

Tribuna Profesional

El trabajo de la Organización Marítima Internacional en el campo del reciclaje (desguace) de buques

Sokratis Dimakopoulos

Responsable en la OMI del reciclaje de buques y Secretario del grupo de trabajo del MEPC sobre este asunto

En el Cuaderno Profesional Marítimo (páginas verdes) de este mismo número, incluimos un completo resumen de los trabajos realizados y acuerdos alcanzados en el último Comité de Protección del medio ambiente Marino (MEPC) de la OMI celebrado a finales de julio. Entre los mismos figura el próximo desarrollo de unas reglas jurídicamente vinculantes y aplicables a nivel internacional sobre el reciclaje de buques.

A pesar de que el buque es el medio de transporte que menos costes externos y menos daños produce al medio ambiente, la OMI mantiene una permanente atención sobre las posibilidades de seguir mejorando de forma continuada el comportamiento medioambiental del sector marítimo. Uno de los aspectos en los que existe consenso es que hay un campo importante para la mejora es el reciclaje de buques.

Frente a otras alternativas que pudieran considerarse, es claro que, desde el punto de vista medioambiental, el reciclaje es la mejor forma de deshacerse de los buques, permitiendo que prácticamente todos los elementos del casco y de la maquinaria puedan volver a ser utilizados. Sin embargo, las condiciones de trabajo y medioambientales con las que se desarrolla esta actividad en ciertas zonas del mundo, dejan que desear.

A lo largo de los últimos años, la OMI ha llevado a cabo un conjunto de actuaciones con el objetivo de encontrar una solución realista y eficiente a la doble finalidad de reducir los riesgos que conlleva la industria del reciclaje de buques para sus propios trabajadores y para el medio ambiente, asegurando, simultáneamente, la posibilidad de reciclar (y no retirar de otras formas menos apropiadas) los buques que ya han alcanzado el final de su vida operativa. El presente artículo es una traducción y síntesis libre del publicado en el Boletín de noticias de la OMI, de 26 de julio de 2005 y resume las actuaciones de la OMI en los últimos años en relación con esta materia.

Este tema se trató por primera vez en la OMI, en la sesión 42 del Comité de Protección del Medioambiente Marino (MEPC 42), celebrado en 1998 y, donde se acordó que la OMI debería jugar un papel muy importante en este asunto, incluyendo el análisis de la preparación de un buque antes de que comience su reciclaje. Asimismo, tiene un papel de coordinador con la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Convención de Basilea sobre asuntos de reciclaje.

En julio de 2003, el MEPC 49, finalizó la redacción de unas Directrices sobre reciclaje de buques que fueron posteriormente adoptadas por la Asamblea con la Resolución A.962(23). La OMI pidió a los gobiernos que tomaran acciones urgentes para aplicar estas Directrices e informasen al MEPC de cualquier experiencia positiva adquirida en este tema.

El MEPC 50, en diciembre de 2003, indicó que las enmiendas al Anexo I del MARPOL para acelerar la eliminación de petroleros de casco sencillo, aumentarían el número de buques a reciclar durante un periodo de tiempo, lo que implicaría una necesidad

adicional de instalaciones y capacidad de reciclaje. El Comité adoptó la Resolución MEPC 113(50), recomendando que se tomaran iniciativas para mantener unas instalaciones para el reciclaje de buques en todo el mundo de capacidad suficiente y se promoviese el desarrollo de programas que permitan mejorar el medio ambiente y los niveles de seguridad en las operaciones que implica el reciclaje de un buque.

Este asunto continuó siendo un tema prioritario en el programa de trabajo del MEPC y se siguió realizando un gran esfuerzo con los objetivos de fomentar la adopción de la Directrices, valorar su efectividad, revisar las mismas y determinar cualquier otra solución necesaria, incluyendo la identificación de aquellas partes de las Directrices que deberían ser de obligatorio cumplimiento.

El MEPC 52, celebrado del 11 al 15 de octubre de 2004, considerando la necesidad de desarrollar medidas obligatorias para el reciclaje de buques, acordó que parte de las Directrices deberían hacerse obligatorias y el Grupo de Trabajo, en esa misma sesión, quedó encargado de realizar una lista inicial

de elementos, incluidos en las Directrices, para los que la opción más conveniente para su implantación fuese un calendario obligatorio.

