



CONVENIO DE BASILEA

Distr.: General
6 de febrero de 2006

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**
Quinto período de sesiones
Ginebra, 3 a 7 de abril de 2006

**Temas 4 a) iv) a. y b. del programa provisional:
Aplicación de las decisiones adoptadas por la
Conferencia de las Partes en su séptima reunión:
Informe del Grupo de Trabajo de composición abierta sobre:
Desguace de buques:
Grupo de Trabajo Mixto de la Organización Internacional del Trabajo,
la Organización Marítima Internacional y el
Convenio de Basilea sobre desguace de buques:
Gestión ambientalmente racional del desguace de buques**

Desguace de buques: Grupo de Trabajo Mixto de la Organización Internacional del Trabajo, la Organización Marítima Internacional y el Convenio de Basilea sobre desguace de buques y gestión ambientalmente racional del desguace de buques

Nota de la secretaría

I. Aplicación

1. La segunda reunión del Grupo de Trabajo Mixto se celebró del 12 al 14 de diciembre de 2005 en la Sede de la Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra. El informe de la reunión¹, en su forma adoptada por el Grupo de Trabajo Mixto, figura en el anexo de la presente nota.
2. Durante la reunión, el representante de la Organización Marítima Internacional (OMI) informó al Grupo de Trabajo Mixto de que la Asamblea de la OMI, en su 24º período de sesiones, había adoptado una resolución² en la que se pedía al Comité de Protección del Medio Marino que elaborara un instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclado de buques. A continuación, se transmitió al Grupo de Trabajo Mixto una propuesta remitida por Noruega para un proyecto de texto de un nuevo

* UNEP/CHW/OEWG/5/1.
1 ILO/IMO/BC WG 2/11.
2 Resolución de la OMI A.981(24).

instrumento sobre el reciclado de buques de manera segura y ambientalmente racional, y presentarlo al Comité de Protección del Medio Marino en su 54º período de sesiones que tendría lugar en marzo de 2006. La mayor parte de las subsiguientes deliberaciones del Grupo de Trabajo Mixto se centraron en el proyecto de instrumento.

3. El Grupo de Trabajo Mixto consideró, entre otras cosas:
 - a) Los objetivos generales y el establecimiento de prioridades para el Grupo de Trabajo Mixto;
 - b) Los programas de trabajo de los órganos pertinentes de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la OMI y la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea en relación con el reciclado de buques;
 - c) El fomento de la aplicación de las directrices sobre el desguace de buques;
 - d) El examen de las Directrices sobre el desguace de buques de la OIT, la OMI y el Convenio de Basilea;
 - e) Las actividades conjuntas de cooperación técnica;
 - f) Un enfoque coordinado de todos los aspectos de importancia para el desguace de buques.
4. Los resultados de esas deliberaciones se detallan en el informe que figura en el anexo de la presente nota.
5. El Grupo de Trabajo Mixto deliberó asimismo sobre cuestiones que podrían considerarse en relación con su futuro programa de trabajo, y que se reseñan en el párrafo 10.2 de su informe.

II. Medida propuesta

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

El Grupo de Trabajo de composición abierta,

1. *Acoge con satisfacción* las medidas adoptadas en relación con la elaboración de un instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclado de buques de manera segura y ambientalmente racional;
2. *Alienta* a las Partes a que participen activamente en el examen, por el Comité de Protección del Medio Marino, del proyecto de texto para un nuevo instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclado de buques de manera segura y ambientalmente racional, con inclusión de, pero sin limitarse a ello, propuestas de disposiciones sobre la preparación para el reciclado de buques, requisitos de las instalaciones de reciclado de buques, y requisitos en materia de presentación de informes;
3. *Invita*, conforme a la recomendación adoptada por el Grupo de Trabajo Mixto en su segunda reunión, según se refleja en el informe³ sobre la labor realizada durante el período de sesiones, a las Partes y a otros interesados a que presenten información a la secretaría, a fin de compartirla con la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Marítima Internacional, sobre cualesquiera actividades de cooperación técnica y otras iniciativas pertinentes en curso o previstas, a fin de que esas actividades puedan tenerse en cuenta en futuros programas de cooperación técnica de las tres organizaciones;
4. *Pide* a la secretaría que siga de cerca la elaboración, por el Comité de Protección del Medio Marino, del proyecto de texto de un instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclado de buques de manera segura y ambientalmente racional, e informe a las Partes al respecto en su octava reunión;
5. *Insta* a las Partes a que formulen propuestas en relación con las consecuencias perjudiciales a corto y a largo plazo del desguace de buques para la salud humana y el medio ambiente

³ ILO/OMI/BC WG 2/11.

Anexo

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

**S**

COMITÉ DE PROTECCIÓN
DEL MEDIO MARINO
54º periodo de sesiones
Punto 3 del orden del día

MEPC 54/3/2
16 diciembre 2005
Original: INGLÉS

INFORME DEL GRUPO MIXTO DE TRABAJO

1 APERTURA DEL PERIODO DE SESIONES, ELECCIÓN DE LA PRESIDENCIA, APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

Apertura del periodo de sesiones

1.1 El Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre el desguace de buques, en adelante denominado el "Grupo mixto de trabajo", celebró su 2º periodo de sesiones del 12 al 14 de diciembre de 2005 en la Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra. Su 1º periodo de sesiones, del 15 al 17 de febrero de 2005, lo celebró en la sede de la Organización Marítima Internacional (OMI). La lista de participantes se adjunta en el anexo 1.

1.2 La Sra. Sachiko Kuwabara-Yamamoto, Secretaria Ejecutiva de la Secretaría del Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, dio la bienvenida a los participantes en nombre de las Secretarías de la OMI, de la OIT y del Convenio de Basilea. Agradeció al Reino Unido el haber facilitado apoyo financiero para la organización de esta reunión.

1.3 La Sra. Kuwabara-Yamamoto observó que el reciclaje de buques constituía una prioridad en la agenda internacional, y que los riesgos que presentaba el sector del desguace de buques eran objeto de debates muy intensos. A la luz de las conclusiones de la Cumbre Mundial de 2005, se refirió a la convicción de las tres organizaciones de que el abordar los riesgos para el medioambiente y los relativos a la seguridad y la salud de los trabajadores relacionados con el proceso de desguace de buques, podría garantizar la sostenibilidad a largo plazo de este sector y contribuir al desarrollo sostenible.

1.4 La Sra. Kuwabara-Yaamoto recordó a los delegados que el Grupo mixto de trabajo se había constituido con el objetivo de examinar los programas de trabajo de las respectivas organizaciones con miras a evitar la duplicación de las labores y el solape de las responsabilidades y competencias, identificar las necesidades adicionales y facilitar el intercambio de opiniones a fin de garantizar la adopción de un enfoque coordinado con respecto al desguace. Al Grupo mixto de trabajo también

se le había encomendado la labor de formular y presentar recomendaciones así como cualquier otra información sobre cuestiones pertinentes a los órganos de las tres Organizaciones.

1.5 Con referencia a las cuestiones abordadas en el primer periodo de sesiones del Grupo mixto de trabajo y tras recordar los avances importantes obtenidos durante el mismo, la Sra. Kuwaraba-Yamamoto indicó que se pediría a los delegados que continuasen examinando muchas de estas cuestiones.

1.6 La Sra. Kuwaraba-Yamamoto también hizo hincapié en las nuevas cuestiones que figuraban en el orden del día del actual periodo de sesiones, en especial los conceptos de gestión ambientalmente racional (GAR) y consentimiento previo informado, vías para fomentar la seguridad y salud en el trabajo y la GAR en el contexto del desguace de buques, así como los principios básicos de un mecanismo de control aplicable. Subrayó la importancia de tales cuestiones para la consecución de un sector sostenible de desguace de buques.

1.7 Con referencia a la resolución recientemente adoptada por la Asamblea de la OMI en la que se solicita la elaboración de un nuevo instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclaje de buques, la Sra. Kuwaraba-Yamamoto invitó a los delegados a que tomasen nota del anteproyecto de un nuevo instrumento jurídicamente vinculante elaborado por Noruega para su presentación en el 54º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC), del cual se les había facilitado una copia, cuando examinasen las antedichas cuestiones. Indicó que esta reunión podría constituir una buena oportunidad para intercambiar opiniones y experiencias, con miras a formular recomendaciones a los órganos pertinentes de las tres organizaciones, incluidas las relativas al nuevo instrumento jurídicamente vinculante.

1.8 Al terminar, la Sra. Kuwaraba-Yamamoto se refirió a la Cumbre Mundial en la que se había reconocido la contribución que realizaban las organizaciones no gubernamentales, la sociedad civil, el sector privado y demás interesados a los esfuerzos de índole nacional en pos del desarrollo.

1.9 El Sr. Paul Bailey, Especialista Técnico Superior, Departamento de Diálogo Social y Actividades Sectoriales (OIT), en sus palabras se apertura agradeció a la Sra. Kuwaraba-Yamamoto su alocución inicial. Hizo hincapié en los aspectos relativos a la seguridad y salud en el trabajo conexos con las actividades de desguace de buques. Brevemente reseñó la estructura tripartita de la OIT, que comprende representantes de los Gobiernos, empleadores y de los trabajadores, señalando que con esto se garantizaba la adopción de normas viables, dado que las tres partes las aprobaban por consenso.

1.10 El Sr. Bailey se refirió a que en las instalaciones de desguace de buques estaban presentes todos los riesgos graves. Tras recordar asimismo que son los trabajadores los que de manera fundamental están expuestos a tales riesgos, dijo que la primera línea de defensa para prevenir desastres medioambientales y combatirlos era una mejor formación y protección de los trabajadores.

1.11 El Sr. Bailey mostró su agrado por la iniciativa de la OMI de elaborar un instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclaje de buques en condiciones de seguridad y de forma ambientalmente racional. También instó a que cualquier disposición sobre seguridad y salud en el trabajo que pudiese elaborarse fuese coherente con los principios generales elaborados por la OIT.

1.12 Informó a los delegados de que si bien la cuestión del abandono de buques era otro reto importante, también era importante observar que la situación de la gente de mar abandonada

también estaba siendo abordada por otro grupo de trabajo. El Sr. Bailey concluyó su intervención sugiriendo que se hiciese referencia, como ejemplos de mejores prácticas, a los diversos instrumentos internacionales de la OIT, tales como el **Repertorio de recomendaciones prácticas sobre seguridad y salud en la industria del hierro y el acero**, revisado.

1.13 El Sr. Javier Llorens, Oficial Técnico Superior (OMI), en sus palabras de apertura en nombre de la Secretaría de la OMI, agradeció a la Sra. Kuwaraba-Yamamoto su alocución al comienzo de la reunión. Señaló que si bien el 1º periodo de sesiones del Grupo había sido un éxito, quedaba mucho por hacer.

1.14 El Sr. Llorens informó de que el MEPC había refrendado las recomendaciones elaboradas por el Grupo mixto de trabajo en su primer periodo de sesiones, había aprobado una circular (circular MEPC/Circ.446) sobre la implantación de las directrices de la OMI y había distribuido otra circular (circular MEPC/Circ.467) en la que se invita a las autoridades competentes de los Estados recicladores y a las partes interesadas a que facilite información a la OMI sobre la experiencia obtenida en la implantación de las Directrices de la OMI sobre el reciclaje de buques.

1.15 Asimismo, el Sr. Llorens informó al Grupo mixto de trabajo de que la Asamblea de la OMI había adoptado la resolución A.981(24) en la cual se pide al MEPC que elabore un nuevo instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclaje de buques mediante el que se reglamente el reciclaje de buques incluyendo, entre otras cosas, la construcción, la explotación y la preparación de los buques a fin de facilitar un reciclaje seguro y ambientalmente racional, la explotación de las instalaciones de reciclaje en condiciones de seguridad y de forma ambientalmente racional y la disposición de un mecanismo apropiado para asegurar el cumplimiento, con respecto al reciclaje de los buques. El Sr. Llorens añadió que la Asamblea de la OMI había solicitado que el proyecto de instrumento estuviese ultimado a tiempo para que pudiese ser examinado y adoptado durante el bienio 2008-2009. El representante de la OMI invitó a los delegados a que examinaran la propuesta de un nuevo instrumento jurídicamente vinculante preparada por Noruega.

1.16 Por último, el Sr. Llorens observó que la Asamblea de la OMI, en su resolución A.980(24), había adoptado enmiendas a las directrices de la OMI sobre el reciclaje de buques. El Sr. Llorens subrayó las enmiendas relativas a, entre otras cosas, la definición de buque, las responsabilidades de los Estados en los que se efectúa el reciclaje por lo que respecta a la condición de los buques adquiridos para el reciclaje y el cumplimiento de las prescripciones que sean del caso con respecto a la seguridad y salud de los trabajadores. En las directrices enmendadas también se clarifican las disposiciones relativas a la responsabilidad de los propietarios de buques.

Elección de la Presidencia

1.17 Sr. Roy Watkinson (Reino Unido) fue elegido Presidente del Grupo mixto de trabajo.

Aprobación del orden del día

1.18 El Presidente propuso que se examinasen conjuntamente los puntos 3 y 10, dado que ambos estaban relacionados con el programa de trabajo y las prioridades del Grupo mixto de trabajo. También propuso que estos puntos se abordasen después de que el Grupo hubiese examinado los diversos puntos sustantivos que figuraban en el orden del día. El Grupo mixto de trabajo dio su visto bueno a esta propuesta.

1.19 El representante de Greenpeace Internacional propuso que la reunión abordara la cuestión del fomento y la implantación de los instrumentos existentes sobre desguace de buques.

1.20 El Presidente observó que la cuestión de las medidas "inmediatas" o "provisionales" podría plantearse en el marco de las deliberaciones pertinentes a los puntos 4 u 8 del orden del día.

1.21 El Grupo mixto de trabajo aprobó el orden del día provisional que figura en el documento ILO/IMO/BC WG 2/1.

2 ADOPCIÓN DEL REGLAMENTO INTERIOR

2.1 El Presidente invitó a la Secretaría a que presentase este punto del orden del día. La Sra. Donata Rugarabamu recordó el párrafo 1.30 del informe correspondiente al primer periodo de sesiones del Grupo mixto de trabajo, en el que se indica que el Grupo mixto de trabajo había acordado aplicar a título experimental el reglamento interior durante su primer periodo de sesiones, y que se había invitado a las delegaciones a que presentasen por escrito cualquier propuesta sobre enmiendas al reglamento interior del grupo mixto de trabajo, durante su segundo periodo de sesiones, y que las conclusiones del informe del Grupo de trabajo deben adoptarse por consenso y que las decisiones se someterían a votación sólo en el caso de que no fuera posible alcanzar un consenso. La Sra. Donata Rugarabamu señaló que durante el lapso interperiodos no se había recibido ninguna propuesta por escrito.

2.2 El Grupo mixto de trabajo acordó continuar aplicando de forma provisional el proyecto de reglamento interior, sin llegar a aprobarlo, tal como se había hecho en su primer periodo de sesiones.

3 OBJETIVOS GENERALES Y DETERMINACIÓN DE PRIORIDADES DEL GRUPO MIXTO DE TRABAJO

3.1 El Grupo mixto de trabajo acordó postergar las deliberaciones al respecto hasta que examinase el punto 10.

4 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

4.1 El representante de la Secretaría de la OMI presentó el documento ILO/IMO/BC WG 2/4, de que se facilita información sobre el programa de trabajo del MEPC con respecto a la cuestión del reciclaje de buques.

4.2 Recordó que el MEPC había celebrado su 53º periodo de sesiones del 18 al 22 de julio de 2005 y que el informe correspondiente a ese periodo de sesiones se había distribuido con la signatura MEPC 53/24. El Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques había celebrado una reunión interperiodos del 13 al 15 de julio de 2005 y había presentado un informe al respecto al MEPC 53 (MEPC 53/WP.2).

