

Riepilogo

Nel presente lavoro cerca di mostrare ciò che la situazione attuale con riguardo al riciclaggio delle navi e regolamentazione internazionale. IMO nel 2003 ha adottato orientamenti in materia di riciclaggio delle navi raccomandazione, A.962 (23), recentemente approvato lo sviluppo di guida razione di un obbligatorio nuovo strumento per cercare di ridurre rischi di riciclaggio CIR presentano per l'ambiente e la sicurezza e della salute dei lavoratori, sempre tenendo conto della trasporto marittimo mondiale e la necessità di garantire il ritiro gr- navi a doppio raggiungere la fine della sua vita útil. Las nuove regole Abar- Caran intera vita della nave, dalla fase di progettazione e costruzione alla consegna per il riciclaggio, inclusi i requisiti obbligatori per impianti di riciclaggio.

Astratto

In questo documento, WeShow la situazione esistente della Nave workregarding Riciclaggio e la sua relazione alle norme internazionali e regulation. In 2003 l'Organizzazione marittima internazionale delle Nazioni Unite (IMO) ha adottato Linee guida volontarie Ted sul riciclaggio delle navi con la risoluzione dell'Assemblea A.962 (23). Più di recente, c'è stato un qualche consenso all'interno del Organizzazione al fine di elaborare linee guida obbligatorie con lo scopo di Ridurre i rischi che l'attività di riciclaggio delle navi Implica per l'am- biente e la salute e la sicurezza del future Guidelines workers. These terrà conto delle caratteristiche del settore dello shipping mondiale e Garantire la necessità di la graduale eliminazione di navi al fine che have arrived di commerciale life. These STI Le linee-guida nuova intenzione di over- ching il entire life della nave dal STI STI-attraverso il disegno di costruzione della vita Fino a quando la nave è obbligatorio finally decommissioned. They will comprendono pres- criptions su impianti di riciclaggio.

Parole chiave / Keywords: IMO, ILO, Convenzione di Basilea, Riciclaggio navi / IMO, ILO, Convenzione di Basilea, sul riciclaggio delle navi.

1.- Introduzione

La prima volta che sono andato a discutere in sede IMO

1

la questione del riciclaggio delle navi

Fu durante la 42^a sessione della commissione per la protezione dell'ambiente (MEPC 42) in 1998. Posteriormente è convenuto che IMO dovrebbero de- svolge un ruolo importante in questo senso e che si deve coordinare con l'OIL

2

e della convenzione di Basilea

3

. MEPC A1 47 marzo 2002 ha iniziato la de-

sviluppo di linee guida di raccomandazione che si sono conclusi alla MEPC

49 luglio 2003 e successivamente adottato con delibera

Assemblea A.962 (23) "Linee guida per i soggetti a riciclaggio delle navi." Nel ventunesimo sessione segue la commissione (MEPC 50) nel dicembre 2003

ha adottato la risoluzione MEPC.113 (50) consigliamo di prendere iniziative pa-

ra mantenere un livello adeguato di impianti di riciclaggio e pro-

ricerca circolare e di programmi di sviluppo per migliorare i livelli

ambientali e di sicurezza nelle operazioni di riciclaggio delle navi.

Ha dato il nome di riciclaggio delle navi, in quanto questo è un concetto

più ampio mezzo attraverso il quale tutte le operazioni relative al

articolo tecnico

Riciclaggio delle navi e dei loro

quadro normativo

D. Luis de Carlos Guimerá, Architetto Navale (1)

D. Ruben Pulido López, Architetto Navale (2)

(1) consigliere alla Rappresentanza permanente della Spagna

IMO dai, COIN OMI, Ambasciata di Spagna a Londra

(2) MIMarEST Mrin CEng, Canal Test

Idrodinamici ETSIN, UPM

Membro della PAT-14, COIN

Indice

Riassunto / Abstract

Parole chiave / parole chiave

1 .- Introduzione

2 .- In data odierna il riciclaggio delle navi

3 .- La necessità di una regolamentazione

4 .- Posizione del riciclaggio delle navi dell'OMI

5 .- orientamenti IMO sul riciclaggio delle navi

Future requisiti obbligatori .- 6

7 .- Altre questioni in materia di riciclaggio

8 .- Riferimenti

1

Www.imo.org International Maritime Organization (agenzia delle Nazioni Unite in materia di sicurezza marittima e prevenzione dell'inquinamento marino navi).

