

Tribuna Profesional

ADOPTADO EN HONG KONG EL NUEVO CONVENIO DE LA OMI SOBRE RECICLAJE DE BUQUES.

El primer paso de un largo proceso.

Por el Gabinete de Estudios de ANAVE

Entre los días 11 y 15 de mayo, en Hong Kong, se desarrolló una conferencia diplomática convocada por la Organización Marítima Internacional (OMI), que dio los últimos retoques y adoptó formalmente el llamado “*Convenio Internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques*”. En la misma participaron delegados y observadores de 65 países, la agencia de la ONU sobre medio ambiente, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) la Comisión Europea y 8 organizaciones no gubernamentales.

Este nuevo convenio se dirige a toda la problemática relativa al desguace y reciclaje de buques, y especialmente a dos aspectos:

- El tratamiento de las sustancias potencialmente peligrosas o contaminantes que puedan contener, como amianto, mercurio y otros metales pesados, hidrocarburos, sustancias dañinas para la capa de ozono, etc.
- Las condiciones laborales y medioambientales en las que se desarrollen las actividades de desguace y reciclaje.

Su elaboración ha llevado tres años de intensos trabajos, en los que han participado el secretariado de la OMI, sus Estados miembros y varias organizaciones no gubernamentales afectadas, en colaboración con la OIT y los Estados parte en el convenio de Basilea sobre el control de movimientos transfronterizos de residuos peligrosos. La OMI había iniciado sus traba-

jos sobre reciclaje mucho antes, puesto que ya en 2003 publicó unas Directrices de carácter recomendatorio sobre esta materia.

Las reglas del nuevo convenio se refieren principalmente a tres campos:

- **Los buques:** 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, que se debe actualizar regularmente y revisar en una inspección final cuando vaya a ser enviado al desguace.
 - En ese inventario se distinguen tres tipos de sustancias:
 - o 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.)
 - o las generadas por su operación (como combustibles, aceites, aguas oleosas, lodos, plásticos, detritos, etc.)
 - o 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, deberán retirarse del

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

<p>DFT NORSKE VERITAS ESPAÑA, S L C/Almansa, 105 - 1ª Planta Oficina 2 28040 Madrid</p>	
<p>MANAGING RISK</p>	



Astillero de desguace Leyal, en Izmir (Turquía), que cuenta con la licencia correspondiente.

mismo antes de una inspección final que determine que éste se encuentra “listo para reciclaje”.

- 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 de forma ambientalmente racional, los responsables de la instalación expedirán una declaración de terminación del reciclaje para las autoridades competentes.
- **Las instalaciones de desguace**, para asegurar su operación segura y sostenible.
 - Deberán estar debidamente autorizadas, 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 forma segura y ambiental-

mente racional, cumpliendo 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 especifi-

que la forma en que vaya a ser desguazado y reciclado, en función de sus características y su inventario.

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

Firma y condiciones para la entrada en vigor

El convenio quedará abierto a la firma por parte de los Estados en la sede de la OMI en Londres, durante un periodo de un año (del 1 de septiembre de 2009 al 31 de agosto de 2010) y posteriormente se mantendrá abierto para que los Estados que lo deseen puedan también acceder al mismo.

Entrará en vigor 24 meses después de que lo hayan firmado sin reservas (o depositado ante el Secretario General de la OMI instrumentos de ratificación, aprobación o acceso) al menos 15 países que representen al menos el 40% del arqueo bruto (GT) de la flota mercante mundial y que, adicionalmente, la capacidad total anual de sus instalaciones de reciclaje de buques no sea inferior al 3% del total de sus flotas mercantes.

Ésta última es una condición bastante exigente, por cuanto el 3% del 40% supone el 1,2% del tonelaje de la flota mundial, que suma actualmente unos 800 millones de GT, es decir, una capacidad de reciclaje de 9,6 millones de GT/año. Analizando las cifras totales de desguaces mundiales entre 1990 y 2008 (ver datos más abajo), la media anual fue de 10 millones de GT, y el máximo (en 1999) fue de 19,5 millones de GT. Quiere ello decir que, sin la ratificación por parte de los principales países donde se realiza actualmente el reciclaje (principalmente Bangladesh, India y Pakistán), el convenio muy probablemente nunca entrará en vigor.

ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL CONVENIO

El convenio define como "Buque" (y es, por tanto, aplicable a) *“toda nave, del tipo que sea, que opere o que haya operado en el medio marino, incluidos los sumergibles, los artefactos flotantes, las plataformas flotantes, las plataformas autoelevadas, las unidades flotantes de almacenamiento (FSO) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FSOP), así como los buques despojados de su equipo o remolcados”*.

