



Distr.: General  
27 de mayo de 2005

Español  
Original: Inglés

**Grupo de Trabajo de composición abierta  
del Convenio de Basilea sobre el control  
de los movimientos transfronterizos de  
los desechos peligrosos y su eliminación**  
Cuarto período de sesiones  
Ginebra, 4 a 8 de julio de 2005  
Tema 5 d) del programa provisional\*

**Aplicación de las decisiones adoptadas por la Conferencia de las  
Partes en su séptima reunión: Grupo mixto de trabajo de la  
Organización Internacional del Trabajo, la Organización  
Marítima Internacional y el Convenio de Basilea**

## **Grupo mixto de trabajo de la Organización Internacional del Trabajo, la Organización Marítima Internacional y el Convenio de Basilea**

### **Nota de la secretaría**

#### **I. Introducción**

1. En su decisión VII/25 sobre el Grupo mixto de trabajo de la Organización Internacional del Trabajo, la Organización Marítima Internacional y el Convenio de Basilea sobre desguace de embarcaciones<sup>1</sup> (“el Grupo mixto de trabajo”), la séptima reunión de la Conferencia de las Partes estuvo de acuerdo con el mandato y las modalidades de funcionamiento del Grupo mixto de trabajo. La Conferencia de las Partes también estuvo de acuerdo en que el Grupo mixto de trabajo se reuniría periódicamente, rotando entre la sede de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización Marítima Internacional (OMI) y la secretaría del Convenio de Basilea, o en cualquier otro lugar que se acuerde, y que la organización anfitriona cumpliría los servicios de secretaría a los fines de esas reuniones.

2. En la misma decisión, la Conferencia de las Partes nombró a las cinco Partes en el Convenio de Basilea siguientes designadas por los grupos regionales para que participasen en el Grupo mixto de

\* UNEP/CHW/OEWG/4/1.

<sup>1</sup> Dado que la OIT, la OMI y la secretaría del Convenio de Basilea utilizan los diferentes términos “deamantamiento”, “reciclado” y “desguace” en sus respectivos documentos, en la presente nota por razones de coherencia, la secretaría utiliza el término “desguace de buques”.

trabajo: por los países de Asia y el Pacífico, China; por los países africanos, Gambia; por los países de Europa Central y Oriental, Federación de Rusia; por los países de América Latina y el Caribe, Jamaica; y por los países de Europa Occidental y otros países, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte. Estos nombramientos se realizaron en el entendimiento de que los representantes de otras Partes, signatarios, organizaciones intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales podían participar en los períodos de sesiones del Grupo mixto de trabajo, como observadores.

3. La séptima reunión de la Conferencia de las Partes autorizó al Grupo de Trabajo de composición abierta a examinar la composición de la representación del Convenio de Basilea en el Grupo mixto de trabajo y de ser necesario, a nombrar representantes suplentes y pidió a la secretaría que presentase un informe a la reuniones futuras del Grupo de Trabajo de composición abierta y a la Conferencia de las Partes sobre los resultados de la primera reunión y reuniones siguientes del Grupo mixto de trabajo. Este asunto se incluirá en el programa para su examen por la Conferencia de las Partes en su octava reunión.

## II. Aplicación

4. El primer período de sesiones del Grupo mixto de trabajo se celebró del 15 al 17 de febrero de 2005 en la sede de la OMI. El informe del período de sesiones, aprobado por el Grupo mixto de trabajo, figura en el apéndice de la presente nota.

5. Durante el período de sesiones, el Grupo mixto de trabajo examinó los programas de trabajo de las tres organizaciones para evitar duplicación a fin de evitar cualquier duplicación de las labores y la superposición de las responsabilidades y competencias de las tres organizaciones, e identificar futuras necesidades. El Grupo mixto de trabajo determinó los siguientes temas prioritarios que se encuentran actualmente en examen por las tres organizaciones: primero, requisitos obligatorios; segundo, un sistema de información para los buques destinados al reciclaje; tercero, la denominada “lista única” de materiales potencialmente peligrosos a bordo; y cuarto, el abandono de los buques en tierra o en puerto. Para cada tema identificado, se preparó una lista de actividades en curso o planificadas de cada una de las organizaciones en el marco de su programa de trabajo, y se propusieron varias recomendaciones que debían tener en cuenta las tres organizaciones, según procediese, en sus futuras deliberaciones sobre estos temas de trabajo. La lista de actividades y las recomendaciones figuran en el anexo 1 del informe adjunto.

6. El Grupo mixto de trabajo estableció también un Grupo de Trabajo oficioso encargado de realizar un examen de las directrices de la OMI, de la OIT y del Convenio de Basilea sobre el desguace de buques. Los resultados de la labor del Grupo de Trabajo oficioso figuran en los anexos 2 y 3 del informe adjunto. El Grupo de Trabajo oficioso no pudo finalizar su labor durante el período de sesiones y se acordó que siguiese realizando su labor mediante correspondencia entre período de sesiones, con la ayuda de las secretarías y, posiblemente, aportaciones adicionales de especialistas voluntariamente proporcionadas por otras partes interesadas. Esta labor la coordinará el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte con el fin de preparar un documento para su presentación al segundo período de sesiones del Grupo mixto de trabajo.

7. Además, el Grupo mixto de trabajo consideró medidas para promover la implantación de las directrices de la OMI, la OIT y el Convenio de Basilea sobre desguace de buques, actividades conjuntas de cooperación técnica y el programa de trabajo del Grupo mixto de trabajo. En lo que respecta a las actividades conjuntas de cooperación técnica, el Grupo consideró la elaboración de un programa mundial o regional que tuviese por objeto movilizar los recursos de financiación necesarios para desarrollar y reforzar la capacidad de los países en desarrollo, con el fin de aplicar las disposiciones de las directrices de las tres organizaciones en materia de desguace de buques. El Grupo mixto de trabajo acordó que las tres organizaciones siguieran estudiando la posibilidad de elaborar un programa mundial de cooperación técnica en materia de desguace de buques. Varias delegaciones señalaron que la cuestión de la financiación debería considerarse en su contexto más amplio, teniendo en cuenta, en primer lugar, todas las posibles fuentes de financiación, y en segundo lugar, las otras prioridades de las actividades de movilización de recursos y creación de capacidades emprendidas por cada una de las tres organizaciones.

8. Con respecto a la cuestión del abandono de buques en tierra o en puerto, el Grupo mixto de trabajo recomendó que la información proporcionada en la nota distribuida por la secretaría de la OMI en el primer período de sesiones del Grupo mixto de trabajo debería examinarla el Grupo de Trabajo de

composición abierta en su cuarto período de sesiones. Esta nota se ha distribuido al Grupo de Trabajo de composición abierta como documento UNEP/CHW/OEWG/4/INF/3.

9. El Grupo mixto de trabajo también determinó cuestiones que deberían incluirse en el orden del día de su segundo período de sesiones, que figuran en el párrafo 7.4 del informe adjunto.

10. Finalmente, el Grupo mixto de trabajo recomendó que el segundo período de sesiones del Grupo mixto de trabajo sería acogido por el Convenio de Basilea en Ginebra, Suiza, en diciembre de 2005 o enero de 2006.

11. Inmediatamente antes del período de sesiones del Grupo mixto de trabajo, el Reino Unido acogió un período de sesiones previo para tratar de cuestiones de importancia para el Convenio de Basilea. Estas deliberaciones mencionaron la necesidad de un buen intercambio de puntos de vista e información sobre los programas de cada organización; los objetivos que podrían lograrse a corto, mediano y largo plazo con respecto al desguace de buques; y la cuestión de la financiación, en primer lugar, para las actividades del Grupo mixto de trabajo y en segundo lugar para la creación de capacidad.

### III. Medida propuesta

12. El Grupo de Trabajo de composición abierta tal vez desee adoptar una decisión del siguiente tenor:

*El Grupo de Trabajo de composición abierta,*

*Recordando* la decisión VII/25 sobre el Grupo mixto de trabajo de la Organización Internacional del Trabajo, la Organización Marítima Internacional y el Convenio de Basilea sobre el desguace de buques,

*Acogiendo con satisfacción* los progresos realizados hasta la fecha en la facilitación de la cooperación interinstitucional, tanto a los niveles nacional como internacional, sobre el tema del desguace de buques,

*Tomando nota* del informe del primer período de sesiones del Grupo mixto de trabajo de la Organización Internacional del Trabajo, la Organización Marítima Internacional y el Convenio de Basilea sobre desguace de buques, celebrado del 15 al 17 de febrero de 2005 en la sede de la Organización Marítima Internacional,

*Tomando nota además* de que el informe del primer período de sesiones del Grupo mixto de trabajo se presentó al órgano rector de la Oficina Internacional del Trabajo en su período de sesiones 292º y se presentará al Comité de Protección del Medio Marino en su 53º período de sesiones,

1. *Acoge con satisfacción* la recomendación del Grupo mixto de trabajo de que el segundo período de sesiones del Grupo mixto de trabajo sea acogido por el Convenio de Basilea en Ginebra, Suiza;

2. *Alienta* a las Partes a asegurar su plena y eficaz participación en las deliberaciones del segundo período de sesiones del Grupo mixto de trabajo de la Organización Marítima Internacional, la Organización Internacional del Trabajo y el Convenio de Basilea, mediante su representante o cuatro observadores;

3. *Insta* a las Partes y a otros interesados a que presenten observaciones por escrito con antelación para su examen por el Grupo mixto de trabajo en su segundo período de sesiones sobre las cuestiones planteadas en el informe del primer período de sesiones, según proceda, de conformidad con las fechas límite que se indicarán en la invitación que se expedirá para el segundo período de sesiones del Grupo mixto de trabajo;

4. *Invita* a las Partes y a otros interesados a que proporcionen apoyo técnico y financiero para las actividades interinstitucionales de asistencia técnica propuestas y para la promoción de la aplicación de las directrices de la Organización Marítima Internacional, la Organización Internacional del Trabajo y el Convenio de Basilea sobre desguace de buques, según se describe en el informe del primer período de sesiones del Grupo mixto de trabajo;

5. *Pide* a la secretaría que informe al Grupo de Trabajo de composición abierta en su quinto período de sesiones sobre los progresos, incluidos los resultados del segundo período de sesiones del Grupo mixto de trabajo.

## Apéndice\*

### Informe del grupo mixto de trabajo

#### 1 Introducción

##### Apertura del período de sesiones

1.1 El Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre el desguace de buques, en adelante "Grupo mixto de trabajo", celebró su primera reunión los días 15 a 17 de febrero de 2005 en la sede de la Organización Marítima Internacional (OMI). En el anexo 5 se adjunta la lista de los participantes.

1.2 El Sr. Jean-Claude Sainlos, Director de la División del Medio Marino (OMI), dio la bienvenida a los participantes en nombre del Secretario General de la Organización.

1.3 El Sr. Sainlos señaló que, si bien el reciclaje de buques contribuye al desarrollo sostenible y constituye el método más ecológico de eliminación de buques, de los informes se desprende que la situación en algunos países en relación con los métodos de trabajo y las normas medioambientales en las instalaciones de reciclaje dejan a menudo bastante que desear.

1.4 A continuación declaró que, en los últimos años, los órganos competentes de la OMI, la OIT y el Convenio de Basilea, cada vez más preocupados por las cuestiones relacionadas con la seguridad ambiental, la salud y el bienestar en el sector del reciclaje de buques y ante la necesidad de reducir los riesgos para la seguridad, la salud en el trabajo y el medio ambiente relacionados con esta actividad, habían adoptado medidas radicales para atajar este problema.

1.5 En cuanto a las decisiones adoptadas en este ámbito en el 51º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC), en la séptima reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea y en la 291ª reunión del Consejo de Administración de la OIT sobre la constitución del Grupo mixto de trabajo, el Sr. Sainlos subrayó la importancia de la labor que debía desempeñar el Grupo como punto de confluencia para las consultas, la coordinación y la cooperación relativas al programa de trabajo y las actividades de la OIT, la OMI y la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea por lo que respecta a las cuestiones relativas al reciclaje de buques. Asimismo, instó al Grupo a seguir tratando de llegar a un enfoque coordinado en lo que atañe a los aspectos pertinentes del reciclaje de buques, a fin de formular recomendaciones adecuadas dirigidas a los organismos competentes de la OMI, la OIT y el Convenio de Basilea, según corresponda.

1.6 El Sr. Sainlos afirmó que, de acuerdo con lo establecido en su mandato, la tarea encomendada al Grupo mixto de trabajo revestía una gran importancia, dado que se encargaría de estudiar los programas de trabajo de los órganos de la OIT, la OMI y la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea competentes en materia de desguace de buques, a fin de evitar cualquier duplicación de las labores y la superposición de las responsabilidades y competencias de las tres Organizaciones, e identificar futuras necesidades. En la fase inicial, el Grupo mixto de trabajo debería realizar un examen exhaustivo de las Directrices de la OIT, la OMI y el Convenio de Basilea sobre el desguace de buques, con miras a localizar posibles lagunas, superposiciones o ambigüedades y, además, debería examinar mecanismos para fomentar su implantación conjunta. Asimismo, declaró que el examen de las actividades de cooperación técnica en esta materia era otra de las principales tareas del Grupo mixto de trabajo, que debía estudiar posibles formas de reforzar la ayuda prestada a los países en desarrollo para mejorar la calidad del medio ambiente y los niveles de seguridad en las actividades de reciclaje de buques.

1.7 El Sr. Sainlos destacó la importancia de la tarea encomendada al Grupo mixto de trabajo y subrayó que la cooperación entre la OMI, la OIT y el Convenio de Basilea era imprescindible y esencial para conseguir, a escala internacional, la coherencia requerida para mejorar la protección de la salud humana y el medio ambiente en las instalaciones de reciclaje de buques y movilizar los recursos necesarios para lograr esos objetivos. Además afirmó que, dado que el reciclaje de buques seguiría siendo un tema prioritario en la agenda internacional, ese marco de cooperación tan fructífero debía

---

\* El presente informe se distribuye como se ha recibido. Las traducciones del informe fueron preparadas por la Organización Marítima Internacional y los centros regionales del Convenio de Basilea, con la asistencia de la oficina de las Naciones Unidas en Nairobi.

continuar, al objeto de hacer frente a los retos del futuro en beneficio de las personas y del medio ambiente.

1.8 En relación con la labor de la OMI sobre el reciclaje de buques, el Sr. Sainlos afirmó que el MEPC había otorgado una prioridad y urgencia máximas a esa cuestión y que la Organización se había comprometido firmemente a colaborar en la búsqueda de una solución realista, pragmática, equilibrada, aceptable y eficaz al problema del reciclaje de buques, en la que se tendrían en cuenta las características específicas del transporte marítimo mundial y la necesidad de garantizar la retirada progresiva de los buques del mercado al final de su vida útil.

1.9 A petición expresa del Secretario General, se refirió al desastre provocado por el tsunami en el sur de Asia y subrayó la respuesta de la OMI. Desde el principio, afirmó, la Organización había unido su voz a la del resto de los países para expresar su estupor y tristeza por los terribles acontecimientos y, de nuevo en nombre del Secretario General, aprovechó la ocasión para expresar la profunda solidaridad de la Secretaría de la OMI con todas las personas afectadas por la tragedia. Inmediatamente después de ocurrir el desastre, el Secretario General había escrito al Secretario General de las Naciones Unidas y a los representantes en Londres de todos los países afectados para expresar las condolencias de la comunidad marítima ante la magnitud del desastre y ofrecer su colaboración en las iniciativas a gran escala puestas en marcha para aliviar el sufrimiento y mitigar las necesidades de los afectados.