2

Www.ilo.org International Labour Organization (agenzia specializzata delle Nazioni Unite per promuovere la giustizia sociale e il riconoscimento dei diritti umani Noi e lavoratori).

3

Conferenza delle Parti della Convenzione di Basilea sui movimenti transfrontalieri www.basel.int di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento (Program Nazioni Unite per l'ambiente, l'UNEP-www.unep.org UNEP).

94

1.202

Novembre 2005

INGENIERIANAVAL

ART. T. RICICLAGGIO PAG. 1994-1998 22/11/2005 13:06 Pagina 1

smontaggio di ormeggio o di alaggio, smantellamento, recupero dei materiali e la lavorazione, perché in realtà il processo di demolizione della nave, quasi nessun materiale è destinato a di scarto, ma contribuisce positivamente alla conservazione globale risorse ed energia.

2 .- In data odierna il riciclaggio delle navi

Basandosi su una vita di 25 anni per progetti di navi

secondo basati su standard nuova nave-obiettivo

obiettivi che vengono sviluppati in sede IMO

4

Ogni anno dovrà essere di demolizione-
 Zar il 4% della flotta mondiale nel 2004 è stato 87.000 navi e 633,3 milioni
 GT, che viene ad essere circa 3.500 navi di oltre 100 GT e 25 milioni
 di precedenti GT. Los valori coerenti con le 25,8 milioni GT-demolizione
 lisati nel 2003 (vedi grafico 1). Il numero di demolizione si evolve dalla for-
 I noli inverso ma potrebbe aumentare nei prossimi anni
 la crescita della flotta mondiale e la graduale eliminazione del petrolio
 monoscafo devono seguire le regole 13G e 13H (rinominato come 20
 e 21), dell'allegato I della convenzione MARPOL (più di 1.000 petroliere).
 paesi in via di sviluppo offrono costi più bassi per riciclaggio delle navi a causa-
 fare per mancanza di controllo da parte delle autorità e la disponibilità
 Papà abbondante di lavoro a basso costo, la carenza di materiale anche
 premi in questi paesi significa che la domanda di questi attraverso il riciclo
 telai di grandi dimensioni in confronto con i paesi desarrollados. Todo
 Ciò ha causato l'interruzione dell'attività nave è scomparsa
 acido paesi sviluppati si spostano in Asia, in particolare la
 India, Bangladesh, Pakistan e Cina, come indicato nella Tabella 1. Questi
 Quattro paesi rappresentano oltre il 90% di demolizione.
 navi europea ha inviato alla demolizione in India, in gran parte, mentre
 dopo il Bangladesh e il Pakistan che ha inviato la maggior parte tonelaje. En la zo-
 OCSE na demolizione capacità è scarsa e limitata a
 navi sotto 50.000 dwt. In Spagna ci sono ancora alcune strutture
 zioni di riciclaggio in Costa Nord (Galizia, Asturie, Santander e Bilbao)
 e dal 1994 al 2002 sono stati rottamati 18 unità (peso totale di 60.000 LDT

5
 .)

I numeri sono gestiti dare un'idea dell'importanza di in-
 industria del riciclaggio oggi è disorganizzata, superata in termini di
 prassi di settore ed è un pericolo dal punto di vista ambientale e
 sicurezza e di salute per operarios. El processo industriale di smantellamento
 mento della nave è complessa e richiede una pianificazione e le infrastrutture
 adeguati impianti di raccolta dei rifiuti, macchinari e strumenti,
 TAS speciali e operai specializzati per diversi lavori.