Aunque MARPOL 73/78 podría ser una vía para la implantación de algunas de las medidas identificadas, el Grupo de Trabajo acordó que convendría desarrollar un nuevo instrumento que proporcione una normativa sobre el reciclaje de buques legalmente vinculante y de aplicación mundial y, más aún, que sería necesario disponer del mismo antes de hacer cualquier propuesta concreta sobre el tema.

Se acordó desarrollar un sistema que informe sobre los buques que van a ser reciclados, que debería ser transparente, eficaz, asegurar una aplicación uniforme y respetar confidencialidad de la información que pueda ser delicada desde el punto de vista comercial. De esta forma, se facilitará el control y la entrada en vigor de cualquier medida obligatoria adoptada por la OMI. Una vez que los armadores hayan adoptado este sistema, el Estado de bandera y el país donde va a ser reciclado el buque serán los elementos principales a la hora de asegurar su correcta utilización. Debe tratarse de un mecanismo de información independiente que, aunque podría tener en cuenta los procedimientos de notificación actualmente en vigor, debe ser a su vez factible y eficaz, con la mínima carga administrativa y teniendo en cuenta las necesidades particulares del transporte marítimo mundial.

El MEPC 52 presentó un borrador de un sistema de este tipo, con la intención de identificar, de forma esquemática, qué información debía contener, para quién y de quién. Se está todavía trabajando en el mismo en asuntos tales como el establecimiento de un calendario apropiado para su implantación, un formato de informe estándar y la posible necesidad de establecer flujos adicionales de información entre los distintos interesados.

En la misma sesión 52 se acordó que cada buque debería disponer de una lista única que contenga los materiales potencialmente peligrosos existentes a bordo del mismo. Esta lista proporcionaría una orientación a la hora de identificar esos materiales y hacer el pertinente inventario. Debería ser cómoda, factible, específica para su utilización a bordo, salvando los términos genéricos y proporcionando información sobre todos los riesgos. Se presentó un diseño inicial de esta lista para su posterior consideración en el periodo entre sesiones.

El Comité también estudió una propuesta de enmiendas a las Directrices, enviada por *The Industry*

Working Party on Ship Recycling, que engloba a BIMCO, INTERCARGO, ICS, ITOPE, ITF, OCIMF, ECSA y IACS. Se le ha pedido que prepare un texto revisado de su propuesta de enmiendas que pudiera ser discutido durante el periodo entre sesiones.

“El MEPC 52 acordó convertir parte de las Directrices de la OMI sobre reciclaje en obligatorias”

Siguiendo una propuesta de Bangladesh, se aprobó la necesidad de establecer un Fondo Internacional de Reciclaje de Buques (*Internacional Ship Recycling Fund*), para promover una gestión segura y ecológica de las operaciones de reciclaje, a través de las actividades de cooperación técnica de la OMI. Se pidió al correspondiente Comité de Cooperación Técnico que estudiase los trabajos necesarios para establecer este fondo dedicado.

También el MEPC 52 creó un Grupo por correspondencia para agilizar el trabajo durante el periodo entre sesiones, acordó la celebración de una reunión de tres días del Grupo de Trabajo sobre desguace de buques, para trabajar en los términos de referencia de dicho Grupo por correspondencia y mantener dicho Grupo de Trabajo en su siguiente periodo de sesiones.

La OMI también mantiene una estrecha relación de cooperación con la OIT y la Convención de Basilea en todo lo que se refiere a reciclaje de buques. La creación, por parte de estas tres organizaciones, de un Grupo de Trabajo conjunto (*Joint Working Group, JWG*) es un claro ejemplo de la cooperación que existe a nivel internacional.

La tarea global fijada por las tres organizaciones para el JWG es la de actuar como plataforma de consulta, coordinación y cooperación, en los programas de trabajo y actividades relacionadas con el reciclaje que lleven a cabo las tres organizaciones. El JWG espera conseguir un acercamiento coordinado en los aspectos más importantes del reciclaje, para así evitar la duplicación del trabajo y el solapamiento de normas, responsabilidades y competencias al mismo tiempo que se identifican las necesidades futuras.

La primera sesión del JWG tuvo lugar en la sede de la OMI en Londres, del 15 al 17 de febrero de 2005. En la misma se analizaron los programas de trabajo de los respectivos grupos de la OIT, la IMO y las partes de la Convención de Basilea sobre el recicla-

je de buques y se elaboró una lista de los temas más importantes que estaban siendo considerados por las tres instituciones en ese momento.