Ahora bien, se aplica únicamente a los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de un Estado Parte y a las instalaciones de reciclaje de buques que operen bajo la jurisdicción de un Estado Parte.

No se aplicará a los buques de guerra, ni a otros buques “de Estado”, ni tampoco a los buques de GT < 500 ni a los que durante toda su vida útil operen únicamente en las aguas sujetas a la soberanía o jurisdicción



dicción de su Estado de bandera. No obstante, cada Parte debe garantizar, mediante la adopción de medidas apropiadas que el reciclaje de éstos de llevará también a cabo, dentro de lo razonable y factible, de forma compatible con el Convenio.

INSPECCIONES POR PAÍSES RIBEREÑOS

Todo buque al que sean aplicables las disposiciones del Convenio podrá ser objeto, en cualquier puerto o terminal mar adentro de otro Estado Parte, de una inspección para determinar si cumple las disposiciones del Convenio. En principio, dichas inspecciones se limitarán a verificar que existe a bordo un Certificado internacional sobre el Inventario de materiales potencialmente peligrosos, o un Certificado internacional de "buque listo para el reciclaje", que serán aceptados si son válidos.

Si el buque no lleva un certificado válido o si existen motivos fundados para pensar que el estado del buque o del equipo no se corresponde con el certificado, y/o el Inventario de materiales, o que no se ha implantado a bordo del buque un procedimiento para el mantenimiento actualizado del Inventario de materiales potencialmente peligrosos, se podrá efectuar una inspección pormenorizada teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la OMI.

RESOLUCIONES COMPLEMENTARIAS Y APOYO TÉCNICO

Junto con el convenio, la conferencia adoptó varias Resoluciones, entre ellas tres importantes:

- Una sobre el trabajo futuro de la OMI con relación a este Convenio, que incluye, entre otros aspectos, la

publicación de unas Directrices dirigidas a los Estados y a los armadores para facilitarles el cumplimiento del Convenio.

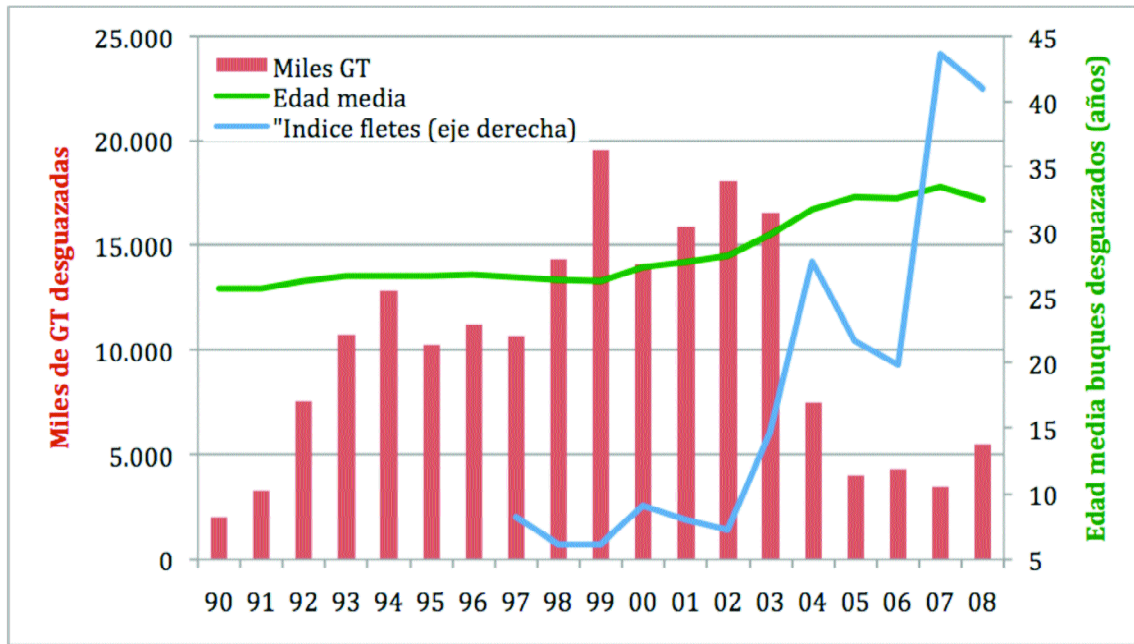
- Otra sobre los mecanismos de información y certificación necesarios para que sea posible controlar el cumplimiento del convenio.
- Y una relativa a la promoción de la cooperación y ayuda técnica internacional en materia de reciclaje de buques.