3 .- Necessità di un regolamento

Alcune delle norme esistenti che potrebbero essere legati alla ricevuta
 ancora delle imbarcazioni sono:

- Convenzione di Londra sul dumping in mare, 1972 e 1996 protocollo.
- Regolamento del Consiglio relativo alle spedizioni CEE/259/93 controllare la de-
 SECH da e verso la Comunità europea.
- Convenzione sui movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro
 Smaltimento - Basilea 1998.

Sebbene nessuno di questi regolamenti è applicata direttamente al riciclo
 navi con la maggior parte delle persone coinvolte sostengono che
 non sono ammissibili per il riciclaggio.

Ma ci sono altri particolari sulle linee guida di raccomandazione
 Riciclaggio delle navi sviluppato da organizzazioni internazionali che seguono.

- IMO - Res. A.962 (23) Linee guida sul riciclaggio delle navi.
- ILO - Orientamenti in materia di sicurezza e salute nella demolizione di navi

6

- Convenzione di Basilea - orientamenti tecnici

7

.

4

vid. Pulido López, Rubén: "Norme IMO di nuove costruzioni" per obiettivi (*Goal Based norme IMO*), *Ingegneria Navale Journal*,

Dicembre 2004, pag 104-108, e Pulido López, Rubén e Carlos Guimerá, Luis: "Il progresso sui requisiti funzionali le regole"

5

Luce tonnellate di dislocamento.

6

Sicurezza e salute nella demolizione di navi: direttive per i paesi asiatici e la Turchia, sviluppato dall'OIL (www.ilo.org/public/english/protection/safe-lavori/settori/shipbrk/index.htm).

7

linee guida tecniche per la corretta gestione ambientale di pieno e parziale demolizione delle navi, adottata dalla Conferenza ° 6 di parti

Convenzione di Basilea (dicembre 2002) (www.basel.int/techguid.html).

Figura 1: la demolizione e la perdita della nave (Fonte: Fearnley's)

Rottamazione per Paese 1994-2002 (Fonte: Domanda 3)

I paesi più attivi demolizione

Novembre 2005

INGENIERIA NAVAL

1.203

95

ART. T. RICICLAGGIO PAG. 1994-1998 22/11/2005 13:06 Pagina 2

Pertanto, attualmente non esistono norme vincolanti rispetto internazionale di crescita specifico sul riciclaggio delle navi e tenuto conto del fatto che tutto ciò che riguarda la vita della nave - progettazione, costruzione, funzionamento e la manutenzione - è regolata, anche la fine della vita la nave dovrebbe essere.

Il corpo opportuno colmare questa lacuna è senza dubbio

Organizzazione marittima internazionale, pur tenendo conto della implicazione di altre agenzie internazionali quali ILO Convenzione

Spiegato di seguito Basilea. Come IMO sta attualmente lavorando sullo sviluppo di un nuovo strumento sul riciclaggio delle navi come un richiesto.

Le varie parti coinvolte nel riciclaggio (vedi Figura 1) sono stati consapevolmente drenante la necessità di istituire meccanismi per contribuire a ridurre

rischi per la salute e l'ambiente demolizione bu-

foreste e quindi essere coinvolti nello sviluppo di queste norme imperative conformità.

4.- Posizione del riciclaggio delle navi dell'OMI

Attualmente il riciclaggio delle navi è una priorità nell'ambito del pro-

Programma di lavoro del Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) habiéndose recentemente deciso di sviluppare un nuovo strumento,

sicuramente un nuovo accordo internazionale, che comprende le diverse aspetti legati alla nave di riciclaggio e di evitare le diverse regioni

volumi aplicaciones. Este e nuovo strumento per contenere norme sul riciclaggio

nave giuridicamente vincolanti e applicabili a livello globale per il settore e impianti di riciclaggio di spedizione deve essere compilata per il 2007 per esaminare ed adottare entro il convegno internazionale paese nel 2008-2009.

Per dimostrare l'impegno del gruppo di lavoro dell'IMO sulla riciclaggio redatto navi durante MEPC 53, un progetto di risoluzione Assemblea sullo sviluppo di un nuovo strumento.