4.3 También informó de que el MEPC 53 había adoptado la decisión importante de solicitar a la Asamblea de la OMI, en su vigésimo cuarto periodo de sesiones, que aprobase una resolución por la cual se pedía que se elaborase un instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclaje de buques.

4.4 Seguidamente informó al Grupo de que el MEPC 53 había aprobado diversas enmiendas a las Directrices de la OMI sobre reciclaje de buques. Estas enmiendas se habían adoptado a principios de ese mes mediante una resolución de la Asamblea de la OMI.

4.5 Por último observó que el MEPC 53 había invitado a la vigésimo séptima Reunión consultiva de las Partes Contratantes en el Convenio de Londres 1972 y al Comité Jurídico de la OMI a que examinasen la cuestión del abandono de buques en tierra o en puertos. El Comité Jurídico de la OMI examinaría esta cuestión en su 91º periodo de sesiones, en abril de 2006.

4.6 El representante de la Secretaría de la OMI reseñó los resultados de la vigésimo séptima Reunión consultiva de las Partes Contratantes del Convenio de Londres 1972, que había examinado disposiciones recogidas en diversos instrumentos jurídicos y directrices de la OMI relacionadas con el abandono de buque. La Reunión consultiva refrendó la exposición general facilitada por la Secretaría de la OMI tal como figura en el documento ILO/IMO/BC WG 1/2/2, la cual fue examinada en el 1º periodo de sesiones del Grupo, en relación con la posible aplicación de los instrumentos jurídicos de la OMI en casos de abandono de buques, en lo tocante al ámbito de competencia del Convenio de Londres.

4.7 Con referencia al documento ILO/IMO/BC WG 2/4/1, el Sr. Paul Bailey informó a los delegados de que en el mismo se recogía una lista de las actividades de la OIT y señaló que esa Organización había sido invitada a diversas conferencias internacionales, lo cual constituía un signo del alto interés que este asunto atraía a nivel mundial. Confirmó que la OIT había elaborado versiones en bengali y en hindi de estas Directrices, así como una versión en chino en formato de CD ROM y que estaba preparando una copia impresa de la misma así como versiones en urdu y en turco. Seguidamente facilitó una breve reseña de los programas descritos en el documento ILO/IMO/BC WG 2/4/1, señalando que sus colegas indios quizás también podrían añadir algo a estas observaciones.

4.8 La representante de la Secretaría del Convenio de Basilea seguidamente informó de la labor de los órganos pertinentes del Convenio de Basilea sobre la cuestión del desguace de buques. Señaló que el Grupo de trabajo de composición abierta ilimitada del Convenio de Basilea (OEWG) en su 4º periodo de sesiones celebrado en julio de 2005, había adoptado tres decisiones, de forma adicional al mandato otorgado por la Conferencia de las Partes, tal como figuran en el documento IMO/ILO/BC WG 2/4/2. En especial señaló a la atención del Grupo lo siguiente:

- .1 el OEWG había refrendando las decisiones y el programa de trabajo del Grupo mixto de trabajo;
- .2 el OEWG había solicitado a las partes interesadas que presentasen observaciones sobre los aspectos prácticos, jurídicos y técnicos del desguace de buques. Algunas de las observaciones recibidas se habían presentado al Grupo en el documento ILO/IMO/BC WG 2/8/3, tal como había solicitado el OEWG. Este documento también se presentará en el 5º periodo de sesiones del OEWG que se celebrará en abril de 2006, a fin de hacer posible la preparación de las recomendaciones que se habrán de presentar en la 8ª reunión de la Conferencia de las Partes, que se celebrará en noviembre de 2006;

.3 se había enviado un cuestionario en el que se invitaba a las Partes a manifestar sus opiniones sobre la cuestión del abandono de buques. Las respuestas se habían compilado y se habían distribuido en el documento ILO/IMO/BC WG 2/8/1, demostrándose que esta era una cuestión que las Partes tenían presente; no obstante había opiniones y enfoques divergentes al respecto. No había una forma única modelo para abordar la cuestión.

4.9 El Grupo mixto de trabajo agradeció la labor que estaban desarrollando las tres Organizaciones y observó que había otras organizaciones que también estaban desarrollando actividades al respecto.

4.10 Se invitó a la delegación de Noruega a que hiciese una reseña de su propuesta relativa a un proyecto de nuevo instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclaje de buques, (incluida en el documento IMO/ILO/BC WG 2/INF.1) que se había presentado al examen del MEPC en su 54º periodo de sesiones.

4.11 Noruega observó que su propuesta estaba estrechamente ligada a muchas de las cuestiones planteadas dentro de los puntos 6 y 8 y señaló que, cuando el Grupo iniciase sus deliberaciones sobre tales puntos, haría referencia adicionales a la propuesta. El delegado informó de que se trataba de un anteproyecto, para el cual se habían tomado en consideración los resultados del MEPC 53, así como las directrices pertinentes del Convenio de Basilea y de la OIT. Informó a los delegados de que el documento propone que se adopte un nuevo instrumento independiente sobre el desguace de buques. Si bien era difícil en esta fase facilitar información pormenorizada y se debía de tener en cuenta que no todas las disposiciones propuestas estaban en su fase de redacción final, el representante señaló que la propuesta incluía un mecanismo de cumplimiento, un mecanismo de notificación y prescripciones tanto para los buques como para las instalaciones de reciclaje.

4.12 Varias delegaciones felicitaron a Noruega por la labor desarrollada en la preparación de la propuesta de un proyecto de instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclaje de buques. No obstante algunas de las delegaciones observaron que era necesario contar con más tiempo para seguir examinando la propuesta aunque esperaban que en el MEPC 54 se pudiese examinar la misma pormenorizadamente. El Grupo mixto de trabajo acogió con agrado la elaboración de un instrumento jurídicamente vinculante mediante el que se reforzaría el cumplimiento de las pautas y se asegurasen unas normas comunes para todos.

4.13 El delegado de Greenpeace Internacional, al referirse al nuevo informe de la Federación Internacional de Derechos Humanos (FIDH) y de Greenpeace Internacional, señaló que miles de trabajadores habían fallecido durante las dos últimas décadas en las labores de desguace de buques, e hizo hincapié en la necesidad de que en esta reunión del Grupo mixto de trabajo se abordaran medidas de carácter inmediato para evitar más muertes y más contaminación así como en que este Grupo mixto de trabajo debería, como mínimo, enviar una recomendación en términos enérgicos a las organizaciones de las que depende y a los países en el sentido de que se ha de dar la máxima importancia a la implantación y cumplimiento inmediatos de los instrumentos existentes.

4.14 La representación de los trabajadores, de la OIT, señaló que la cuestión de la seguridad y salud de los trabajadores en las instalaciones de reciclaje de buques estaba dentro del mandato de la OIT y que el texto relativo a las disposiciones pertinentes, en el nuevo instrumento jurídicamente vinculante, debería ser redactado por la Secretaría de la OIT. Esta misma representación también señaló que en el caso de que el Grupo de trabajo del MEPC recomendara cambios importantes en el texto, éste se debería volver a remitir al Grupo mixto de trabajo para su examen.

4.15 Varias delegaciones, tras reconocer la importancia del nuevo instrumento jurídicamente vinculante, señalaron que la ultimación y adopción del texto del nuevo instrumento tomaría cierto tiempo y observaron que las preocupaciones relativas a la gestión ambientalmente racional del reciclaje de buques y acerca de la salud de los trabajadores, eran problemas actuales que deberían abordarse tanto a corto como a largo plazo. Estas delegaciones indicaron que ya existían instrumentos y directrices acerca de estas cuestiones, que podrían utilizarse para abordar problemas inmediatos.

4.16 Respondiendo a las preguntas en relación con la presentación de propuestas y observaciones al MEPC 54, el representante de la Secretaría de la OMI recordó a los delegados que todos los Miembros de la OMI y delegaciones con carácter de observadoras podían y debían asistir a los periodos de sesiones del MEPC con miras a examinar esta propuesta y que las delegaciones pueden estar compuestas por todo tipo de expertos. Confirmó que la fecha límite para la presentación de todos los documentos relativos al orden del día del MEPC 54, que tuvieran seis o más páginas, era de 13 semanas antes de la reunión, esto es el 16 de diciembre de 2005, mientras que los documentos relativos a documentos anteriores o puntos del orden del día, que tengan menos de seis páginas, deberían presentarse nueve semanas antes de la reunión, esto es el 13 de enero de 2006. Observó que el MEPC tenía previsto reunirse tanto en marzo como en octubre de 2006; por tanto se disponía de bastante tiempo con anterioridad a estas reuniones para presentar propuestas o participar en las deliberaciones.

4.17 La delegación de Noruega manifestó su deseo de que todos los que contasen con los conocimientos especializados oportunos contribuyeran a la elaboración del proyecto de instrumento.

5 FOMENTO DE LA IMPLANTACIÓN DE LAS DIRECTRICES SOBRE EL RECICLAJE DE BUQUES

5.1 El Presidente invitó a las Secretarías de las tres Organizaciones a que facilitasen información actualizada concisa sobre las actividades realizadas con respecto al fomento de la implantación de las directrices. Se observó que, en su 1º periodo de sesiones, el Grupo mixto de trabajo había presentado cinco recomendaciones con respecto a esta cuestión:

- .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 en la red fácil de utilizar, en la que se pueda encontrar información sobre temas relacionados con el desguace de buques y enlace a las páginas en la red, y a las directrices, de las otras 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;

5.2 La Secretaría mixta informó a los delegados de lo que sigue:

- .1 el MEPC distribuyó una circular en la que se pide a los Estados que faciliten información sobre el punto de contacto en relación con cuestiones pertinentes al reciclaje de buques;
- .2 las tres secretarías han creado páginas en la Red fáciles de utilizar, en sus respectivos sitios en la Red;
- .3 la OIT ya tiene traducciones de sus directrices en los idiomas mencionados en el párrafo 4.7. El MEPC ha recomendado que en el marco de las actividades de cooperación técnica se considere la traducción de las directrices de la OMI. El Convenio de Basilea estaba explorando los métodos para la traducción de las Directrices del Convenio de Basilea sobre el desguace de buques;
- .4 la Secretaría mixta había invitado a las Partes a que facilitasen información sobre la experiencia adquirida en la implantación de sus directrices;
- .5 el fomento de la implantación de las tres directrices podría examinarse en el marco del punto 6 del orden del día.

5.3 La delegación de Dinamarca informó a los delegados de que estaba preparando un manual en el que se facilitarían orientaciones prácticas a las instalaciones de reciclaje de buques con respecto a cómo implantar las Directrices del Convenio de Basilea.

5.4 Seguidamente el representante del Reino Unido resumió la labor que se estaba desarrollando en su país con respecto a la cuestión del reciclaje de buques, incluido el fomento de las directrices. Se había elaborado una estrategia del Reino Unido sobre el reciclaje de buques en la que se establecían políticas con respecto al reciclaje de los buques propiedad del Gobierno y se establecían recomendaciones para los propietarios de buques y las instalaciones de reciclaje. Asimismo se estaban elaborando orientaciones para quienes desearan reciclar buques en el Reino Unido. Tanto la estrategia como las orientaciones se darían a conocer, para su consulta pública, en 2006.

5.5 La delegación de Greenpeace Internacional informó a los delegados de que la circular de la OMI sobre la certificación de "desgasificación para trabajos en caliente, si bien en sí misma constituía una buena iniciativa, en su opinión no podía considerarse eficaz dado que en los últimos meses se habían continuado produciendo accidentes mortales e hizo hincapié en que el cumplimiento de los instrumentos existentes también podía salvar vidas.

6 EXAMEN DE LAS DIRECTRICES PERTINENTES SOBRE DESGUACE DE BUQUES DE LA OIT, LA OMI Y EL CONVENIO DE BASILEA

6.1 Con respecto al punto 6 del orden del día, el Presidente observó que se había presentado al examen del Grupo un documento sustantivo elaborado por un grupo de trabajo interperiodos, que había proseguido trabajando sobre esta cuestión cuyo examen había comenzado con ocasión del primer periodo de sesiones del Grupo mixto de trabajo.

6.2 Un representante de la delegación de los Estados Unidos, que había participado en el Grupo de trabajo interperiodos, presentó una reseña del documento. Reiteró que el objetivo había sido determinar los aspectos importantes con respecto a los cuáles había un consenso así como cualquier laguna, solape o ambigüedad. En la medida de lo posible el Grupo había tratado de determinar como se podrían aplicar con carácter práctico las directrices, determinar las lagunas o ambigüedades más importantes y recomendar pasos para resolver estas cuestiones.

6.3 El Grupo mixto de trabajo examinó el informe del Grupo de trabajo interperiodos sobre la comparación de las directrices de la OIT, la OMI y el Convenio de Basilea sobre el desguace de buques (documento ILO, IMO BC WG 2/6). En el documento se examinaban once temas importantes. También se incluye un resumen de las ambigüedades y lagunas. Al examinar el documento ILO/IMO/BC WG 2/6, el Grupo mixto de trabajo, teniendo presente las prioridades que para el MEPC asignó la Asamblea de la OMI en su vigésimo cuarto periodo de sesiones, opinó que el análisis y las recomendaciones que figuran en ese documento deberían tomarse en consideración, tal como procediese, en la elaboración por parte de la OMI de las disposiciones obligatorias sobre el reciclaje de buques. Asimismo el Grupo opinó que las Partes interesadas deberían examinar el documento a fin de solicitar la información que les posibilite implantar estos tres conjuntos de directrices. Este documento figura en el anexo 2.

6.4 Al examinar las diversas recomendaciones que se incluyen en el informe, la delegación del Canadá observó que por lo que respecta a los párrafos 86, 90, 106 y 108, con respecto a los criterios de buques listo para el reciclaje, se estimaba que tales criterios tenían que fijarse a nivel internacional con miras a garantizar que todos los buques tengan que cumplir unos mismos criterios comúnmente acordados.

6.5 La delegación de Turquía observó que en los movimientos transfronterizos desechos sólo pueden realizarse previa notificación por escrito del Estado que exporta a la autoridad competente del Estado que importa. En este contexto, la cuestión de si la responsabilidad en conexión con el "consentimiento previo informado y el procedimiento de notificación" le corresponde al Estado que exporta o a la compañía exportadora, podría examinarse en las reuniones del Grupo mixto de trabajo.

6.6 Con respecto a la cuestión planteada por la delegación de Turquía acerca de las responsabilidades en relación con el "consentimiento previo informado y el procedimiento de notificación", la delegación de la Asociación de Desguazadores de Turquía solicitó que el Grupo mixto de trabajo examinara en profundidad a quien se ha de considerar como un Estado exportador y que asignase responsabilidades específicas a estos Estados, a fin de aplicar con eficacia el procedimiento de notificación y el de consentimiento previo informado.

7 ACTIVIDADES CONJUNTAS DE COOPERACIÓN TÉCNICA

7.1 El representante de la Secretaría de la OMI, al presentar el documento IMO/ILO/BC WG 2/7 señaló que ese documento había sido preparado aproximadamente tres meses antes. Hizo hincapié en que el MEPC 53 había refrendado las opiniones del Grupo y que había acordado invitar al Comité de Cooperación Técnica a que examinase las posibles actividades de cooperación técnica que podía desarrollar la Organización. Tras informar de que el Comité de cooperación técnica se reunirá en junio de 2006 señaló que éste estudiaría un programa global/regional destinado a movilizar recursos para financiar el desarrollo/fortalecimiento de la capacidad de los países en desarrollo para implantar las directrices pertinentes sobre reciclaje de buques.

7.2 Se informó al Grupo de que, adicionalmente a las solicitudes del MEPC 53 y al refrendo del Comité de Cooperación Técnica en su 55º periodo de sesiones, se esperaba que el Fondo internacional para el reciclaje de buques se constituyera en un futuro próximo.

7.3 Respondiendo a la cuestión planteada por la representación de los trabajadores, de la OIT, acerca de si se disponía de alguna información sobre como funcionaría el Fondo para el reciclaje de buques, el representante de la Secretaría de la OMI informó al Grupo de que la cuestión se abordaría una vez que se constituyese el Fondo y cuando se conociese la cuantía, siendo éste el momento apropiado para abordar la cuestión.