1.10 Posteriormente, el Secretario General había inaugurado el Fondo marítimo de ayuda a las víctimas del tsunami, a través del cual se pudieron canalizar las ayudas de la Organización y del sector del transporte marítimo hacia el organismo de las Naciones Unidas para el socorro en casos de desastre. El Fondo continuaba abierto y había varias urnas en la sala de reuniones y en otras zonas del edificio para que los participantes que lo desearan pudieran contribuir al mismo. Hasta el momento se habían reunido 61 200 libras esterlinas y el Secretario General deseaba dar las gracias a todos los donantes, incluido el personal de la Organización y los intérpretes, por su generosidad. El orador confiaba en que, al finalizar el período de sesiones, esta cantidad fuera mucho mayor y señaló que sería imperdonable que nuestra solidaridad fuera decayendo con el paso de los días desde que se produjo la terrible catástrofe.

1.11 Además de estas iniciativas, la Organización había elaborado un plan de medidas que se pondrán en marcha conjuntamente con la Asociación Internacional de Señalización Marítima y la Organización Hidrográfica Internacional. Puesto que la crisis está entrando en las fases de recuperación y reconstrucción, las tres Organizaciones, con la colaboración de la Organización Meteorológica Mundial, centrarían su atención, en particular, en la integridad de la infraestructura de navegación marítima de la región, con el fin de que los buques puedan navegar con toda seguridad, incluidos los que transportan ayuda urgente. La OMI también había respondido a una petición del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), que solicitaba dos expertos para colaborar en la creación de un centro de crisis ambiental en Indonesia. La OMI estaba dispuesta asimismo a participar en el desarrollo de un sistema de alerta temprana contra tsunamis en el Océano Índico similar al que existía en el Océano Pacífico.

1.12 El Sr. Sainlos concluyó su intervención deseando al Grupo mixto de trabajo un éxito rotundo en sus deliberaciones durante el primer período de sesiones en cuestión.

1.13 La Sra. Donata Rugarabamu, Oficial jurídico superior de la Secretaría del Convenio de Basilea, comenzó dando las gracias a la OMI, en nombre del Secretario Ejecutivo del Convenio de Basilea, por acoger en su sede la primera reunión del Grupo mixto de trabajo y, en particular, a la Secretaría de la OMI, por los esfuerzos realizados en el desempeño de las funciones de secretaría de la reunión. Hizo extensivo su agradecimiento al Sr. Sainlos por su excelente presentación del Grupo mixto de trabajo y su exposición de los desafíos a los que deberá hacer frente el Grupo en los próximos días.

1.14 La Sra. Rugarabamu señaló que el Convenio de Basilea reconocía la necesidad de que las Organizaciones interesadas cooperen para buscar enfoques coherentes, prácticos y eficaces de la cuestión del desguace de buques, con miras a garantizar, por los medios adecuados, la gestión ambientalmente racional de esta actividad. Afirmó que la Secretaría del Convenio de Basilea había observado que las ventajas derivadas de la cooperación entre las organizaciones internacionales corrían paralelas con las derivadas de la cooperación entre los ministerios nacionales competentes en la materia, que son, por regla general, los de Medio Ambiente, Transporte y Trabajo. Por ello, expresó su satisfacción por la presencia en el Grupo de numerosas delegaciones integradas por representantes de los tres sectores y apuntó que la colaboración a escala nacional será, probablemente, imprescindible para encontrar una solución eficaz a nivel internacional.

1.15 En relación con la próxima celebración del cuarto período de sesiones del Grupo de trabajo de composición abierta del Convenio de Basilea, que tendrá lugar en Ginebra, del 4 al 8 de julio de 2005, la Sra. Donata Rugarabamu señaló de antemano que el desguace de buques sería uno de los puntos prioritarios del orden del día de la reunión. Comunicó a los participantes que el Grupo de trabajo de composición abierta estudiaría los aspectos prácticos, jurídicos y técnicos del desguace de buques, con miras a llegar a un enfoque práctico para abordar la cuestión del desguace de buques, y examinaría toda la información que hubiesen presentado las Partes sobre el abandono de buques en tierra o en puerto. Por último, señaló que el Grupo de trabajo de composición abierta recibiría un informe de la primera reunión del Grupo mixto de trabajo y confiaba en que este último formularía recomendaciones concretas y prácticas para presentarlas en el período de sesiones del Grupo de trabajo de composición abierta del mes de julio, con el fin de obtener lo antes posible el refrendo, por las Partes en el Convenio de Basilea, de un futuro programa de trabajo.

1.16 Al tiempo que constataba la oportunidad inminente de buscar el apoyo de las Partes en el Convenio de Basilea, la Sra. Rugarabamu comentó que el tema del apoyo a la participación y otras cuestiones relacionadas con la financiación de las actividades del Grupo mixto de trabajo podrían examinarse en el contexto del futuro programa de trabajo del Grupo. A este respecto, transmitió el agradecimiento de la Secretaría del Convenio de Basilea por el generoso apoyo prestado por el Reino Unido y los Países Bajos en relación con la participación del Convenio de Basilea en la reunión.

1.17 En cuanto a la catástrofe del tsunami ocurrida en el sur de Asia, informó a los participantes de que la Secretaría y el Centro Regional del Convenio de Basilea en Indonesia habían contribuido de diversas formas a aliviar el tremendo sufrimiento de las personas afectadas por esta terrible tragedia. A este respecto, señaló que, en colaboración con el PNUMA, la Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios de Naciones Unidas (OCAH) y otras partes interesadas, la Secretaría del Convenio de Basilea estaba ofreciendo sus conocimientos especializados con miras a evaluar los peligros para el medio ambiente de las zonas del Océano Índico que habían resultado afectadas por la catástrofe. Además, la Secretaría había preparado, junto con la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), un manual de orientación conjunto para la gestión ambientalmente racional de residuos peligrosos en las operaciones de recuperación y reconstrucción, en respuesta a las peticiones recibidas de la región, que carecía de documentación de este tipo. El Centro Regional del Convenio de Basilea en Indonesia se ocuparía de la coordinación de las actividades de esta Organización en la región, incluida la distribución del manual de orientación.

1.18 La Sra. Donata Rugarabamu concluyó su intervención deseando al Grupo mixto de trabajo un éxito rotundo en sus deliberaciones y ofreciendo el apoyo de las secretarías en la importante labor que el Grupo debía realizar en los próximos días.

1.19 El Sr. Paul Bailey, Especialista técnico superior del Departamento de Actividades Sectoriales de la OIT, recordó que la Organización se había creado en virtud del Tratado de Paz de Versalles, firmado en 1919, junto con la Liga de Naciones, e informó al Grupo mixto de trabajo de que, una vez finalizada la Segunda Guerra Mundial, durante la cual tuvo su sede en Montreal, la OIT volvió a Ginebra y fue el primer organismo especializado del sistema de las Naciones Unidas. Explicó que la OIT es un organismo tripartito único, en el que los países miembros están representados por una delegación tripartita compuesta por un miembro del gobierno, un representante de los empleadores y un representante de los trabajadores, que actúan en pie de igualdad. Indicó que la OIT y la OMI habían constituido en los últimos años varios Grupos mixtos de trabajo, por ejemplo sobre pesca, sobre el abandono de la gente de mar y sobre seguridad y protección en los puertos, y afirmó que la OIT acogía con satisfacción la creación del Grupo mixto de trabajo, en el que también participaría la Secretaría del Convenio de Basilea.

1.20 Informó a los participantes de que el desguace de buques era un tema que figuraba en la agenda de la OIT desde hacía bastante tiempo y que se habían adoptado resoluciones al respecto en el seno de la Comisión de Industrias Mecánicas en 1988 y en 1994. No obstante, hasta que, en el curso de una reunión sobre equipos de transporte celebrada en el año 2000, se solicitó la elaboración de una serie de directrices, no se inició realmente el trabajo, en parte debido a los esfuerzos que ya se estaban llevando a cabo en el seno de la OMI y del Convenio de Basilea. En agosto de 2000 se realizó un vídeo y en 2001 se efectuó una serie de inspecciones *in situ* y de misiones de investigación en Chittagong (Bangladesh), en el Estado de Gadani (Pakistán), Mumbai (India) y cuatro lugares de China. En 2003, otra misión visitó Aligia (Esmirna, Turquía). Asimismo, en cada uno de estos países se organizaron seminarios tripartitos (con la participación de varios ministerios, asociaciones de empleadores y

organizaciones de trabajadores), en el transcurso de los cuales los participantes tuvieron la oportunidad de exponer sus puntos de vista y las medidas que, en su opinión, debían tomarse con carácter prioritario. También se mencionó que, desde un principio, la OMI, mediante la presidencia del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el reciclaje de buques, y el Convenio de Basilea, mediante la presidencia del Grupo de Trabajo Técnico, habían participado en el primer seminario, organizado en Chittagong.

1.21 El Sr. Bailey añadió que el fruto del proceso mencionado en el punto anterior eran las Directrices de la OIT publicadas bajo el título "*Seguridad y salud en el desguace de buques: Directrices para los países asiáticos y Turquía*", basadas en un proyecto de la Oficina Internacional del Trabajo. Estas Directrices fueron adoptadas en la Reunión tripartita de expertos celebrada en Bangkok en septiembre de 2003, y refrendadas por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo para su publicación como documento orientativo en marzo de 2004.

1.22 El Sr. Bailey señaló la necesidad de que estas Directrices se publiquen en las lenguas habladas en la región en cuestión para fomentar su implantación en los países que se dedican a actividades de desguace de buques y subrayó la importancia de la cooperación técnica y la asistencia en esta materia.

1.23 El Sr. Bailey recordó al Grupo mixto de trabajo que la OIT cuenta con otros muchos instrumentos internacionales capaces de ofrecer orientaciones sobre la seguridad y la salud de los trabajadores, el más reciente de los cuales es el *Code of Practice on occupational safety and health in the iron and steel industry* (Código de prácticas sobre seguridad y salud en el trabajo en la industria del hierro y el acero), adoptado recientemente en una reunión de expertos, en el que figura un capítulo dedicado al reciclaje del hierro y el acero.

1.24 El Sr. Bailey concluyó sus observaciones iniciales deseando al Grupo mixto de trabajo un éxito rotundo en sus deliberaciones a lo largo de los próximos días.

#### **Elección del Presidente**

1.25 Se eligió al Sr. Jens Henning Koefoed (Noruega) Presidente del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea. El Sr. Koefoed aceptó la Presidencia y señaló que el Grupo había tomado buena nota de lo que habían dicho, en sus observaciones iniciales, los representantes de las secretarías de la OMI, el Convenio de Basilea y la OIT, y manifestó que, en su opinión, la labor del Grupo mixto de trabajo podía contribuir en gran medida a los esfuerzos que se realizan a nivel internacional para proteger la vida humana y el medio ambiente en los astilleros de reciclaje.

#### **Adopción del Reglamento interior**

1.26 El Grupo mixto de trabajo recordó que, de conformidad con el artículo III del acuerdo suscrito en 1959 entre la OIT y la OMI, los comités OIT/OMI deben establecer su propio reglamento. Asimismo, se recordó que la séptima reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea, en virtud de la Decisión VII/25, había aceptado este sistema.

1.27 El representante de la Secretaría de la OMI presentó el documento ILO/IMO/BC WG 1/1/2, en el que se recogía el proyecto de Reglamento interior para el Grupo mixto de trabajo, que habían preparado las secretarías de la OMI, la OIT y el Convenio de Basilea.

1.28 En las deliberaciones que tuvieron lugar a continuación se señaló que el proyecto de reglamento interior se había elaborado de forma que reflejase el carácter único del Grupo mixto de trabajo, teniendo en cuenta, al mismo tiempo, la necesidad de establecer un marco de trabajo eficaz y efectivo. No obstante, se expresó preocupación por las disposiciones del artículo 10 relativas al proceso de adopción de decisiones, ya que, como se había indicado, el Grupo mixto de trabajo debía tratar de adoptar siempre sus decisiones por consenso y dejar el procedimiento de votación como último recurso.

1.29 También se indicaron posibles enmiendas al artículo 4, relativo al acceso a los medios de comunicación, y al artículo 6, relativo a la presentación de documentos. Una de las delegaciones observadoras afirmó que, dada la actual composición del Grupo mixto de trabajo, el Reglamento interior debía distinguir claramente entre representantes gubernamentales y no gubernamentales y las funciones de cada uno.

1.30 El Grupo mixto de trabajo, habiendo considerado el proyecto de reglamento interior y reconociendo la necesidad de evitar deliberaciones demasiado prolongadas en esta materia, al objeto de tener más tiempo para examinar los principales puntos del orden del día del período de sesiones, acordó lo siguiente:

1. Aplicar a título experimental el Reglamento interior tal como aparecía en el anexo 1 del documento ILO/IMO/BC WG 1/1/2 durante el primer período de sesiones y recabar la opinión de los participantes sobre su aplicación, con miras a su adopción en un futuro período de sesiones;
2. Invitar a las delegaciones a presentar por escrito sus propuestas de enmienda al Reglamento interior durante el segundo período de sesiones del Grupo mixto de trabajo;
3. Establecer que las conclusiones y el informe del Grupo deberán adoptarse normalmente por consenso y que las decisiones se someterán a votación sólo en el caso de que no fuera posible alcanzar el consenso.

#### **Adopción del orden del día**

1.31 El Grupo mixto de trabajo adoptó el orden del día provisional que figura en el documento ILO/IMO/BC WG 1/1.

## **2. Examen de los programas de trabajo de los órganos de la OIT, la OMI y la conferencia de las partes en el Convenio de Basilea competentes en materia de reciclaje de buques**

2.1 De conformidad con los términos de su mandato, correspondía al Grupo mixto de trabajo examinar los programas de trabajo de los órganos de la OIT, la OMI y el Convenio de Basilea competentes en materia de desguace de buques, a fin de evitar cualquier duplicación de las labores y la superposición de las responsabilidades y competencias de las tres Organizaciones, e identificar futuras necesidades.

2.2 El representante de la OMI presentó el documento ILO/IMO/BC WG 1/2 e informó sobre el programa de trabajo del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI en materia de reciclaje de buques. Afirmó que, en su 52º período de sesiones, el Comité de Protección del Medio Marino había realizado importantes avances en cuestiones clave, como la aplicación obligatoria de algunos de los elementos de las Directrices de la OMI sobre el reciclaje de buques, en adelante "Directrices de la OMI", el desarrollo de un sistema de información para los buques destinados al reciclaje y la preparación de una "lista única" de los materiales potencialmente peligrosos a bordo. El MEPC 52 había examinado, además, otras cuestiones, entre las que se incluye los mecanismos para fomentar la implantación de las Directrices de la OMI, la elaboración de criterios para declarar a un buque "listo para reciclaje", las enmiendas propuestas para las Directrices de la OMI y la propuesta de constitución de un fondo internacional para el reciclaje de buques.

2.3 El representante de la Secretaría de la OMI comunicó también al Grupo que el MEPC 52, en vista de la necesidad de avanzar en las cuestiones relativas al reciclaje de buques de manera expeditiva:

1. Había acordado constituir un grupo de trabajo por correspondencia a fin de avanzar entre períodos de sesiones;
2. Había aprobado la celebración de una reunión entre períodos de sesiones del Grupo de trabajo sobre reciclaje de buques, que tendría lugar la semana anterior al MEPC 53; y
3. Había acordado volver a constituir el Grupo de trabajo sobre reciclaje de buques en el MEPC 53.

2.4 El representante de la Secretaría del Convenio de Basilea presentó el documento ILO/IMO/BC WG 1/2/1, en el que figuraba información sobre el programa de trabajo relativo al desguace de buques aprobado en la séptima reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea. Señaló que la séptima reunión de la Conferencia, mediante la Decisión VII/26, sobre la gestión ambientalmente racional del desguace de buques, había encargado al Grupo de trabajo de composición abierta que estudiase los aspectos prácticos, jurídicos y técnicos de esta cuestión, a fin de elaborar un enfoque práctico en esta materia. Se solicitó al Grupo de trabajo de composición abierta que informase de los avances realizados y presentase en la octava reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea sus propuestas, con vistas a elaborar una solución de aplicación obligatoria sobre la base del trabajo realizado por la OMI y el Grupo mixto de trabajo. De las deliberaciones de la Conferencia se desprendía que cualquier solución de obligado cumplimiento podría elaborarse bajo los auspicios de la OMI, la OIT o el Convenio de Basilea.