Le regole possono essere raggruppate sotto la seguente struttura:

I. Requisiti relativi alle navi:

1. Proyecto e costruzione.

2. Explotación e manutenzione.

3. Preparación navi per facilitare il riciclaggio sicuro ed ambientale tally razionale.

II. Prescripciones per gli impianti di riciclaggio (il funzionamento è - La figura e l'ambiente).

III. Mecanismos di attuazione appropriate per il riciclaggio delle navi (pres-descrizioni di certificazione / notifica).

Questo nuovo strumento potrebbe essere integrato con alcuni non-legale Tory di fornire una guida per l'attuazione diversi requisiti obbligatori.

Sviluppo di prescrizioni obbligatorie sul riciclaggio delle navi e linee guida per la loro esecuzione a MEPC

Attraverso il gruppo di lavoro sul riciclaggio delle navi e il gruppo di com-Posizione comune IMO / ILO / Convenzione di Basilea.

5 .- orientamenti IMO sul riciclaggio delle navi

Le linee guida adottate dalla risoluzione A.962 (23) subacqueo trattati- numerosi altri aspetti quali le procedure per il riciclaggio delle navi, im- Piantare Green Passport, le responsabilità dei vari attori interessati (proprietari, dello Stato di bandiera, lo stato di riciclaggio di componenti mento di riciclaggio).

Nello sviluppare le linee guida ha tenuto conto del Codice di Comportamento dell'industria del riciclaggio delle navi

8

e gli orientamenti della Convenzione di Basilea

ILO e superiori.

Si introduce il concetto di passaporto verde, *Green Passport*, documento deve contenere le informazioni relative ai materiali potenzialmente pericoloso per essere utilizzati nella costruzione della nave, delle dotazioni e dei sistemi di di più. Questo documento accompagnerà la nave per tutta la sua vita e deve tenere il passo che incorpora tutti gli emendamenti ri- ascensore che si verifichi sia la progettazione e le attrezzature. Passport Green ha una sezione che contiene i dati della nave e invenzione tare di materiali pericolosi diviso in 3 parti:

Parte 1: Materiali potenzialmente pericolosi nella struttura e le attrezzature della nave.

Parte 2: I rifiuti generati dalla gestione.

Parte 3: Disposizioni.

Le linee guida sottolineano l'importanza di tenere in considerazione durante la nave progettazione e costruzione di smaltimento dei rifiuti alla fine del la vita come è il momento giusto per evitare la post- riores. Para ti consiglia:

- Utilizzare materiali riciclati in un ambiente sicuro e amichevole-ambiente.
- Ridurre al minimo l'uso di materiali pericolosi e della salute l'ambiente.
- Si consideri un disegno strutturale che facilita lo smontaggio e il promuovere l'uso di disegni e tecniche per facilitare le operazioni di riciclaggio.

8

Sviluppato da ICS (International Chamber of Shipping) con BIMCO, INTERCARGO, Intertanko, ITOFF, ITF, OCIMPF, IACS e ECSA (www.marisec.org / riciclaggio).

Fig.1 Intermediari del riciclaggio delle navi (riferimento 5)

96

1.204

Novembre 2005

INGENIERIA NAVAL

ART. T. RICICLAGGIO PAG. 1994-1998 22/11/2005 13:06 Pagina 3

Pagina 4

• Si chiede fornitori di attrezzature marine di progettare computer che sono sostanze pericolose che facilitano la rimozione sicura di queste sostanze o che indica come fare alla fine della sua vita utile. Anche se la produzione è in funzione un nuovo strumento IMO sul riciclaggio delle navi, questo non dovrebbe mettere da parte il necessario im- Linee guida di impianto e di contribuire in termini di esperienza acquisita da e il successo nella successiva attuazione di questo obiettivo nuovo strumento. Con sono invitati a presentare proposte di misure concrete per incoraggiare im- Piantare degli orientamenti IMO, per completare il nuovo strumento il riciclaggio delle navi, così come il gruppo di lavoro comune intende essere preparate e presentate alla MEPC 54, un progetto di questionario da distribuire agli Stati membri e le organizzazioni del settore, al fine di ri- raccogliere le informazioni disponibili per l'attuazione.

lavoro si è incontrato gruppo durante il MEPC 53 ha scritto la seguente TES progetti in collaborazione con le linee guida:

- Linee guida MEPC circolare sull'applicazione di IMO - certificati "caldo lavoro a gas".
- Per l'Assemblea in merito all'adozione di emendamenti alle linee guida IMO.