De hecho, ya en el propio Convenio (Art. 13) los Estados Partes se comprometen a proporcionar, ya sea directamente o a través de la OMI u otros órganos internacionales, a otros Estados Partes que lo soliciten, asistencia técnica sobre el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, y apoyo para formar personal; garantizar la disponibilidad de tecnologías, equipos e instalaciones pertinentes; iniciar programas conjuntos de investigación y desarrollo; y emprender otras medidas encaminadas a la implantación efectiva del Convenio y de las directrices elaboradas por la OMI sobre el mismo. Las Partes se comprometen, además, a cooperar activamente en la transferencia de tecnología y sistemas de gestión con respecto al reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques.

Lo que sin duda será vital para el sector es que, cuando el Convenio entre en vigor, existan suficientes instalaciones de reciclaje aprobadas para hacer frente a la demanda previsible. Por tanto, es previsible que las tareas de cooperación comiencen incluso antes de la entrada en vigor del convenio, entre otras cosas porque ésta sería una forma de estimular a los Estados

Año	Buques reciclados (≥ 500 GT)	GT total (millones)	Edad media (años)	Índice Clarkson de fletes
1990	231	1.984	25,7	
1991	325	3302	25,7	
1992	450	7.557	26,2	
1993	549	10.721	26,6	
1994	694	12.808	26,6	
1995	649	10.227	26,6	8,128
1996	672	11.207	26,7	6,333
1997	735	10.675	26,5	6,165
1998	801	14.343	26,3	9,066
1999	829	19.534	26,2	7,961
2000	706	14.087	27,3	7,182
2001	772	15.904	27,7	14,587
2002	740	18.080	28,2	27,717
2003	874	16.533	29,7	21,659
2004	615	7.479	31,7	19,772
2005	361	4.037	32,7	43,649
2006	386	4.311	32,6	40,923
2007	361	3.474	33,5	43,449
2008	511	5.509	32,5	40,923
Promedio	593	10.094	28,4	17,762





donde se realiza el reciclaje a ratificar el convenio, ya que difícilmente lo harán si son conscientes de que no disponen de medios para cumplirlo.

De hecho, ésta es una de las áreas en la que sería más positivo canalizar el deseo de la Comisión Europea por poner en marcha una “estrategia europea en materia de reciclaje de buques”.

ALGUNOS DATOS RECIENTES SOBRE BUQUES DESGUAZADOS

Los datos recogidos en la tabla de la página anterior proceden de un estudio realizado por N.E. Mikelis, de la OMI, actualizado, para los años 2007 y 2008, por el Gabinete de Estudios de ANAVE.



En el gráfico, que recoge los datos de la tabla, se aprecia claramente la correlación inversa entre los niveles de fletes y de desguaces. Así, los fletes excepcionalmente favorables que registró el mercado a partir de 2004, condujeron los desguaces a valores mínimos.

También observa que, mientras en el periodo

1990-2002, la edad media de los buques desguazados estuvo muy estabilizada en unos 26,5 años, la subida de los fletes animó a los armadores a prolongar la vida de los buques, de modo que en el periodo 2003-2008 pasó a ser de 32,6 años.

¿Qué cabe deducir de estos datos históricos para el futuro?: En el promedio de los cuatro primeros meses de 2009, el índice Clarkson ha bajado a 8,179, una cifra que ha desencadenado una oleada de ventas de buques para desguace que habría sido incluso mayor si no fuese porque el precio de la chatarra se encuentra en niveles bajísimos. A esta mala situación del mercado hay que unir la eliminación, en 2010, de los petroleros de casco sencillo que, según Clarkson, suman todavía unos 21 millones de GT.

Es evidente, pues, que en los próximos 2-3 años el tonelaje enviado a desguace va a ser muy elevado, probablemente en los niveles mayores de los últimos 20 años. Será muy difícil hacer compatible tanta actividad con la implantación de las exigencias del convenio.

Pero no sería realista pensar que esta actividad podría cambiar, de la noche a la mañana, a realizarse con unos procedimientos e instalaciones aceptables desde el punto de vista europeo. El proceso de aplicación del convenio debe llevarnos, progresivamente, a una situación mucho mejor que la actual, tanto en el aspecto laboral como en el medioambiental, pero su adopción ha sido sólo el comienzo, el primer paso de un largo camino.

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.