

EL CONVENIO INTERNACIONAL DE HONG KONG PARA LA SEGURIDAD Y GESTIÓN MEDIOAMBIENTALMENTE RACIONAL DEL RECICLADO DE BUQUES HONG KONG 2009

Jaime Rodrigo de Larrucea. Prof. de Derecho Marítimo (UPC)

INTRODUCCION

El nuevo Convenio internacional sobre el reciclado de buques fue aprobado por la OMI en Mayo del 2009 en Hong Kong, China¹.

Esta Convención Internacional de Hong Kong para la seguridad y gestión medioambientalmente racional del reciclado de buques², tiene como objetivo garantizar que los buques que vayan a ser reciclados una vez han llegado al fin de su vida útil no supongan un riesgo innecesario para la salud humana y la seguridad o para el medio ambiente.

El texto ha sido desarrollado durante tres años de trabajos preparatorios anteriores a la celebración de la Conferencia, con aportaciones de los Estados miembros de la OMI y organizaciones no gubernamentales y en cooperación con la OIT y las partes del Convenio de Basilea³. La Conferencia ha considerado dos importantes normas de derecho uniforme: el Convenio de Basilea de 1989 sobre *el Movimiento transfronterizo de los desechos peligrosos y su eliminación*. Nueva York: ONU, 1989; y el Convenio de la OIT/ILO; *Seguridad y salud en el desguace de buques: directrices para los países asiáticos y Turquía*. Ginebra: OIT, Octubre 2003.

¹ Consultado en www.imo.org. -DICIEMBRE 2009.

² Nombre oficial en inglés: “*Hong Kong International Convention for the safe and environmentally sound recycling of ships, 2009*”.

³ Control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación. Países parte del Convenio; ver: <http://www.basel.int/ratif/convention.htm>.

Este nuevo Convenio comprende: el diseño, construcción, operación y preparación de los buques a fin de facilitar el reciclaje seguro y ambientalmente racional, sin comprometer la seguridad y la eficacia operativa de los buques, la explotación de instalaciones de reciclaje de buques en condiciones de seguridad y medioambiente y el establecimiento de un mecanismo de aplicación para el reciclaje de buques, la incorporación de la certificación y los requisitos de información.

La entrada en vigor de esta Convención se producirá veinticuatro meses después de que al menos 15 países la hayan ratificado, la suma de la flota de estos sea al menos el 40% de GT de la flota mercante mundial y la suma anual del volumen de barcos reciclados de estos países durante los diez años que preceden a la entrada en vigor no sea menos del 3% de GT de la flota mercante de estos países⁴.

OBLIGACIONES GENERALES

El Artículo 1 del Convenio define las obligaciones generales de cada Estado miembro: Asumir la obligación de poner todos los medios de que se disponga para prevenir, reducir, minimizar y, en medida de lo posible, eliminar accidentes y otros riesgos que afecten a la salud humana y al medio ambiente causado por el reciclado de buques, y mejorar la seguridad en el barco, la protección de la salud humana y del medio ambiente durante la vida útil del buque.

Los miembros deben esforzarse en cooperar con el propósito de una implementación efectiva del Convenio y con el desarrollo de tecnologías y prácticas que contribuyan con la seguridad y el reciclaje sostenible de buques.

DEFINICIONES

El Artículo 2 del Convenio proporciona todas las definiciones necesarias para una correcta interpretación del mismo. A continuación se definen algunas de los conceptos más relevantes.

⁴ El Convenio se encuentra abierto a firma desde el 1 de Septiembre del 2009.