Future requisiti obbligatori .- 6

Il gruppo di lavoro che si è riunito la settimana prima di MEPC 53 con avanzate notevolmente nel determinare la nuova struttura

strumento per esaminare lo sviluppo di prescrizioni obbligatorie-ADE appropriate sul riciclaggio delle navi basato sui seguenti punti:

1. Use di materiali pericolosi in nuove navi.
2. Elaboración elenco dei materiali in nuove navi.
- Green Passport nuove navi
3. Entrega. potenzialmente pericolose in materiali
4. Using navi esistenti.
5. Elaboración di BOM in navi esistenti.
- Green passaporto navi esistenti
6. Entrega. impianti di riciclaggio
7. Using approvato / autorizzato.
- Precedente
8. Extracción riciclaggio dei materiali impianto non può

trattati.

9. Sistema notifica.

10. Preparación riciclaggio piano.

11. Inclusión di elementi delle linee guida in caso di riciclaggio.

12. Entrega inventario dei materiali pericolosi a bordo al momento dell'arrivo nel impianto di riciclaggio.

13. Marcado di materiali potenzialmente pericolosi su spazi di bordo.

14. Certificado degassamento per il lavoro a caldo.

Continuous Synopsis Record 15. Entrega all'impianto di riciclaggio.

16. Aprobación/autorización impianti di riciclaggio.

17. Instalaciones raccolta dei rifiuti adeguato.

Per quanto riguarda i divieti, restrizioni o ridurre al minimo l'uso di materiali nuove navi potenzialmente pericolose, si propone di conto

la demolizione e rimozione di materiali pericolosi senza pregiudicare l'integrità

Dare la nave. Il divieto di utilizzare determinati materiali deve essere limitato

almeno una fase 1 i materiali già vietati da altri

IMO come halon e CFC (MARPOL AnexoVI) TBT (Convenzione

AFS) e l'amianto per l'isolamento (SOLAS).

La parte 1 della inventario deve essere riempito durante il processo di costruzione zione dal momento che in questa fase può richiedere quantità e la posizione ed è

il momento in cui le informazioni sono disponibili adecuada. Esta-list

Beria includono quelli materiali pericolosi utilizzati in quantità significative

Dettagli zione di posizione e di quantità. Sarebbe quindi il costruttore del

persona giusta per riempire la lista e facilitare il passaporto verde per ar-

bruciatore per la consegna della nave.

Essa cercherà di imporre passaporto verde per le navi esistenti

Nei limiti del possibile per identificare i materiali pericolosi e quantità,

al quale sarebbe un inventario limitato, non le nuove costruzioni

zioni. In future riunioni del MEPC discuterà come e quando

Passaporto verde dovrebbero essere imposti a una nave esistente e se vi è un periodo di grazia.

Utilizzando l'esperienza acquisita in sistemi di notifica in

IMO, avrebbe sviluppato un sistema di segnalazione per le navi destinate

riciclo che serve per verificare l'applicazione uniforme delle regole, ad esempio,

privada. Los ro respetando informazioni aziendali-dati che non dovrebbe

identificare, e come e quali queste informazioni dovrebbero

completato da un progetto elaborato dal MEPC 52.

Si è convenuto di istituire un sistema di approvazione re-installazioni

ciclismo, che richiede che gli Stati verificare il loro riciclo-ins

impianti conformi ai regolamenti. Il proprietario sarebbe tenuto a

utilizzare certificati impianti di riciclaggio, con lo Stato di bandiera

per verificarlo. Può richiedere un certificato che indica "nave

pronto per il riciclaggio "che include il certificato di" gas di lavoro

calda a bassa ".

