línea con el CHK, existen diferencias importantes en algunos aspectos, entre otros:

- El Reglamento se adoptó en 2013 y resultó plenamente aplicable en todas sus disposiciones en 2020, mientras que el CHK entrará en vigor 24 meses después de que se cumplan los requisitos mínimos de ratificaciones.
- En relación con los materiales considerados peligrosos, y cuyo uso a bordo de buques nuevos

se prohíbe, 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.

- Según el Reglamento, los buques de pabellón europeo sólo podrán ser reciclados en instalaciones que figuren en una 'lista europea de instalaciones de reciclado de buques'. Estas instalaciones deben cumplir los requisitos de diseño, construc-

ción y funcionamiento que exige la UE y deben ser auditadas y aprobadas por los Estados de la UE en los que se hallen ubicadas. Instalaciones de terceros países pueden solicitar también su inclusión y en ese caso las audita la CE. La primera versión fue publicada en el DOUE en diciembre de 2016 y desde entonces se ha actualizado 9 veces.

El 15 de marzo de 2023 la CE puso en marcha una consulta pública con el objetivo de evaluar el Reglamento relativo al Reciclado de Bu-

ques, que seguirá abierta hasta el 7 de junio. En función de los resultados que se obtengan, la CE se planteará iniciar un proceso para la revisión del Reglamento. La consulta tiene como objetivos principales:

- a) **Evaluar** en qué medida el Reglamento contribuye a los objetivos generales de la política del Pacto Verde Europeo y del plan de acción para la economía circular.
- b) **Evaluar** su aplicación e impacto hasta la fecha.
- c) **Detectar** deficiencias en su aplicación y cumplimiento.

**1. Ratificación por parte** de al menos 15 Estados (ya cumplido);

**2. Cuyas flotas representen** al menos el 40% de las GT de la flota mercante mundial, aproximadamente 577 millones de GT; y

**3. Que el volumen** anual máximo de reciclaje de buques de sus instalaciones de reciclaje durante los 10 años anteriores sea al menos el 3% de las GT de los Estados parte. Que se traduce en una capacidad de reciclaje de algo más de 17 millones de GT (0,03 x 577.000.000).

La ratificación de Bangladés daría cumplimiento a la tercera de las condicio-

nes y bastaría con la ratificación de Liberia o de Islas Marshall para que se cumpliera la segunda.

Todo apunta a que el Convenio podría entrar en vigor en el segundo semestre de 2025.

Ello podría tener consecuencias también en el reglamento sobre reciclaje de buques. Efectivamente, en su artículo 30.2, establece que «La Comisión examinará el presente Reglamento a más tardar 18 meses antes de la fecha de entrada en vigor del Convenio de Hong Kong y, en caso conveniente, presentará al mismo tiempo las propuestas legislativas adecuadas. Dicho exa-

men considerará la inclusión de las instalaciones de reciclado de buques autorizadas por el Convenio de Hong Kong en la lista europea, a fin de evitar duplicaciones y cargas administrativas».

Aunque la experiencia con anteriores 'alineaciones' de normas de la UE con las equivalentes de la OMI no han resultado satisfactorias para el sector, fundamentalmente porque distaban mucho de alinearse, lo explícito de este apartado, que incluso establece la posibilidad de incluir las instalaciones autorizadas por el CHK en la lista europea, permite hablar de cierto optimismo en esta ocasión.

## EL CONVENIO DE BASILEA (REGLAMENTO 1013/2006, SOBRE TRASLADO DE RESIDUOS)

El Convenio de Basilea, sobre control transfronterizo de desechos peligrosos y su eliminación, se adoptó en 1989. En diciembre de 2019 entró en vigor una enmienda acordada en 1995 que prohíbe la exportación de residuos peligrosos desde países de la OCDE a terceros países.

El Convenio de Basilea no se refiere específicamente a los buques sino a «residuos peligrosos» pero, dado que un buque que se traslada para

ser desguazado contiene, en general, materiales peligrosos, ese traslado puede considerarse un movimiento de residuos peligrosos.

El reglamento 1013/ 2006, sobre traslado de residuos, introdujo el Convenio de Basilea en la normativa de la UE, y extendió su ámbito de aplicación a cualquier tipo de residuo, sea peligroso o no. Hasta diciembre de 2019, el reglamento sobre reciclaje eximía expresamente a los buques del Re-

glamento sobre traslado de residuos, pero la entrada en vigor de la mencionada enmienda de 1995 en el ámbito internacional ha dejado vacía de contenido esta exclusión.

La CE está trabajando para actualizar ambos reglamentos, reciclaje y traslado de residuos. Una solución que se está debatiendo es que los buques que se encuentren en aguas de la UE y declaren que van a ser desguazados estarán suje-

tos a la normativa sobre traslados de residuos y a la prohibición de Basilea de exportar residuos desde la OCDE a lugares no pertenecientes a la OCDE.

Los buques con pabellón de la UE que se encuentren fuera de las aguas comunitarias y en aguas no pertenecientes a la OCDE, podrán desguazarse en astilleros de fuera de la OCDE, siempre que dichas instalaciones estén incluidas en la lista de la UE.

ANAVE, como editora del Boletín Informativo, no comparte necesariamente las opiniones y conclusiones vertidas en los artículos de esta sección, que corresponden exclusivamente a sus firmantes. Se autoriza la reproducción total o parcial de estos artículos, siempre que se cite a ANAVE como fuente y el nombre del autor.