- **Barco:** cualquier buque operando o que haya operado en el medio marino, incluyendo sumergibles, embarcaciones flotantes y plataformas flotantes, incluido barcos despojados de equipo o siendo remolcado.
- **Material peligroso:** cualquier material o sustancia que pueda crear peligro a la salud humana y/o al medio ambiente⁵.
- **Reciclaje de barcos:** la actividad de un desarme completo o parcial de un barco en una instalación de reciclado de barcos para recuperar materiales y componentes para un reprocesado y reusado, encargándose de productos tóxicos y otros materiales, y incluye operaciones asociadas tales como el almacenamiento y tratamiento de componentes y otros materiales in situ, pero no su posterior procesado o eliminado en otras instalaciones.
- **Instalación de reciclado de buques:** área definida como lugar, astillero o instalación usada para el reciclaje de barcos.
- **Compañía de reciclaje:** el propietario de la instalación de reciclado de barcos o otra organización o persona que asume la responsabilidad para la ejecución de la actividad del reciclado de barcos desde el propietario de la instalación para el reciclaje de barcos y quien por asumir dicha responsabilidad acuerda el hacerse cargo de todas las obligaciones y responsabilidades impuestas por el Convenio.

AMBITO DE APLICACIÓN

Según el Artículo 3, el Convenio será de aplicación, a no ser de estar dispuesto de otra forma en el Convenio, a:

- barcos con derecho a enarbolar la bandera de un estado miembro o operando bajo su responsabilidad.
- instalaciones de reciclado de barcos operando bajo la jurisdicción de un estado miembro.

⁵ Listado de materiales peligrosos en el Anexo 1/Apéndice 1 del Convenio.

No se aplicará, en línea con otras Convenciones de la OMI a:

- barcos de guerra, barcos auxiliares, o barcos en propiedad o operados por un estado miembro y usados para un servicio no comercial.
- barcos de menos de 500 GT o barcos operando únicamente durante su vida útil en aguas sujetas a la soberanía o jurisdicción del país del cual tiene derecho a enarbolar la bandera.

Con respecto a aquellos barcos que enarbolan banderas de estados no pertenecientes a este Convenio, los estados miembros aplicarán todos los requisitos del Convenio para asegurarse de que no se les dará ningún trato favorable.

CONTROLES RELACIONADOS CON EL RECICLADO DE BARCOS

El Artículo 4 establece que cada Estado miembro deberá establecer controles sobre:

- barcos que enarbolan su bandera o operen bajo su autoridad, que deberán cumplir con los requisitos del Convenio y hacer efectivas las medidas.
- instalaciones de reciclado de barcos bajo su jurisdicción. Deberán cumplir con los requisitos del Convenio y hacer efectivas las medidas.

INSPECCIÓN Y CERTIFICADO DE BARCOS

Según el Artículo 5 cada Estado miembro se debe asegurar de que los barcos operando bajo su bandera o autoridad y sujeto a inspección y certificación son inspeccionados y certificados en acuerdo con las regulaciones del Anexo.

CONTROL Y LISTADO DE MATERIALES PELIGROSOS

De acuerdo con esta Convención, cada Estado deberá:

- prohibir o restringir la instalación o el uso de **Materiales Peligrosos listados en Apéndices 1 y 2 del Convenio** en barcos bajo su bandera o jurisdicción, ya sea en barcos, puertos, astilleros o plataformas offshore^{6 7}.
- los barcos nuevos llevarán a bordo **un inventario**, verificado por la Administración o cualquier persona u organismo autorizado para ello, de los Materiales Peligrosos. **Este inventario será específico para cada barco e indicará la cantidad y localización**. Los barcos ya existentes deberán cumplir todo lo posible con este listado en un plazo no mayor a 5 años después de entrar en vigor la Convención o antes de ir a desguace si es antes de este periodo⁸.
- los barcos que vayan a ser reciclados sólo podrán ser reciclados en **Instalaciones de Reciclado de Barcos** autorizadas por la Convención y será aquella en la que se haga el Plan de Reciclado del Barco. Antes de entrar en las Instalaciones los residuos de carga, combustible y desechos a bordo deberán ser los mínimos. Los tanques de combustible y tanques de carga que hayan contenido alguna sustancia tóxica o inflamable deberán estar acondicionados para poder entrar y/o trabajar en ellos⁹.
- un **Plan de Reciclaje del Barco** debe ser llevado a cabo por la Instalación donde vaya a ser reciclado el barco antes de comenzar con cualquier proceso de reciclado teniendo en cuenta las guías desarrolladas por la Organización y la información facilitada por el propietario del barco. Información sobre el establecimiento, mantenimiento y seguimiento de las condiciones de trabajo y la

⁶ Ver Anexo I, *Control de Materiales Peligrosos* y Anexo II, *Listado Mínimo de Artículos para el Inventario de Materiales Peligrosos*.