7.4 También comentó que el cursillo celebrado por la OMI en Izmir (Turquía) había sido constituido un gran éxito. La OMI tenía previsto organizar otros tres cursillos de este tipo y estaría dispuesto a recibir propuestas al respecto. Tomando en consideración las observaciones presentadas anteriormente por la delegación, añadió que se estaban traduciendo al bengalí, hindi y urdu las directrices de la OMI.

7.5 El representante de la Secretaría del Convenio de Basilea facilitó una breve reseña de sus actividades, confirmando que la creación de capacidad y la asistencia técnica eran una prioridad para el Convenio de Basilea. Manifestó su agradecimiento por el cursillo de Izmir que supuso una oportunidad para que las diversas partes interesadas pudieran intercambiar opiniones y examinar las cuestiones fuera de un ámbito formal.

7.6 El cursillo de Izmir, en especial la visita al terreno, fue alabada por el representante de la OIT, que también había participado. El representante invitó a los delegados a que presentasen ideas con respecto a futuros eventos y temas. Observó que la participación de las tres secretarías en los cursillos y en otros foros era de gran valía pero que no obstante no siempre era posible participar en tales foros.

7.7 Muchas delegaciones manifestaron su agradecimiento por el cursillo en Izmir e instaron a que en el futuro se organizaran eventos similares. Se observó que, en la actualidad, eran muchos los eventos que se organizaban con respecto a la cuestión del desguace de buques y era necesario que existiese coordinación y cooperación entre las tres Organizaciones.

7.8 El representante de Greenpeace Internacional informó a los delegados acerca de los resultados de una discusión con respecto a la constitución de un fondo para el desguace ecológico, mediante contribuciones por parte de los propietarios de buques, durante la 1ª reunión del Grupo mixto de trabajo y propuso que se examinara más detenidamente esta opción en la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo.

7.9 Un miembro de la representación de los trabajadores, de la OIT, observó que se debía de dar más importancia a la participación en tales eventos a grupos que representasen a los trabajadores.

7.10 El Grupo mixto de trabajo, tras tomar en consideración la información facilitada sobre las actividades de cooperación técnica en materia de desguace de buques, que o bien habían dado comienzo o estaban planeadas por alguna de las tres organizaciones, acordó:

- .1 recomendar que cada organización invitase a las otras dos organizaciones a participar en los cursillos o seminarios organizados por esa Organización;
- .2 recomendó que cada Organización incluyera en su programa de actividades una sección en la que se facilite información sobre las directrices de las otras dos Organizaciones;
- .3 recomendó que las Secretarías de las tres Organizaciones se esforzaran por mejorar la coordinación y la cooperación en la organización de tales actividades; y
- .4 invitar a los Gobiernos y a otras partes interesadas a que facilitasen información a las tres organizaciones sobre cualquier actividad de cooperación técnica o cualquier otra iniciativa pertinente que se haya puesto en marcha o que se tenga prevista de modo que estas actividades puedan tomarse en consideración en los programas futuros de cooperación técnica de las Organizaciones.

8 ENFOQUE COORDINADO CON RESPECTO A TODOS LOS ASPECTOS PERTINENTES DEL DESGUACE DE BUQUES

a) Abandono de buques en tierra o en puertos

8.1 El representante de la Secretaría del Convenio de Basilea presentó el documento ILO/IMO/BC WG 2/8/1, que recoge información presentada por Argentina, Brasil, Brunei, Colombia, Estonia, Italia, Panamá y Polonia, en respuesta al cuestionario sobre el abandono de buques en tierra o en puertos distribuido por el OEWG en su cuarta reunión. Los documentos se transmitieron al Grupo mixto de trabajo de conformidad con las instrucciones del OEWG y se invitó a los delegados a que los examinasen durante sus deliberaciones sobre esta cuestión. El representante de la Secretaría observó que con posterioridad a la elaboración de este documento, se habían recibido documentos al respecto de Costa Rica, Grecia, India, Indonesia y México. Estos documentos adicionales se incluirían en el documento que se presentaría en la quinta reunión del OEWG la cual se celebraría en abril de 2006. El representante del Convenio de Basilea informó a las partes interesadas que hasta el 10 de enero de 2006 podrían presentar observaciones para que sean examinadas por el OEWG en su quinta reunión.

8.2 Las delegaciones examinaron brevemente qué foro sería el apropiado para examinar esta importante cuestión, si bien no se alcanzó un acuerdo definitivo al respecto.

8.3 Por último el Grupo mixto de trabajo tomó nota de la labor que estaba desarrollando acerca de la cuestión del abandono de buques en tierra o en puertos, el OEWG del Convenio de Basilea, y manifestó su interés por conocer los resultados de estas deliberaciones. El Grupo también observó que otros órganos estaban examinando esta cuestión y recomendó los resultados de estas deliberaciones fueran examinados por el Grupo (véanse también los 4.5 y 4.6).

b) Conceptos tales como la gestión ambientalmente racional y el consentimiento previo informado

8.4 El Reino Unido, en su calidad de miembro del Grupo de trabajo y de representante del WEOG por lo que hace al Convenio de Basilea, presentó el documento ILO/IMO/BC WG 2/8 sobre la gestión ambientalmente racional (GAR). La delegación, en su resumen del documento, señaló que en el mismo se determinaban los elementos fundamentales de esta cuestión, en el contexto del desmantelamiento de buques, y que en el mismo se describían las prácticas actuales que al respecto se siguen en el Reino Unido.

8.5 Muchas delegaciones acogieron con beneplácito el documento elaborado por el Reino Unido señalando que era informativo y que podría ser de utilidad para mejorar la situación en las instalaciones de reciclaje y por lo que respecta a la labor que se estaba realizando acerca de las disposiciones obligatorias.

8.6 Con respecto al documento sobre la gestión ambientalmente racional, el Grupo mixto de trabajo convino en que los conceptos recogidos en el documento presentado por el Reino Unido podrían constituir una aportación importante al proceso de la OMI de elaboración de un instrumento obligatorio sobre el reciclaje de buques, así como para otros objetivos tal como procediese. El documento se adjunta como anexo 3.

8.7 La delegación de Gambia, como representante del Grupo de África por lo que hace al Convenio de Basilea en el Grupo mixto de trabajo, observó que el documento del Reino Unido podría constituir una aportación valiosa para la elaboración de un mecanismo para el fomento de la implantación conjunta de las directrices pertinentes.

8.8 La delegación de Greenpeace Internacional manifestó su opinión de que un nuevo instrumento jurídicamente vinculante debería basarse en los instrumentos y normas existentes a fin de garantizar que el nuevo régimen fuese más sólido, y no más débil, por lo que respecta a la protección de la salud humana y del medio ambiente.

Consentimiento previo informado

8.9 La Secretaría del Convenio de Basilea hizo una presentación breve del documento ILO/IMO/BC WG 2/8/2, sobre el consentimiento previo informado, señalando que en el mismo se reseñaba el procedimiento del Convenio de Basilea y se establecían comparaciones con la sinopsis del proyecto de un sistema de notificación para los buques destinados al reciclaje, tal como figura en el documento MEPC 52/WP.8.

8.10 Se observó que con posterioridad que el MEPC 52 hubiera ultimado su labor con respecto a la sinopsis de proyecto de un sistema de notificación para los buques destinados al reciclaje, y a la elaboración del documento ILO/IMO/BC WG 2/8/2, la Asamblea de la OMI había aprobado la elaboración por parte del MEPC de un nuevo instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclaje de buques.

8.11 La delegación del Canadá observó que era importante hacer hincapié en que las disposiciones del Convenio de Basilea sobre el consentimiento previo informado exigen que tal consentimiento se dé por escrito. Esto es, el consentimiento previo informado, anterior a la importación de desechos peligrosos y de otros desechos, tanto del Estado de importación como del Estado de tránsito, son exigibles por escrito antes de que el Estado de exportación pueda autorizar

ningún movimiento transfronterizo de tales desechos. Esta misma delegación también observó que una característica también importante del mecanismo de control del Convenio de Basilea es que se establece un mecanismo de seguimiento por el cual los movimientos transfronterizos son sometidos a vigilancia hasta el momento en que se expide el certificado final de eliminación. Varias delegaciones refrendaron estas declaraciones, mostrándose de acuerdo en que estas características importantes del mecanismo del Convenio de Basilea deberían de destacarse.

8.12 La delegación de los Países Bajos agradeció a la Secretaría del Convenio de Basilea el haber presentado un documento de utilidad a este respecto. En opinión de la delegación de los Países Bajos era importante adoptar un enfoque práctico con respecto a la notificación. Por tanto anunciaron un proyecto de demostración relativo al desguace de cuatro buques en 2006. Con esta prueba se facilitaría información acerca de los aspectos prácticos de los elementos que se están examinando, tales como:

- .1 un inventario;
- .2 un plan de reciclaje del buque;
- .3 una lista de comprobación de las condiciones pertinentes a la gestión ambientalmente racional;
- .4 la limpieza previa a la entrega y anterior al corte;
- .5 notificación y plazos.

Los Países Bajos informarán de los resultados de este proyecto en el MEPC 55 y el informe se pondrá a disposición de los tres órganos respectivos de las Naciones Unidas.

8.13 El Grupo mixto de trabajo mixto acordó que en todo sistema de notificación que elabore la OMI a los efectos del reciclaje de buques, se deberán tomar en consideración las circunstancias específicas de la actividad del reciclaje de buques, así como los objetivos que se han de cumplir con estas notificaciones, por ejemplo, garantizar que el desguace se realiza de una manera ambientalmente racional. El Grupo recomendó que en el momento en que la OMI elaborase un sistema de notificación, que forme parte del instrumento obligatorio sobre el reciclaje de buques, se tomase en consideración la experiencia adquirida con respecto al concepto de consentimiento previo informado, tal como se ha consagrado en el marco del Convenio de Basilea, así como otros sistemas de notificación. El documento ILO/IMO/BC WG 2/8/2 se incluye en el anexo 4. El Grupo también observó que otras partes interesadas podrían presentar documentos más pormenorizados sobre las experiencias al respecto.

c) Enfoques prácticos mediante los que se fomente la seguridad y salud en el trabajo y la gestión ambientalmente racional del desguace de buques

8.14 El Grupo mixto de trabajo examinó brevemente este asunto. Una delegación observó que la OIT podría hacer una contribución valiosa a la elaboración de disposiciones relativas a la seguridad y la salud en el trabajo, en el marco del nuevo instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclaje de buques que elaboraría el MEPC.

d) Posibles cometidos de los Estados interesados tales como los Estados de abanderamiento, Estados rectores de puertos y Estados en los que se efectúan

reciclajes, en el contexto de la seguridad y salud en el trabajo y la gestión ambientalmente racional del desguace de buques

8.15 La delegación de Noruega señaló que las propuestas acerca de los posibles cometidos de los antedichos Estados interesados se han abordado en su propuesta relativa al nuevo instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclaje de buques, la cual figuraba en el documento ILO/IMO/BC WG 2/INF.1, y que había sido presentada al examen del MEPC en su 54° periodo de sesiones. La delegación invitó al Grupo mixto de trabajo a que examinase estas propuestas.

e) Requisitos de un sistema de notificación para los buques destinados al desguace

8.16 La delegación de Noruega observó que las propuestas relativas a un sistema de notificación para los buques destinados al reciclaje, habían sido abordadas en su propuesta relativa al proyecto de nuevo instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclaje de buques, incluido en el documento ILO/IMO/BC WG 2/INF.1, el cual sería presentado para su examen por el MEPC en su 54° periodo de sesiones. La delegación invitó al Grupo mixto de trabajo a que examinase estas propuestas.

f) Principios básicos sobre un mecanismo de control aplicable

8.17 Tras haber examinado pormenorizadamente las cuestiones relativas a un mecanismo de control aplicable, en el marco de otros puntos del orden del día, el Grupo no planteó ninguna otra nueva cuestión dentro de este punto del orden del día.

g) Limpieza previa y preparación de los buques y su función en las operaciones sostenibles de desguace de buques

8.18 La cuestión de la limpieza previa y la preparación de los buques dio paso a amplias discusiones entre los participantes en el Grupo mixto de trabajo. El Grupo mixto de trabajo convino en que esto constituía una cuestión importante que debía abordarse desde un punto de vista realista y que englobara la seguridad de la gente de mar así como la de los trabajadores que presten labores en las instalaciones de reciclaje, así como la protección del medio ambiente.

8.19 Algunas delegaciones estuvieron de acuerdo en que habían ciertos materiales o sustancias peligrosas que no podían retirarse en tanto el buque tuviera que dirigirse por sus propios medios a la instalación de reciclaje (tales como los asbestos, PCB, PC y el cableado). Por tanto la limpieza previa sólo podía realizarse hasta cierto punto antes de la última travesía hasta la instalación de reciclaje del buque. Algunas delegaciones opinaban que, no obstante, la limpieza previa del buque debía de realizarse del modo más amplio posible pero que al mismo tiempo el buque debería estar en condiciones de conservar sus certificados operativos de forma que pueda alcanzar la instalación de reciclaje.

8.20 Muchas delegaciones hicieron hincapié en que la instalación de reciclaje del buque ha de tener capacidad para hacerse cargo mediante una gestión ambientalmente racional de cualquier desecho peligroso que pudiera presentarse cuando se desguace el buque.

8.21 Se hizo notar que en su decisión OEWG IV-5, el OEWG había pedido a las partes interesadas que presentasen observaciones sobre los aspectos prácticos, jurídicos y técnicos del desmantelamiento de buques, incluidas opiniones sobre posibles requisitos que fuesen de aplicación a las instalaciones de reciclaje tales como licencias, certificaciones, planes de inversión para las

disposiciones a fin de garantizar la gestión ambientalmente racional del desmantelamiento de los buques y la capacidad para llevar a cabo una descontaminación previa. Algunas de las observaciones recibidas se habían presentado al Grupo en el documento ILO/IMO/BC WG 2/8/3, tal como lo había solicitado el OEWG. A este respecto la Secretaría del Convenio de Basilea informó de que el plazo límite original para la recepción de documentos, para su presentación al OEWG, se ampliaría hasta el 10 de enero de 2006.

8.22 La delegación de Greenpeace Internacional subrayó que, de conformidad con el Convenio de Basilea, la responsabilidad jurídica con respecto a los desechos peligrosos recae sobre el propietario del buque y el país exportador (generador de los desechos) y no en quien realiza el desguace ni en el país en donde se realiza el desguace. Por tanto la limpieza previa, en opinión Greenpeace Internacional, queda abarcada en el marco de la responsabilidad financiera de los propietarios de los buques durante la vida operacional de un buque (durante la construcción y el paso por el dique seco), con antelación a la última travesía de un buque destinado al desguace y con antelación al corte del buque.

h) Posibles beneficios de un plan obligatorio de reciclaje

8.23 El Grupo no planteó ninguna otra cuestión en el marco de este punto del orden del día.

9 OTROS ASUNTOS

9.1 Un representante de Greenpeace Internacional, en nombre de Greenpeace Internacional y de la Federación Internacional de Derechos Humanos (FIDH), señaló a la atención de los delegados la "Declaración conjunta sobre la implantación de soluciones urgentes y de alcance mundial a la crisis del desguace de buques" (<http://www.greenpeace.org/sb-declaration>) que está firmada por una coalición mundial de 20 ONG que trabajan en cuestiones relativas a derechos humanos, el medio ambiente y la salud humana, incluidos algunos sindicatos. Señaló que la coalición mundial estaba muy preocupada por la cuestión de la exposición aguda a asbestos, contaminantes orgánicos persistentes y metales pesados, así como a posibles explosiones causadas por residuos de hidrocarburos, que estaban generando unos niveles inaceptables de mortandad y de sufrimiento como consecuencia de enfermedades laborales y de la contaminación en el lugar de trabajo. La coalición mundial hizo un llamamiento a los Estados Partes en la OMI, la OIT y en el Convenio de Basilea así como a los participantes en el Grupo mixto de trabajo en representación de la OIT, la OMI y el Convenio de Basilea, para que adoptasen con carácter inmediato medidas consistentes en la implantación y cumplimiento de los instrumentos existentes, tales como el Convenio de Basilea y las Directrices de la OMI, a fin de salvar vidas humanas y proteger el medio ambiente.