Lo Stato di riciclaggio possono concedere licenze ai locali di ri-

ciclismo in conformità delle norme internazionali, forse attraverso un

ricosciuto organizzazione, ma deve essere approvato dall'IMO. Il installato

relazioni Certified potrebbero essere raccolti in un elenco di público. Las accesso

impianti di riciclaggio dovrebbero essere sviluppati in consultazione con le proprietà

tario della nave un piano di riciclaggio delle navi da rottamare, i cui elementi

alimenti di base sono stati sviluppati da IMO

. La relazione piano di riciclaggio
lo stato della nave al momento della consegna.

7.- Altre questioni in materia di riciclaggio

In relazione ai comitati dell'OMI altri, ha chiesto al Comitato di sicurezza (MSC) che tiene conto dei problemi relativi alla pressione descrizioni che si applicano ai pescherecci durante la fase di progettazione e costruzione, nelle sue recensioni del GBS per costruzione di nuove navi.

Per promuovere la gestione di riciclaggio delle navi sicuro e rispettoso con l'ambiente creerà un fondo internazionale per il riciclaggio

Le navi nel quadro delle azioni del Comitato per la Cooperazione Tecnica (TCC) IMO.

L'abbandono delle navi è un problema legato al lavoro di riciclaggio di essere Ted dal gruppo di lavoro comune IMO / ILO / convenzione di Basilea e dei gruppi- Po di lavoro aperto della Convenzione di Basilea, dopo aver

linee guida MEPC/Circ.419 per lo sviluppo del riciclaggio piano nave.

Novembre 2005

INGENIERIANAVAL

1.205

97

ART. T. RICICLAGGIO PAG. 1994-1998 22/11/2005 13:06 Pagina 4

sollevato la possibilità di includere nel programma di riciclaggio IMO, ma per ora verranno ulteriormente discussi nei gruppi precedenti dei paesi trabajo. Algunos consideran particolarmente rilevante oggi, perché l'incremento di abbandoni in terra o nei porti e le implicazioni giuridiche " cas coinvolto ed è particolarmente preoccupante nei paesi in via di sviluppo. L'UE intende accelerare il processo, evitando il possibile blocco Gli Stati di bandiera e di costituire un gruppo di lavoro expertos. Aunque tutti i membri decidono di portare avanti il nuovo strumento Il Parlamento ricorda che è una questione complessa ed è preferibile a com- lletvetiempo Tarlo meglio, ma fino ad allora smaltiti Orientamenti che saranno tenuti in vita e favorire la loro attuazione. I prossimi incontri, che discuterà il riciclaggio delle navi al IMO sono:

- MEPC 54 a essere terrà dal 20 al 24 marzo 2006, include come punto dell'ordine del giorno sul riciclaggio delle navi.
- Gruppo di lavoro sul riciclaggio delle navi durante l'IMO MEPC 54.
- l'OIL misto / IMO / convenzione di Basilea sulla demolizione delle navi nave si è svolta a Ginevra nel dicembre 2005.

8.- Riferimenti

1) la risoluzione A.962 (23), orientamenti IMO sul riciclaggio delle navi, Londra 4 Marzo 2004.

2) Linee guida per il riciclaggio MEPC/Circ.419 Piano Nave, Londra, 12 novembre 2004.

3) *sulla demolizione navale OCSE, danese per la tutela ambientale Agency. Working Segnala No.17*

- 4) *Greenpeace International, Destination Unknown: singolo scafo europeo le navi cisterna: nessun posto dove andare.*
- 5) *Intertanko, Come può diventare una nave suono rottura del settore nella sua stessa giusto?*
- 6) MEPC Working Paper sul riciclaggio delle navi e dei gruppi-Po IMO misto / ILO / convenzione di Basilea.
- 7) Pulido López, Rubén: "Norme IMO di costruzione navale "Sulla base degli obiettivi (Goal Based norme IMO)," *Engineering Magazine Navale*, dicembre 2004, pág.104-108.
- 8) Pulido López, Rubén; Guimerá Carlos, Luis: "I progressi nella relativa I requisiti funzionali delle norme IMO bu-building nuovi approcci basati-obiettivo ", *Ingegneria Navale Journal*, luglio / agosto 2005, p.98-102.

