

El Convenio de Hong Kong y la necesaria coherencia europea

El 26 de junio se cumple el primer aniversario de la entrada en vigor del Convenio Internacional de Hong Kong para el Reciclaje Seguro y Ambientalmente Racional de los Buques (CHK). Se trata de un instrumento que la comunidad marítima internacional, y la Unión Europea en particular, llevaba más de una década impulsando. El objetivo era claro: establecer un marco global que garantice que el reciclaje de buques se efectúa en condiciones adecuadas de seguridad para los trabajadores y de protección del medioambiente.

La entrada en vigor del CHK significa que, por primera vez, existe una norma internacional vinculante que obliga a los Estados parte, incluidos India, Bangladés, Pakistán y Turquía, donde se recicla más del 90% del tonelaje mundial, a garantizar que sus instalaciones cumplen un estándar internacional común en materia de seguridad laboral y protección ambiental. El Convenio establece exigencias sobre inventarios de materiales peligrosos, certificación de buques, planes de reciclaje, autorización de instalaciones y control por los Estados de pabellón y de reciclaje.

Sin embargo, un año después de ese hito, la Unión Europea sigue sin reconocer la certificación del Convenio de Hong Kong como equivalente a los requisitos del Reglamento europeo de reciclaje de buques, que establece que los buques con pabellón de un Estado del Espacio Económico Europeo deben reciclarse en instalaciones incluidas en la Lista Europea.

La mayor parte de la capacidad mundial de reciclaje se concentra fuera de Europa, especialmente en el sur de Asia y en Turquía. Al mismo tiempo, numerosas instalaciones de esas regiones han realizado inversiones significativas en infraestructuras, procedimientos, formación, sistemas de gestión ambiental y certificaciones para adaptarse a los requisitos internacionales. Pese a ello, la decimoquinta versión de la Lista Europea sigue sin incorporar instalaciones del subcontinente indio que han avanzado en el cumplimiento del marco de la OMI.

En los próximos años, la demanda de reciclaje de buques aumentará previsiblemente por el envejecimiento de la flota mundial, la renovación asociada a la transición

energética y la presión para retirar unidades menos eficientes. Ese aumento exigirá capacidad suficiente, reglas claras y confianza en las instalaciones autorizadas. Sin un marco normativo uniforme y globalmente reconocido, los armadores se enfrentarán a un escenario de incertidumbre regulatoria, diferencias de interpretación y capacidad insuficiente para gestionar de forma responsable el final de vida de los buques.

Este enfoque europeo, lejos de apoyar el establecimiento de unos altos estándares ambientales y laborales en el reciclaje de buques, puede retrasarlo. La realidad es que el Reglamento europeo apenas incide sobre la capacidad mundial disponible y que reconocer los avances acreditados allí donde se desarrolla la mayor parte de la actividad es la forma más eficaz de extender altos estándares al conjunto del mercado mundial.

La sostenibilidad marítima no se mide solo por la ambición de las normas, sino por su capacidad para producir mejoras efectivas

Como en tantos otros ámbitos de la política marítima, la experiencia demuestra que Europa sola no puede cambiar un sector global. El transporte marítimo opera en mercados internacionales, con activos móviles, pabellones diversos y cadenas de valor que no se ajustan a las fronteras regionales. Por eso, el liderazgo europeo será más eficaz si se orienta a reforzar el marco de la OMI, impulsar una aplicación homogénea del CHK, exigir transparencia en los mecanismos nacionales de autorización de instalaciones y promover criterios claros sobre la gestión posterior de residuos y el inventario de materiales peligrosos.

La sostenibilidad marítima no se mide solo por la ambición de las normas, sino por su capacidad para producir mejoras efectivas. En reciclaje de buques, como en tantos otros ámbitos del transporte marítimo, una regulación global es condición necesaria para que la ambición ambiental se traduzca en resultados.

ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España

Tel.: +34 91 458 00 40

info@anave.es

www.anave.es