Para identificar posibles carencias, solapamientos o ambigüedades, el JWG comenzó con un examen del contenido, objetivos y ámbito de aplicación de las directrices de cada una de las tres organizaciones sobre el reciclaje de buques, realizando una comparación de los asuntos presentados en cada una de ellas y un resumen del propósito de cada una de las Directrices, sus respectivos campos de aplicación y contenidos principales. Se trata de un proceso largo y complicado que requerirá de trabajos en el periodo entre sesiones y en una próxima sesión del Grupo de Trabajo.

El JWG acordó que cada organización debería estudiarse la traducción de sus directrices a la lengua de trabajo de los principales países en los que se reciclan buques y solicitar a estos últimos los detalles de contacto de la autoridad competente en este campo. Cada una de las organizaciones debería crear páginas web con información sobre el reciclaje de buques y enlaces a las páginas de las otras dos organizaciones, además de invitar a los Gobiernos y a cualquier otra parte interesada a facilitar información a las tres organizaciones sobre la experiencia obtenida en la implantación de las Directrices.

El JWG acordó que la puesta en práctica de las Directrices debería también promoverse mediante la realización de actividades técnicas de cooperación conjuntas para lo que se ha pedido a los gobiernos y demás implicados que remitan toda la información posible sobre cualquier actividad de cooperación técnica o iniciativa que ya se haya adoptado o planificado, para tenerlas en cuenta a la hora de realizar los futuros programas de cooperación. Asimismo, cada organización invitará a las otras dos a participar en cualquier Jornada o Seminario que organice y deberá figurar en el programa de cualquier actividad de este tipo una sección donde se informe sobre las Directrices de las otras dos. Se acordó que las tres organizaciones deberían considerar la creación de un programa técnico de cooperación global sobre desguace de buques.

La segunda sesión del JWG tendrá lugar en la sede de la Convención de Basilea, en Ginebra, en diciembre de 2005 o enero de 2006.

Entre los temas en los que la OMI ha fijado su atención figura limitar el uso de materiales peligrosos en el diseño, construcción y mantenimiento de los buques, sin comprometer su seguridad y eficacia

operacional; la identificación de materiales potencialmente peligrosos a bordo de los buques y la realización de su inventario (p.e.: “El Pasaporte Verde”), y la preparación de los buques para el reciclaje de tal forma que aumente la seguridad, se reduzcan los riesgos medioambientales y las actuales preocupaciones por la salud y el bienestar.

“La OMI mantiene una estrecha relación de cooperación con la OIT y la Convención de Basilea en todo lo que se refiere a reciclaje de buques”

El Plan de Reciclaje de Buques

Según las Directrices de la OMI sobre reciclaje de buques, el desarrollo e implantación de un plan de reciclaje podrá ayudar a asegurar que un buque ha sido preparado de la forma más adecuada posible antes de su reciclaje y que la seguridad del buque, antes de su entrega, se ha tenido en cuenta. El plan de reciclaje debería desarrollarse por la instalación donde se vaya a llevar a cabo y en contacto con el armador, teniendo en cuenta los peligros potenciales de las operaciones de reciclaje, las normas nacionales e internacionales aplicables y las facilidades que ofrece la instalación en lo que a materiales, manipulación y eliminación de residuos, se refiere.

El MEPC 52 aprobó las Directrices para el desarrollo de un plan de reciclaje de buques, con el objetivo de facilitar información técnica y guías para su preparación.

Finalmente, como se ha indicado al comienzo, el reciente MPEC 53 (julio 2005) acordó el próximo desarrollo de unas reglas jurídicamente vinculantes y aplicables a nivel internacional.

Las Directrices de la OMI

Las actuales Directrices de la OMI sobre el reciclaje de buques fueron adoptadas el 5 de diciembre de 2003, mediante la Resolución A.962(23).

Su objetivo es servir de guía para los Estados de bandera, de puerto y aquellos en los que existan instalaciones de reciclaje, a los navieros, constructores navales y empresas de la industria auxiliar marítima, en el proceso de reciclaje, que tiene en cuenta toda la vida operativa del buque. También se refieren al papel de la OIT, la Convención de Basilea y

el Protocolo de 1972/1996 a la Convención de Londres, haciendo referencia a su normativa y Directrices relevantes aplicables.

