



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 23.3.2012  
COM(2012) 120 final

2012/0056 (NLE)

Propuesta de

### **DECISIÓN DEL CONSEJO**

**por la que se exige a los Estados miembros que ratifiquen el Convenio Internacional de Hong Kong para el Reciclaje Seguro y Ambientalmente Racional de los Buques, de 2009, o se adhieran al mismo, en interés de la Unión Europea**

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El desarrollo y la persistencia de prácticas de desguace inadecuadas y poco seguras es motivo de gran preocupación. Al final de su vida útil, la mayor parte de los grandes buques mercantes de navegación marítima sigue desguazándose en instalaciones asiáticas que incumplen las normas (India, Pakistán y Bangladesh), normalmente mediante el método de «varada voluntaria», lo que supone repercusiones ambientales y sanitarias significativas.

Se prevé un empeoramiento de la situación, ya que se espera que un gran número de buques vaya al desguace en los próximos años, debido al exceso de capacidad de la flota mundial, situación que, según las estimaciones, se mantendrá al menos entre cinco y diez años. Además, cabe esperar que el próximo pico de reciclado de buques en torno a la fecha de retirada de los petroleros de casco único (2015) beneficie sobre todo a las instalaciones menos rigurosas en el cumplimiento de las normas.

La normativa vigente<sup>1</sup> a escala europea e internacional ha resultado ineficaz a la hora de poner fin a esas prácticas de reciclado de buques.

El incumplimiento generalizado actual está relacionado con:

- la falta de capacidad de reciclado en la OCDE, en particular respecto a los buques mercantes de mayor tonelaje,
- una competencia encarnizada y desleal entre las instalaciones que incumplen las normas y otras instalaciones con normas técnicas más elevadas que solo consiguen ocupar nichos de mercado para tipos especiales de buques, como buques pequeños y buques de propiedad pública, incluidos los buques de guerra o la flota de propietarios de buques comprometidos,
- el hecho de que la normativa vigente no está adaptada a las características específicas de los buques ni al transporte marítimo internacional.

Para mejorar la situación, las Partes en el Convenio de Basilea invitaron en 2004 a la Organización Marítima Internacional (OMI) a elaborar requisitos obligatorios para el reciclado de buques<sup>2</sup>.

El Convenio de Hong Kong para el Reciclaje Seguro y Ambientalmente Racional de los Buques (en lo sucesivo denominado «Convenio de Hong Kong») fue adoptado en mayo de 2009 por la Organización Marítima Internacional. Para que entre en vigor y surta efecto, debe ser ratificado por un número suficiente de grandes Estados de pabellón y de reciclado.

La Unión Europea, junto con sus Estados miembros, comparó los niveles de control y ejecución que proporcionan los Convenios de Hong Kong y Basilea en su totalidad. La conclusión alcanzada en abril de 2010 fue que, «como evaluación preliminar y desde la perspectiva del ciclo de vida, se puede, por tanto, concluir que el Convenio de Hong Kong

---

<sup>1</sup> Reglamento (CE) n° 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos, a escala europea, y el Convenio de Basilea, sobre el control de los movimientos transfronterizos de residuos peligrosos y de su eliminación, a escala internacional.

<sup>2</sup> Decisión VII/26 sobre la gestión ambientalmente racional del desguace de buques, adoptada en la Séptima Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea.

parece proporcionar un nivel de control y de ejecución al menos equivalente al proporcionado por el Convenio de Basilea para los buques que constituyen residuos de conformidad con el Convenio de Basilea y para los buques a los que se aplica el Convenio de Hong Kong, así como para los buques que reciben un trato similar con arreglo al artículo 3, apartado 4, de este último Convenio»<sup>3</sup>.

En octubre de 2011, las Partes en el Convenio de Basilea apoyaron la ratificación del Convenio de Hong Kong para permitir su entrada en vigor<sup>4</sup>.

A escala europea, la Comisión adoptó en 2007 un Libro Verde para mejorar el desguace de buques y, en 2008, publicó una Comunicación en la que proponía una estrategia de la UE sobre el desguace de buques<sup>5</sup>. Dicha estrategia proponía medidas destinadas a mejorar lo más rápidamente posible las condiciones del desguace de buques, incluso durante el periodo transitorio hasta la entrada en vigor del Convenio de Hong Kong<sup>6</sup>: es decir, preparar el establecimiento de medidas sobre los elementos esenciales del Convenio, fomentando iniciativas voluntarias por parte del sector, prestando asistencia técnica y apoyo a los países en desarrollo, y mejorando la aplicación de la normativa vigente.

En sus conclusiones sobre la estrategia de la UE relativa al reciclado de buques, el Consejo respaldó el Convenio de Hong Kong subrayando que este representaba un logro importante para la comunidad internacional, proporcionaba un sistema general de control y ejecución en todas las etapas de la vida de los buques y animaba resueltamente a los Estados miembros a ratificar el Convenio con carácter prioritario para facilitar su entrada en vigor más pronta posible y generar un cambio auténtico y efectivo sobre el terreno<sup>7</sup>.

---

<sup>3</sup> El documento de la Unión Europea y sus Estados miembros figura en <http://archive.basel.int/ships/oewg-vii12-comments/comments/eu.doc>

<sup>4</sup> Decisión X/ AA sobre el desguace ambientalmente racional de buques, adoptada en la Décima Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea.