2.5 El representante de la Secretaría del Convenio de Basilea informó también al Grupo mixto de trabajo de que la séptima reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea, en respuesta a la preocupación expresada por numerosas Partes, en particular países en desarrollo, había decidido empezar a estudiar la cuestión relativa al abandono de buques en tierra o en puerto. A este respecto, la séptima Conferencia había solicitado a las Partes en el Convenio de Basilea que presentasen información sobre el abandono de buques en tierra o en puerto y se había otorgado un mandato al Grupo de composición abierta para que examinase la información presentada, con miras a adoptar las medidas oportunas. Además, la Conferencia había encargado a la Secretaría del Convenio de Basilea que consultase a la Secretaría de la OMI sobre esta cuestión.

2.6 El representante de la Secretaría de la OIT comunicó a los participantes que, tras el refrendo, en marzo de 2004, del documento "*Seguridad y salud en el desguace de buques: Directrices para los países asiáticos y Turquía*" por parte del Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, el objetivo prioritario de la OIT sería fomentar la implantación de estas Directrices en los países destinatarios. Afirmó que se había establecido como medida prioritaria la traducción de las Directrices a los idiomas de los países en los que se lleva a cabo el desguace de buques. Señaló que ya existían versiones del documento en francés, español, chino e hindi y que se estaba preparando la traducción al bengalí, turco y urdu.

2.7 El representante de la Secretaría de la OMI presentó el documento ILO/IMO/BC WG 1/2/2, elaborado de conformidad con la Decisión VII/27, relativa al "abandono de buques", adoptada en la séptima reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea, en el cual se informaba sobre las disposiciones de los diversos instrumentos jurídicos y directrices de la OMI en relación con este tema. Del análisis del documento se desprendería que el abandono de un buque en el mar con fines de evacuación es una operación de hundimiento no controlada y, en consecuencia, debería considerársela una violación del Convenio de Londres y su Protocolo, y ser objeto de un procedimiento ejecutorio por las Partes pertinentes tras una investigación. El abandono de un buque en tierra o en puerto, con o sin tripulación, no está contemplado en el Convenio de Londres ni en su Protocolo, pero sería una cuestión de responsabilidad que el Estado rector del puerto deberá resolver con el Estado de abanderamiento y el propietario del buque. Por tanto, los actos de abandono en las aguas interiores de un Estado deberían someterse a las leyes nacionales del Estado en cuestión. No obstante, si en virtud del artículo 7.2 una de las Partes decidiera aplicar las disposiciones del Protocolo de Londres a sus aguas interiores, el hundimiento de un buque en aguas interiores de dicho Estado debería regirse por las disposiciones de dicho Protocolo. También se afirmó que el proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio, que actualmente se encuentra en fase de negociación en el seno del Comité Jurídico de la OMI, se aplicaría al abandono de un buque sólo en los casos en los que el abandono del buque se produjera como consecuencia de un siniestro marítimo.

2.8 El Grupo mixto de trabajo, tras tomar nota de la información contenida en los documentos ILO/IMO/BC WG 1/2 e ILO/IMO/BC WG 1/2/1, así como de la información presentada verbalmente por la Secretaría de la OIT, mantuvo una prolongada deliberación sobre las opciones con las que contaba para desempeñar la tarea que se le había encomendado en relación con este punto del orden del día de conformidad con los términos de su mandato.

2.9 En respuesta a una propuesta de la delegación de Noruega, el Grupo mixto de trabajo acordó constituir un grupo de trabajo oficioso que se encargara de examinar los programas de trabajo de los órganos de la OIT, la OMI y el Convenio de Basilea competentes en materia de desguace de buques, a fin de evitar cualquier duplicación de las labores y la superposición de las responsabilidades y competencias de las tres Organizaciones, e identificar futuras necesidades. Se encargó al Grupo de trabajo que:

1. Tuviese en cuenta la información presentada en los documentos ILO/IMO/BC WG 1/2, ILO/IMO/BC WG 1/2/1 e ILO/IMO/BC WG 1/2/1/Corr.1, y las observaciones realizadas en el pleno;
2. Averiguase cuáles eran los temas prioritarios que se estaban examinando al menos en dos de las tres Organizaciones;
3. Propusiese recomendaciones en relación con las actividades del programa de trabajo relativas a los temas mencionados en el párrafo anterior, incluida la secuencia del intercambio de información entre las tres Organizaciones; e
4. Informase de sus gestiones al Grupo mixto de trabajo el miércoles 16 de febrero.

### Abandono de buques

2.10 La delegación de Gambia, con el respaldo de varias delegaciones, señaló que el abandono de buques en tierra o en puerto es un tema muy preocupante, en particular para los países en desarrollo que tienen escasa capacidad para elaborar, implantar y aplicar mecanismos jurídicos adecuados, y que tampoco poseen infraestructuras adecuadas para el desguace de buques.

2.11 La delegación observadora de Vanuatu explicó que se trataba de una cuestión muy preocupante, sobre todo por el problema de los buques que se utilizaban para realizar actividades pesqueras ilegales y que luego se abandonaban en la costa.

2.12 El Grupo mixto de trabajo, teniendo en cuenta la información contenida en el documento ILO/IMO/BC WG 1/2/2 y las observaciones realizadas en el pleno, acordó que las tres Organizaciones debían elaborar un instrumento de obligado cumplimiento para abordar adecuadamente la cuestión del "abandono de buques en tierra o en puerto".

2.13 El Grupo mixto de trabajo acordó también:

1. Instar a los Gobiernos interesados a que presenten información sobre el abandono de buques en tierra o en puerto, en la cuarta reunión del Grupo de trabajo de composición abierta de conformidad con la Decisión VII/27 de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea;

2. Recomendar al MEPC que invite a la Reunión consultiva de las Partes Contratantes del Convenio de Londres 1972 y al Comité Jurídico de la OMI a que, basándose en el análisis que se ofrece en el documento ILO/IMO/BC WG 1/2/2, estudie la cuestión del abandono de buques en tierra o en puerto, con miras a buscar una solución eficaz a este problema; y

3. recomendar al Grupo de trabajo de composición abierta que examine en su cuarta reunión la información presentada en el documento ILO/IMO/BC WG 1/2/2.

### Resultados de la labor realizada por el Grupo de trabajo oficioso

2.14 El Sr. Sveinung Oftedal (Noruega), coordinador del Grupo de trabajo oficioso, presentó el informe del Grupo (ILO/IMO/BC WG/WP.1) y comunicó al Grupo mixto de trabajo que, de acuerdo con el encargo recibido, el Grupo había elaborado una lista de temas prioritarios que las Organizaciones estaban examinando, por ejemplo, los requisitos obligatorios, el sistema de información para los buques destinados al reciclaje, la "lista única" de materiales potencialmente peligrosos a bordo y el abandono de los buques en tierra o en puerto. El Grupo no había examinado otros temas tales como el fomento de la implantación de las Directrices y la cooperación técnica, dado que se examinarían en los puntos 4 y 5 del orden del día. Por cada tema identificado, se preparó una lista de las actividades en curso o planificadas de cada una de las Organizaciones en el marco de su programa de trabajo y se propusieron varias recomendaciones que debían tener en cuenta las tres Organizaciones en sus futuras deliberaciones sobre estos temas de trabajo.

2.15 El Grupo mixto de trabajo, tras realizar algunos cambios de redacción, refrendó la labor llevada a cabo por el Grupo de trabajo oficioso, tal como figura en el anexo I, y confirmó que esta labor debería actualizarse en el futuro a fin de incorporar los avances realizados por las tres Organizaciones en sus respectivos programas de trabajo.

## 3. Examen de las directrices pertinentes de la OIT, la OMI Y el Convenio de Basilea sobre el desguace de buques

3.1 El Grupo mixto de trabajo recordó que:

1. El 13 de diciembre de 2002, la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea había aprobado en su sexta reunión las *Directrices técnicas para la gestión ambientalmente racional del desguace completo y parcial de embarcaciones*, mediante la Decisión VI/24;

2. El 5 de diciembre de 2003, en el vigésimo tercer período de sesiones de la Asamblea, se habían adoptado las *Directrices de la OMI sobre el reciclaje de buques*, mediante la resolución A.962(23); y

3. durante la Reunión tripartita internacional de expertos en seguridad y salud en el desguace de buques para Turquía y una selección de países asiáticos, celebrada en Bangkok del 7 al 14 de octubre de 2003, se había adoptado el documento "*Seguridad y salud en el desguace de buques: Directrices para los países asiáticos y Turquía*". El Consejo de Administración de la OIT había aprobado la publicación de las Directrices en su 289ª reunión, celebrada en marzo de 2004.

3.2 El representante de la Secretaría de la OMI, presentó en el documento ILO/IMO/BC WG 1/3 información sobre las Directrices para la elaboración del plan de reciclaje del buque, aprobadas por el Comité de Protección del Medio Marino en su 52º período de sesiones y distribuidas con la signatura MEPC/Circ.419. Afirmó que tales Directrices ofrecían información técnica y orientaciones para la preparación de un plan adecuado de reciclaje de los buques, de conformidad con las recomendaciones de la sección 8.3.2 de las Directrices de la OMI sobre el reciclaje de buques.

3.3 El Grupo mixto de trabajo apuntó que las Directrices de la OMI para la elaboración del plan de reciclaje del buque (MEPC/Circ.419) están estrechamente vinculadas con las disposiciones de las Directrices de la OMI y que constituyen una ampliación de las mismas, y acordó tenerlas en cuenta en sus deliberaciones sobre este punto del orden del día.

3.4 El representante de la Secretaría de la OIT, al presentar el documento ILO/IMO/BC WG 1/3/1, propuso un método para el examen inicial de las directrices pertinentes de la OIT, la OMI y el Convenio de Basilea sobre el desguace de buques, en adelante "las Directrices", y a este respecto realizó las siguientes sugerencias:

1. Que el Grupo efectuara un análisis comparativo de las tres Directrices a fin de localizar cuestiones abordadas al menos en dos de las tres Directrices;

2. Que, para llevar a cabo dicha tarea, se preparase un documento matricial en el que se incluyeran las cuestiones o los temas abordados por las Directrices, estructurados de acuerdo con las distintas fases del proceso de desguace, así como referencias a cualquiera de las tres Directrices;

3. Que, en el caso de que una cuestión o un tema tuviera una o más referencias a dos o tres Directrices, las referencias en cuestión deberían examinarse detenidamente para comprobar si existe alguna superposición o ambigüedad; y

4. que, en caso de encontrarse lagunas, superposiciones o ambigüedades, el Grupo debería elaborar las recomendaciones necesarias para corregir el problema.

3.5 En su deliberación sobre la propuesta contenida en el documento ILO/IMO/BC WG 1/3/1, el Grupo mixto de trabajo acordó, en un principio, la metodología propuesta para el examen inicial de las directrices pertinentes de la OMI, la OIT y el Convenio de Basilea sobre el desguace de buques, si bien reconoció que se trataba de un ejercicio complejo que exigiría tiempo y esfuerzos y que no podría concluirse durante el período de sesiones en cuestión del Grupo mixto de trabajo.

3.6 En este contexto, el Grupo mixto de trabajo estudió una propuesta del Reino Unido que consistía en elaborar una perspectiva general del examen de las Directrices, que incluyera un análisis preliminar de los ámbitos de aplicación y los contenidos de cada una.

3.7 El Grupo mixto de trabajo, tras deliberar ampliamente sobre este tema, acordó constituir un grupo de trabajo oficioso, que se encargara de realizar un examen inicial de las tres directrices según la metodología propuesta en el documento ILO/IMO/BC WG 1/3/1, teniendo en cuenta las propuestas y observaciones de la delegación del Reino Unido indicadas en el párrafo anterior. El Grupo de trabajo se encargaría también de examinar y proponer recomendaciones para avanzar, por ejemplo, sobre las medidas que debería tomar el Grupo mixto de trabajo con vistas a realizar su labor de forma eficaz y efectiva con arreglo a su mandato.

3.8 La delegación observadora de Basel Action Network (BAN) invitó al Grupo mixto de trabajo a examinar el documento ILO/IMO/BC WG 1/7/3, presentado por BAN y Greenpeace Internacional, en el marco de sus deliberaciones sobre este punto del orden del día. En el mencionado documento, BAN y Greenpeace Internacional concluían, tras un análisis en apoyo de sus argumentos, que las Directrices de la OMI no son acordes con los requisitos del Convenio de Basilea ni con los principios y las directrices desarrollados posteriormente de conformidad con dichos requisitos. El documento se refería de forma explícita a la cuestión de la descontaminación previa, la definición de un buque como desecho y la responsabilidad del sector naviero en su calidad de propietario o generador del desecho.

3.9 El Grupo tomó nota de los puntos de vista expresados por Greenpeace Internacional y BAN en el documento ILO/IMO/BC WG 1/7/3.

#### **Resultados de la labor realizada por el Grupo de trabajo oficioso**

3.10 El Grupo mixto de trabajo, tras examinar los resultados de la labor realizada por el Grupo de trabajo oficioso (ILO/IMO/BC WG 1/WP.2), y después de introducir algunos cambios de redacción, aprobó el informe y adoptó las decisiones que se indican a continuación.

3.11 El Grupo mixto de trabajo observó que el Grupo de trabajo oficioso había examinado de forma preliminar la tarea mencionada en el punto 3 del mandato del Grupo mixto de trabajo:

"realizar un examen exhaustivo de ... (las Directrices pertinentes de la OIT, la OMI y el Convenio de Basilea sobre desguace de buques (en adelante las "Directrices")) ... con miras a determinar posibles lagunas, superposiciones o ambigüedades".

El Grupo reconoció que este examen contribuirá a desarrollar y fomentar la implantación de las Directrices en el futuro.

3.12 El Grupo mixto de trabajo observó que el Grupo de trabajo oficioso había reconocido que la realización de un examen exhaustivo era una tarea ambiciosa que requería trabajo adicional y que probablemente no podría finalizarse durante la primera reunión del Grupo mixto de trabajo. Se presentó información inicial en:

1. Una tabla matricial en la que se comparan los temas presentados en las tres Directrices (anexo 2), tomando como base la metodología propuesta en el documento ILO/IMO/BC WG 1/3/1; y
2. Un proyecto de documento general, presentado por el Reino Unido, en el que se explica el propósito de cada documento y se describen algunas de las diferencias y los defectos encontrados en cada uno (anexo 3).

3.13 Además, el Grupo mixto de trabajo señaló que las Directrices podrían mejorarse incorporando a las mismas un resumen estratégico que ayudara a entender cómo podrían utilizarse conjuntamente y, a este respecto, el Grupo era consciente de que el Grupo mixto de trabajo debía también considerar la posibilidad de elaborar una serie de mecanismos para promover conjuntamente la implantación de las Directrices.

3.14 El Grupo mixto de trabajo tomó nota de las siguientes observaciones realizadas por el Grupo de trabajo oficioso al objeto de avanzar en esta tarea:

1. La tabla matricial de temas (anexo 2) ha de revisarse para comprobar su exactitud e integridad;
2. Un análisis temático por capítulos ayudaría a entender las Directrices y las relaciones entre ellas, así como las posibles superposiciones y duplicaciones;
3. La terminología de los documentos puede presentar diferencias importantes, lo que podría confundir al lector;
4. Las lagunas en algunas Directrices pueden ser deliberadas, dado que todas ellas pretenden abordar cuestiones que preocupan a las diferentes organizaciones y reflejan las diferencias entre ellas con respecto a las competencias y a las partes interesadas;
5. La determinación de las superposiciones y ambigüedades permitiría que las Directrices encajaran mejor entre sí y un análisis más detallado de las mismas permitiría localizar posibles lagunas; y
6. Podría mejorarse el orden de los temas siguiendo las distintas etapas de la vida de un buque, desde el proyecto hasta el reciclaje, pasando por el período de vida útil.