9.2 En su declaración la coalición mundial también instó al Grupo mixto de trabajo de la OIT, la OMI y el Convenio de Basilea sobre el reciclaje de buques a que velara porque los principios y reglas existentes en materia de justicia y derechos humanos medioambientales se incluyan en el nuevo régimen obligatorio mundial sobre reciclaje de buques (función de vigilancia).

9.3 Seguidamente, el Grupo mixto de trabajo examinó la cuestión de una reunión futura del Grupo. Se discutió ampliamente esta cuestión. Muchas delegaciones estimaron que debía haber otra reunión, a la vista de las novedades en la OMI y los elementos del programa de trabajo futuro determinados por el Grupo mixto de trabajo.

9.4 La representación de los trabajadores, de la OIT, expresó su preocupación por el hecho de que hasta que se celebre la próxima reunión podría transcurrir más de un año, que es un plazo que excede lo que se estipula en el proyecto de reglamento interior.

10 PROGRAMA DE TRABAJO

10.1 Al examinar este punto del orden del día, el Grupo también examinó el punto 3 relativo a los objetivos generales y al establecimiento de las prioridades del Grupo mixto de trabajo.

10.2 En las deliberaciones se sugirieron varios elementos que podían ser considerados por el Grupo mixto de trabajo para su inclusión en el programa de trabajo futuro. Entre estos estaba una consideración más detenida de:

- .1 la cuestión del abandono de buques;
- .2 la limpieza previa de los buques;
- .3 la elaboración de GAR;
- .4 fondo(s) para reciclaje de buques;
- .5 seguridad y salud;
- .6 la propuesta de nuevo instrumento de la OMI;
- .7 medidas provisionales que se han de adoptar a la espera de la entrada en vigor del nuevo instrumento de la OMI.

10.3 Algunas delegaciones hicieron hincapié en la importancia de fortalecer las medidas provisionales, tales como la implantación de los instrumentos y directrices existentes y la implantación de las circulares MEPC relativas a los trabajos en caliente en ambientes libres de gas, al plan de reciclaje del buque y el pasaporte verde.

11 EXAMEN DEL INFORME DEL GRUPO MIXTO DE TRABAJO

11.1 El Grupo mixto de trabajo aprobó el informe correspondiente a su segundo periodo de sesiones, tal como figura en el presente documento.

11.2 Este informe, incluidos sus anexos, se presentará al examen del MEPC en su 54º periodo de sesiones, al del Grupo de trabajo de composición abierta del Convenio de Basilea en su 5º periodo de sesiones y al Consejo de Administración de la OIT en su 295ª reunión, para la adopción de las decisiones oportunas.

ANEXO 1

LISTA DE PARTICIPANTES

Chair: Mr. Roy Watkinson (United Kingdom)

MEMBERS OF THE GROUP NOMINATED BY THE ILO

EMPLOYER MEMBERS

Mr. Torben C. Strand, Head of Department, BIMCO

Mr. John Stawpert, International Shipping Federation (ISF)

Mr. Bernard Veldhoven (Netherlands)

Mr. Oktay Sunata, Cemas Ship Demolition Yard Manager, Ship Breakers Association of Turkey

Advisers

Mr. Ilker Sari, Manager, Ship Breakers Association of Turkey

Mr. Dimitri Ayvatoglu, Manager, Ship Breakers Association of Turkey

WORKER MEMBERS

Mr. Robert Johnston, Director, International Metalworkers' Federation (IMF)

Mr. John Bainbridge, Assistant Secretary of Seafarer's Section, International Transport Workers' Federation (ITF)

Mr. Vidyadhar V. Rane, Vice-President, Steel, Metal and Engineering Workers' Federation of India (HMS)

Mr. T. Dyvadheenam, Regional Representative for South Asia, International Metalworkers' Federation (IMF)

MEMBER GOVERNMENTS NOMINATED BY IMO

BANGLADESH

Captain Mohammed Anam Chowdhury, Bangladesh Ship Breakers Association

JAPAN

Mr. Shinichiro Otsubo, Director, Japan Ship Center

Mr. Akihiro Tamura, Deputy Director, Shipbuilding Division, Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport

Mr. Kenji Honzawa, Staff Member, The Japanese Shipowners' Association

Mr. Masaya Okuyama, First Secretary, Permanent Mission of Japan to the United Nations Office and Other International Organizations in Geneva

Mr. Yasaburo Hikasa, First Secretary, Permanent Mission of Japan to the United Nations Office and Other International Organizations in Geneva

NETHERLANDS

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

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

Mr. Tom Peter Blankestijn, Manager External Affairs, P & O Nedlloyd and K.V.N.R (Dutch Shipowners' Association)

NORWAY

Representatives

Mr. Sveinung Oftedal, Senior Adviser, Norwegian Maritime Directorate

Mr. Jens Henning Koefoed, Senior Adviser, Norwegian Maritime Directorate

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

Adviser

Ms. Lise K. Jensen, Adviser, Norwegian Pollution Control Authority

UNITED STATES OF AMERICA

Ms. Jo Brooks, Attorney, U.S. Department of State

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

**MEMBER GOVERNMENTS NOMINATED BY THE
CONFERENCE OF THE PARTIES TO THE BASEL CONVENTION**

CHINA

Mr. E Hailiang, Deputy Director, China Maritime Safety Administration

THE GAMBIA

Mr. Saikou B.M. Njai, Senior Programme Officer, National Environment Agency

JAMAICA

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

RUSSIAN FEDERATION

Mr. Yuri Shcherbakov, Counsellor, Transport Questions, Permanent Mission of the Russian Federation

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

UNITED KINGDOM

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

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

Mr. Peter Grant, Policy Adviser, Department for Transport

Mr. Roy Watkinson, Policy Manager, Environment Agency

Mr. Jonathan Simpson, Policy Advisor, Maritime and Coastguard Agency

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

OBSERVER GOVERNMENTS

ARGENTINA

Mr. Ernesto Martinez Gondra, Ministro, Representante Permanente Adjunto, La Misión Permanente de la República Argentina ante los Organismos Internacionales en Ginebra

Mr. Dario Celaya, Consejero, La Misión Permanente de la República Argentina ante los Organismos Internacionales en Ginebra

Ms. Ines Fastame, Secretario de Embajada, La Misión Permanente de la República Argentina ante los Organismos Internacionales en Ginebra

AUSTRIA

Ms. Ina Kadlec, Attaché, Permanent Mission of Austria to the United Nations Office and Specialized Institutions in Geneva

BRAZIL

Mr. Antonio Carlos do Nascimento Pedro, Minister, Permanent Mission of Brazil in Geneva

Mr. Luis Fernando Resano, Alternate Permanent Representative of Brazil to the IMO

Ms. Maria Rita Fontes Faria, Secretary, Permanent Mission of Brazil in Geneva

Pedro Marcos de Castro Saldanha, Secretary, Permanent Mission of Brazil in Geneva

Mr. Rudolf de Noronha, Ministry of the Environment

CANADA

Mr. Denis Langlois, Senior Legal Officer, Ministry of Foreign Affairs

COLOMBIA

Mr. Ricardo Velez Benedetti, Counsel Minister, Permanent Mission of Colombia to the United Nations and the Specialised Agencies.

DENMARK

Ms. Lis Vedel, Head of Section, Danish Environmental Protection Agency

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

DOMINICAN REPUBLIC

Ms. Carmen Miranda-Levy, Permanent Mission of the Dominican Republic

ECUADOR

Mr. Alfonso Velez Verdesoto, Coordinator, Ministry of Environment

EGYPT

Mr. Adel Shafei Osman, General Director, Hazardous Waste Department, Egyptian Environment Affairs Agency

EL SALVADOR

H.E. Miguel Angel Alcaine, Ambassador, La Misión Permanente de El Salvador ante las Naciones Unidas en Ginebra

Lic. Mario Castro Grande, Ministro Consejero, La Misión Permanente de El Salvador ante las Naciones Unidas en Ginebra

Lic. Carmen Elena Castillo-Gallandat, Ministro Consejero, La Misión Permanente de El Salvador ante las Naciones Unidas en Ginebra

FINLAND

Mr. Tuomas Aarnio, Legal Advisor, Ministry of the Environment

FRANCE

Ms. Pascale Clochard, Chargée de Mission, Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable

GREECE

Ms. Spyridoula Maltezou, Ministry of Environment

Mr. George Gabriel, Hellenic Chamber of Shipping and Union of Greek Shipowners

Mr. Elias Sampatakakis, Director, Marine Environment Protection Directorate

HUNGARY

Ms Andrea Ajan, Advisor, Permanent Mission of the Republic of Hungary to the United Nations Office and other International Organizations in Geneva

INDIA

Mr. M.S. Grover, Deputy Permanent Representative of India, Permanent Mission of India

Mr. Arun Kumar Chatterjee, Counsellor, Permanent Mission of India

IRAQ

Dr. Ali K. Mohammad, Director, Environment Section, Ministry of Agriculture

Dr. Sabah Mahdi Abdulaaima, Director, Health Department, Ministry of Health

IRELAND

Mr. James Snelgrove, Engineer and Ship Surveyor, Marine Survey Office, Department of Communications, Marine and Natural Resources

KUWAIT

Mrs. Suad Taqi, Environmental Inspector, Environment Public Authority-Industrial Waste Department

LIBYA

Mr. Adel El –Hamasi, Third Secretary, Permanent Mission of the Socialist People's Libyan Arab Jamahiriya to the United Nations Office at Geneva and International Organizations in Switzerland

MALTA

Mr. Stephen Camilleri, Flag and Port State Control Inspector, Malta Maritime Authority, Merchant Shipping Directorate

Mr Franck Lauwers, Senior Environment Protection Officer, Environment Protection Directorate, Malta Environment and Planning Authority

MARSHALL ISLANDS

Mr. John Ramage, Deputy Commissioner

MAURITIUS

Ms. Reena Wilfrid-René, Second Secretary, Permanent Mission of Mauritius to the United Nations, Geneva

MEXICO

Mr. Luis Mario Ramón Bravo Roman, Agregado Naval de la Embajada en Francia, Secretaria de Marina Armada de Mexico

MONACO

H.E. Mr. Philippe Blanchi, Ambassadeur, Représentant Permanent, Mission Permanente de la Principauté de Monaco auprès de l'Office des Nations Unies à Genève et des autres Organisations Internationales

Ms. Carole Lanteri, Représentant Permanent adjoint, Mission Permanente de la Principauté de Monaco auprès de l'Office des Nations Unies à Genève et des autres Organisations Internationales

Mr. Alexandre Jahlan, Troisième Secrétaire, Mission Permanente de la Principauté de Monaco auprès de l'Office des Nations Unies à Genève et des autres Organisations Internationales

PANAMA

Mr. Jorge Corrales, Consejero, La Misión Permanente de la República de Panama ante la Oficina de las Naciones Unidas y otras Organizaciones Internacionales en Ginebra

ROMANIA

Mr. Liviu Vasile, Adviser

SWEDEN

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

TRINIDAD AND TOBAGO

Ms. Linda Wiltshire, Sector Specialist (Sea), Ministry of Works and Transport

TURKEY

Mr. Hakan Kivanç, First Counsellor, Permanent Mission of Turkey to the UN Office and Other International Organizations at Geneva

Ms. Betül Dogru, Acting Head of Section, Ministry of Environment and Forestry

Ms. Simla Yasemin Özkaya, Counsellor, Permanent Mission of Turkey to the UN Office and Other International Organizations at Geneva

Ms. Sevgi Aytas, Engineer, Ministry of Environment and Forestry

Mr. Ali Görkem, Expert, Undersecretariat of Maritime Affairs

Mr. Umut Sentürk, Undersecretariat of Maritime Affairs

Ms. Nefise Burcu Unal, Assistant Expert of Occupational Health and Safety, Ministry of Labour and Social Security

OBSERVERS FROM INTERGOVERNMENTAL ORGANIZATIONS

EUROPEAN COMMISSION

Mr. Thomas Ormond, Administrator, DG Environment

OFFICE OF THE UNITED NATIONS HIGH COMMISSIONER FOR HUMAN RIGHTS (OHCHR)

Mr. Stefano Sensi, Assistant to the Special Rapporteur of the Commission on Human Rights on the Adverse Effect of the Illicit Movement and Dumping of Toxic and Dangerous Wastes and Products on the Enjoyment of Human Rights

OBSERVERS FROM NON-GOVERNMENTAL ORGANIZATIONS

BASEL ACTION NETWORK (BAN)

Mr. Richard Gutierrez, Toxics Policy Analyst

GREENPEACE INTERNATIONAL

Mr. Erdem Vardar, Shipbreaking Campaigner

Mr. Arifur Rahman, Chief Executive, YPSA

Ms. Marietta Harjono, International Coordinator, Shipbreaking Campaign

Ms. Ingvild Jenssen, Project Coordinator, European NGO Platform on Shipbreaking

INTERNATIONAL ASSOCIATION OF INDEPENDENT TANKER OWNERS (INTERTANKO)

Mr. Tim Wilkins, Environment Manager

INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES (IACS)

Mr. Robin Townsend, Naval Architect

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES LIGUES DE DROITS DE L'HOMME

Ms. Alexandra Pomeon, Liaison Officer to the United Nations

Ms. Isabelle Brachet, Asia Desk Officer

JOINT SECRETARIAT

SECRETARIAT OF THE BASEL CONVENTION

Ms. Sachiko Kuwabara-Yamamoto	Executive Secretary
Mr. Pierre Portas	Deputy Executive Secretary
Ms. Donata Rugabaramu	Senior Legal Officer
Mr. Ibrahim Shafii	Programme Officer/Technical
Ms. Laura Thompson	Legal Expert
Ms. Sophie Schlingemann	Legal Consultant
Ms. Antonia Dougan	Secretary
Ms. Dima Yared	Report Writer
Ms. Yvonne Nzelle Ewang	Report Writer
Mr. Ariel Dayao	Documents Assistant
Mr. Mohammed Hassan Habib	Filing Clerk

INTERNATIONAL LABOUR OFFICE (ILO)

Mr. Paul Bailey	Senior Technical Specialist
Mr. Igor Fedotov	Senior Specialist on Occupational Health and Safety
Mr. David Sparks	Maritime Consultant

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO)

Mr. F. Javier Llorens	Senior Technical Officer
-----------------------	--------------------------

ANEXO 2

**RESULTADOS DE LA LABOR DEL GRUPO DE TRABAJO OFICIOSO SOBRE
LA COMPARACIÓN DE LOS TRES CONJUNTOS DE DIRECTRICES**

Nota presentada por el Grupo de trabajo oficioso

RESUMEN

Sinopsis:	En el presente documento se recogen los resultados de la comparación llevada a cabo por un Grupo de trabajo oficioso interperiodos, coordinado por el Reino Unido, acerca de las directrices sobre el reciclaje de buques de la OMI, la OIT, y el Convenio de Basilea.
Documentos conexos:	ILO/OMI BC WG 1/8 (anexos 2 y 3, ILO/OMI BC WG 1/3/1.

