

Normativa sobre reciclaje y materias peligrosas en los buques

El Clúster Marítimo Español celebra una nueva jornada online, dónde Bureau Veritas repasa la normativa relativa al reciclado y existencia de materias peligrosas en los buques

Bajo el título “El reglamento europeo de reciclado de buques. Retos y oportunidades”, el Clúster Marítimo Español (CME) celebra una nueva jornada online, de la mano del socio Bureau Veritas, que puso el foco en el reciclaje, desguace y existencia de materiales peligrosos a bordo de los buques. En este sentido, Federico Esteve, presidente de honor del CME, resaltó la importancia de aplicar las normas vigentes en materia de reciclado de buques, en pro de la salud de las personas y del medioambiente.

Javier García de Dueñas Geli, responsable de la flota española y portuguesa en la División Naval de Bureau Veritas, repasó la trayectoria normativa de este tema, desde que en 2003 la Organización Marítima Internacional (OMI) publicó unas directrices sobre el reciclaje de buques, introduciendo así el concepto del pasaporte verde, que acompaña al barco a lo largo de toda su vida de servicio, facilitando el reciclaje.

Posteriormente, en 2009, la OMI adoptó el Convenio de Hong Kong, pensado en el reciclaje de buques, pero que todavía no ha entrado en vigor. Dicho Convenio establece requisitos a la hora de prohibir la instalación y el uso de materiales peligrosos, así como a la hora de establecer la obligatoriedad de tener un inventario de dichos materiales, sometiendo al barco a un esquema de inspección y certificación. En base a esto, en 2013, la Unión Europea publica el Reglamento de Reciclado de Buques 1257/2013, dirigido específicamente a permitir el reciclaje de barcos fuera de la OCDE. Este reglamento establece requisitos adicionales para los barcos a la hora de controlar los materiales peligrosos; pero, sobre todo, los establece para las instalaciones de reciclaje de barcos, así como mayores exigencias medioambientales que de forma, y la necesidad y obligatoriedad de una transparencia al incluir en un listado europeo las instalaciones de reciclaje aprobadas.

Es un reglamento que aplica tanto a barcos de bandera europea como a barcos de banderas extra europeas que tocan puertos y fondeaderos de la UE. “A fecha de hoy, con la legislación en vigor, tenemos el Reglamento Europeo de reciclaje de barcos, que es la legislación a la que se hace referencia a la hora de hacer las inspecciones y certificaciones. Este reglamento se apoya principalmente en las directrices OMI 2015 para preparar el inventario de materiales peligrosos y en la Guía EMSA de buenas prácticas”, indicó García de Dueñas.

Certificado de materiales peligrosos

Haciendo referencia al certificado de materiales peligrosos, el representante de Bureau Veritas, explicó que existen una serie de reconocimientos iniciales para expedir el certificado. “Si se trata de una nueva construcción, el reconocimiento inicial se debe hacer a partir del 31 de diciembre de 2018, y para el mismo, el astillero debe preparar la Parte I del Inventario de Materiales Peligrosos,

expidiéndose al barco un certificado de inventario o una declaración de cumplimiento para los barcos de bandera extra europea. En el caso de los barcos en servicio, este reconocimiento será obligatorio a partir del 31 de diciembre de 2020, siendo necesario verificar la Parte I del Inventario, emitiéndose el certificado de inventario o la declaración de cumplimiento, válidos por un máximo de 5 años, al cabo de los cuales se deberá proceder al reconocimiento de renovación, por el que se verificará como se ha actualizado la Parte I del Inventario y se renovará el certificado”.

De la misma forma, García de Dueñas hizo referencia a las modificaciones realizadas a lo largo de la vida en servicio del buque, que pueden afectar al inventario de materiales peligrosos. Así, este debe actualizarse, de tal manera que se refrenda el certificado y se mantenga actualizado.

Reciclado del buque

“Una vez que el armador toma la decisión de reciclar el buque, se debe proceder al reconocimiento final, que se aplicaría sólo a barcos de bandera europea. Para ello, el armador tendrá que preparar las Partes I y II y III del Inventario. El desguace del barco se debe hacer en una instalación que esté incluida en la lista europea de instalaciones autorizadas, preparándose conjuntamente un plan de reciclado del barco”, apuntó Javier García de Dueñas. El reconocimiento inicial pretende verificar si la Parte I del Inventario cumple con los requisitos. Para llevar a cabo esta acción, la compañía de clasificación y certificación verifica que la documentación es consistente, que el inventario cumple los requisitos del reglamento y se corresponde con los medios, la estructura y el equipo del barco. Una vez verificado, se sella con una nota, revisado para consistencia y ya se puede proceder a la inspección a bordo, tras la cual se hará el certificado de inventario. “Lo que se verifica en la documentación es el Inventario en sí mismo, se confirma que identifica la ubicación y cantidad aproximada de cualquier equipo, sistema o área que contenga materiales peligrosos o que sea susceptible de poder contenerlos. Además, debe confirmar que se han cumplido las medidas de control y prohibición de los materiales peligrosos del Anexo I del Reglamento, que no haya a bordo materiales permitidos por encima del valor del umbral que indica el Reglamento”.