<sup>5</sup> Comunicación COM(2008) 767 final, de 19 de noviembre de 2008, en la que presenta una estrategia de la UE para mejorar el desguace de buques, y su evaluación de impacto, que figura en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión, SEC(2008) 2846.

<sup>6</sup> Convenio Internacional de Hong Kong para el Reciclaje Seguro y Ambientalmente Racional de los Buques.

<sup>7</sup> Las conclusiones adoptadas por el Consejo el 21 de octubre de 2009 figuran en [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/envir/110626.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/envir/110626.pdf).

Propuesta de

## DECISIÓN DEL CONSEJO

**por la que se exige a los Estados miembros que ratifiquen el Convenio Internacional de Hong Kong para el Reciclaje Seguro y Ambientalmente Racional de los Buques, de 2009, o se adhieran al mismo, en interés de la Unión Europea**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 192, apartado 1, leído en relación con su artículo 218, apartado 6, letra a), inciso v), y su artículo 218, apartado 8, párrafo primero,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Vista la aprobación del Parlamento Europeo,

Considerando lo siguiente:

- (1) Los buques que constituyen residuos están sujetos, a escala internacional, al Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de residuos peligrosos y de su eliminación. A escala europea, esos buques están regulados por el Reglamento (CE) n° 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos<sup>8</sup>. Este Reglamento incorpora el Convenio de Basilea, así como una enmienda<sup>9</sup> al Convenio adoptada en 1995, que todavía no ha entrado en vigor y que establece una prohibición de exportación de residuos peligrosos de países de la UE a países que no forman parte de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE). Dado que los buques contienen materiales peligrosos, se clasifican en general como residuos peligrosos y se prohíbe, por tanto, su exportación para reciclado en instalaciones de países que no son miembros de la OCDE.
- (2) Se han planteado dificultades importantes a escala internacional y europea a la hora de tratar de aplicar la legislación vigente a los buques.
- (3) El Convenio Internacional de Hong Kong para el Reciclaje Seguro y Ambientalmente Racional de los Buques, de 2009 (en lo sucesivo denominado «el Convenio»), fue adoptado el 15 de mayo de 2009 bajo los auspicios de la Organización Marítima

---

<sup>8</sup> DO L 190 de 12.7.2006, p. 1.

<sup>9</sup> Enmienda al Convenio de Basilea («Enmienda de Prohibición») adoptada mediante la Decisión III/1 de las Partes en el Convenio de Basilea.

Internacional (OMI) como resultado de las deliberaciones de la Conferencia Internacional sobre el Reciclado Seguro y Ambientalmente Racional de los Buques<sup>10</sup>.

- (4) El Convenio tiene por objeto garantizar que los buques, cuando se desguacen después de haber alcanzado el final de su vida útil, no planteen riesgos innecesarios para la salud humana, la seguridad o el medio ambiente. El Convenio aborda todas las cuestiones relacionadas con el desguace de buques en su totalidad, así como las preocupaciones suscitadas respecto a las condiciones laborales y medioambientales en numerosos lugares de desguace de buques de todo el mundo.
- (5) La gestión del desguace de buques respetuosa del medio ambiente es una prioridad para la Unión Europea<sup>11</sup>, y la rápida aplicación del Convenio es una de las iniciativas fundamentales propuestas en la Comunicación de la Comisión titulada «Estrategia de la UE para mejorar el desguace de buques»<sup>12</sup>.
- (6) Hasta la fecha, sin embargo, ningún Estado miembro ha ratificado el Convenio o se ha adherido al mismo, y solo tres Estados miembros lo han firmado. La ratificación del Convenio por los Estados miembros o su adhesión al mismo tendría peso en la escena internacional y aceleraría su entrada en vigor.
- (7) Algunas disposiciones del Convenio corresponden a materias de competencia exclusiva de la Unión en el ámbito del reciclado de buques.
- (8) La Unión no puede ratificar el Convenio, ya que solo los Estados pueden ser Partes en él.
- (9) Por tanto, el Consejo debe exigir a los Estados miembros que ratifiquen el Convenio o se adhieran al mismo en interés de la Unión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### *Artículo 1*

A la entrada en vigor del Reglamento (UE) n° XX del Parlamento Europeo y del Consejo (*sobre el reciclado de buques*) destinado a aplicar el Convenio Internacional de Hong Kong para el Reciclaje Seguro y Ambientalmente Racional de los Buques (en lo sucesivo denominado «el Convenio»), adoptado el 15 de mayo de 2009 bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional, los Estados miembros ratificarán el Convenio o se adherirán al mismo en relación con las partes que son competencia exclusiva de la Unión.

#### *Artículo 2*

Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para depositar sus instrumentos de ratificación del Convenio o de adhesión al mismo ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional lo antes posible y, en cualquier caso, en un plazo máximo de tres años a partir de la entrada en vigor de la presente Decisión.

---

<sup>10</sup> Acta final de la Conferencia (SR/CONF/45).

<sup>11</sup> Conclusiones del Consejo de 20 de noviembre de 2006.

<sup>12</sup> COM(2008) 767 final.

La evolución del proceso de ratificación o de adhesión se revisará a más tardar cinco años después de la entrada en vigor de la presente Decisión.

*Artículo 3*

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo  
El Presidente*