98

1.206

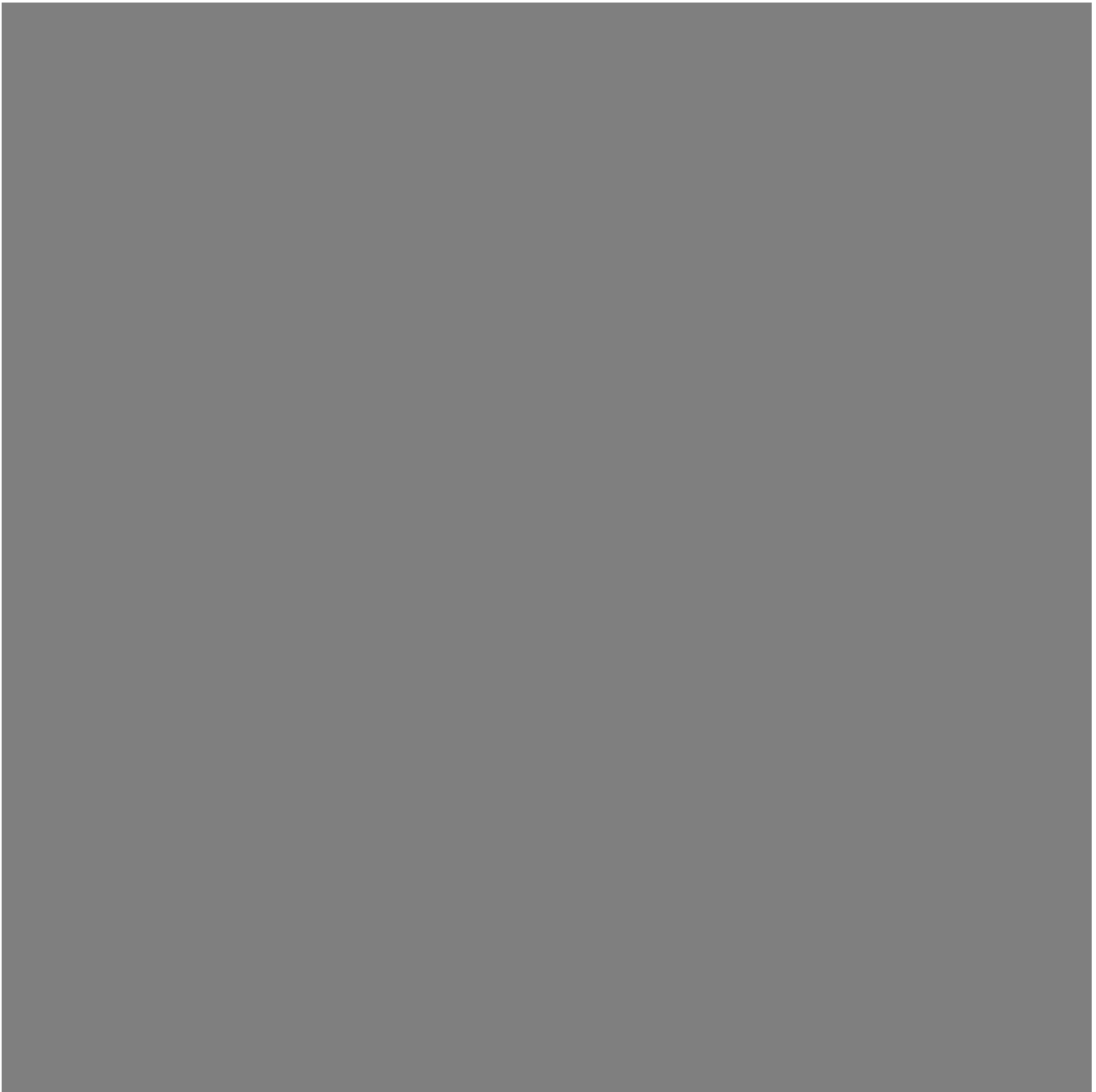
Novembre 2005

INGENIERIA NAVAL

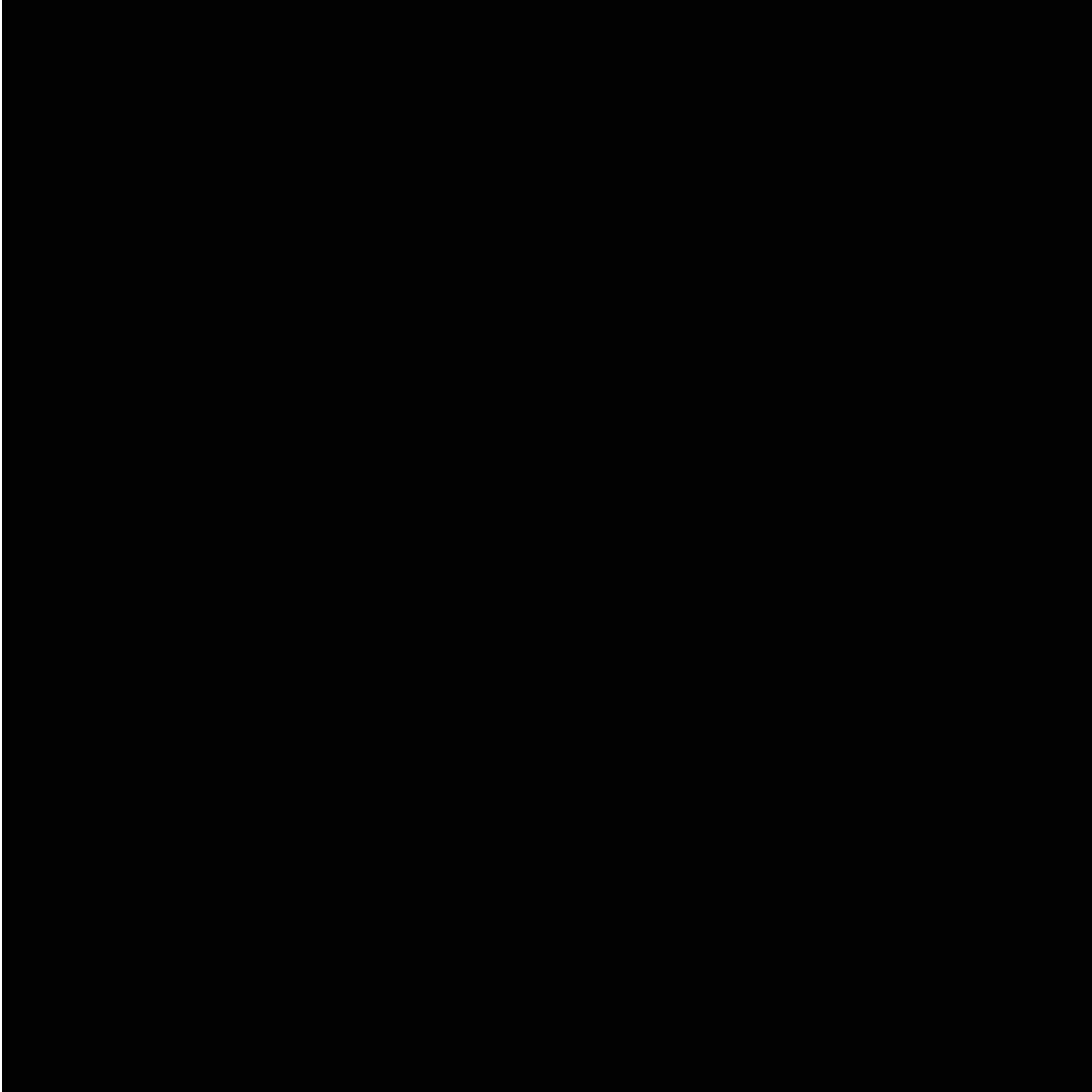
ART. T. RICICLAGGIO PAG. 1994-1998 22/11/2005 13:06 Pagina 5







Vertical line on the left side of the page.



Google

Testo Spagnolo originale:
94-98 22/11/05 13:06 Página 1
[Suggerisci una traduzione migliore](#)