⁷ Capítulo 2/Parte A/Regulación 4, *Control de Materiales Peligrosos a bordo*.

⁸ Capítulo 2/Parte A/Regulación 5, *Inventario de Materiales Peligrosos*.

⁹ Capítulo 2/Parte B/Regulación 8, *Requerimientos generales para la preparación del Reciclaje del Barco*. Ver formato certificado en Apéndice 4 del Convenio.

cantidad y tipo de sustancias peligrosas a ser tratadas, incluidas las que aparecen en el Inventario de Materiales Peligrosos¹⁰.

- los barcos deberán pasar una revisión inicial antes de su puesta en servicio o antes de que el Certificado Internacional en Materiales Peligrosos sea expedido. Además, inspecciones cada cierto tiempo según la Administración pero sin exceder los 5 años. En caso de que se realicen reparaciones o algún cambio significativo en la estructura se pasará una revisión extraordinaria para asegurar de que sigue cumpliendo con lo establecido en la Convención¹¹.

AUTORIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE RECICLADO DE BARCOS

Según el Artículo 6 cada Estado miembro debe asegurarse que las instalaciones de reciclado de barcos que operan bajo su jurisdicción y que los barcos reciclados a los que se les aplica este Convenio, o los barcos tratados según el Artículo 3.4 de este Convenio, están autorizadas en acuerdo con las regulaciones del Anexo.

CONTROLES EN INSTALACIONES DE RECICLADO DE BARCOS

- Cada Estado debe establecer una legislación, regulaciones y estándares necesarios para que las Instalaciones de Reciclado de Barcos sean diseñadas, construidas y operadas de forma segura y medioambientalmente sostenible según las regulaciones de esta Convención¹².
- Las Instalaciones de Reciclado de Barcos autorizadas por un Estado deben de establecer procedimientos y técnicas que no pongan en riesgo a los trabajadores o contaminen los alrededores. Deben prevenir, reducir y/o minimizar efectos

¹⁰ Capítulo 2/Parte B/Regulación 9, *Plan de Reciclaje del Barco*. Ver formato certificado en Anexo III y IV.

¹¹ Capítulo 2/Parte C/Regulación 10, *Inspecciones*.

¹² Capítulo 3/Parte C/Regulación 15, *Controles en Instalaciones de Reciclaje Barcos*.

adversos al medioambiente teniendo en cuenta las guías desarrolladas por la Organización. Además, solo aceptaran barcos que cumplan con lo establecido en esta Convención y dispongan de toda la documentación y certificados disponibles¹³.

PLAN DE RECICLADO DE BARCOS DE LA INSTALACIÓN

Las Instalaciones de Reciclado de Barcos deberán tener un Plan en el que se incluya¹⁴:

- una política asegurando la seguridad de los trabajadores y la protección de la salud humana y del medio ambiente,
- identificación de las tareas y responsabilidades de los trabajadores y responsables en sus tareas,
- informar y preparar a los trabajadores para una operación segura y medioambientalmente respetuosa de las instalaciones,
- plan de respuesta ante emergencias,
- plan de seguimiento del reciclaje del barco,
- informe de descargas, emisiones y accidentes que causen daño, o potencialmente peligrosos para los trabajadores y el medioambiente,
- informe de enfermedades, accidentes, heridas u otras aversiones que puedan sufrir los trabajadores.

Además, se establece que cada Instalación de Reciclaje de Buques debe disponer de procedimientos para¹⁵:

¹³ Capítulo 3/Parte C/Regulación 17, *Requerimientos generales para las Instalaciones de Reciclaje de Barcos*.

¹⁴ Capítulo 3/Parte C/Regulación 18.

¹⁵ Capítulo 3/Parte C/Regulación 19, *Prevención de efectos adversos a la salud humana y el medioambiente*.