Sinopsis

- 1 No parece haber contradicciones importantes entre los tres conjuntos de directrices y frecuentemente se hacen referencias cruzadas entre las mismas.
- 2 Las directrices de la OIT son pormenorizadas y podían considerarse como las orientaciones primarias sobre seguridad y salud en el trabajo en los astilleros de reciclaje.
- 3 En las tres directrices se aboga por la necesidad de un pasaporte verde y se aborda cómo podría incluirse en el contexto del plan de reciclaje del buque (o equivalente).
- 4 Un aspecto importante en el que difieren las directrices es acerca de cómo se ha de poner en práctica el requisito del "consentimiento informado" entre los Estados de abanderamiento, los propietarios de buques, los astilleros de reciclaje y los Estados en los que se efectúa el reciclaje. Se ha de seguir examinando esta cuestión.
- 5 La aplicación de la definición del Convenio de Basilea de gestión ambientalmente racional (GAR) pareciese que limita la utilización de diversas secciones de las otras directrices.
- 6 En el párrafo 94 figura un resumen de las ambigüedades y lagunas que como resultado de esta labor de comparación se han encontrado en las directrices y recomendaciones.

Introducción

7 La primera reunión del Grupo mixto de trabajo Organización Marítima Internacional/Organización Internacional del Trabajo/Convenio de Basilea sobre el reciclaje de buques se celebró en la sede de la OMI en febrero de 2005. En el punto 3 del orden del día de la reunión se pedía que el Grupo realizase un análisis comparativo de los conjuntos de directrices elaborados por las tres organizaciones con respecto al reciclaje de buques. A estos efectos se constituyó un Grupo de trabajo oficioso, presidido por el Reino Unido.

8 Se llegó a la conclusión de que dentro del plazo asignado no sería posible realizar un análisis pormenorizado de las directrices por lo que sería necesario seguir trabajando. Se acordó que esta labor se realizaría por correspondencia en el lapso interperiodos y que debía ultimarse a tiempo para que fuese examinada en la siguiente reunión, en diciembre, del Grupo mixto de trabajo.

9 Fruto de las deliberaciones iniciales en el lapso interperiodos fue la decisión de que no era práctico realizar un análisis pormenorizado de las directrices debido a que no se contaba ni con el financiamiento suficiente ni con los conocimientos especializados en los países para poder realizar la labor. Se propuso por tanto desarrollar un análisis centrado en los aspectos claves de las directrices que se estimasen que eran de importancia fundamental con respecto a las cuestiones más importantes que debía abordar el Grupo mixto de trabajo.

10 El objeto del análisis comparativo era determinar los aspectos clave con respecto a los cuáles había consenso así como cualquier laguna, solapa o ambigüedades entre los tres conjuntos de las directrices sobre el reciclaje de buques:

- .1 las **Directrices técnicas para el manejo ambientalmente racional del desguace total y parcial de embarcaciones**, aprobadas en la sexta reunión de la Conferencia de las partes en el Convenio de Basilea, el 13 de diciembre de 2002, mediante la Decisión VI/24;
- .2 las **Directrices sobre el reciclaje de buques** de la OMI adoptadas el 5 de diciembre de 2003, en el vigésimo tercer periodo de sesiones de la Asamblea, mediante la resolución A.962 (23); y
- .3 **Seguridad y salud en el desguace de buques: Directrices para los países asiáticos y Turquía**, refrendadas para su publicación por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, en su 289ª reunión (marzo 2004).

11 Se facilitaron, con carácter inicial, las siguientes aportaciones para la labor del Grupo de trabajo oficioso:

- .1 una tabla matricial en la que se comparan los temas presentados en las tres directrices (anexo 2 del informe del Grupo mixto de trabajo), tomando como base la metodología propuesta en el documento ILO/IMO/BC/WG 1/3/1; y
- .2 un proyecto de documento de visión general, presentado por el Reino Unido, en el que se reseña el objetivo de cada documento y se determinan algunas de las diferencias y deficiencias que se perciben en cada uno (anexo 3 del informe del Grupo mixto de trabajo).

HISTORIA Y OBJETIVOS GENERALES DE CADA DIRECTRIZ

Organización Internacional del Trabajo (OIT)

12 La Oficina Internacional del Trabajo (OIT) de forma unánime refrendó, a los fines de su publicación por el Consejo de Administración en su 289ª reunión (marzo 2004), un conjunto de criterios para regir la eliminación de los buques al final de su vida útil. Estos criterios se reseñaron en el documento "**Seguridad y salud en el desguace de buques: Directrices para los países**

Asiáticos y Turquía", enfocado a quienes tienen responsabilidades con respecto a la seguridad y salud en el trabajo en las operaciones de desguace, incluidos los empleadores y los trabajadores de las instalaciones de desguace y las autoridades competentes.

13 Las Directrices se redactaron para contribuir a:

- .1 proteger a los trabajadores de las instalaciones de desguace de buques de los riesgos relacionados con el lugar de trabajo y reducir las lesiones, los problemas de salud, las enfermedades, los accidentes y los fallecimientos relacionados con el trabajo;
- .2 contribuir a mejorar la gestión de las cuestiones relacionadas con la seguridad de la salud laboral en el puesto de trabajo en su entorno; y
- .3 las Directrices de las OIT no son jurídicamente vinculantes ni tienen como objetivo sustituir la legislación o reglas nacionales o las normas aceptadas. Tienen como objetivo facilitar orientación para el establecimiento de sistemas, procedimientos y reglas eficaces de ámbito nacional para regir las actividades del desguace de buque, especialmente en las regiones en que estas reglas se están elaborando o no existen.

14 Las Directrices proponen un marco nacional que define 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, manipulación de sustancias peligrosas, medidas preventivas para proteger a los trabajadores de los riesgos y sugerencias relativas a un programa de competencia y formación.

15 El fin que persigue la OIT es mejorar globalmente la peligrosa práctica de desguazar buques en la playa. En las Directrices se propone que esto puede alcanzarse mediante:

- .1 la elaboración de un inventario de materiales peligrosos a bordo;
- .2 la descontaminación y la desgasificación,
- .3 la planificación de una demolición segura;
- .4 el reciclaje; y
- .5 la gestión segura de los desechos.

Organización Marítima Internacional (OMI)

16 En diciembre de 2003 la Organización Marítima Internacional (OMI) distribuyó un documento titulado "**Directrices sobre el reciclaje de buques**" elaborado con miras a ofrecer orientación a todas las partes interesadas en el proceso de 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 y astilleros de reciclaje.

17 Estas Directrices se elaboraron para que sirvieran de orientación a fin de alcanzar unas condiciones idóneas y en las mismas se ha tomado en consideración el proceso de reciclaje de los buques a lo largo de toda la vida activa del buque.

18 Las Directrices contienen una serie de medidas prácticas aplicables a todas las etapas del proceso de reciclaje del buque, tales como:

- .1 el 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;
- .2 la elaboración de un pasaporte verde para los buques nuevos y los existentes;
- .3 la selección de la instalación de reciclaje y preparación de los buques para el reciclaje, incluida la elaboración de un plan de reciclaje del buque; y
- .4 las 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.

19 Con las Directrices se busca fomentar el reciclaje como el mejor medio para la eliminación de los buques y al mismo tiempo se facilitan orientaciones para la preparación de los buques para el reciclaje, reduciendo al mínimo la utilización de materiales potencialmente peligrosos y la generación de desechos durante la vida útil del buque.

20 En general, las Directrices parten de que las obligaciones con respecto a medio ambiente y la protección de los trabajadores en las instalaciones de reciclaje de buques le corresponden a la propia instalación de reciclaje y a las autoridades gubernativas del país en que funciona la instalación de reciclaje. No obstante, se observa que tanto los propietarios de buques como otras partes interesadas también tienen responsabilidades con respecto a hacer frente a las cuestiones que se presentan.

Convenio de Basilea (CB)

21 En 2002, el Convenio de Basilea (CB) adoptó las "**Directrices técnicas para el manejo ambientalmente racional del desguace total y parcial de embarcaciones**" que es un documento dirigido a los países que poseen o desean contar con instalaciones para el desmantelamiento de buques.

22 Las Directrices contienen información y recomendaciones sobre los procedimientos, los procesos y las prácticas que deben implantarse para llevar a cabo una gestión ambientalmente racional en las instalaciones de desguace de buques. Las Directrices también facilitan orientaciones sobre la supervisión y verificación de la gestión ambiental.

23 De forma específica en las Directrices sobre el desmantelamiento de buques del CB se facilita orientación sobre:

- .1 el proceso de retirar el buque del servicio, por lo que respecta a la eliminación y localización de sustancias potencialmente contaminantes y prevenir el derrame de las mismas;

- .2 las buenas prácticas recomendadas para el proyecto, la construcción y el funcionamiento de las instalaciones de desmantelamiento de buques; y
- .3 los principios de la gestión ambientalmente racional y su consecución en las instalaciones de desmantelamiento de buques, incluido un calendario recomendado de implantación de las prescripciones, que sería de uno, cinco o diez años.

Comparación de las cuestiones claves en las tres directrices

24 Se examinaron los siguientes 11 aspectos en cada una de las directrices. En el análisis que seguidamente se presenta se indica si hay coherencia, ambigüedades o lagunas. Seguidamente se presentan las recomendaciones, a los fines de su examen.

Pasaporte verde

25 La OMI define un pasaporte verde como un documento en el que se brinda información con respecto de los materiales que se sabe que son potencialmente peligrosos utilizados en la construcción del buque, sus equipos y sistemas. La OMI ha señalado que el pasaporte verde debería acompañar al buque durante toda su vida útil y ser presentado al astillero de reciclaje. En el párrafo 5.2 la OMI incorpora una lista que podría utilizarse para conformar los elementos de un pasaporte verde (véase el inventario de materiales que se sabe que son potencialmente peligrosos). En el pasaporte deberían determinarse las cantidades aproximadas y la ubicación de cada material que se ha identificado. La OMI establece una distinción en el inventario entre los materiales potencialmente peligrosos, los desechos generados por las operaciones y las provisiones. La OMI pide a todos los propietarios de buques que preparen un pasaporte verde "en la medida de lo posible", basándose en los planos, diagrama, manuales especificaciones técnicas y manifiestos de provisiones del buque.

26 Las orientaciones de la OIT de 2004 sobre seguridad y salud en el desguace de buques también confirman la utilización de un pasaporte verde. De conformidad con la OIT un pasaporte verde debe contener un inventario de todos los materiales potencialmente peligrosos para la salud humana o el medio ambiente, utilizados en la construcción de un buque y debe acompañar al buque a lo largo de toda su vida útil.

27 En la sección 4 de las Directrices del Convenio de Basilea se recomienda que todos los buques destinados al desguace incluyan un inventario de las sustancias y materiales peligrosos a bordo. Este enfoque es bastante similar al enfoque del pasaporte verde de la OMI. No parece que hubiese diferencia importante entre las directrices con respecto a la elaboración y uso del pasaporte verde.

28 **Recomendación:** pudiera ser conveniente elaborar un modelo de pasaporte verde, reconociendo el hecho de que ciertos elementos serían más apropiados para los buques existentes y otros para los buques nuevos. En cierto momento en el futuro, el énfasis con respecto a los PCB, TDT y los asbestos deberían rebajarse dado que cesará su uso.

Plan de reciclaje del buque/Certificado para el desmantelamiento/Plan de gestión ambiental

29 La OMI recomienda que la instalación prepare un plan de reciclaje del buque en consulta con el propietario del buque. En la sección 8.3.2.4 se señalan los principales componentes de este plan, que incluirían: un pasaporte verde, asesoramiento técnico facilitado por el constructor del buque, detalles del equipo operacional del buque y posibles fuentes y cantidades de contaminantes peligrosos, e identificación de posibles riesgos para la seguridad y la salud en el trabajo. El plan consta de diversos elementos, algunos presentados por el propietario del buque y otros que han de ser preparados por el astillero de reciclaje. En la sección 8.3.3 se recomienda que el último propietario adopte ciertas medidas para prevenir la contaminación. Entre estas medidas está la reducción al mínimo de las cantidades de combustible, gasoil, aceites lubricantes, líquidos hidráulicos y otros hidrocarburos y sustancias químicas, y la remoción de los desechos en el último puerto. También se insta a los propietarios del buque a que se aseguren de que el pasaporte verde se completa y de que hay algún tipo de control del drenaje y del agua de lastre en el astillero. Estas recomendaciones son bastante similares a las que emanan del concepto de la GAR que se recoge en las orientaciones del Convenio de Basilea, si bien no son idénticas.

30 En la sección 8.3.3.2 de las Directrices de la OMI se dice que el propietario, en consulta con el astillero de reciclaje, podría "considerar" lo siguiente: que el astillero pueda eliminar sin riesgos los asbestos, que el astillero pueda descargar los halones en una instalación aprobada y que la extracción del material que quede en los tanques se haga en la mayor medida posible. En esta sección se señala que todos los materiales deben ser gestionados de una forma ambientalmente racional (no obstante no hay una referencia directa en la definición de GAR del Convenio de Basilea).

31 **Recomendación:** se debe hacer referencia a la definición de GAR del Convenio de Basilea en las directrices de la OMI y en las de la OIT, según proceda.

32 Con respecto al Plan de reciclaje, en las Directrices de la OMI, en la sección 8.3.4, se señala que el propietario del buque deberá adoptar las medidas necesarias para que el astillero de reciclaje expida un certificado de "desgasificación para trabajos en caliente", y asegurarse de que todas las zonas con atmósferas pobres en oxígeno están claramente identificadas y de que se implanta un programa para velar por la seguridad y la salud en el trabajo. Las Directrices de la OMI específicamente hacen referencia a la circular MSC/Circ.1084 "Principios para el trabajo en caliente a bordo de todos los tipos de buque" y a la resolución de la Asamblea A.864(20) "Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques". Esto implica que el cumplimiento de estas normas supone adherirse a las "mejores prácticas".

3.3 En la sección 2.3.5 de las Directrices de la OIT se fomenta la utilización de un Certificado de desmantelamiento. Este certificado recoge muchos de los elementos que figuran en el Plan de reciclaje del buque de la OMI. El certificado de la OIT consta de los siguientes elementos: una lista actualizada de sustancias y desechos peligrosos a bordo, garantías por parte de los propietarios de buques y astilleros de reciclaje de que el buque está descontaminado y desgasificado, la información que se ha de facilitar a fin de garantizar que puede elaborarse un plan para el desguace del buque en condiciones de seguridad, la implantación de un sistema de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo, y también se incluyen disposiciones con respecto a la provisión de alojamientos, medidas para el bienestar e instalaciones sanitarias apropiadas para todos los trabajadores.

34 Tal como se ha dicho anteriormente, el Convenio de Basilea exige que los astilleros elaboren e implanten un plan de gestión ambiental el cual incluye muchos aspectos del Plan de reciclaje de los buques de la OMI y del Certificado de desmantelamiento de la OIT. Estos tres documentos constan esencialmente de los mismos elementos si bien usan terminologías diferentes. Exigen que el astillero implante un programa de seguridad y salud en el trabajo, que un pasaporte verde acompañe al buque al astillero de reciclaje, que se retire la mayor cantidad posible de desechos antes de reciclar el buque y que se vigile tanto la seguridad y salud en el trabajo como el medio ambiente.

35 **Recomendación:** Pudiera ser necesario resumir y refundir las diversas terminologías utilizadas en las tres directrices relativas al plan de gestión ambiental, a los planes de reciclaje de buques y al certificado de reciclaje.

Lista de desechos o materiales peligrosos en el buque

36 En las Directrices de la OMI se definen los materiales peligrosos como los materiales que presentan un peligro para la salud humana o el medio ambiente identificados en el Código IMDG, el Convenio de Basilea, en otros instrumentos internacionales o por otras autoridades. En la OMI se hace referencia al Convenio de Basilea y a la MARISEC. El Convenio de Basilea ha elaborado su propia lista, denominada "Lista de sustancias y desechos peligrosos contemplados en el Convenio de Basilea que revisten interés para el desguace de embarcaciones". Los propietarios de buques, en las orientaciones de la MARISEC, incluyen una lista titulada materiales potencialmente peligrosos que pueden encontrarse a bordo de los buques entregados a los astilleros de reciclaje. Pareciese que en el documento de la OMI se incluyen, por referencia, definiciones propias del Convenio de Basilea.