3.15 El Grupo mixto de trabajo señaló que, a fin de cumplir el mandato de dicho Grupo, el Grupo de trabajo oficioso había decidido iniciar su labor combinando los proyectos de documentos de información general que figuraban en los anexos 2 y 3. Además, señaló que el Grupo de trabajo oficioso no había intentado evaluar dichos documentos, que se adjuntaban exclusivamente con fines informativos. Para desarrollar más a fondo estos textos será necesario examinar los proyectos de documentos y presentar enmiendas, para lo cual el Grupo propuso la siguiente metodología:

1. Intercambio de correspondencia entre períodos de sesiones, con
2. La ayuda prestada por las secretarías y contando con la posible información especializada facilitada de manera voluntaria por otras partes interesadas; y
3. La conclusión de este trabajo a tiempo para examinarlo en la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo.

3.16 La delegación del Reino Unido se ofreció voluntariamente a coordinar este trabajo y a presentar un documento en el segundo período de sesiones del Grupo mixto de trabajo\*. Varias delegaciones ofrecieron su cooperación y ayuda para llevar a buen término esta iniciativa.

#### 4. Fomento de la implantación de las directrices sobre el desguace de buques

4.1 El representante de la Secretaría de la OMI presentó el documento ILO/IMO/BC WG 1/4, en el que se informaba de las deliberaciones del Comité de Protección del Medio Marino con vistas a buscar mecanismos viables para fomentar la implantación de las Directrices de la OMI sobre reciclaje de buques. Señaló que el Grupo de trabajo por correspondencia que se ocupaba de este tema, que fue constituido en el MEPC 51, había elaborado una serie de mecanismos viables y adecuados para promover la aplicación de cada uno de los puntos de acción prioritarios definidos en las Directrices de la OMI, y que el MEPC 52, a la luz de los avances realizados en este período de sesiones en relación con el reciclaje de buques, había acordado plantear esta cuestión en un período de sesiones posterior. El MEPC 52 había acordado, además, que se elaborara un plan preliminar en el que se definieran prioridades, plazos realistas y la información que debían presentar otros comités y subcomités de la OMI, y a este respecto se había incluido una tarea específica en el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia creado por el MEPC 52.

4.2 El representante de la Secretaría de la OIT comunicó a los participantes que se había puesto a la venta la versión inglesa del documento "*Seguridad y salud en el desguace de buques: Directrices para los países asiáticos y Turquía*". Señaló que cuando estuvo lista la versión en hindi de las Directrices de la OIT, se organizó una presentación oficial en Alang (India), en mayo de 2004, coincidiendo con el Día Mundial de la Seguridad y la Salud en el Trabajo. Indicó también que se habían programado varios seminarios en todos los países en los que se efectúa el desguace de buques: Bangladesh, China, India, Pakistán y Turquía. Dado que dichos seminarios se centrarían en las Directrices del Convenio de Basilea y de la OMI, se invitaría a participar en los mismos a las Partes en el Convenio de Basilea y a la OMI.

4.3 El representante de la Secretaría del Convenio de Basilea afirmó que, si bien las Partes en el Convenio de Basilea consideraban que la implantación de las Directrices revestía una gran importancia, tendría que elaborarse y aplicarse primero una serie de estructuras y planes concretos. Entre estas iniciativas debería incluirse la organización de seminarios y cursillos, y se invitó al Grupo mixto de trabajo a presentar sus recomendaciones y sugerencias a tal efecto.

4.4 El Grupo mixto de trabajo tomó nota de la información presentada por las tres secretarías y se mostró de acuerdo en que la implantación de las Directrices reviste una gran importancia para reducir los riesgos para la seguridad y la salud en el trabajo y el medio ambiente relacionados con el reciclaje de buques y reforzar la protección de la salud humana y el medio ambiente en las instalaciones de reciclaje de buques.

4.5 El Grupo mixto de trabajo mantuvo un debate general durante el cual se presentaron algunas propuestas de tipo práctico para fomentar la aplicación de las Directrices. El representante de los trabajadores de la OIT informó al Grupo mixto de trabajo de una serie de iniciativas tomadas por el sector naviero como, por ejemplo, la elaboración de un documento orientativo para la implantación de las Directrices de la OMI, la preparación de "pasaportes verdes" para algunos buques de nueva construcción, la participación activa de las sociedades de clasificación en la confección de inventarios de materiales potencialmente peligrosos a bordo y la preparación de un modelo de contrato de reciclaje relativo a la venta del buque por su propietario a una instalación de reciclaje y el refrendo de las Directrices de la OMI.

4.6 El representante de la delegación observadora INTERTANKO destacó una serie de iniciativas coordinadas que habían adoptado sus miembros para implantar las Directrices de la OMI, y señaló que

---

\* Sr. Roy Watkinson  
Hazardous Waste Policy Manager  
Environment Agency  
Rio House Aztec West  
Almondsbury Tel: +44 (0) 1454 284328  
Bristol BS32 4UD Fax: +44 (0) 1454 284302  
Reino Unido Correo electrónico: roy.watkinson@environment-agency.gov.uk

el impulso conseguido en el sector naviero debía mantenerse y que debía ampliarse el marco de cooperación y asistencia con miras a fomentar y facilitar la implantación de las Directrices de la OMI.

4.7 La delegación de los Países Bajos informó al Grupo de las iniciativas tendentes a fomentar la implantación de las Directrices, tales como la invitación realizada por el Gobierno de los Países Bajos a las asociaciones de propietarios de buques para que apliquen e implanten las Directrices de la OMI.

4.8 La delegación de Noruega insistió en la importancia de contar con información sobre la implantación de las Directrices a la hora de revisar los avances realizados hacia este objetivo, y propuso a los Gobiernos y a todos los interesados que informasen a las tres Organizaciones, según correspondiera, de la experiencia adquirida en el proceso de implantación.

4.9 Algunas delegaciones señalaron que la mejor forma de fomentar la implantación de las Directrices era hacerlas obligatorias. No obstante, teniendo en cuenta que este proceso podría llevar mucho tiempo, otras delegaciones indicaron que la atención debía centrarse en medidas y sugerencias prácticas a corto plazo.

4.10 El representante de la Federación Naviera Internacional (ISF) presentó el documento ILO/IMO/BC WG 1/7/2, en el que aparecían reflejadas las opiniones del sector naviero sobre la labor que debía realizarse, a corto, medio y largo plazo, para abordar de una manera práctica y pragmática los problemas relacionados con el reciclaje de buques. El representante de la ISF mencionó algunos ámbitos en los que podrían elaborarse normas de obligado cumplimiento antes de la retirada de un buque del servicio y durante el tiempo que transcurre entre el período de funcionamiento y de reciclaje, y subrayó la importante contribución que en este sentido podrían suponer las directrices del sector y los códigos de prácticas voluntarios.

4.11 El Grupo mixto de trabajo, tras considerar las propuestas y observaciones formuladas en el Pleno, acordó lo siguiente:

1. Invitar a los países en los que se efectúa el desguace de buques a publicar información sobre el punto de contacto de las autoridades competentes en esta materia;
2. Recomendar que cada Organización tenga una página Web fácil de utilizar, en la que se pueda encontrar información sobre temas relacionados con el desguace de buques y un enlace a las páginas Web y las Directrices de las otras dos Organizaciones;
3. Recomendar que cada Organización estudie la posibilidad de traducir sus Directrices a las lenguas de trabajo de los países en los que se efectúa el desguace de buques;
4. Invitar a los Gobiernos y a todos los interesados a presentar información a las tres Organizaciones, según corresponda, sobre la experiencia adquirida con la implantación de las Directrices; y
5. Recomendar que la implantación de las Directrices se fomente también mediante actividades conjuntas de cooperación técnica, asunto éste tratado en el punto 5 del orden del día.

## **5. Actividades conjuntas de cooperación técnica**

5.1 El representante de la Secretaría de la OMI presentó el documento ILO/IMO/BC WG 1/5, en el que figuraba información sobre las actividades de cooperación técnica de la OMI que ya habían sido planificadas o que se encontraban en proceso de examen para su inclusión en el Programa Integrado de Cooperación Técnica (PICT), y cuyo fin era ayudar a los países en desarrollo a mejorar sus niveles ambientales y de seguridad en las operaciones de reciclaje de buques. Entre estas actividades, dirigidas a promover la aplicación de las Directrices de la OMI sobre reciclaje de buques, se mencionaron las siguientes:

1. Seminarios destinados a sensibilizar a las autoridades competentes de los países que se dedican a actividades de reciclaje de buques con respecto a este tema y a la implantación de las Directrices de la OMI en esta materia;
2. Asesoramiento y asistencia técnica como, por ejemplo, estudios de viabilidad sobre instalaciones de recepción en las proximidades de los astilleros de reciclaje; y

3. Asistencia a las autoridades marítimas de los países en los que se efectúa el reciclaje en la preparación y aplicación de normas nacionales de aceptación y control de los buques que llegan al país para ser reciclados.

5.2 El representante de la Secretaría de la OMI comunicó al Grupo mixto de trabajo que el Comité de Cooperación Técnica de la OMI, en su próximo 55º período de sesiones (junio de 2005), examinaría, entre otras cosas, la inclusión del reciclaje de buques en el PICT para el período 2006-2007 y la propuesta de constitución de un fondo internacional para el reciclaje de buques, acordada en un principio por el Comité de Protección del Medio Marino en su 52º período de sesiones.

5.3 El Grupo mixto de trabajo informó también de que el MEPC 51, tras examinar el marco de asistencia técnica entre agencias en materia de reciclaje de buques, había acordado la celebración conjunta de seminarios y cursillos nacionales y regionales organizados por las tres Organizaciones, así como la conveniencia de elaborar un programa mundial sobre reciclaje de buques a fin de movilizar los recursos necesarios para promover la implantación de las Directrices pertinentes.

5.4 La Secretaría de la OIT informó al Grupo mixto de trabajo de la puesta en marcha, por su oficina en Dhaka, en cooperación con el Ministerio de Trabajo y Empleo de Bangladesh, de un proyecto financiado por el PNUD sobre desguace de buques seguro y ambientalmente racional, por un importe de 1,3 millones de dólares de los Estados Unidos. Aunque el proyecto tiene su sede en Chittagong, el primer cursillo se celebró en Dhaka, en junio de 2004. El proyecto entró en su fase operativa con la llegada del Asesor técnico principal en noviembre de 2004.

5.5 Asimismo, se informó al Grupo mixto de trabajo de que la Oficina subregional de la OIT en Nueva Delhi, India, está elaborando manuales de formación destinados a gestores y trabajadores sobre diversos aspectos de las Directrices de la OIT y del Convenio de Basilea. Este proyecto, financiado por el Organismo Canadiense de Desarrollo Internacional (CIDA), es sólo una pequeña parte (70.000 dólares de los Estados Unidos) de un acuerdo de gestión más amplio entre las autoridades canadienses e indias responsables del medio ambiente.

5.6 El representante de la delegación observadora del Canadá explicó que, en enero de 2005, las autoridades canadienses se habían reunido con los representantes de la Oficina regional de la OIT en Delhi para cambiar impresiones sobre un programa de creación de capacidades y fomento de la gestión ambientalmente racional en la industria del desguace de buques, y que Canadá había acordado preparar el material de formación que utilizará el Instituto de Formación y Bienestar creado por el Estado de Gujarat. El representante del Canadá explicó, además, que el Proyecto de fortalecimiento institucional en materia de medio ambiente, elaborado por el Canadá y la India, había asignado 200 000 dólares del Canadá a esta actividad.

5.7 La Secretaría de la OIT informó al Grupo sobre la preparación de una extensa documentación de proyectos, previas consultas con el Banco Mundial, con otras oficinas del PNUD, con el Fondo para el Medio Ambiente Mundial y con otros donantes bilaterales individuales como, por ejemplo, el Organismo Noruego de Cooperación para el Desarrollo (NORAD) y el Ministerio de Trabajo de los Estados Unidos. La OIT manifestó su disposición a cooperar con la OMI y el Convenio de Basilea en la puesta en marcha de cualquiera de las actividades mencionadas anteriormente y señaló la importancia y las ventajas evidentes que tendría para las tres Organizaciones la realización de propuestas de proyectos conjuntos.

5.8 El Grupo mixto de trabajo tomó nota de la información presentada sobre las actividades de cooperación técnica en materia de desguace de buques iniciadas o planificadas por las tres Organizaciones y acordó recomendar a cada una de ellas:

1. Que invite a las otras dos Organizaciones a participar en los seminarios o cursillos organizados por ella; y

2. Que incluya en el programa de dichas actividades una sección destinada a facilitar información sobre las Directrices de las otras dos Organizaciones.

5.9 El Grupo mixto de trabajo acordó también invitar a los Gobiernos y a otras partes interesadas a presentar a las tres Organizaciones información sobre las actividades de cooperación técnica u otras iniciativas pertinentes ya en marcha o planificadas, a fin de que las tuvieran en cuenta en el futuro a la hora de elaborar sus programas de cooperación técnica.

#### **Programa mundial y regional**

5.10 El representante de la Secretaría de la OIT presentó el documento ILO/IMO/BC WG 1/5/1 en

nombre de las secretarías de la OMI, la OIT y el Convenio de Basilea, y propuso la elaboración de un programa mundial y regional que tenga por objeto movilizar los recursos de financiación necesarios para desarrollar y reforzar la capacidad de los países en desarrollo, con el fin de aplicar las disposiciones de las Directrices de la OMI, la OIT y el Convenio de Basilea en materia de desguace de buques. Se sugirió que dicho programa debería:

1. Identificar las necesidades de asistencia técnica;
2. Buscar las mejores formas de satisfacer dichas necesidades;
3. Definir las actividades técnicas necesarias;
4. obtener la financiación necesaria;
5. repartir las diferentes actividades entre las tres Organizaciones de acuerdo con sus ámbitos de competencia respectivos; y
6. supervisar la correcta puesta en práctica de las actividades.

5.11 El representante de la Secretaría de la OIT sugirió también que la OIT, la OMI, el Convenio de Basilea u otras partes interesadas deberían estudiar la posibilidad de cofinanciar el desarrollo de dicho programa y que, una vez desarrollado éste, el Grupo mixto de trabajo debería examinarlo y elegir una de las alternativas posibles para la movilización de recursos.

5.12 El Grupo mixto de trabajo, habiendo examinado con interés la propuesta presentada en el documento ILO/IMO/BC WG 1/5/1, acordó que las tres Organizaciones siguieran estudiando la posibilidad de elaborar un programa mundial de cooperación técnica en materia de desguace de buques.

5.13 El Reino Unido, con el respaldo de otras delegaciones, señaló que la cuestión de la financiación debía considerarse en su contexto más amplio, teniendo en cuenta: i) todas las posibles fuentes de financiación; y ii) las otras prioridades de las actividades de movilización de recursos y creación de capacidades emprendidas por cada una de las tres Organizaciones.

#### **Fondo para el reciclaje de buques**

5.14 En el documento ILO/IMO/BC WG 1/INF.3, presentado por Greenpeace Internacional, figuraba información sobre un informe encargado por Greenpeace Internacional para la introducción y constitución de un fondo internacional de desguace ecológico dirigido a financiar métodos de desguace ambientalmente racionales mediante aportaciones de los propietarios de los buques basadas en el principio de "quien contamina paga".

