

Reciclaje de Buques: los Estados y la Comisión deben arrimar el hombro



Asociación de
Navieros Españoles
Dr. Fleming, 11 - 1ºD
28036 Madrid

Tel.: +34 91 458 00 40
Fax: +34 91 457 97 80

anave@anave.es
www.anave.es

Editor: ANAVE

Depósito legal:
M-31023-2010

Imprime:
Gráficas de Diego

En la mayoría de los casos, cuando se adopta un convenio internacional, sus efectos indirectos consisten en aumentar los costes para las empresas navieras. Pensemos, por ejemplo, en las normas del Anexo VI de MARPOL sobre contenido de azufre en el combustible. En esos casos, no les suele temblar el pulso a los Estados para ratificarlos.

Pero hay casos, más infrecuentes, en los que las implicaciones de un convenio marítimo internacional, pese a que casi siempre suponen mayores costes, conllevan también ventajas para las empresas. Por alguna extraña razón, en esos casos, la ratificación del mismo suele dilatarse en el tiempo. Un caso bien conocido es el Convenio HNS 1996, sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte de sustancias nocivas y peligrosas. Pasados veinte años desde su adopción, aún no ha entrado en vigor, a pesar de que en 2010 se adoptó un protocolo que pretendía facilitar su ratificación. Aquí la ventaja para los armadores sería que se limitaría la responsabilidad por estos incidentes, de forma análoga al convenio CLC en los petroleros.

Algo parecido podría ocurrir con el Convenio de Hong Kong (HKC) sobre reciclaje de buques, adoptado

en mayo de 2009 y que, siete años después, cuenta solo con cuatro ratificaciones: Bélgica, Congo, Francia y Noruega. Entrará en vigor 24 meses después de que lo hayan ratificado al menos 15 países, cuya flota total sea al menos el 40% del GT de la flota mercante mundial y la suma del volumen de buques reciclados de estos países durante los 10 años que precedan a la entrada en vigor no sea menos del 3% de GT de la flota de estos países. Son unas condiciones muy exigentes y, a este ritmo, podrían pasar muchos años antes de que entrase en vigor.

Como es sabido, las principales instalaciones de reciclaje de buques se encuentran en Asia (principalmente en la India, Bangladesh, Pakistán y China) y sus condiciones laborales y medioambientales dejan en general muchísimo que desear. EL HKC pretende precisamente mejorar sensiblemente esas condiciones. La Comisión Europea, en una actitud muy frecuente y que poco contribuye a solucionar los problemas, propuso un Reglamento europeo, similar al HKC, que el Consejo y el Parlamento aceptaron y que entró en vigor en 2013. En el mismo se prevé confeccionar una lista de las instalaciones de reciclaje aprobadas por la UE.

Las principales asociaciones de navieros (ICS y ECSA), en una reciente visita a varias instalaciones, han

constatado que algunas, especialmente de la región de Alang (India) están llevando a cabo esfuerzos muy importantes por mejorar en ambos aspectos (laboral y medioambiental) y ya han sido certificadas como conformes al HKC. El mensaje de ECSA e ICS tras la visita ha sido muy claro: por una parte, si cuando entre en vigor la lista UE no hay suficientes instalaciones autorizadas, los armadores europeos tendrán graves dificultades. Por ello, más que exigir un cumplimiento ultraestricto de las condiciones del Reglamento, sería preferible que la Comisión verificase si se ha producido un auténtico esfuerzo de mejora.

Y, en segundo lugar, ECSA e ICS han enviado un mensaje recurrente a los Estados miembros de la UE: ratifiquen el HKC, háganlo cuanto antes, ya que esa es la única vía para avanzar globalmente en la mejora del reciclaje de los buques. La experiencia de Alang demuestra que el HKC es el buen camino. Solo falta que los Estados arrimen el hombro y lo ratifiquen. Por el contrario, si el HKC no llega a entrar en vigor y además la Comisión es intransigente en la confección de la lista europea, no se habrán conseguido los objetivos de mejorar las condiciones de reciclaje y los armadores europeos tendrían graves problemas.

Editorial

Reciclaje de Buques:
los Estados y la Comisión
deben arrimar el hombro **3**

Noticias Marítimas

Situación del mercado **4**

Nacional **6**

Internacional **13**



Boletín informativo
de Anave nº 571
junio 2016

Actividades

25 ANAVE

26 Agenda del mes

Tribuna Profesional

21 La flota mercante mundial en 2015

Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES

Refuerzo de la concienciación sobre los riesgos
en las distintas zonas del buque

Portada: El ferry *Cruise Barcelona* de Grimaldi Lines
descarga en el puerto de Barcelona