37 **Recomendación:** Pudiera ser apropiado para la labor futura refundir estas listas a fin de centrar la atención en los elementos que son más pertinentes para las actividades de reciclaje de buques. Por ejemplo, puede haber sustancias recogidas en la lista que estarían presentes como parte integral del acero si bien el acero no es una "sustancia peligrosa". Sería valioso que se elaborase una lista única (el MEPC está trabajando al respecto).

Seguridad y salud en el trabajo

38 En la sección 1.7 de las Directrices de la OMI se dice que la obligación de proteger el medio ambiente y la seguridad y salud en el trabajo en las instalaciones de reciclaje le corresponde a la propia instalación de reciclaje y a las autoridades reguladoras del país en el que esté sita dicha instalación. No obstante, las directrices de la OMI también señalan que a los propietarios de buques les corresponde la responsabilidad de abordar estas cuestiones. La OMI se remite a Directrices de la OIT pero no abarca de manera pormenorizada las cuestiones pertinentes a la seguridad y salud en el trabajo.

39 En las Directrices del Convenio de Basilea se dice claramente que en las mismas no se abordan específicamente los aspectos relativos a la seguridad y salud en el trabajo en el contexto del reciclaje de buques y se remite directamente a los lectores a la OIT. No obstante en las directrices del Convenio de Basilea, en la página 99 de la versión en español, figura una lista de 13 cuestiones específicas relativas a la seguridad y salud en el trabajo a las que se ha de dar cumplimiento en plazo de un año. En las Directrices del Convenio de Basilea se reconoce que muchos astilleros de reciclaje tienen deficiencias en su funcionamiento y que se las ha de dar un cierto plazo para adherirse a los principios de la GAR.

40 Las Directrices de la OIT constituyen las orientaciones más pormenorizadas las cuales abarcan todos los aspectos de la seguridad y salud en el trabajo por lo que se refiere a reciclaje de buques. Las Directrices de la OIT no tienen carácter obligatorio sino que los Gobiernos nacionales les otorgan el carácter de prácticas recomendadas. Las orientaciones de 2001 de la OIT acerca de la seguridad y salud en el trabajo (ILO-OSH 2001) constituyen una guía sobre este tema, en la que se indica que las empresas deben elaborar un sistema de gestión de la salud. Un sistema de gestión de la salud incluye la vigilancia del medio laboral, lo que a su vez abarca la determinación y evaluación de los factores ambientales que puedan afectar la salud de los trabajadores. Un enfoque de este tipo también exige un examen continuo. Este enfoque de revisión de riesgos, su solución y su vigilancia continua es coherente con el concepto de la GAR del Convenio de Basilea.

41 La OIT en la sección 2 recomienda que cada buque destinado al reciclaje disponga de un Certificado de desmantelamiento (véase sección 2.3.5). Este Certificado incluye: 1) la mayor parte de los elementos recogidos en el pasaporte verde, 2) garantías por parte de los propietarios, corredores y personal encargado del desguace de que el buque se encuentra desgasificado y descontaminado, 3) garantías de que se cuenta con un sistema de seguridad y salud en el trabajo, 4) garantías de que el astillero de reciclaje ha implantado los convenios relevantes a la seguridad y salud en el trabajo, y 5) la provisión de viviendas y de instalaciones adecuadas para la asistencia sanitaria y social de todos los trabajadores. La formación en materia de seguridad y salud en el trabajo es un aspecto de gran importancia en el enfoque de la OIT por lo que respecta a los supervisores, trabajadores y contratistas. En la sección 14 se dice que la formación debe abarcar a todos los trabajadores, que los trabajadores han de recibir nueva formación periódicamente, que la formación se ha de revisar a fin de garantizar que se abordan los riesgos y que el programa de formación ha de estar documentado de modo que a cada trabajador se le expida un certificado de formación.

42 En la sección 3 de las Directrices de la OIT se establecen los requisitos generales de un programa nacional de seguridad y salud en el trabajo. Un programa de este tipo es responsabilidad del Estado de reciclaje y ha de estar basado en leyes y reglas específicas mediante las que se dispongan mecanismos eficaces para la inspección y el cumplimiento. Este programa nacional ha de proteger a todos los trabajadores (3.1.4), establecer límites de exposición (3.1.5), adoptar y hacer cumplir la legislación nacional laboral (3.2). En la sección 9.2 claramente se dispone que cuando hay trabajadores que corren el riesgo de estar expuestos a asbestos se dará cumplimiento el Convenio sobre el asbesto (Nº 162) y a las correspondientes recomendaciones (Nº 172) en las que se establecen los medios idóneos para proteger a los trabajadores por lo que respecta a la exposición a los asbestos. En la sección 9.2 asimismo se dice que los astilleros de reciclaje también han de cumplir el Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT relativo a la exposición profesional a sustancias nocivas y en suspensión en el aire, en el que de igual manera se recogen las mejores prácticas para hacer frente a la exposición a sustancias químicas industriales. Si bien el Código de la OIT no se elaboró de manera específica con referencia a los astilleros, es bastante detallado por lo que respecta al abanico de productos químicos que posiblemente se encontrarán durante el reciclaje de un buque. Si un país de reciclaje no ha determinado los límites de exposición y los mecanismos para hacer cumplir las disposiciones al respecto, es posible que ninguna parte pueda expedir un documento en el que se recojan las garantías exigidas en el Certificado de desmantelamiento, de la OIT, o en la declaración de la OMI "de buque listo para el reciclaje".

43 En la sección 4 de las Directrices de la OIT se dice que la responsabilidad principal de los astilleros de reciclajes de buques es proteger a los trabajadores. En esta sección se señalan las responsabilidades generales de los empleadores, entre las que están las siguientes: identificación y

realización de evaluaciones periódicas de los peligros potenciales y riesgos, implantación de medidas de prevención y protección, y cumplimiento de los convenios internacionales, códigos de prácticas y legislación nacional.

44 La OIT ha establecido un proceso para que los Gobiernos elaboren un programa de seguridad y salud en el trabajo, de aplicación a los astilleros de reciclaje de buques. Este programa figura en la sección 4.0, "titulada Gestión de la seguridad de la salud en el trabajo". Este sistema de gestión se basa en las Directrices de la OIT relativas al sistema de gestión de la seguridad de la salud en el trabajo (ILO-OSH 2001). El sistema consta de cuatro componentes: una política en materia de seguridad y salud en el trabajo; evaluación de los riesgos; planificación e implantación de las medidas; y la evaluación de los resultados de la aplicación de las normas sobre seguridad y salud en el trabajo. La OIT recomienda (en la sección 4.3) que se realice en cada astillero reciclaje una evaluación inicial de riesgos y que cada astillero elabore un plan de desguace específico para cada buque, con respecto al cual se tome en consideración el plan nacional de gestión de la seguridad y salud en el trabajo.

45 **Recomendación:** Parece factible integrar las disposiciones de la OIT con respecto a la seguridad y salud en el trabajo (Certificado de desmantelamiento), en el plan de reciclaje del buque de la OMI. También parecería viable elaborar una lista de exigencias mínimas en materia de seguridad y salud en el trabajo (véase la sección 7.2.1.4 de las Directrices de la OIT), con la cual se debería contar en el plazo de un año, de forma similar a las cuestiones pertinentes a los trabajadores, para las que se fija un plazo de un año, de forma en el marco del Convenio de Basilea, que figuran en el cuadro 11 de la página 90 (texto en español) de las Directrices del Convenio de Basilea.

46 La OIT señala en las secciones 4.3-4.6 que el sistema de gestión también debe incluir la identificación de peligros y la evaluación de riesgos, realizadas de forma periódica; un enfoque para la implantación del plan; y un plan para situaciones de emergencia (muy parecido al Plan de preparación para imprevistos, del Convenio de Basilea). En la sección 5 se recomienda que se notifiquen todas las lesiones relacionadas con el trabajo, de conformidad con lo dispuesto en el Convenio sobre las prestaciones en caso de accidentes de trabajo y accidentes profesionales (1964-121)), y el repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT titulado "Registro y notificación de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales".

47 En la sección 6 de las Directrices de la OIT se recomienda que los astilleros dispongan de servicios de salud para los trabajadores, en el propio lugar de trabajo. Tales servicios (véase la sección 6.5) llevarán a cabo labores de vigilancia de la salud para todos los trabajadores. Esta recomendación es coherente con los principios directivos técnicos y éticos, de la OIT, relativos a la vigilancia de la salud de los trabajadores.

48 La parte II de las Directrices de la OIT incluye recomendaciones específicas acerca de la seguridad operacional en el desguace de buques. La OIT ha elaborado recomendaciones en materia de seguridad y salud en el trabajo con respecto a tres aspectos primarios del reciclaje de buques: preparación, deconstrucción y gestión de la corriente de materiales (chatarra). Todas las cuestiones relativas a la seguridad y salud en el trabajo se han de incluir en el plan de desguace del buque que ha de ser específico para cada buque. En la sección 7.1.2 se hace hincapié en la necesidad de que el pasaporte verde se presente a los astilleros de reciclaje como parte del proceso de preparación. En la sección 7.1.3 se señala que el Plan de desguace del buque se ha de elaborar con antelación al reciclaje y debe constituir un método para mejorar sistemáticamente las condiciones de trabajo. El Plan también ha de incluir garantías de que a todos los trabajadores se les facilita formación

adecuada, además del equipo de protección personal (las recomendaciones de la OIT con respecto al equipo de protección personal figuran en la sección 15) e indumentaria protectora. La OIT recomienda que el equipo de protección profesional y la indumentaria protectora se faciliten sin costo alguno para los trabajadores.

49 En la sección 7.2 de las Directrices de la OIT se incluyen todos los aspectos de un Plan modelo de desguace de buques, por lo que respecta a la seguridad y salud en el trabajo. Tal como se ha señalado anteriormente, la OMI apoya la elaboración de un pasaporte verde. La OIT también recomienda que todos los buques destinados al reciclaje cuenten con un plan que incluya un Certificado de desmantelamiento. En la sección 7.2.1.4 se dice que como mínimo el Plan de desguace: 1) deberá incluir una lista actualizada de sustancias peligrosas a bordo del buque, facilitada por los propietarios de los buques de conformidad con lo dispuesto en el Convenio de Basilea, 2) se deberá haber confirmado con los propietarios, corredores y personal encargado del desguace que el buque se encuentra desgasificado y descontaminado, y 3) deberá indicar que se ha preparado un plan de desguace del buque y que se ha puesto a disposición del astillero.

50 El enfoque adoptado por la OIT exige que se haya preparado un plan específico de desguace que aborde los riesgos específicos inherentes a un buque en específico. El Plan será actualizado a lo largo del proceso de desguace. Como mínimo, según señala la OIT en el párrafo 7.2.3, se han de determinar y poner en práctica medidas de prevención y protección que abarquen el acceso y las salidas, se deberá de contar con plataformas seguras para realizar los trabajos, se deberá velar porque los trabajos en caliente están debidamente planeados, porque se hayan establecido atmósferas seguras para todos los trabajadores y porque el buque cuente con servicios contra incendios y servicios de primeros auxilios. En la sección 16 de las Directrices de la OIT se dice que si no se cuenta con instalaciones médicas oficiales, el astillero de reciclaje debería contar con lavaojos, duchas y un número de teléfono de emergencia para solicitar ayuda. No obstante el astillero de reciclaje debería contar en el propio astillero con personal encargado de administrar los primeros auxilios, debidamente formado y cuyos reconocimientos se actualicen. Pareciese que la OIT ha establecido unos criterios provisionales en cuanto a los primeros auxilios por los cuales los astilleros estarían autorizados a desguazar buques hasta el momento en que se cuente con instalaciones médicas establecidas. Este enfoque de permitir el desguace durante un periodo provisional es coherente con lo dispuesto por la OMI.

La GAR en una instalación de desguace de buques

51 En las Directrices técnicas del Convenio de Basilea para el manejo ambientalmente racional del desguace total y parcial de buques (2003) se dice en la página 1 del resumen ejecutivo de las mismas que las Directrices proporcionan información y recomendaciones sobre los procedimientos, procesos y prácticas que **deben** aplicarse para lograr un manejo ambientalmente racional en esas instalaciones. Una afirmación de este tipo no deja mucho campo de maniobra para que se elaboren enfoques alternativos que se ajusten a la definición de gestión ambientalmente racional del Convenio de Basilea.

52 Asimismo el Convenio de Basilea define el manejo ambientalmente racional como: "la adopción de todas las medidas posibles para garantizar que los desechos peligrosos y otros desechos se manejen de manera que queden protegidos el medio ambiente y la salud humana contra los efectos nocivos que puedan derivarse de tales desechos". El Convenio de Basilea es claro en cuanto a que sus Directrices son de aplicación a los astilleros de reciclaje de buques tanto nuevos como existentes.

53 De conformidad con las disposiciones del Convenio de Basilea, el manejo ambientalmente racional consta de cinco componentes principales: 1) la elaboración de una política en materia de gestión ambientalmente racional, 2) la determinación de objetivos, 3) la elaboración e implantación de un plan de gestión ambiental, 4) el establecimiento de controles y procedimientos operacionales, y 5) medios para la comprobación y la adopción de medidas correctivas. En el Convenio de Basilea asimismo se define el plan de gestión ambiental como un documento que consta de los siguientes componentes: a) la evaluación de los posibles impactos (evaluación del impacto ambiental), b) la formulación de posibles medidas de prevención y c) la elaboración e implantación de un sistema de gestión ambiental específico del astillero con respecto a un buque específico que incluya un plan de manejo de desechos, un plan de preparación para situaciones imprevistas y un plan de vigilancia. La elaboración de los riesgos potenciales, tal como se recoge en el plan de gestión ambiental del Convenio de Basilea, es similar a lo dispuesto en la sección 4.3 de las Directrices de la OIT.

54 En la sección 6.2 de las Directrices del Convenio de Basilea se dice que a fin de adherirse al concepto de manejo ambientalmente racional, los astilleros han de demostrar su cumplimiento haciendo uso de un sistema de gestión ambiental. De conformidad con el Convenio de Basilea la norma internacional aplicable (mejor práctica) es la ISO 14001.

55 **Recomendación:** es necesario aclarar como puede darse cumplimiento a las exigencias derivadas del concepto de gestión ambientalmente racional, contemplado en el Convenio de Basilea, si se adoptan elementos propios de las otras directrices.

Mejores prácticas/buenas prácticas de una instalación de desguace de buques

56 En la sección 2.1 de las Directrices de la OMI se dice que el cumplimiento de las mismas supondría ajustarse a las "mejoras prácticas". En la sección 9.4.4 de las Directrices de la OMI se dice que los Estados que efectúen el reciclaje deberán asegurarse de que la manipulación y eliminación de asbestos, aceites y otras sustancias peligrosas se han llevado a cabo de un "modo aceptable" (lo que no se define) ya sea con anterioridad a la llegada del buque o posteriormente. En esta sección seguidamente se hace referencia a las Directrices de la OIT y las del Convenio de Basilea

57 La totalidad de la sección 4 de las Directrices del Convenio de Basilea (a partir de la página 45 en la versión en español) se describen las "buenas prácticas" necesarias para adherirse al concepto de gestión ambientalmente racional. No hay duda de que esta sección se ha de interpretar como equivalente a unas mejores prácticas, incluso si en el contexto del Convenio de Basilea se hace uso del término "buenas" en vez de "mejores". El Convenio de Basilea establece buenas prácticas con respecto a siete actividades: 1) inventario de los desechos peligrosos/contaminantes a bordo), (en esencia, un pasaporte verde), 2) remoción/limpieza de sustancias presentes en el buque con antelación al reciclaje, 3), disposiciones de seguridad para garantizar un acceso adecuado al buque en condiciones de seguridad, 4), remoción de equipos, 5), remoción de las sustancias peligrosas/contaminantes, 6) desmantelamiento y, 7) almacenamiento/reciclado y eliminación.