5.15 El Grupo mixto de trabajo, tras examinar el documento ILO/IMO/BC WG 1/INF.3, consideró que todos los esfuerzos deberían centrarse en el examen, por parte de la OMI, de la propuesta, acordada en principio por el Comité de Protección del Medio Marino en su 52º período de sesiones, de constitución de un fondo internacional para el reciclaje de buques, a fin de fomentar la gestión segura y ambientalmente racional de esta actividad mediante las iniciativas de cooperación técnica de la OMI.

5.16 Aunque hubo una objeción referida al lenguaje utilizado en la presentación del informe de Greenpeace Internacional, varias delegaciones manifestaron que tal propuesta sería una opción entre todas las posibles que podrían considerarse en relación con los criterios de trabajo y el mecanismo de financiación de dicho fondo. En este contexto, el representante de la delegación de los trabajadores de la OIT señaló que todas las partes involucradas debían buscar un enfoque razonable que fuera beneficioso para la seguridad y la salud de los trabajadores.

## **6. Otros asuntos**

6.1 El representante de la Secretaría de la OMI presentó el documento ILO/IMO/BC WG 1/7, en el que se exponían las conclusiones del 52º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino sobre la propuesta examinada en la séptima reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea relativa a la responsabilidad del Estado de abanderamiento a efectos de la aplicación del Convenio de Basilea, de conformidad con el párrafo 6 del documento MEPC 52/3/7.

6.2 El Grupo mixto de trabajo, teniendo en cuenta las conclusiones de la séptima reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea en este ámbito, y según se recoge con el penúltimo párrafo del preámbulo de la Decisión VII/26, acordó que no era necesario que el Grupo examinase de nuevo el citado documento.



6.3 Bangladesh presentó el documento ILO/IMO/BC WG 1/7/1, en el que se ofrecía información sobre las actividades de reciclaje de buques en el país, que son de vital importancia para su sector socioeconómico, y subrayó la importancia de que las partes interesadas tomaran las medidas necesarias para buscar una solución realista, equilibrada y eficaz a los problemas relacionados con el reciclaje de buques. Bangladesh instó también al Grupo mixto de trabajo a que promoviese un marco de cooperación técnica eficaz y coordinado, a fin de mejorar la infraestructura, la formación y las mejores prácticas de trabajo en las instalaciones de reciclaje.

6.4 Varias delegaciones comentaron el documento ILO/IMO/BC WG 1/7/1 y expresaron su agradecimiento a Bangladesh por la información que había presentado, si bien subrayaron que se podría haber incluido más información, en particular, sobre las iniciativas tomadas para mejorar la salud y la seguridad de los trabajadores y la protección del medio ambiente en las instalaciones de desguace de buques.

6.5 El Grupo mixto de trabajo tomó nota de la información presentada en el documento ILO/IMO/BC WG 1/7/1 y acordó:

1. Que toda medida normativa propuesta debería centrarse en la búsqueda de una solución realista, equilibrada y eficaz a los problemas relacionados con el reciclaje de buques, sin olvidar la necesidad de contar con métodos sostenibles de desguace de buques; y

2. Recomendar al resto de los países en los que se efectúa el desguace de buques que presenten a las tres Organizaciones, según corresponda, toda la información de que dispongan sobre las actividades en esta materia en sus respectivos territorios.

6.6 El Grupo mixto de trabajo tomó nota de la información presentada por Basel Action Network en su documento ILO/IMO/BC WG 1/7/4, en el que figuraban observaciones y recomendaciones para responder a una serie de cuestiones jurídicas relativas a la implantación del Convenio de Basilea en relación con el desguace de buques. En el documento se incluía también la respuesta de Basel Action Network a las preguntas y cuestiones planteadas sobre los aspectos jurídicos del desguace de buques, de conformidad con lo establecido en el párrafo 1 de la Decisión II/4 del segundo período de sesiones del Grupo de trabajo de composición abierta.

6.7 Se distribuyó a los miembros del Grupo mixto de trabajo sobre el desguace de buques una declaración del Sr. Okechukwu Ibeanu, Relator Especial del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, a petición de éste (véase el anexo 4 al presente documento).

## 7. Programa de trabajo del grupo de trabajo mixto

7.1 El Grupo mixto de trabajo recordó que:

1. El Comité de Protección del Medio Marino, en su 51º período de sesiones, tras acordar la constitución del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre el desguace de buques, había aprobado el mandato del mismo que figura en el anexo del documento ILO/IMO/BC WG 1/6/1;

2. La séptima reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea, mediante la Decisión VII/25, había aprobado la constitución del Grupo mixto de trabajo y su mandato. La séptima reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea había realizado algunos cambios de redacción en el mandato aprobado por el MEPC 52, que se reflejan en el anexo del documento ILO/IMO/BC WG 1/6/1; y

3. El Consejo de Administración de la OIT, en su 291ª reunión, había acordado asimismo la creación del Grupo mixto de trabajo.

7.2 El representante de la Secretaría del Convenio de Basilea presentó el documento ILO/IMO/BC WG 1/6 e informó de las cuestiones que la séptima reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea, mediante la Decisión VII/25, había invitado al Grupo mixto de trabajo a considerar, además de las incluidas en el mandato. Concretamente, la séptima reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea había invitado al Grupo mixto de trabajo a:

1. Proponer un enfoque práctico que brinde orientaciones a las tres Organizaciones sobre la manera de fomentar la gestión ambientalmente racional del desguace de buques;

2. Debatir la responsabilidad de los Estados de abanderamiento en el contexto de la gestión ambientalmente racional del desguace de buques; y

3. Considerar la posibilidad de elaborar un sistema de notificación para los buques destinados al desguace.

7.3 El Grupo mixto de trabajo tomó nota de la invitación realizada por la séptima reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea en relación con su programa de trabajo y mantuvo un extenso debate, en el que intervino la mayoría de las delegaciones y los observadores. Los aspectos principales del debate fueron los siguientes:

1. Varias delegaciones consideraban que las tres tareas adicionales que la séptima reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea había invitado a abordar al Grupo mixto de trabajo ya estaban incluidas en el mandato, por lo que el Grupo debía abordarlas;

2. Otras delegaciones opinaban que el Grupo mixto de trabajo necesitaba más información y aclaraciones para abordar estos temas de manera eficaz y efectiva;

3. Algunas delegaciones propusieron que las tres Organizaciones examinaran toda invitación, que se realizara en relación con el futuro programa de trabajo del Grupo y alcanzaran un acuerdo al respecto, antes de iniciar ningún debate sobre estas cuestiones. No obstante, varias delegaciones opinaban que este enfoque supondría restricciones innecesarias y retrasaría la labor del Grupo mixto de trabajo;

4. varias delegaciones propusieron que, a fin de avanzar, la atención debía centrarse en soluciones a corto plazo y medidas prácticas;

5. se celebró un debate general sobre cuestiones tales como las funciones de los Estados de abanderamiento, de los Estados rectores de puertos o de los Estados con instalaciones de reciclaje en el contexto del desguace de buques, así como los posibles sistemas de notificación para los buques destinados al desguace. No obstante, la opinión general fue que, para deliberar cuestiones más sustantivas, sería necesario someter previamente a la atención del Grupo mixto de trabajo la documentación y las propuestas pertinentes por escrito.

7.4 A raíz de una propuesta del Reino Unido, el Grupo mixto de trabajo, al examinar su futuro programa de trabajo, acordó que las siguientes cuestiones deberían incluirse en el orden del día de su segundo período de sesiones:

1. Objetivos generales y orden de prioridades para el Grupo mixto de trabajo en relación con el desguace de buques;

2. Conceptos como gestión ambientalmente racional y consentimiento previo informado;

3. Enfoques prácticos que fomenten la salud y la seguridad de los trabajadores y la gestión ambientalmente racional del desguace de buques;

4. Las posibles funciones de los Estados, por ejemplo, los Estados de abanderamiento, los Estados rectores de puertos y los Estados con instalaciones de reciclaje, en el contexto de la salud y la seguridad de los trabajadores y la gestión ambientalmente racional del desguace de buques;

5. Los requisitos de un sistema de notificación para los buques destinados al desguace;

6. Los principios básicos de un mecanismo de control viable;

7. La limpieza previa y la preparación de los buques, así como el papel de estas actividades en operaciones sostenibles de desguace de buques;

8. La adopción del Reglamento interior;

9. El abandono de buques en tierra o en puerto; y

10. Las posibles ventajas de un plan obligatorio de reciclaje de buques.

7.5 En el anexo 4 del presente informe se adjuntan las declaraciones del Reino Unido y una declaración conjunta de Basel Action Network y Greenpeace Internacional.

#### **Fecha y lugar de la próxima reunión**

7.6 El Grupo mixto de trabajo, tras deliberar sobre la fecha y el lugar de su próximo período de sesiones, propuso que su segunda reunión se celebrase en la sede del Convenio de Basilea, en Ginebra (Suiza) en diciembre de 2005 o enero de 2006. La delegación de los Países Bajos manifestó su preferencia por que este próximo período de sesiones se celebrara en octubre de 2005.

7.7 La delegación del Reino Unido comunicó al Grupo mixto de trabajo que el Gobierno del Reino Unido ofrecería ayuda financiera para la organización de la segunda reunión.

## **8. Adopción del informe**

8.1 El Grupo mixto de trabajo aprobó el informe de su primer período de sesiones tal como figura en el presente documento.

8.2 Este informe se presentará en el 53º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, en el cuarto período de sesiones del Grupo de trabajo de composición abierta del Convenio de Basilea y en la 292ª reunión del Consejo de Administración de la OIT.

## Anexo 1

## Resultados de la labor del grupo de trabajo oficioso

Punto	Programa de trabajo (Actividad)		Recomendación
<b>Requisitos obligatorios</b> (véase el anexo 1 del documento ILO/IMO/BC WG 1/2)	<b>Organización Marítima Internacional (OMI)</b>	<b>MEPC 53 (julio de 2005)</b> Examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia y del Grupo de trabajo interperiodos.  Examinar los resultados del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea.  Examinar las conclusiones de la séptima reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea y de la cuarta reunión del Grupo de trabajo de composición abierta (OEWG 4) del Convenio de Basilea.  Decidir el marco para la elaboración de los requisitos obligatorios.  Examinar los aspectos relativos a la implantación de los requisitos obligatorios (reconocimientos, inspecciones, programa de certificación y sistema de notificación).  Identificar las cuestiones que requieran una mayor elaboración.	Dada la gran importancia que reviste la posible elaboración, en el seno de la OMI, de requisitos obligatorios sobre reciclaje de buques, las tres organizaciones deberían:  organizar su trabajo con miras a impulsar esta cuestión;  tener en cuenta las decisiones tomadas a este respecto por cada organización;  fomentar el intercambio de información entre las tres organizaciones;  identificar las cuestiones que podrían examinar las organizaciones en los ámbitos de especialización de cada una; y  armonizar el calendario de trabajo de las tres organizaciones al objeto de disponer de datos e información suficientes sobre las cuestiones objeto de examen (or ejemplo, tal vez fuera conveniente programar la quinta reunión del Grupo de trabajo de composición abierta (OEWG 5) antes del MEPC 54).
		<b>24º periodo de sesiones de la Asamblea (nov./dic. de 2005)</b> Examinar los resultados del MEPC 53 y tomar las medidas oportunas.	
		<b>MEPC 54 (marzo de 2006)</b> Seguimiento de los resultados del 24º periodo de sesiones de la Asamblea.  Definir la participación de los subcomités de la OMI.  Proseguir el desarrollo de un régimen obligatorio adecuado.	
		<b>Convenio de Basilea</b>	

Punto	Programa de trabajo (Actividad)		Recomendación
		<p>técnicos del desguace de buques con miras a abordar esta cuestión con un enfoque práctico.</p>	
		<p><b>CB/OEWG 5 (2006)</b> Examinar los resultados de la séptima reunión de la Conferencia de las Partes y del OEWG 4 del Convenio de Basilea.</p> <p>Examinar los resultados del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea.</p> <p>Examinar los resultados del 53° y del 54° periodos de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino y presentar en la octava reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea propuestas relativas a una solución de aplicación obligatoria, teniendo en cuenta el trabajo realizado por la OMI y por el Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea.</p>	
		<p><b>Octava reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea (2006)</b> Examinar los resultados del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea.</p> <p>Examinar las propuestas de la OEWG 5 y adoptar las medidas oportunas.</p>	
<p><b>Sistema de notificación para los buques destinados al reciclaje</b></p>	<p><b>OIT</b></p> <p><b>Organización Marítima Internacional (OMI)</b></p>	<p><b>MEPC 53 (julio de 2005)</b> Examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia y del Grupo de trabajo interperiodos.</p> <p>Examinar los resultados de la séptima reunión de la Conferencia de las Partes y de la OEWG 4 del Convenio de Basilea.</p> <p>Examinar los resultados del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea.</p> <p>Continuar el trabajo y proseguir con el esquema del sistema de notificación como parte integrante de los requisitos obligatorios.</p>	<p>Las tres organizaciones deberían:</p> <p>tener en cuenta las decisiones pertinentes tomadas por cada una de las organizaciones;</p> <p>garantizar que se tenga en cuenta la experiencia adquirida con los sistemas de notificación ya utilizados en diversos contextos, bajo los auspicios de las organizaciones, en la elaboración del sistema de notificación;</p> <p>confirmar que los requisitos informativos de todo nuevo sistema de reciclaje de buques se regirán por principios propios,</p>

Punto	Programa de trabajo (Actividad)		Recomendación
		<p><b>MEPC 54 (marzo de 2006)</b> Continuar el trabajo y proseguir con el esquema del sistema de notificación.</p>	<p>teniendo en cuenta la experiencia adquirida con la utilización de otros sistemas de notificación;</p>
	<p><b>Convenio de Basilea</b></p>	<p><b>CB/OEWG 4 (julio de 2005)</b> Examinar los resultados del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea.</p> <p><b>CB/OEWG 5 (2006)</b> Examinar los resultados de la séptima reunión de la Conferencia de las Partes y del OEWG 4 del Convenio de Basilea.</p> <p>Examinar los resultados del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea.</p> <p>Examinar los resultados del MEPC 53/54.</p> <p>Facilitar información para ayudar al Comité de Protección del Medio Marino en su labor sobre esta cuestión.</p>	<p>garantizar que el sistema sea viable, eficaz y capaz de proteger la salud humana y el medio ambiente con la menor carga administrativa posible y atendiendo a las características específicas del transporte marítimo mundial; y</p> <p>garantizar que el sistema se conciba de tal modo que facilite el control y el cumplimiento de todas las disposiciones obligatorias que elabora la OMI en materia de reciclaje de buques.</p>
	<b>OIT</b>		
<p><b>Lista única de materiales potencialmente peligrosos a bordo</b></p>	<p><b>Organización Marítima Internacional (OMI)</b></p>	<p><b>MEPC 53 (julio de 2005)</b> Examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia y del Grupo de trabajo interperiodos.</p> <p>Examinar los resultados del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea.</p> <p>Elaborar una "lista única" de materiales potencialmente peligrosos que sustituya a los apéndices 1 a 3 de las Directrices de la OMI.</p> <p>Proseguir el trabajo.</p> <p><b>MEPC 54 (marzo de 2006)</b> Finalizar la "lista única" incorporando las observaciones formuladas en OEWG 4 y OEWG 5 del Convenio de Basilea.</p>	<p>Las tres organizaciones deberían garantizar la inclusión de los conocimientos especializados del Convenio de Basilea, la OMI y la OIT en el marco general de su trabajo.</p>