- evitar explosiones, fuegos, atmósferas peligrosas y otros riesgos para el trabajo con altas temperaturas,
- prevenir derrames y emisiones que puedan dañar la salud humana y el medio ambiente.

En cuanto al manejo, de las sustancias peligrosas toda Instalación de Reciclaje de Barcos debe asegurarse de que los materiales peligrosos detallados en el inventario deben estar identificados, etiquetados, empaquetados y manejados por operarios formados y equipados para ello teniendo en cuenta las guías de la Organización, en particular¹⁶:

- líquidos peligrosos, residuos y sedimentos,
- sustancias y objetos con metales pesados como plomo, mercurio, cadmio y cromo,
- pinturas altamente inflamables o que contengan plomo,
- asbestos y materiales que contengan asbestos,
- plásticos contaminantes,
- productos con CFCs, y
- otros materiales peligrosos que no están mencionados arriba y que forman parte de la estructura del buque.

Se establece un plan de respuesta ante casos de emergencia, del cual cabe destacar¹⁷:

- asegurarse de que el equipo y los procedimientos necesarios se utilizan y siguen correctamente de forma que se proteja la integridad de las personas y se evite la contaminación del medioambiente,
- proveer de un centro de asistencia médica y de primeros auxilios a la Instalación, así como de medios de extinción de incendios, de evacuación y de prevención de la contaminación, y

¹⁶ Capítulo 3/Parte C/Regulación 20, *Manejo Materiales Peligrosos*.

¹⁷ Capítulo 3/Parte C/Regulación 21, *Preparación y Respuesta de Emergencia*.

- informar y entrenar a los trabajadores de la Instalación de acuerdo con sus competencias, incluyendo ejercicios de simulación.

Los trabajadores de la Instalación deberán estar formados para ejercer con seguridad las tareas a las que están destinados, así como del uso y mantenimiento adecuado de los equipos de protección personal. Estos equipos estarán formados por¹⁸:

- casco,
- protección de cara y ojos,
- protección de pies y manos,
- protección de oídos, protección contra contaminación radioactiva,
- protección de caídas, y
- ropa adecuada a su tarea.

INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

Según el Artículo 7 los Estados miembros que hayan autorizado instalaciones para el reciclado de barcos proveerán a la Organización y otros miembros, si es requerida, información relevante, según el Convenio, por la cual su decisión de autorización se basa. Esta información se intercambiará con la máxima brevedad posible.

INSPECCIÓN DE BARCOS

El Artículo 8 define donde, por quién, cuándo y qué será inspeccionado del barco:

- Cualquier barco al que se le aplique este Convenio puede ser sujeto de inspección, en cualquier puerto o terminal offshore de otro estado miembro, por oficiales autorizados por el estado miembro. Esta inspección estará limitada a verificar que se encuentra a bordo el Certificado Internacional del Inventario en Materiales Peligrosos.

¹⁸ Capítulo 3/Parte C/Regulación 22, *Seguridad y entrenamiento del Trabajador*.

- Cuando un barco no lleve un certificado válido o se encuentren indicios para creer que:
 1. la condición del barco o de su equipamiento no corresponde con las particularidades del certificado y/o la Parte I del Inventario en Materiales Peligrosos; o
 2. no haya implementado a bordo un proceso para el mantenimiento de la Parte I del Inventario en Materiales Peligrosos;

Se podrá hacer una inspección detallada según la guía de la Organización.

INFRACCIONES

Los Artículos 9 y 10 establecen la forma de operar de los Estados en caso de infracción. Los Estados miembros deben cooperar en la detección de infracciones, tanto en barcos como en instalaciones de reciclado de barcos, y la aplicación de esta convención.

Cualquier infracción de los requisitos de esta Convención dentro de la jurisdicción de un Estado miembro será prohibida y las sanciones pertinentes se llevarán a cabo según la ley del mismo. Cuando una infracción ocurra el Estado miembro deberá actuar según sus propias leyes o facilitar a la Administración del barco información y pruebas en su posesión de que se ha infringido la Convención.

En el caso de un barco.