58 Las Directrices del Convenio de Basilea señalan que con antelación al corte, se ha de proceder a la remoción de todos los materiales residuales que pueda haber en el buque. El buque ha de limpiarse de modo que cuando se proceda a desmantelarlo esté limpio y en condiciones de seguridad. El Convenio de Basilea no descarta que la limpieza del buque se lleve a cabo en el astillero de reciclaje si el astillero puede realizar esta función. Las "buenas prácticas" incluidas en las Directrices del Convenio de Basilea por lo que se refiere al desmantelamiento exigen la elaboración y aplicación de un Plan de desmantelamiento. Este requisito es similar al requisito de la OMI relativo al Plan de reciclaje y al de la OIT por lo que hace al Certificado de desmantelamiento.

59 **Recomendación:** parece posible elaborar una lista común de elementos mínimos del Plan de reciclaje del buque.

60 En la sección 4.2 de las Directrices del Convenio de Basilea se identifican posibles contaminantes y se formulan recomendaciones para evitarlos o gestionarlos. Esta sección incluye recomendaciones adicionales que constituyen buenas prácticas y la mayoría son coherentes con lo que se recoge en las directrices de la OIT y de la OMI. En las Directrices del Convenio de Basilea se identifican cuatro tipos de sustancias que es posible que se liberen, debiéndose por lo tanto tomar precauciones: metales; aceites y combustibles; aguas de lastre y de sentina; y pinturas y revestimientos.

61 Las recomendaciones del Convenio de Basilea con respecto a los metales se refieren fundamentalmente al corte del metal y a cómo debe de procederse a los "trabajos en caliente". A este respecto, se prefieren de forma general las Directrices de la OIT dado que este organismo facilita orientaciones muy específicas. No obstante las recomendaciones del Convenio de Basilea, en esta sección y por lo que respecta a la manipulación y eliminación de los ánodos y de los desechos de plomo y mercurio son únicas dado que la OIT no las aborda y por lo tanto suplementan adecuadamente la información facilitada por la OIT.

62 Las Directrices del Convenio de Basilea señalan que los desechos de aceites y combustibles se deberán reciclar en tanto sea posible. No obstante las directrices no abordan las situaciones en las que los aceites y combustibles puedan mezclarse fuera de las propias instalaciones y ser utilizados como combustible.

63 Las aguas de lastre constituye un problema ambiental en los puertos de todo el mundo y se conocen bien los métodos para tratarlas y proceder a su eliminación. En las Directrices del Convenio de Basilea se señala que estas aguas pueden ser tratadas o descargadas por la borda - las orientaciones son relativamente vagas a este respecto y no se establece con carácter obligatorio ninguna protección mínima antes de la descarga. Se hace referencia a las disposiciones del Convenio MARPOL.

64 **Recomendación:** A fin de garantizar que se alcanzan los niveles mínimos de protección ambiental pudiera ser necesario volver a examinar las normas existentes del MARPOL con respecto al agua de sentina y las recientemente adoptadas disposiciones de la OMI acerca del agua de lastre.

65 En las Directrices del Convenio de Basilea se observa que hay riesgos para el medio ambiente y con respecto a la seguridad y salud en el trabajo, relacionados con la remoción y eliminación del tributilestano (TBT) y de pinturas a base de isocianatos.

66 En la sección 4.2.5 de las Directrices del Convenio de Basilea se examinan las buenas prácticas necesarias para la manipulación y eliminación de los asbestos. Tal y como se ha señalado anteriormente, la OIT sugiere que los trabajadores expuestos a asbestos se ajusten a las disposiciones del Convenio sobre el asbesto (Nº 162) y a las Recomendaciones (Nº 172), en las que se establecen las mejores prácticas para proteger a los trabajadores de la exposición a los asbestos. En las Directrices del Convenio de Basilea se sugiere que los asbestos que se han retirado de los buques no se vuelvan a utilizar ni sean reciclados.

67 En la sección 4.2.6 se aborda la remoción y eliminación de los PCB. El Convenio de Basilea estima que los desechos que contengan PCB en una concentración superior a los 50 mg/kg se deben considerar desechos peligrosos. Pareciere que hay un acuerdo general con respecto a que todos los líquidos libres que contengan PCB deben ser retirados del buque antes de su desguace. También hay acuerdo con respecto a que en el pasaporte verde se debe identificar todo el equipo o cables restantes que contienen PCB. También se entiende que el cableado que contenga PCB no se ha de quemar a fin de recuperar los metales, dado que esto haría que se liberase PCB en el aire.

68 En la sección 4.3 de las Directrices del Convenio de Basilea se examina cómo se puede dar cumplimiento a las disposiciones relativas a la vigilancia de la seguridad y la salud en el trabajo y a la del medio ambiente. Las Directrices del Convenio de Basilea son las únicas que recogen disposiciones con respecto a la vigilancia de las sustancias liberadas en el medio ambiente. En las Directrices del Convenio de Basilea se recomienda que se elabore un plan de vigilancia de la liberación de sustancias en el medio ambiente, de forma que se sometan a vigilancia todas las sustancias que se liberan en el terreno, así como a los sedimentos, el agua y el aire, y los ruidos. En las Directrices también se dice que el Estado de reciclaje ha de establecer normas ambientales para limitar las sustancias contaminantes que se liberen en el medio ambiente y que la vigilancia de estos niveles ha de servir para garantizar que los límites no se exceden.

69 **Recomendación:** las normas sobre vigilancia del medio ambiente recogidas en las Directrices del Convenio de Basilea podrían incluirse en el Plan de vigilancia del astillero al que se hace referencia en las Directrices de la OIT, a los efectos de la seguridad y salud en el trabajo.

70 Las recomendaciones recogidas en Directrices del Convenio de Basilea con respecto a la vigilancia de las normas relativas a la seguridad y salud en el trabajo indican que en primer lugar se ha de realizar una evaluación de los riesgos y después se ha de poner en marcha una estrategia de control de la exposición. Este enfoque es coherente con lo dispuesto en las Directrices de la OIT relativas a los sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo (ILO-OSH 2001). En las Directrices del Convenio de Basilea también se recomienda que el astillero implante un plan de respuesta para situaciones de emergencia. Esta recomendación es coherente con lo que se señala en la secciones 4.3-4.6 de las Directrices de la OIT.

Instalación de reciclaje aceptable

71 En la sección 8.1.1 de las Directrices de la OMI se dice que la instalación de reciclaje de buques debería poder reciclar los buques que compra de conformidad con la legislación nacional y los convenios internacionales pertinentes, incluidas las Directrices de la OIT y las del Convenio de Basilea. En las Directrices de la OMI también se dice que la autoridad competente del Estado de reciclaje deberá evaluar la capacidad de sus instalaciones de reciclaje y poner a disposición de los propietarios de los buques los resultados de estas evaluaciones. La OMI no aborda la cuestión de cómo se deben realizar tales evaluaciones y en qué criterios deberían basarse. La OMI no obstante una vez más establece referencias cruzadas a las normas de la OIT y a las del Convenio de Basilea. No está claro si un astillero estaría dando cumplimiento a lo dispuesto, si en vez de ajustarse a lo establecido en la norma ISO 14001 o en las normas de la OIT relativas al trabajo, se ajustara a las normas dispuestas por otras autoridades competentes.

72 En la sección 5.3 de las Directrices del Convenio de Basilea se especifican las normas por lo que respecta al diseño y construcción de las seis zonas operativas de las que se divide un astillero modelo de reciclaje de buques. En las Directrices del Convenio de Basilea se da un plazo de cinco a diez años para ajustarse a todas estas normas de diseño. En las Directrices de la OIT, en la figura 4 (página 37 de la versión en español) también se describen los elementos de un astillero modelo.

73 En las Directrices del Convenio de Basilea se dice en la sección 6.2 que para que un astillero se ajuste al concepto de gestión ambientalmente racional de los desechos se han de cumplir diversas condiciones, siendo éstas las siguientes: a) se cuenta con una infraestructura normativa y de vigilancia que garantice el cumplimiento de las normativas aplicables, b) la autorización de emplazamientos o instalaciones que velen por la aplicación de normas adecuadas tecnológicas y de control de la contaminación para el tratamiento de los desechos peligrosos, c) una vigilancia del comportamiento ambiental, d) existe una capacidad de vigilancia del cumplimiento que garantice la adopción de medidas apropiadas cuando se determina que hay incumplimiento, e) se mantiene la capacitación del personal.

74 **Recomendación:** en las Directrices del Convenio de Basilea se establecen 13 elementos específicos en materia de seguridad y salud en el trabajo (véase cuadro 2 de la página 99 del texto en español) que se han de cumplir en un plazo mínimo de un año a partir de darse cumplimiento a las disposiciones que conlleva el concepto de la GAR. Como un punto que en el futuro se podría incluir en el programa de trabajo, podría examinarse la conveniencia de elaborar otro conjunto de normas mínimas.

75 Tanto en las Directrices de la OIT como en las del Convenio de Basilea se dice que se han de evaluar las condiciones en el astillero a fin de determinar si se ajustan a las normas nacionales e internacionales. Como parte de esta evaluación debería determinarse si el astillero, o unas instalaciones cercanas, tienen capacidad para manipular y eliminar debidamente los volúmenes de desechos que posiblemente aparezcan durante el desguace. En la sección 7.3 de las Directrices de la OIT se dice que la evaluación de un astillero debe incluir una "identificación de peligros y una evaluación de riesgos".

76 **Recomendación:** Examinar si tales evaluaciones de los astilleros deberían o podrían ser realizadas por terceras partes independientes.

77 En las directrices por lo general no se examina cómo los integrantes mejor posicionados del sector privado podrían influir en la adopción de unas mejores prácticas en los astilleros de reciclajes de buques. La MARISEC ha adoptado un código de prácticas del sector del reciclaje de buques, que no va en contra de lo dispuesto en las directrices de la OIT, de la OMI o del Convenio de Basilea, consistente en enfoques con respecto a un reciclaje de buques aceptable. No obstante de forma individual los propietarios de buques pueden ejercer influencia, si así lo desean, a fin de incluir cláusulas específicas en materia de salud y seguridad en el trabajo y de protección del medio ambiente, como parte de las cláusulas de cumplimiento obligatorio de los contratos.

Consentimiento informado

78 En la sección 8.1.8 de las Directrices de la OMI se dice que los propietarios de buques, tras haber seleccionado el astillero de reciclaje, deberán informar a la autoridad competente del Estado de reciclaje. Este enfoque no es el mismo que el que se adopta en las Directrices del Convenio de Basilea, esto es, el consentimiento previo informado en el que participan el país exportador y el Estado de reciclaje. La OMI no hace referencia al enfoque del Convenio de Basilea del consentimiento previo informado, en la sección 9.5.2, que no es coherente con lo que se dice en la sección 8.1.8 de las Directrices de la OMI. Las Directrices de la OIT no se refieren directamente al consentimiento informado.

79 En la página 22 de la versión en español de las Directrices del Convenio de Basilea se dice que "los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos u otros desechos pueden realizarse únicamente previa notificación por escrito del estado de exportación a las autoridades competentes de los estados de importación y tránsito". El enfoque adoptado en el Convenio de Basilea con respecto al consentimiento involucra a los estados de exportación, de reciclaje y de tránsito. En el Convenio de Basilea se asume que la comunicación entre todas las partes prosigue a lo largo del proceso de reciclaje a fin de garantizar a todas las Partes que éstas están dando cumplimiento a las normas nacionales o internacionales pertinentes. Por tanto el enfoque adoptado en el Convenio de Basilea difiere bastante del de la OMI.

Responsabilidades del propietario del buque

80 En la sección 8.1.3 de las Directrices de la OMI se dice que el propietario del buque debería "examinar" lo siguiente: la capacidad del astillero para tratar en condiciones de seguridad y eliminar debidamente los materiales peligrosos, que la provisión de equipo de protección personal y de seguridad es suficiente y adecuada, que el astillero vigila y mantiene el buque libre de gas y que hay un programa de seguridad y salud en el trabajo que incluye el mantenimiento de historiales y una formación adecuada. La lista de exigencias es en esencia igual a la que figura en las Directrices de la OIT, aunque un poco más genérica.

81 En la sección 8.1.1 de las Directrices de la OMI se dice que la instalación de reciclaje debería poder reciclar los buques de manera coherente con lo dispuesto en la legislación nacional y los convenios internacionales pertinentes. La OMI señala asimismo que esto es de especial aplicación por lo que respecta a las Directrices de la OIT y a las del Convenio de Basilea. Esta disposición implica que los astilleros han de proceder de conformidad con lo dispuesto en las tres directrices.

82 En la sección 8.1.4 de las Directrices de la OMI se dice que si tras investigar la cuestión (el propietario del buque) se determina que el astillero de reciclaje no puede gestionar adecuadamente todos los desechos o materiales peligrosos ajustándose a lo dispuesto en la legislación nacional o en las directrices pertinentes, el propietario del buque debería hacer los arreglos necesarios para proceder a la remoción de éstos en otra instalación adecuada. Esta norma plantea la cuestión de hasta qué punto se ha de proceder a la remoción previa de desechos en los buques destinados al reciclaje.

83 **Recomendación:** pudiera ser útil elaborar un conjunto de exigencias mínimas a las que ha de ajustarse el astillero de reciclaje en un plazo de cinco años, por lo que respecta a la manipulación y almacenamiento de desechos peligrosos, de forma que las Directrices de la OMI y las del Convenio de Basilea puedan armonizarse al respecto.

84 Tal como se ha señalado anteriormente, la MARISEC ha elaborado unas orientaciones de carácter general dirigidas a los propietarios de buques con respecto al reciclaje adecuado de los buques. En las Directrices del Convenio de Basilea también se dice que además de su responsabilidad con respecto al consentimiento previo informado, los propietarios de buques siguen teniendo cierta responsabilidad a lo largo de todo el proceso de reciclaje. En las Directrices del Convenio de Basilea se recomienda que los propietarios no envíen buques a astilleros que no se ajusten a los principios de la GAR.

Responsabilidad del Estado de abanderamiento

85 En la sección 9 de las Directrices de la OMI se disponen las responsabilidades generales del Estado de abanderamiento. En la sección 9.2 se dice que al Estado de abanderamiento le corresponde la responsabilidad por las operaciones a lo largo de toda la vida útil del buque (incluida su última travesía), en tanto en cuanto el buque esté operativo. El límite por lo que respecta a la responsabilidad fijada en las Directrices de la OMI, difiere del dispuesto en las Directrices del Convenio de Basilea en las que se indica que el propietario del buque continúa teniendo responsabilidad a lo largo del proceso de reciclaje.

86 **Recomendación:** sería útil alcanzar un consenso sobre las medidas que el propietario del buque ha de adoptar con respecto a la última travesía, acerca de aspectos tales como la amplitud de la limpieza previa. Se ha de tomar nota de que en la sección 9.2 de las Directrices de la OMI se dice que el Estado de abanderamiento debería elaborar los criterios necesarios para declarar a un buque "listo para el reciclaje".

Responsabilidad del Estado de reciclaje

87 Tanto las Directrices de la OMI como las de la OIT son bastante claras en que el Estado de reciclaje tiene la responsabilidad de redactar legislación nacional mediante la que se implanten las Directrices de la OMI, las de la OIT y las del Convenio de Basilea. En la sección 9.4 de las Directrices de la OMI también se dice que le corresponde al Estado de reciclaje hacer que se cumplan las leyes y orientaciones nacionales e internacionales. En la sección 9.4.1.3 se dice que el Estado de reciclaje debería comprobar que se podrá manipular en condiciones de seguridad todo desecho potencialmente peligroso que pueda producirse durante las operaciones de reciclaje, antes de aceptar un buque. En esta sección también se dice que el Estado de reciclaje deberá realizar evaluaciones de sus astilleros y poner esa información a disposición de los propietarios de los buques.

88 **Recomendación:** sería conveniente contar con una combinación de las evaluaciones que de un astillero de reciclaje hayan realizado el Estado de abanderamiento y el Estado de reciclaje, a fin de garantizar que se cuenta con la capacidad mínima para manipular y eliminar los materiales peligrosos, con antelación a la entrega del buque.