Punto	Programa de trabajo (Actividad)		Recomendación
	<b>Convenio de Basilea</b>	<p><b>CB/OEWG 4 (julio de 2005)</b> Examinar los resultados del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea.</p> <p><b>CB/OEWG 5 (2006)</b> Examinar los resultados de la séptima reunión de la Conferencia de las Partes y de OEWG 4 del Convenio de Basilea.</p> <p>Examinar los resultados del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea.</p> <p>Examinar los resultados del MEPC 53/54.</p> <p>Formular observaciones sobre el proyecto de "lista única" de materiales peligrosos elaborado por el Comité de Protección del Medio Marino.</p>	
	<b>OIT</b>		
<b>"Abandono de buques en tierra o en puerto"</b>	<b>Convenio de Basilea</b>	<p><b>CB/OEWG 4 (julio de 2005)</b> Examinar los resultados del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea.</p> <p>Examinar toda la información presentada por las Partes en el Convenio de Basilea en relación con esta cuestión.</p> <p>Examinar la cuestión del abandono de buques en tierra o en puerto y adoptar las medidas pertinentes.</p>	<p>Las tres organizaciones deberían garantizar que un instrumento internacional de aplicación obligatoria trata adecuadamente la cuestión del "abandono de buques en tierra o en puerto";</p> <p>Debería instarse a los Gobiernos interesados a que presenten información sobre el abandono de buques en tierra o en puerto al Grupo de trabajo de composición abierta, de conformidad con la Decisión VII/27 de la Conferencia de las Partes;</p> <p>El Comité de Protección del Medio Marino debería invitar a la Reunión consultiva de las Partes Contratantes del Convenio de Londres de 1972 (la vigésima séptima se celebrará del 24 al 28 de octubre de 2005) y al Comité Jurídico de la OMI a examinar, sobre la base del análisis que figura en el documento ILO/IMO/BC WG 1/2/2, la cuestión del abandono de buques en tierra o en puerto, y a asesorar sobre la misma, a fin de facilitar la elaboración de una solución eficaz a este problema; y</p> <p>El documento ILO/IMO/BC WG 1/2/2 debería presentarse en el</p>
	<b>Organización Marítima Internacional (OMI)</b>	<p><b>MEPC 53 (julio de 2005)</b> Examinar los resultados de la séptima reunión de la Conferencia de las Partes y del OEWG 4 del Convenio de Basilea.</p> <p>Examinar los resultados del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea.</p>	

<b>Punto</b>	<b>Programa de trabajo (Actividad)</b>		<b>Recomendación</b>
			<p>OEWG 4 del Convenio de Basilea.</p> <p>Invitar a las Partes Contratantes del Convenio de Londres a examinar la aplicación del Convenio de Londres en sus aguas interiores.</p>
	<b>OIT</b>		

<b>Punto</b>	<b>Programa de trabajo (Actividad)</b>	<b>Recomendación</b>
<b>Fomento de la implantación de las Directrices sobre desguace de buques</b>	Véanse las deliberaciones del Grupo en el punto 4 del orden del día.	

<b>Punto</b>	<b>Programa de trabajo (Actividad)</b>	<b>Recomendación</b>
<b>Cooperación técnica</b>	Véanse las deliberaciones del Grupo en el punto 5 del orden del día.	



## Anexo 2

### Examen de las directrices de la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y el Convenio de Basilea

#### Introducción

#### Funciones de la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y el Convenio de Basilea

Párrafo breve sobre las funciones y la finalidad de cada una de las secretarías

#### Visión general de las Directrices

La OMI, la OIT y el Convenio de Basilea han elaborado sendas directrices sobre el desguace de buques. Una de las tareas principales del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea consiste en realizar un examen inicial exhaustivo de las tres series de directrices con miras a determinar las posibles lagunas, superposiciones o ambigüedades. Este proceso tiene por objeto facilitar un acuerdo conjunto y el examen de los mecanismos para fomentar de forma conjunta la implantación de las pertinentes directrices sobre desguace de buques.

Las directrices que existen actualmente son independientes y no se han redactado de forma conjunta.

A continuación figuran algunos ejemplos de posibles diferencias entre dichas directrices.

#### A. OMI – Directrices sobre el reciclaje de buques

##### Destinatarios

Todas las partes interesadas en el proceso del reciclaje de buques.

##### Contenido

La OMI adoptó las Directrices sobre el reciclaje de buques en el vigésimo tercer período de sesiones de la Asamblea, celebrado en Londres (Reino Unido) durante los meses de noviembre y diciembre de 2003. Las Directrices se han elaborado para ofrecer orientación a todas las partes que intervienen en el proceso del reciclaje de buques, entre las que cabe citar autoridades de países constructores de buques y proveedores de equipo marítimo, Estados de abanderamiento, Estados rectores de puertos y Estados con instalaciones de reciclaje, así como las pertinentes organizaciones intergubernamentales y entidades privadas tales como propietarios de buques, reparadores e instalaciones de reciclaje.

Las Directrices contienen una serie de medidas prácticas aplicables a todas las etapas del proceso del reciclaje de buques:

- Proyecto de construcción de los buques nuevos y su equipo, en particular, para reducir al mínimo las sustancias peligrosas utilizadas y la producción de desechos y facilitar el reciclaje y la remoción de materiales peligrosos;
- Elaboración del Pasaporte verde para los buques nuevos y los existentes;
- Elección de la instalación de reciclaje y preparación de los buques para el reciclaje, incluida la elaboración de un plan de reciclaje del buque; y
- Funciones de los principales interesados, entre los que cabe citar los Estados de abanderamiento, Estados rectores de puertos y Estados con instalaciones de reciclaje, el Convenio de Basilea, la OIT y el sector naviero.

**Lagunas, superposiciones y ambigüedades**

- La sección 9.5.2 se refiere a los principios del Convenio de Basilea sobre notificación y consentimiento previo por escrito, pero no explica cómo podrían incorporarse dichos principios al proceso del reciclaje de buques descrito detalladamente en las Directrices
- Se proporciona orientación sobre la elección de la instalación de reciclaje, pero no se explica la forma de garantizar la gestión ambientalmente racional de las instalaciones de reciclaje de buques
- Casi toda la responsabilidad recae en el Estado de importación o en el Estado donde se desguazará el buque.

**B. Convenio de Basilea – Directrices técnicas para la gestión ambientalmente racional del desguace completo y parcial de embarcaciones****Destinatarios**

Los países que poseen o desean crear instalaciones de desguace de buques.

**Contenido**

Las Directrices técnicas se adoptaron en la sexta reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea, celebrada en Ginebra (Suiza) en diciembre de 2002. Las Directrices contienen información y recomendaciones sobre los procedimientos, los procesos y las prácticas que deben aplicarse para realizar una gestión ambientalmente racional en las instalaciones de desguace de buques. Concretamente, ofrecen orientaciones sobre:

- El proceso de retirada de buques del servicio para la eliminación y localización de sustancias potencialmente contaminantes y prevenir el derrame de las mismas;
- Las buenas prácticas recomendadas para el proyecto, la construcción y el funcionamiento de las instalaciones de desguace de buques; y
- Los principios de la gestión ambientalmente racional del desguace de buques y su implantación en las instalaciones de desguace de buques.

**Lagunas, superposiciones y ambigüedades**

- No se ofrece orientación alguna sobre la forma de reducir los materiales peligrosos a bordo de los buques.
- Las Directrices se centran, en particular, en cuestiones relacionadas con el medio ambiente.

Si bien dichas Directrices establecen el concepto de "modelo de instalación" y proponen cambios graduales en las actuales instalaciones con miras a seguir las mejores prácticas, resultará difícil implantar conceptos como "zonas de contención" en las instalaciones que ya existen, tanto ahora como en el futuro.

**C. OIT: Seguridad y salud en el desguace de buques: Directrices para los países asiáticos y Turquía****Destinatarios**

Todos los responsables de la seguridad y la salud laboral en las operaciones de desguace de buques, es decir, los empresarios, los trabajadores y las autoridades competentes en este ámbito.

**Contenido**

Las Directrices de la OIT fueron adoptadas en una Reunión tripartita internacional de expertos en seguridad y salud en el desguace de buques para Turquía y una selección de países asiáticos, celebrada en Bangkok (Tailandia) del 7 al 14 de octubre de 2003, y refrendadas por el Consejo de Administración de la OIT en marzo de 2004, y tienen por objeto:

- Proteger a los trabajadores de las instalaciones de desguace de buques de los riesgos relacionados con el lugar de trabajo y eliminar las lesiones, los problemas de salud, las enfermedades, los accidentes y los fallecimientos relacionados con el trabajo; y
- Contribuir a mejorar la gestión de las cuestiones relacionadas con la seguridad y la salud laboral en el puesto de trabajo o su entorno.

Las Directrices proponen un marco nacional que defina las responsabilidades generales y los derechos de los empleadores, los trabajadores y los inspectores de este sector. Además, dichas Directrices contienen recomendaciones sobre la seguridad de las operaciones de desguace de buques, como la manipulación de sustancias peligrosas, medidas preventivas para proteger a los trabajadores de los riesgos y sugerencias relativas a un programa de competencia y formación.

El fin que persigue la OIT es mejorar gradualmente la peligrosa práctica de desguazar buques en las playas mediante:

- La elaboración de un inventario de materiales peligrosos a bordo;
- La descontaminación y la desgasificación;
- La planificación de una demolición segura;
- El reciclaje; y
- La gestión segura de los desechos.

#### **Lagunas, superposiciones y ambigüedades**

- Las Directrices proponen un marco nacional en el que se definen los derechos y las responsabilidades de los interesados respecto de la instalación de desguace, pero no mencionan las responsabilidades del propietario del buque.
- El Modelo de programas de desguace de buques se refiere a una serie de conceptos tales como el Certificado de desmantelamiento y el Pasaporte verde, pero no menciona la interacción necesaria entre el propietario de un buque y la instalación de reciclaje para garantizar que se cumplen estos requisitos.

El modelo de programas de desguace del buque y la división de las zonas de desguace sólo son aplicables a las instalaciones situadas en las playas.

### Anexo 3

## Comparación de las directrices de la OIT, la OMI y el Convenio de Basilea sobre el desguace de buques<sup>2</sup>

( )

### 1. Disposiciones generales<sup>3</sup>

	Punto/Tema	OMI	OIT	Convenio de Basilea
1.1	Aplicación/Ambito	1; 2	1.2	2.4
1.2	Introducción/Características del sector/Antecedentes	1	2	2.2; 3.4
1.3	Definiciones/Glosario	3	pp. X-XV	Apéndice A
1.4	Acrónimos			Apéndice A
1.5	Referencias/Bibliografía		pp. 141-146	8/p.95; Apéndice C
1.6	Prácticas y normas actuales de desguace de buques			3.4.2 – 2.4.6

### 2. Funciones de los interesados y otros órganos

	Punto/Tema	OMI	OIT	Convenio de Basilea
2.1	Funciones del Estado de abanderamiento	9.2		
2.2	Funciones del Estado rector del puerto	9.3		
2.3	Funciones del Estado en el que se efectúa el reciclaje	9.4		
2.4	Funciones de la autoridad nacional competente		3.1; 3.2	
2.5	Obligaciones de las inspecciones de trabajo		3.3	
2.6	Responsabilidades de los empresarios	9.9	3.4; 3.9	
2.7	Deberes y derechos de los trabajadores		3.5; 3.6	
2.8	Responsabilidades y derechos de los contratistas		3.8; 3.9	
2.9	Organización Marítima Internacional (OMI)			2.3/pp. 14-17;
2.10	Convenio de Basilea	9.5		3.1
2.11	Papel del PNUMA	9.6		2.3/p. 14
2.12	Organización Internacional del Trabajo (OIT)	9.7		2.3/pp. 17-18
2.13	Convenio de Londres de 1972/Protocolo de 1996	9.8		
2.14	Funciones del sector naviero	9.9		2.3/pp. 18-19
2.15	Funciones del sector de			

<sup>2</sup> El presente anexo está sujeto a perfeccionamiento para verificar su exactitud e integridad.

<sup>3</sup> Los números en las columnas “OMI”, “OIT” y “Convenio de Basilea” en todos los cuadros del presente anexo se refieren a los párrafos o secciones pertinentes de las directrices respectivas.

	<b>Punto/Tema</b>	<b>OMI</b>	<b>OIT</b>	<b>Convenio de Basilea</b>
	reciclaje de buques			

### 3. Proyecto y construcción de buques

	<b>Punto/Tema</b>	<b>OMI</b>	<b>OIT</b>	<b>Convenio de Basilea</b>
3.1	Reducción al mínimo de las sustancias peligrosas utilizadas en la construcción de los buques nuevos y su equipo	6.1		
3.2	Proyecto y equipo de los buques para facilitar el reciclaje y la remoción de materiales peligrosos	6.2		
3.3	Elaboración del Pasaporte verde	5; 6.3; Apéndice 3	2.3.5.1	

### 4. Funcionamiento y mantenimiento de buques

	<b>Punto/Tema</b>	<b>OMI</b>	<b>OIT</b>	<b>Convenio de Basilea</b>
4.1	Elaboración del Pasaporte verde	5; 7.1; Apéndice 3	2.3.5.1	
4.2	Reducción al mínimo del uso de sustancias potencialmente peligrosas	6.4; 7.2		
4.3	Reducción al mínimo de la producción de desechos	6.5; 6.1.5; 7.3		

### 5. Preparación para el reciclaje del buque

	<b>Punto/Tema</b>	<b>Organización Marítima Internacional Organización Marítima Internacional (OMI)</b>	<b>OIT</b>	<b>Convenio de Basilea</b>
5.1	Elección de la instalación de reciclaje	8.1	2.3.5	
5.2	Contrato de compraventa de un buque para el reciclaje	9.8.2		3.4.1/pp. 30-31
5.3	Entrega del buque a la instalación de reciclaje	8.2		
5.4	Plan de reciclaje del buque	8.3.2; MEPC/Circ.419	2.3.5.1; 4.3; 7.1.1; 7.1.3 - 7.1.4; 7.1.9; 7.2	
5.6	Preparación para prevenir la contaminación en la operación de reciclaje del buque	8.3.1; 8.3.3	7.2.2; 7.3.5	4.1; 5.2
5.7	Preparación para proteger la salud y la seguridad en el	8.3.1; 8.3.4	2.3.5; 7.2.2	4.1; 5.2

	<b>Punto/Tema</b>	<b>Organización Marítima Internacional Organización Marítima Internacional (OMI)</b>	<b>OIT</b>	<b>Convenio de Basilea</b>
	trabajo en la operación de reciclaje del buque			

#### 5. La salud y seguridad en el trabajo (SST) en las operaciones de desguace de buques

	<b>Punto/Tema</b>	<b>OMI</b>	<b>OIT</b>	<b>Convenio de Basilea</b>
6.1	Secuencia de las operaciones de desguace de buques		7.1; 7.2	3.4; 4.1
6.2	Eliminación y reciclaje			3.4
6.3	Identificación de peligros y evaluación de riesgos, evaluación de la exposición	4.2; 4.4.1	4.4; 7.3	4.2; 4.4
6.4	Examen de las evaluaciones de los riesgos		4.3; 7.4	
6.5	Medidas de prevención y protección		4.4; 7.5; 8	4.4
6.6	Riesgos profesionales		2.4; 7.3	
6.7	Materiales potencialmente peligrosos (en general)	Apéndice 1; Apéndice 2	2.3.2; 7.2.2; 9 Anexo IV, p.173 Inventario de la OMI	4.2
6.8	Procesos de remoción de metales, hidrocarburos y combustible, agua de sentina y lastre, pinturas y revestimientos, amianto, difenilos policlorados, otras corrientes de desechos y otros productos químicos.			4.2; 4.1
6.9	Sistema de gestión de la SST		4	
6.10	Información, registro y notificación de lesiones y enfermedades, problemas de salud e incidentes de origen laboral		5	4.5
6.11	Servicios de salud en el trabajo		6	