Estas Directrices consideran el reciclaje como la mejor forma de disponer del buque una vez terminada su vida operativa; proporcionan ayuda para la preparación del buque para su reciclaje y para minimizar el uso de materiales potencialmente peligrosos y la generación de basuras durante la vida útil del buque; buscan la cooperación entre instituciones y animan a todos los implicados a involucrarse en el reciclaje de buques.

Las Directrices tienen en cuenta el “Código de Prácticas para el Reciclaje de buques de la industria marítima”⁽¹⁾ y complementan las Directrices sobre este asunto producidas por la Convención de Basilea sobre el Control del transporte de mercancías peligrosas a través de la frontera en asuntos relacionados con las instalaciones de reciclaje⁽²⁾, y las de la Organización Internacional del Trabajo sobre las Condiciones de Trabajo en las instalaciones de reciclaje.⁽³⁾

Todas ellas ponen especial atención en la identificación, previa al reciclaje, de materiales peligrosos e introducen el concepto del Pasaporte Verde. Este documento facilita información en relación con los materiales utilizados en la construcción del buque, de su equipo y sistemas. Debe acompañar al buque a lo largo de toda su vida útil y sus sucesivos propietarios deberán incorporar al mismo todos los cambios relevantes que se introduzcan en su estructura o en equipos. El último armador del buque deberá entregarlo a la instalación de reciclaje para facilitar su desguace.

Teniendo en cuenta que un gran número de los problemas asociados con el reciclaje de buques deberían analizarse en la fase de proyecto y construcción, las Directrices animan a los constructores navales a tener en cuenta la retirada del buque en el momento de su proyecto y construcción.

⁽¹⁾ Elaborado, en cooperación con otras organizaciones marítimas, por ICS (International Chamber of Shipping), resume las medidas que las empresas navieras deben estar preparadas a acometer antes del reciclaje del buque (www.marisec.org/recycling).

⁽²⁾ Directrices Técnicas para la gestión ambientalmente racional del desguace total y parcial de buques, adoptadas en la 16 reunión de la Convención de las Partes de la Convención de Basilea de 13 de diciembre de 2002 (ver www.basel.int/ships/techguid.html).

⁽³⁾ La seguridad y la salud en el desguace: Directrices para los países asiáticos y Turquía, (ver www.ilo.org/public/english/protection/safework/sectors/shipbrk/index.htm).

Entre las recomendaciones de las Directrices se incluye el uso de materiales que pueden ser reciclados de una manera segura y medioambientalmente inocua, la reducción del uso de materiales potencialmente peligrosos para la seguridad y el medioambiente y el estudio de proyectos estructurales, técnicas y diseños que, sin comprometer la seguridad o la eficiencia operacional, contribuyan a facilitar el reciclaje.

Los fabricantes de equipos marinos que contengan sustancias dañinas también deberían diseñar sus equipos de forma que se facilite la retirada segura de dichas sustancias o dar una guía para indicar cómo deben retirarse al final de la vida útil del equipo.

También se recomienda la reducción del uso de sustancias nocivas y de generación de basuras durante la vida del buque y se anima a los armadores a concentrar todos sus esfuerzos en minimizar la cantidad de materiales no inocuos a bordo del buque y reducir continuamente la generación de residuos dañinos y su retención a bordo.

Las Directrices contienen recomendaciones prácticas para la preparación del buque para su desguace, que debería comenzar antes de la llegada del buque a las instalaciones de reciclaje, incluyendo, entre otras: la selección de una instalación que tenga la capacidad de reciclar el buque conforme a lo establecido en la legislación nacional y en los Convenios internacionales; el desarrollo de un Plan de reciclaje que asegure que el buque ha sido preparado antes de su entrega; trabajos previos a realizar para proteger la salud y seguridad de los trabajadores, tales como el cumplimiento con el certificado libre de gases, la identificación de cualquier compartimento con bajo nivel de oxígeno y de cualquier zona del buque donde puedan existir problemas de integridad estructural o estructuras de apoyo críticas, y para prevenir la contaminación, tales como la reducción del combustible, aceite lubricante y otros productos petrolíferos o químicos a bordo, la entrega de basuras a las instalaciones de recepción de puerto y el drenaje controlado, por la instalación de reciclaje, de líquidos potencialmente nocivos.

Finalmente, las Directrices piden a las organizaciones nacionales o regionales que cooperen con los Gobiernos de los países de desguace y otras partes interesadas en proyectos que incluyan la transferencia de tecnología o de ayudas para mejorar las infraestructuras y prácticas de trabajo de las instalaciones.