- La ley aplicada será la de la Administración donde se de la infracción.
- Si la Administración es informada por otro Estado de una infracción, esta investigará el hecho y podrá pedir información y pruebas al Estado sobre dicha infracción.
- La Administración informará al otro Estado y a la Organización de las medidas tomadas al respecto. Estas medidas se tomarán dentro del periodo de un año y podrán ser; amonestar, detener o prohibir la entrada del barco a sus puertos.

- Se debe evitar la detención o retraso de un barco indebidamente¹⁹.
- Cuando un barco sea detenido o retrasado indebidamente, se le compensará por cualquier pérdida o daño²⁰.

En el caso de una instalación de reciclaje de barcos.

- La ley aplicada será la del Estado que tenga jurisdicción sobre la instalación.
- Si el Estado es informado por otro Estado de una infracción, este investigará el hecho y podrá pedir información y pruebas al otro Estado.
- El Estado informará al otro Estado y a la Organización de las medidas tomadas al respecto. Estas medidas se tomarán dentro del periodo de un año.

COMUNICACIÓN DE INFORMACIÓN

Según el Artículo 12 cada Estado informará a la Organización y la Organización distribuirá adecuadamente la siguiente información.

- Lista de las instalaciones de reciclado de barcos autorizadas y la su jurisdicción.
- Detalles de contacto de las Autoridades, incluyendo el responsable.
- Lista de organizaciones y inspectores reconocidos que actúan en nombre de la Administración y de sus responsabilidades.
- Lista anual de los barcos que enarbolan la bandera de un Estado a los cuales se les ha expedido el Certificado de Reciclaje, incluyendo el nombre de la compañía de reciclaje y la localización de la instalación de reciclaje del barco expuesta en el certificado.
- Lista anual de los barcos reciclados dentro de la jurisdicción de un Estado.
- Información sobre violaciones de la Convención.

¹⁹ Artículo 11, *Retrasos o detenciones indebidas del barco*.

²⁰ Artículo 11, *Retrasos o detenciones indebidas del barco*.

- Acciones sobre barcos e instalaciones de reciclaje bajo la jurisdicción de un Estado.

ASISTENCIA TÉCNICA Y COOPERACIÓN

Según el Artículo 13, los Estados, directamente o a través de la Organización u otros cuerpos internacionales, darán apoyo a aquellos Estados que requieran asistencia técnica respecto a la seguridad y el reciclaje de barcos sostenible en:

- entrenamiento de personal,
- disponibilidad de tecnología, equipamientos e instalaciones,
- investigación y programas de desarrollo conjuntos, e
- implementación efectiva de la Convención y de guías desarrolladas por la organización.

NORMATIVA INTERNACIONAL

- OMI; Convenio Internacional de Hong Kong para la Seguridad y el Reciclaje medioambientalmente razonable de Barcos. Londres: OMI, Mayo 2009.
- OMI; Convenio de Londres de 1972 y su Protocolo de 1996 sobre la Prevención de la contaminación del mar por vertido de desechos y otras materias (Edición del 2003). Londres: OMI, 2003.
- OMI; MARPOL 73/74, Regulación 13G del Anexo I. Edición enmendada 2003. Londres: OMI, Diciembre 2003.
- ONU; Convenio de Barcelona de 1975 para la protección del medio marino y la región costera del Mediterráneo. Nueva York: ONU, 1975.
- ONU; Convenio de Basilea de 1989 sobre el Movimiento transfronterizo de los desechos peligrosos y su eliminación. Nueva York: ONU, 1989.
- OIT; Seguridad y salud en el desguace de buques: directrices para los países asiáticos y Turquía. Ginebra: OIT, Octubre 2003.

OTRA NORMATIVA:

- ISO; ISO Serie 9000: Sistemas de gestión de calidad. Ginebra: ISO, 2008.
- ISO; ISO Serie 14000: sistemas de gestión medioambiental. Ginebra: ISO, 2004.
- ISO; ISO Serie 30000: barcos y tecnología marina – sistemas de gestión del reciclaje de barcos. Ginebra: ISO, 2008.
- BSI; OHSAS Serie 18000: Sistemas de Gestión en Salud y Seguridad en el Trabajo. BSI, 2008.