	<b>Punto/Tema</b>	<b>OMI</b>	<b>OIT</b>	<b>Convenio de Basilea</b>
6.12	Medidas generales de prevención y protección: <i>medios de acceso y de salida; medios de evacuación en caso de incendio u otras situaciones de peligro; calzadas, muelles, astilleros y otros lugares; mantenimiento y servicio; andamios y escaleras; precauciones para evitar la caída de personas y materiales; prevención de incendios y lucha contra incendios; señalización, avisos y códigos de color; prevención de entrada de personas no autorizadas</i>		7.1.7; 7.1.8; 7.2.1.2; 7.2.2.6; 8.2; 8.3; 8.4; 8.5; 8.6; 8.7; 8.8; 8.10	4.1.3
6.13	Prácticas y procedimientos de seguridad en el trabajo para el trabajo en caliente (certificado de seguridad de los trabajos en caliente), entrada en espacios cerrados a bordo de los buques (certificado de desgasificación) y para evitar derrumbes estructurales accidentales	9.4.3.2	7.2.2.6; 7.2.3; 8.9; 13.4	4.2.1
6.14	Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques	Apéndice 5	7.2.2.7; 8.9	4.1
6.15	Disposiciones generales para la gestión y evaluación de las sustancias peligrosas			4.2
6.16	Comprobación de riesgos de naturaleza química en el lugar de trabajo		9.3	4.3; 4.4
6.17	Medidas de prevención y protección contra los riesgos de naturaleza química		9.4	4.4; 9.2
6.18	Fichas de datos de seguridad de los productos químicos		9.5	
6.19	Vigilancia de la seguridad de los trabajadores		6.5; 7.1.3; 9.6; 10.2.6; 10.3.3; 10.4.2; 10.5.2; 10.6	4.4
6.20	Vigilancia del entorno de trabajo		6.6; 7.1.5	
6.21	Medidas de protección contra los riesgos de naturaleza física: <i>ruido, vibración, radiación óptima, estrés calórico y humedad, alumbrado, electricidad</i>		10; 10.2; 10.3; 10.4; 10.5; 10.6; 10.7	4.3
6.22	Medidas de protección contra los riesgos de naturaleza biológica		11	4.2
6.23	Riesgos ergonómicos y psicosociales		12	
6.24	Requisitos de seguridad de		6.7; 13.1; 13.2;	

	Punto/Tema	OMI	OIT	Convenio de Basilea
	herramientas, máquinas y equipos: <i>herramientas manuales y eléctricas, oxicorte y otros trabajos en caliente, botellas de gas, generadores de corriente, equipos y aparejos de izada, cuerdas de izada y medios de transporte</i>		13.3; 13.4; 13.5; 13.6; 13.7; 13.8; 13.9	
6.25	Competencia y formación: <i>calificación profesional de navieros, supervisores, contratistas y otros terceros</i>		8.8; 10.7.7; 11; 14; 14.2; 14.3; 14.4	
6.26	Equipo y ropa de protección personal		15	5.2
6.27	Preparación para contingencias y emergencias: <i>primeros auxilios, salvamento</i>		4.6; 16	4.5
6.28	Protección especial: <i>empleo y seguridad social, horario laboral, trabajo nocturno, trabajo infantil, problemas relacionados con el alcohol y las drogas, VIH/SIDA</i>		17; 17.2; 17.3; 17.4; 17.5; 17.6	
6.29	Bienestar: <i>agua potable, instalaciones sanitarias y de lavado, guardarropas, zonas de abrigo e instalaciones para consumir comidas y bebidas, zona habitable (alojamiento)</i>		18	3.4.2 – 3.4.6

## 7. Gestión ambientalmente racional en las instalaciones de desguace de buques

	Punto/Tema	OMI	OIT	Convenio de Basilea
7.1	Definición			1; 3.2
7.2	Corriente de desechos		7.2.4	2; 3.3; 3.4; 4.2
7.3	Sustancias peligrosas y otras sustancias generalmente perjudiciales para el medio ambiente (tipos de derrame)			4.2; Apéndice B
7.4	Programa de supervisión de las tierras/las aguas freáticas, el agua de mar/los sedimentos y el aire, el ruido y las vibraciones en la zona circundante			4.3
7.5	Consecución de una gestión ambientalmente racional	9.5.1		6; 7.2
7.6	Análisis de deficiencias y recomendaciones			7

## 8. Proyecto, construcción y funcionamiento de las instalaciones de desguace de buques

	Punto/Tema	OMI	OIT	Convenio de Basilea
8.1	Principales tipos de instalaciones			3; 4.1; 5.1



	<b>Punto/Tema</b>	<b>OMI</b>	<b>OIT</b>	<b>Convenio de Basilea</b>
	de desguace de buques			
8.2	Modelo de astillero de desguace de buques, zonas de ubicación de las instalaciones de desguace de buques y actividades y riesgos relacionados con esta actividad		7.2	1; 3;
8.3	Principales riesgos y frecuencia y prevención de los mismos			3.3; 4.2; 5.1; 5.2
8.4	Medidas de prevención o reducción de los riesgos identificados relacionados con los hidrocarburos y combustibles, agua de sentina y lastre, pinturas y revestimientos, amianto y difenilos policlorados	9.4.4.2		4.2.2; 5.2
8.5	Proyecto y construcción de las zonas de ubicación de las instalaciones de desguace de buques			5.3
8.6	Posibles problemas para el medio ambiente, la salud y la seguridad en las zonas de ubicación de las instalaciones de desguace de buques		Cuadro 1, pp 8-9	5.3;

## Anexo 4

### **Declaración del Sr. Okechukwu Ibeanu, Relator Especial del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos sobre todos los efectos nocivos para el goce de los derechos humanos del traslado y vertimiento ilícitos de desechos tóxicos y peligrosos**

Distinguidos delegados y participantes en la reunión del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre el desguace de buques: permítanme felicitar a las secretarías de la Organización Marítima Internacional, el Convenio de Basilea y la Organización Internacional del Trabajo por su colaboración en la organización de esta reunión, a los Estados Parte en el Convenio por el apoyo que han prestado y a los particulares aquí presentes que tienen relación directa con el asunto que nos ocupa.

La constitución de este grupo de trabajo representa un paso positivo y alentador hacia la resolución de los problemas que plantea a nivel mundial la cuestión del desguace de buques. el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos considera, desde hace tiempo, que el problema del vertimiento ilícito de productos y desechos tóxicos y peligrosos en los países en desarrollo tiene efectos nocivos sobre los derechos humanos a la vida y a la salud de las personas. En el año 1995, el vertimiento por empresas transnacionales y no transnacionales de los países industrializados de desechos peligrosos y de otro tipo en países africanos y en otros países en desarrollo obligaron al Alto Comisionado a adoptar una resolución [resolución 1995/81] en virtud de la cual se creó el mandato de Relator Especial sobre los efectos adversos para los derechos humanos de los movimientos y el vertimiento de productos y desechos tóxicos y peligrosos.

El Relator Especial ha examinado varios fenómenos relacionados con el vertimiento de desechos que atentan contra los derechos humanos. En 2004, el Relator Especial elaboró un informe [E/CN.4/2004/46] en el que se analizaban las repercusiones para los derechos humanos de las prácticas peligrosas de las empresas de desguace de buques, en particular en los países en desarrollo. El Relator Especial se muestra especialmente preocupado por la amenaza potencial para los derechos humanos que representan los casos en los que se permite exportar, para su reciclaje, buques que contienen amianto, difenilos policlorados y otras sustancias tóxicas en su estructura, a países que no toman las precauciones necesarias para evitar que las sustancias tóxicas pasen al suelo, al mar y a los ríos, y en los que los trabajadores y las comunidades están expuestos a sustancias venenosas en el lugar de trabajo y en el medio ambiente.

El goce de los derechos humanos y el estado del medio ambiente son dos aspectos estrechamente relacionados, y esta relación resulta evidente en los casos de movimientos transfronterizos de desechos peligrosos de los países desarrollados a países en desarrollo, ya sea en forma de buques retirados del servicio o dentro de barriles que llegan a nuestras playas durante la noche. El resultado final es el mismo: trasladar la contaminación, a menudo de las economías fuertes y los sectores poderosos a las economías débiles y carentes de poder.

Aunque, lamentablemente, no puedo estar presente en esta reunión, espero que, tanto en sus deliberaciones a lo largo de esta semana como en futuras reuniones, no olviden ustedes las repercusiones para los derechos humanos de este tipo de comercio, que, en su forma extrema, podría convertirse en un instrumento para explotar a personas que buscan de manera desesperada una forma de ganarse la vida. Deseo expresar mi satisfacción por este encuentro de hoy que ha reunido a la Organización Marítima Internacional, al Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, a la Organización Internacional del Trabajo, a representantes del sector naviero y a organizaciones no gubernamentales. No cabe imaginar una plataforma más idónea que esta reunión para buscar soluciones justas y sostenibles a una cuestión tan compleja como ésta. Quiero transmitir una vez más mis mejores deseos a los participantes y a las secretarías en su importante labor y desearles buena suerte en las tareas que deberán abordar a lo largo de la semana.

## Declaración del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

El Reino Unido ha escuchado con interés estas deliberaciones y ha realizado algunas observaciones en el transcurso de las mismas. Reconocemos que al menos se ha dado un paso, y también reconocemos que era poco probable que un orden del día tan amplio fuera a dar lugar a deliberaciones sustantivas y recomendaciones de medidas eficaces sobre todas las cuestiones planteadas en esta primera reunión. Creemos que queda mucho por hacer para cumplir las expectativas de la OMI, la OIT y el Convenio de Basilea, por lo que resulta esencial que se organicen más reuniones, tal como se había previsto en un principio.

En particular, consideramos que en el orden del día de la segunda reunión deberían incluirse al menos los siguientes puntos:

- Un examen de los objetivos generales y las prioridades del Grupo mixto de trabajo en relación con el desguace de buques;
- Un enfoque práctico que ofrezca orientación para fomentar la gestión ambientalmente racional del desguace de buques;
- Un debate sobre la responsabilidad de los Estados de abanderamiento y otros Estados interesados, como los Estados rectores de puertos y los Estados con instalaciones de reciclaje, en el contexto de la gestión ambientalmente racional del desguace de buques;
- La posibilidad de elaborar un sistema de notificación para los buques destinados al reciclaje;
- Los principios básicos de un mecanismo de control viable;
- La limpieza previa de los buques y su papel en las operaciones sostenibles de desguace de buques;
- La comprensión de conceptos tales como gestión ambientalmente racional y consentimiento previo informado; y
- La mayor elaboración de los mecanismos de financiación necesarios.

A fin de mantener el impulso actual y avanzar más, también consideramos conveniente celebrar otra reunión en este año.

En este momento no nos parece oportuno realizar recomendaciones sobre cuál de los órganos pertinentes debería, si tal es el caso, implantar un determinado mecanismo, sino sobre qué mecanismo debería desarrollarse.

A fin de avanzar, deberíamos centrarnos en soluciones a corto plazo que nos sirvan de momento hasta que estemos preparados para buscar soluciones a más largo plazo.

El Reino Unido, con el grupo de países occidentales, desde la perspectiva del Convenio de Basilea y en su calidad de miembro de la OMI, examinará la posibilidad de presentar documentos para abordar algunas de las cuestiones sustantivas que hemos planteado anteriormente."

## Declaración de Greenpeace Internacional y de Basel Action Network (BAN)

Muchas gracias señor Presidente. En nombre de Greenpeace y de BAN, desearía manifestar que hay dos elementos que resultan esenciales para avanzar y resolver los problemas relacionados con el desguace de buques: 1) un debate a fondo y un intercambio de opiniones sobre los distintos puntos (enumerados por el Reino Unido en su declaración sobre el punto 6 del orden del día); y 2) un cambio de ambiente y de actitud entre las delegaciones representadas en el Grupo de trabajo.

Como partes interesadas, deseamos sinceramente que el desguace de buques se transforme en un sector industrial limpio, sostenible y respetuoso con el medio ambiente y los derechos humanos y, como hemos podido observar en esta última hora, no somos los únicos decepcionados con los resultados de esta reunión y con la ausencia absoluta de un debate en profundidad sobre las cuestiones que nos han encomendado.

La dinámica y la actitud a lo largo de la reunión nos recuerdan las reuniones del Convenio de Londres sobre Vertimiento celebradas en esta misma sala en la segunda mitad de los años ochenta. El Convenio de Londres se consideraba entonces un club de generadores de vertidos que trataban de proteger sus pequeños intereses, en lugar de proteger los intereses internacionales, los ecosistemas marinos y a las futuras generaciones. No obstante, afortunadamente, a principios de los noventa, la actitud y el espíritu de cooperación de las Partes Contratantes del Convenio de Londres experimentaron un cambio radical que permitió fijar el objetivo de *acabar con el* vertimiento de desechos industriales, avanzar hacia unas prácticas sostenibles de eliminación de desechos y elaborar la legislación necesaria para su aplicación; incluso se llegó a prohibir el vertimiento de desechos industriales y nucleares y la incineración en el mar. Ahora ya no se denomina Convenio de Londres sobre Vertimiento sino, simplemente, Convenio de Londres.

Exigimos un cambio de actitud similar a los representantes del sector naviero y a las instituciones y los Gobiernos que tratan de proteger sus intereses a expensas de la salud humana y el medio ambiente, los derechos humanos y el desarrollo sostenible. La cuestión del desguace de buques es un banco de pruebas a este respecto, en particular en 2005, año en que se celebrará la Cumbre de Jefes de Estado sobre los Objetivos de Desarrollo del Milenio, en la que el mundo tiene una oportunidad única para cambiar de forma importante el *statu quo* de la pobreza, el desarrollo no sostenible y la seguridad internacional. Nadie duda ya de que la seguridad internacional depende del desarrollo sostenible y la protección del medio ambiente.

Lamentablemente, la reunión de esta semana ha sido un fracaso, dado que no se ha logrado cumplir el mandato. No se han debatido cuestiones sustanciales ni se ha producido el cambio de actitud necesario para sobrepasar el ámbito de los propios intereses y centrarse en la protección de la salud del planeta y de todos sus habitantes. No hemos deliberado sobre nuestros objetivos globales: ¿qué avances deseamos realizar en un plazo de cinco años hacia el objetivo de convertir el desguace de buques en un sector industrial realmente sostenible y respetuoso con los derechos humanos?

No hemos deliberado sobre el mandato que nos han otorgado más de 160 signatarios del Convenio de Basilea, consistente en reducir al mínimo los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y poner en práctica el consentimiento previo informado y la gestión ambientalmente racional. No hemos deliberado sobre la forma de cerrar los resquicios que deja abiertos el régimen jurídico de Basilea ni tampoco sobre la importante cuestión de la limpieza previa a la exportación, a fin de evitar que los países asiáticos reciban en su territorio una carga desproporcionada de todos los residuos peligrosos procedentes de buques en todo el mundo simplemente por su situación económica.

Esperamos que todos los delegados tengan tiempo de leer la carta escrita por el Sr. Okechukwu Ibeanu, Relator Especial del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, sobre los efectos nocivos para el goce de los derechos humanos del traslado y vertimiento ilícitos de productos y desechos tóxicos y peligrosos. En dicha carta, que se ha presentado y distribuido en la reunión de hoy, el Relator Especial pide a los participantes que no olviden que este asunto no es sólo una cuestión de tecnología y productos químicos, sino también de derechos humanos: un objetivo fundamental que no se ha mencionado ni una sola vez en toda la semana. Uno de los principios fundamentales de los derechos humanos, conocido como principio de justicia medioambiental, es que ningún pueblo deberá sufrir de forma desproporcionada las repercusiones en su medio ambiente sólo por ser pobre. Y eso es precisamente lo que está ocurriendo actualmente, dado que los vertimientos del 98% de los buques del mundo se producen en sólo tres o cuatro de los países más pobres de Asia, y ello

repercute en algunos de los trabajadores más desesperados del mundo. La prohibición y la llamada del Convenio de Basilea para reducir al mínimo los movimientos transfronterizos surgieron desde el principio en este contexto de los derechos humanos y, sin embargo, en esta reunión se han olvidado por completo estos principios y obligaciones fundamentales del Convenio de Basilea.