“También –prosiguió García de Dueñas- se verifica como se ha preparado el inventario, comprobando las acreditaciones de laboratorio para todos los ensayos que se han realizado”. Teniendo esto en cuenta, para los barcos existentes hay que verificar que el inventario se ha preparado siguiendo los pasos que indica la OMI en sus directrices, y que recomienda la European Maritime Safety Agency (EMSA) en su Guía de Buenas Prácticas.

Además de comprobarse la coherencia entre el inventario y la documentación del barco, se hace lo mismo con la disposición general del barco y de la maquinaria. Esto que se verifica documentalente, luego debe comprobarse a bordo. Por otro lado, se verifican también que las muestras se han tomado de acuerdo con el plan de inspección y muestreo a bordo. Otra parte importante, según explicó Dueñas, son las medidas que toma el armador para mantener el inventario a lo largo de toda la vida del buque, requisito esencial para cumplir con este reglamento. Estas medidas incluyen que a bordo haya documentación que incluya el inventario y el manual IHM. Finalmente, se establece un procedimiento a bordo para el mantenimiento del inventario.

En caso de que se detecten materiales peligrosos, se debe hacer una consideración acerca de cuál es el valor umbral que se ha detectado, qué alcance tiene la prohibición de esos equipos y qué acciones

propone o autorizan OMI y la administración de bandera con respecto a esos materiales.

Inventario de materiales peligrosos

Según definió Javier García de Dueñas, el inventario de materiales peligrosos es un listado de los materiales potencialmente peligrosos encontrados por encima del umbral y en el que se indica su ubicación a bordo, así como una estimación de la cantidad que hay a bordo. Debe prepararse de acuerdo con las directrices de la OMI y acreditar que se cumple la prohibición o restricción referente a la instalación y uso de materiales peligrosos. En función de si se contempla la certificación de acuerdo con el Reglamento Europeo de reciclaje para los barcos nuevos, el astillero ha de preparar un listado que incluya absolutamente todos los materiales, tanto los del Anexo I como los del Anexo II. Para barcos existentes es obligatorio incluir los materiales prohibidos, pero los materiales restringidos se incluirán en la medida de lo posible. Si es un barco existente de bandera no europea el inventario se limita a los materiales prohibidos del Convenio de Hong Kong.

De esta manera, el manual IHM o la documentación que ampara el inventario de materiales peligrosos incluye el inventario en sí mismo, y en el que se indica la ubicación a bordo y una estimación de la cantidad. Además, se debe añadir, si son barcos existentes, el plan de inspección y muestreo que se utilizó para hacer la inspección a bordo y la toma de muestras. Este plan debe fijar cuál es la estrategia de muestreo que se utilizó para preparar el inventario. Se debe acompañar de la documentación necesaria para acreditar que se cumplieron las restricciones o prohibiciones referentes a la instalación y el uso de materiales peligrosos, como son evidencias de que se ha revisado la documentación disponible del buque, una descripción de los materiales peligrosos y del alcance de la reglamentación, un análisis de riesgos que se hizo para la inspección y toma de muestras, teniendo en cuenta de que estamos hablando de materiales que pueden ser peligrosos, tanto para la salud como para el medio ambiente; así como una descripción de la inspección realizada incluyendo planos con la ubicación de las muestras, resultados de los análisis de laboratorio, fotografías de cera y fotografías de conjunto”, indicó García de Dueñas.

En definitiva, tal y como aclaró el ponente, se trata de incorporar y de tener a disposición la evidencia documental de que se ha hecho una investigación a bordo de las pinturas, estructuras, materiales, componentes y equipos mediante una selección aleatoria de las declaraciones disponibles y una inspección dirigida a bordo, que incluye la verificación visual, la toma de muestras y la realización de análisis.

En lo que a responsabilidades se refiere, en el Reglamento Europeo, el responsable de preparar el inventario es el astillero. Para buques en servicio el responsable de esta tarea es el armador, que también es responsable de mantener el inventario en la vida en servicio del buque hasta que lo entrega en la instalación de reciclado. EMSA, en su Guía de Buenas Prácticas, aconseja que este inventario se prepare con la ayuda de un experto IHM, por razones de seguridad y salud, así como para tener la garantía de que este inventario lo ha hecho personal competente, que trabaja bajo un sistema de calidad.

Datos de contacto:

José
Henríquez

628269082

Nota de prensa publicada en: [Madrid](#)

Categorías: [Nacional](#) [Ecología](#) [Nautica](#) [Logística](#) [Consumo](#) [Sector Marítimo](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>