Debido a los diversos intereses particulares en proteger el *statu quo* del sector naviero, no ha salido de la reunión ninguna medida dirigida a reducir de una vez los daños producidos diariamente en las playas y, en cambio, continúan las actividades ilegales de desguace de buques, que el Convenio de Basilea declaró delictivas. Las sentencias dictadas por tribunales de la India, Turquía y los Países Bajos han confirmado que esta actividad es ilegal y delictiva, por lo que la ausencia de deliberaciones en torno a la implantación real de esta práctica sobre el terreno resulta alarmante.

Es evidente que en el seno de este Grupo de trabajo no se va a encontrar ninguna solución a la cuestión del desguace de buques, *a menos que* se produzca un cambio de actitud y exista un clima franco de cooperación, en el que aquéllos con intereses especiales persigan metas más ambiciosas que el mero incremento de los márgenes de beneficio y los esfuerzos puedan centrarse en fomentar el desarrollo sostenible objetivo de este sector industrial tan importante para algunos países en desarrollo y, en general, para el mundo entero. De no producirse este cambio de actitud, la solución en el futuro tendrá que venir de las Partes en el Convenio de Basilea que ya tienen un mandato claro a este respecto, bien arraigado en los principios fundamentales de los derechos humanos y el medio ambiente. El Convenio de Basilea ya ha reiterado que sus decisiones pueden aplicarse a los buques destinados al reciclaje y que las Partes están obligadas a cumplir sus obligaciones en virtud del mismo. Esperábamos que esta reunión nos ayudase a conseguirlo, pero parece que no podemos contar con esa ayuda.

Esperemos que en el futuro prevalezca el espíritu de cooperación, pero hasta entonces tenemos mucho que hacer."

## **Anexo 5**

### **list of participants**

Chairman: Mr. Jens H. Koefoed (Norway)

### **Members of the group nominated by ILO**

#### **Employer members**

Mr. Brian Parkinson, Trade and Operation Adviser, International Shipping Federation (ISF)  
Mr. Torben Strand, Senior Manager, the Baltic and International Maritime Council (BIMCO)  
Mr. Bernard J.M. Veldhoven (Netherlands)  
Mr. Zafar Alam, President, Bangladesh Ship Breakers Association  
Mr. Showkat Chowdhury, Vice-President, Bangladesh Ship Breakers Association

#### **Worker members**

Mr. Rob Johnson, Director, International Metalworkers' Federation (IMF)  
Mr. Vidyadhar V. Rane, International Metalworkers' Federation (IMF, India)  
Mr. John Bainbridge, International Transport Workers' Federation (ITF)  
Mr. John Quigley, International Metalworkers' Federation (IMF, AMICUS, UK)

### **Member governments nominated by IMO**

#### **Bangladesh**

##### **Representatives**

Mr. Md. Taiyebur Rahman, Joint Secretary, Ministry of Shipping  
Captain Mohammed Habibur Rahman, Principal Officer, Mercantile Marine Department  
Ms. Shahnaz Gazi, First Secretary, Bangladesh High Commission, London

##### **Alternates**

Mr. Mohammed Abu Taher, PS to Shipping Minister, Ministry of Shipping  
Mr. Mustafizur Rahman, Deputy Secretary, Ministry of Industry

##### **Adviser**

Captain Mohammed Anam Chowdhury, Consultant, Bangladesh Ship Breakers Association

## Japan

### Representatives

Mr. Shinichiro Otsubo, Deputy Director, Shipbuilding Division, Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport

Mr. Tadayuki Uemura, First Secretary, Embassy of Japan, London

Mr. Koichi Kato, Director, Japan Ship Centre, London

### Advisers

Mr. Kenji Honzawa Assistant Manager, Japanese Shipowners' Association

Mr. Kengo Nakamura, Assistant Manager, Japanese Shipowners' Association (Europe District Branch)

## Netherlands

### Representative

Mr. Cees Luttkhuizen, Senior Policy Adviser, Ministry of Housing, Spatial Planning and the Environment

### Alternates

Mr. Jaap Kolpa, Policy Adviser, Directorate-General for Freight Transport, Ministry of Transport, Public Works and Water Management

Mr. Reinoud Pijpers, Senior Policy Adviser, Directorate-General for Freight Transport, Ministry of Transport, Public Works and Water Management

### Advisers

Mr. Tom Peter Blankestijn, Manager Maritime Politics and Regulatory Affairs, P&O Nedlloyd, Royal Association of Netherlands Shipowners (KVNR)

## Norway

### Representative

Mr. Sveinung Oftedal, Senior Adviser, Norwegian Maritime Directorate

### Alternates

Mr. Jens Koefoed, Adviser, Norwegian Maritime Directorate

Miss Ingrid Berthinussen, Adviser, Ministry of Environment

### Advisers

Mr. Jan Johansen, Chief Engineer, Norwegian Pollution Control Authority

Mr. Terje C. Gloersen, Director, Norwegian Shipowners' Association

## **United States**

### **Representative**

Mr. Michael Carter, Director, Office of Environmental Activities, United States Maritime Administration, Department of Transportation (MARAD)

### **Advisers**

Mr. Joseph Freedman, Senior Attorney, Office of General Counsel, United States Environmental Protection Agency

Mr. Frank McAlister, Chief, International and Transportation Branch, Office of Solid Waste, United States Environmental Protection Agency



## **Member Governments nominated by the Conference of the Parties to the Basel Convention**

### **China**

#### **Representative**

Mr. Bin Zhong, Program Officer, State Environmental Protection Administration

### **Gambia**

#### **Representative**

Mr. Saikou B.M. Njai, Senior Program Officer, Environmental Quality, National Environment Agency

### **Jamaica**

#### **Representative**

Captain Lennox Bailey, Director, Safety, Environment and Certification, Maritime Authority of Jamaica

#### **Adviser**

Mrs. Ruth Potopsingh, Deputy Group Managing Director, Petroleum Corporation of Jamaica

### **Russian Federation**

#### **Representative**

Mr. Oleg Zborovskiy, Senior Expert, Division of Safety for Maritime and River Transport, Ministry of Transport of the Russian Federation

#### **Advisers**

Mr. Yuriy Kolesnikov, Deputy Permanent Representative of the Russian Federation to IMO

Mr. Legusha Sergey, Principal Surveyor, Russian Maritime Register of Shipping

### **United Kingdom**

#### **Representatives**

Mr. Jolyon Thomson, Legal Adviser, Department of Environment, Food and Rural Affairs (DEFRA)

Mr. Roy Watkinson, Hazardous Waste Policy Manager, Environment Agency

Mr. Andy Howarth, Head of Hazardous Waste Unit, Department for Environment, Food and Rural Affairs (DEFRA)

Ms. Francesca Stidston, Shipping Policy, Department for Transport (DfT)

Mr. Godfrey H. Souter, Shipping Policy, Department for Transport (DfT)

Mr. Jonathan Simpson, Assistant Policy Adviser, Environmental Quality Branch, Maritime and Coastguard Agency (MCA)

Ms. Sarah Paul, Senior Policy Adviser, Department for Environment, Food and Rural Affairs (DEFRA)

Ms. Susan Wingfield, Policy Adviser, Department for Environment, Food and Rural Affairs (DEFRA)

## **Observer Governments**

### **Bahamas**

#### **Representative**

Ms. Judith Francis, Maritime Attaché, Alternate Permanent Representative, Bahamas High Commission, London

#### **Advisers**

Mr. Fazlur Chowdhury, Deputy Director, Bahamas Maritime Authority

Miss Bryinda Carroll, Bahamas High Commission, London

### **Brazil**

#### **Representatives**

Captain Luis Fernando Resano, Alternate Permanent Representative of Brazil to IMO, Permanent Representation of Brazil to IMO

Mrs. Marcia Silcock, Mission Officer, Permanent Representation of Brazil to IMO

### **Canada**

#### **Representative**

Mr. Denis Langlois, Senior Legal Officer, Foreign Affairs Canada

### **Cyprus**

#### **Representative**

Mr. George Demetriades, Counsellor (Maritime Affairs), Cyprus High Commission, London

### **Denmark**

#### **Representative**

Ms. Lone Schou, Head of Section, Danish Environmental Protection Agency

**France****Representatives**

Ms. Pascale Clochard, Chargée de Mission Transfert transfrontières de déchets, Ministère de l'écologie et du Développement Durable

Mr. Jean-Louis Bissuel, Chargé de Mission "Affaires Maritimes" auprès du Directeur des Affaires Economiques et Financières, Ministère des Affaires Etrangères

**Greece****Representatives**

Captain (HCG) Nikolaos Nesteroulis, Maritime Attaché, Embassy of Greece, London

Commander (HCG) Spyros Nikitakis, Hellenic Coast Guard, Marine Environment Protection Directorate (M.E.P.D) International Affairs Department

**Adviser**

Mr. G. Gavriel, Hellenic Chamber of Shipping

**Iran (Islamic Republic of)****Representative**

Mr. Hossein Ali Gholizadeh, Deputy Permanent Representative to IMO

**Ireland****Representative**

Mr. Thomas David Taylor, Engineer and Ship Surveyor, Maritime Safety Directorate

**Lebanon****Representatives**

Miss Caroline Ziadé, First Secretary, Embassy of Lebanon, London

Mr. Wissam Kalakech, First Secretary, Embassy of Lebanon, London

**Liberia****Representative**

Captain Armett E. Hill, Deputy Permanent Representative, Liberian Permanent Mission to IMO, London

**Adviser**

Mr. Molin Doelu, Assistant Commissioner, International Affairs/Marketing, Liberian Permanent Mission to IMO, London

**Malta**

**Representative**

Mr. Franck Lauwers, Environment Protection Officer, Malta Environment and Planning Authority

**Marshall Islands**

**Representative**

Captain David J.F. Bruce, Senior Deputy Commissioner of Maritime Affairs

**Morocco**

Representative

M. Mohammed Saïd Oualid, Ministre Plenipotentiaire, Embassy of the Kingdom of Morocco, London

**New Zealand**

**Representative**

Mr. Russell Kilvington, Director of Maritime Safety, Maritime Safety Authority

**Panama**

**Representative**

Mr. Ramón Pérez, Marine Engineer, Panama's Permanent Mission to IMO, London

**Republic of Korea**

**Representative**

Mr. Jang Yeang Jun, Resident Representative to IMO, Maritime Attaché, Embassy of the Republic of Korea, Ministry of Maritime Affairs and Fisheries (MOMAF), London

**Adviser**

Mr Hyung-Chul Lee, General Manager, Korean Register of Shipping

## **Saudi Arabia**

### **Representative**

Mr. Mohammad Al-Gilani, Pollution Control and Environmental Engineer, Saudi Aramco/Vela International Marine Ltd.

## **Sweden**

### **Representative**

Mrs. Margareta Appelberg, Senior Technical Officer, Environmental Protection Agency

## **Turkey**

### **Representatives**

Mr. Fikret Hakguden, Alternate Permanent Representative of Turkey to IMO, Turkish Embassy, London

Mr. Sadik Altinkaynak, Deputy Undersecretary of Maritime Affairs, Undesecretariat of Maritime Affairs

### **Alternate**

Mr. Ali Gorkem, Expert, Undesecretariat for Maritime Affairs

### **Advisers**

Mr. Hason Arol, Turkish Ship Breakers Association

Mr. Bulent Gokduman, Turkish Ship Breakers Association

Mr. Tolga Tomba, Turkish Ship Breakers Association

Mr. Ilker Sari, Turkish Ship Breakers Association

Mr. Erkut Hasmet Savas, Turkish Ship Breakers Association

Mr. Demiray Karteş, Turkish Ship Breakers Association

Mr. Adem Simsek, Turkish Ship Breakers Association

Mr. Bariş Sivri, Turkish Ship Breakers Association

Mr. Kadir Özkara, Turkish Ship Breakers Association

Mr. Bilgehan Acarer, Turkish Ship Breakers Association

Mr. Oktay Sunata, Manager, Turkish Ship Breakers Association

Mr. Ioannis Ayvatoğlu, Turkish Ship Breakers Association

Mr. Dimitris Ayvatoğlu, Turkish Ship Breakers Association

## **Vanuatu**

### **Representative**

Dr. James Cowley, Permanent Representative of the Republic of Vanuatu to IMO

## **Venezuela**

### **Representatives**

Captain Guillermo Rangel Jalley, Permanent Representative of Venezuela to IMO

Captain Jesús Maritn Acevedo, Alternate Permanent Representative of Venezuela to IMO

\* \* \*

## **Observers from Intergovernmental Organizations**

### **European Commission (EC)**

Mr. Thomas Ormond, Administrator

\* \* \*

## **Observers from non-governmental organizations**

### **International Chamber of Shipping (ICS)**

Mr. John Stawpert

Mr. Andrew Finn

### **International Organization for Standardization (ISO)**

Mr. António A. Vieira

### **International Union Of Marine Insurance (IUMI)**

Mr. Antony Nunn, Special Liaison Officer to IMO

### **International Association Of Classification Societies (IACS)**

Mr. Aage Bjørn Andersen, Principal Engineer, det Norske Veritas

Mr. Robin Townsend, Senior Surveyor

### **Oil Companies International Marine Forum (OCIMf)**

Mr. Mark Fortnum, Technical Adviser

Mr. Andrew Dogherty, Senior Adviser

### **Greenpeace International**

Mrs. Marietta E. Harjono, Shipbreaking Campaigner

Mr. Martin Besieux, Shipbreaking Campaigner  
Mr. Kevin Stairs, Adviser

### **Basel Action Network (BAN)**

Mr. James Puckett, Coordinator

### **International Association Of Independent Tanker Owners (INTERTANKO)**

Mr. Tim Wilkins, Environmental Manager

### **International Association Of Dry Cargo Shipowners (INTERCARGO)**

Mr. Xianyong Zhou, Technical Manager

### **International Parcel Tankers Association (IPTA)**

Ms. Janet Strode

### **World Nuclear Transport Institute (WNTI)**

Mr. Trevor Dixon

Mr. Tom Pearce, Adviser

\* \* \*

### **Joint Secretariat**

### **International Maritime Organization (IMO)**

Mr. Jean-Claude Sainlos	Director, Marine Environment Division
Mr. Du Dachang	Senior Deputy Director, Marine Environment Division
Mr. Javier Llorens	Senior Technical Officer, Marine Environment Division
Mr. Malamine Thiam	Technical Officer, Marine Environment Division
Mr. Sokratis Dimakopoulos	Implementation Officer, Marine Environment Division
Mr. James Paw Programme	Co-ordination Officer, Marine Environment Division
Mr. Edward Kleverlaan	Technical Programme Officer, Marine Environment Division
Mr. Yuzo Hirakawa	Technical Officer, Marine Environment Division

\* \* \*

Mr. G. Librando      Head, Treaties and Rules Section, Legal Affairs and External Relations Division

\* \* \*

Mr. Moin Ahmed      Head, Asia and Pacific Section, Geographical Focal Points, Technical Co-  
operation Division

\* \* \*

Mrs. M.N. Mbanefo      Director, Conference Division

Mr. A. Garofalo      Deputy Director/Head, Conference Section, Conference Division

Mr. F. van Tongerlooy      Head, Documents Section, Conference Division

\* \* \*

### **International Labour Office (ILO)**

Mr. Paul J. Bailey      Senior Technical Specialist, Sectoral Activities Department

Dr. Igor Fedotov      Senior Specialist on Occupational Health and Safety, In Focus Program Safe  
Work

\* \* \*

### **Secretariat Of The Basel Convention (SBC)**

Ms. Donata Rugarabamu      Senior Legal Officer

---