89 En la sección 9.4.1.2 de las Directrices de la OMI se dice que el Estado de reciclaje debería imponer cualquier condición que considere necesaria antes de aceptar un buque para reciclaje. Esto podría de alguna forma divergir de lo que se dispone en la sección 9.2, en la que se indica que el Estado de abanderamiento debería establecer sus propios criterios con respecto a declarar a un buque "listo para el reciclaje".

90 **Recomendación:** sería conveniente armonizar los "criterios para determinar que un buque está listo para el reciclaje" por parte de un Estado de abanderamiento y, el establecimiento de un conjunto mínimo de condiciones recomendadas exigibles antes de aceptar un buque para su reciclaje.

91 En la sección 9.4.2 de las Directrices de la OMI se dice que el MARPOL 73/78 exige que se cuente con instalaciones portuarias de recepción adecuadas para dar tratamiento a los desechos generados por los buques. En las Directrices de la OMI también se dice que el Manual de la OMI sobre las instalaciones portuarias de recepción también facilita orientación pormenorizada para manipular los desechos generados por los buques. En las Directrices de la OMI también se hace referencia al Convenio de Basilea a este respecto. No obstante todavía no está claro cuál es la situación del buque cuando el astillero de reciclaje formalmente asume la propiedad del buque.

92 La OIT señala con claridad que es responsabilidad del Estado de reciclaje el elaborar y hacer cumplir un programa nacional de seguridad y salud en el trabajo, contando con la asistencia de los propietarios de buques y la de los Estados de abanderamiento.

93 En la sección 6.3 de las Directrices del Convenio de Basilea se dice que es necesaria una forma de observancia y un determinado nivel de presentación de informes para confirmar el cumplimiento. En las Directrices del Convenio de Basilea no se especifica a qué nivel, en un marco reglamentario nacional, se ha de hacer la presentación de informes. Se ha de elaborar más la cuestión de cómo se determina si un astillero da cumplimiento a las normas nacionales e internacionales.

Resumen de recomendaciones

94 Puede ser conveniente elaborar un modelo de pasaporte verde, reconociendo el hecho de que ciertos elementos serían más apropiados para los buques existentes que por lo que hace a los buques nuevos. En algún momento en el futuro debería de dársele menos importancia a las cuestiones relativas al PCB y al TBT dado que no se utilizarán más (párrafo 28).

95 Se debería hacer referencia, tal como proceda, en las Directrices de la OMI y de la OIT, a la definición de GAR del Convenio de Basilea (párrafo 31).

96 Pudiera ser necesario resumir y refundir las diferentes terminologías utilizadas en las tres directrices en relación con el Plan de gestión ambiental, los planes de reciclaje de buques y el certificado de reciclaje (párrafo 35).

97 Pudiera ser apropiado, para la labor futura, refundir estas listas a fin de centrar la atención en los elementos que son más pertinentes para las actividades de reciclaje de buques. Por ejemplo, puede haber sustancias en la lista que estarían presentes como parte integral del acero si bien el acero no es una "sustancia peligrosa". Sería valioso que se elaborase una lista única (el MEPC está trabajando al respecto) (párrafo 37).

98 Parece factible integrar las disposiciones de la OIT con respecto a la seguridad y salud en el trabajo (certificado de desmantelamiento, en el plan de reciclaje del buque de la OMI. También parecería viable elaborar una lista de exigencias mínimas en materia de seguridad y salud en el trabajo (véase también la sección 7.2.1.4 de las directrices de la OIT), con la cual se debería contar en el plazo de un año, de forma similar a las cuestiones pertinentes a los trabajadores para las que se fija un plazo de un año, en el marco del Convenio de Basilea, que figura en el cuadro 11 de la página 90 (texto en español) de las Directrices del Convenio de Basilea (párrafo 45).

99 Es necesario aclarar cómo puede darse cumplimiento a las exigencias derivadas del concepto de gestión ambientalmente racional, contemplado en el Convenio de Basilea, si se adoptaran elementos propios de las otras directrices (párrafo 55).

100 Pareciese que fuese posible elaborar una lista común de elementos mínimos del Plan de reciclaje del buque (párrafo 59).

101 A fin de garantizar que se alcanzan los niveles mínimos de protección ambiental pudiera ser necesario volver a examinar las normas existentes del MARPOL con respecto a las aguas de sentina y las recientemente adoptadas disposiciones de la OMI acerca del agua de lastre (párrafo 64).

102 Las normas sobre vigilancia del medio ambiente recogidas en las Directrices del Convenio de Basilea podrían incluirse en el Plan de vigilancia del astillero al que se hace referencia en las Directrices de la OIT, a los efectos de la seguridad y la salud en el trabajo (párrafo 69).

103 En las Directrices del Convenio de Basilea se disponen 13 elementos específicos en materia de seguridad y salud en el trabajo (véase el cuadro II de la página 99 del texto en español) que se han de cumplir en un plazo mínimo de un año a partir de darse cumplimiento a las disposiciones que conlleva el concepto de la GAR. Como un punto que en el futuro se podría incluir en el programa de trabajo, podría examinarse la conveniencia de elaborar otro conjunto de normas mínimas (párrafo 74).

104 Examinar si tales evaluaciones de los astilleros deberían o podrían ser realizadas por terceras partes independientes (párrafo 76).

105 Pudiera ser útil elaborar un conjunto de exigencias mínimas a las que ha de ajustarse el astillero de reciclaje en un plazo de cinco años por lo que respecta a la manipulación y almacenamiento de desechos peligrosos de forma que las Directrices de la OMI y las del Convenio de Basilea puedan armonizarse al respecto (párrafo 83).

106 Sería útil alcanzar un consenso sobre las medidas que el propietario del buque ha de adoptar con respecto a la última travesía, acerca de aspectos tales como la amplitud de la limpieza previa. Se ha de tomar nota de que en la sección 9.2 de las Directrices de la OMI se dice que el Estado de abanderamiento debería elaborar los criterios necesarios para declarar un buque "listo para el reciclaje" (párrafo 86).

107 Sería conveniente contar con una combinación de las evaluaciones que de un astillero de reciclaje hayan realizado el Estado de abanderamiento y el Estado de reciclaje, a fin de garantizar que se cuenta con la capacidad mínima para administrar y eliminar los desechos peligrosos, con antelación a la entrega del buque (párrafo 88).

108 Sería conveniente armonizar los "criterios para determinar que un buque está listo para el reciclaje" por parte de un Estado de abanderamiento, y el establecimiento de un conjunto mínimo de condiciones recomendadas exigibles antes de aceptar un buque para su reciclaje (párrafo 90).

Resumen de ambigüedades o lagunas

109 La utilización de la palabra "considerar" podría interpretarse como que no conlleva la adopción de medidas obligatorias, y por tanto podría entenderse que es incoherente con las Directrices de la OIT y las del Convenio de Basilea.

110 Quizá pudiera ser necesario elaborar normas mínimas para la manipulación y eliminación en condiciones de seguridad de desechos oleosos y de combustibles que no se reciclan directamente.

111 Las Directrices de la OIT relativas a la exposición ya abarcan los riesgos de los trabajadores; no obstante, podría ser apropiado que en algún momento en el futuro se elaboren orientaciones sobre la eliminación de desechos en las que se aborde la eliminación última del TBT y de los desechos de pinturas a base de isocianatos.

112 Entre las posibles labores futuras podría estar la elaboración de directrices sobre la eliminación de asbestos, dado que son muchos los países que no cuentan con reglas al respecto.

113 En ninguno de los tres documentos orientativos se aborda cómo los astilleros deberían eliminar de manera adecuada los materiales con concentraciones de PCB inferiores a 50 mg/kg.

114 No hay un consenso claro en los documentos orientativos acerca del consentimiento previo informado.

115 Tomando como base las Directrices del Convenio de Basilea se puede deducir que durante el periodo transitorio de 1-5 años, es posible que a los astilleros de reciclaje no les pueda exigir que cuenten con instalaciones, sino que bastará con que cuenten con lugares adecuados de almacenamiento para los desechos.

116 ¿Es el buque el que ha de ajustarse a las Directrices sobre instalaciones de recepción del MARPOL o de la OMI? ¿O son los desechos los que han de ajustarse a las directrices del Convenio de Basilea?

ANEXO 3

NOTA SOBRE LA GESTIÓN AMBIENTALMENTE RACIONAL (GAR) PRESENTADA POR EL REINO UNIDO EN CALIDAD DE MIEMBRO DEL GRUPO DE TRABAJO, EN EL QUE PARTICIPÓ COMO REPRESENTANTE DEL GRUPO DE TRABAJO DE COMPOSICIÓN ABIERTA (GAR) DEL CONVENIO DE BASILEA

RESUMEN

<i>Sinopsis:</i>	En el presente documento se señalan los aspectos principales de la gestión ambientalmente racional (GAR) y su posible aplicación al desmantelamiento de buques.
<i>Documentos conexos:</i>	ILO/IMO/BC WG 1/6.

Introducción

1 Para ejecutar sus objetivos el Convenio de Basilea ("el Convenio") se cimienta en una serie de principios que sustentan sus artículos. Uno de ellos es el principio de la gestión ambientalmente racional de los desechos. Al aplicar tal principio al movimiento transfronterizo, almacenamiento, tratamiento y eliminación de los desechos, el Convenio tiene por objeto garantizar que en todas las etapas de la gestión la salud humana y el medio ambiente quedan protegidos de las posibles consecuencias nocivas que puede provocar la mala gestión de los desechos.

2 En el Convenio el principio está definido en líneas generales, pero no se profundiza en él desde el punto de vista práctico. El Convenio, a través de su Secretaría, publica documentos en los que se describen algunos aspectos de la aplicación de la GAR a determinados tipos de desechos y su gestión. Partiendo de esas publicaciones, el objetivo del presente documento es señalar los aspectos principales de la GAR y su posible aplicación al desmantelamiento de buques.

¿Qué significa una GAR?

3 A los efectos del Convenio de Basilea, en el párrafo 8 del artículo 2 se presenta la siguiente definición general de la expresión "manejo ambientalmente racional de los desechos peligrosos o de otros desechos":

"(...) la adopción de todas las medidas posible para garantizar que los desechos peligrosos y otros desechos se manejen de manera que queden protegidos el medio ambiente y la salud humana contra los efectos nocivos que pueden derivarse de tales desechos"

4 En apoyo del artículo 2.8), en el artículo 4.2 del Convenio (que se reproduce en el apéndice 1) se especifican algunas de esas medidas. Con ello se exige que las Partes en el Convenio tomen "medidas apropiadas" para controlar la generación de desechos. En concreto, se especifica que los que participan en la gestión de desechos deberían adoptar medidas para impedir que sus actividades den lugar a una contaminación y que deberían impedirse las importaciones cuando la Parte crea que los desechos no serán sometidos a una gestión ambientalmente racional.

5 En las directrices y otros documentos publicados por el Convenio, que explican pormenorizadamente cómo conseguir tal objetivo en la práctica, se reconoce que las medidas necesarias para garantizar la protección de la salud humana y el medio ambiente pueden variar en función del desecho y del punto geográfico. La GAR depende de un serie de factores que van desde las condiciones previas para su implantación satisfactoria, por ejemplo la legislación, hasta las actividades que efectivamente se llevan a cabo en los lugares en los que se gestionan desechos.

6 Las prescripciones principales del Convenio de Basilea para la GAR podrían resumirse del siguiente modo:

- cumplimiento normativo
- normas prácticas
- control de la gestión

7 Así pues, teniendo en cuenta el artículo 2.8 del Convenio, la GAR podría describirse del siguiente modo:

"La combinación de disposiciones normativas, normas prácticas y controles de la gestión que, aplicada a los procesos, garantiza la protección de la salud humana y el medio ambiente contra las posibles repercusiones de las actividades de la gestión de los desechos".

8 Las directrices del Convenio de Basilea sobre los criterios principales para la GAR se resumen en un documento de información general en el que se establece el significado de la GAR a los efectos de elaborar otras directrices técnicas. El documento se titula *Preparation of Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management of Wastes Subject to the Basel Convention* (Preparación de directrices técnicas para la gestión ambientalmente racional de los desechos sometidos al Convenio de Basilea). En el apéndice 2 se reproducen dos secciones del documento. En los párrafos 6 a 9 de la primera sección, titulada *Note on Environmentally Sound Management* (Nota sobre la gestión ambientalmente racional), se describen las prescripciones principales para el control legislativo. En la segunda sección, *Good Management Practices* (Buenas prácticas de gestión), se establecen las normas y el control de la gestión que cabría esperar en las instalaciones. El planteamiento es necesariamente genérico, pero las normas deberían poder aplicarse a todas las actividades en las que es pertinente tener en cuenta la GAR.

9 Existen también directrices específicas relativas a diversas corrientes de desechos y actividades para su gestión. En ese contexto, la base de las Directrices técnicas para el manejo ambientalmente racional del desguace total y parcial de embarcaciones se deriva de los principios del Convenio.

Interpretación de la GAR en la práctica: el ejemplo del Reino Unido

10 A fin de aplicar con eficacia el concepto de lo que significa la GAR a los efectos de los controles transfronterizos, tiene que haber un corpus legislativo (tal como espera el Convenio) que constituya la base, junto con las normas, para garantizar el cumplimiento. En la práctica el cumplimiento de la GAR puede garantizarse a través de una entidad reguladora que adopte medidas de ejecución cuando se estime necesario. Lo anterior puede verse tomando como referencia el ejemplo del Reino Unido, que lleva a cabo con eficacia la GAR en las instalaciones que regula mediante el proceso descrito en el párrafo 7.

11 El Reino Unido cuenta con un corpus considerable de legislación medioambiental que se ejecuta a través de sistemas de concesión de permisos por parte de autoridades competentes con facultades de ejecución. En las *Country Fact Sheets* u Hojas de información por países (2004, p. 513) del Convenio se recoge, como parte de las prescripciones de notificación nacionales, una reseña de las normas, legislación y estrategias relativas al movimiento transfronterizo de desechos promulgadas por el Reino Unido.

12 En el Reino Unido la interpretación de la GAR se encuentra en un documento normativo gubernamental que tiene por objeto satisfacer las obligaciones estipuladas en el "Reglamento sobre los traslados de residuos (WSR)" de la UE, que a su vez implanta el Convenio de Basilea en la Unión Europea. El Reino Unido ha confeccionado un plan reglamentario ("El Plan") en el que se establecen dichas obligaciones y cómo han de interpretarse las autoridades competentes encargadas de regular los movimientos transfronterizos de desechos. En el Plan (que está sometido a examen en espera de que se introduzca en la UE un WSR revisado) se estipula que el objetivo primordial es garantizar un "alto nivel" de protección del medio ambiente y la salud humana. Actualmente en el Plan se describe el planteamiento con respecto a la GAR del siguiente modo:

"1.44 Las Partes en el Convenio de Basilea están obligadas a garantizar que los desechos exportados se gestionen de forma ambientalmente racional en el país de destino y en otros lugares (artículo 4(8)). Dicha obligación se recoge en el Reglamento sobre los traslados de residuos, título IV, artículos 14 a 18. Además, por lo que respecta a las exportaciones destinadas a países que no pertenecen a la OCDE, existen consideraciones complementarias, en particular las derivadas de las decisiones adoptadas en la segunda y tercera Conferencias de las Partes en el Convenio de Basilea (véanse los párrafos 4.10 a 4.12) en virtud de las cuales se prohíben con posterioridad a 1997 las exportaciones de desechos peligrosos para su recuperación desde países miembros de la OCDE a países que no son miembros de dicha Organización.

1.45 La evaluación de lo que constituye una gestión ambientalmente racional deberá establecerse a partir de las orientaciones recogidas en el presente Plan. Corresponde a las autoridades competentes determinar en cada caso si las instalaciones a las que están destinados los desechos se explotan conforme a una norma que garantiza que toda contaminación medioambiental resultante de las actividades de eliminación o recuperación se mantiene dentro de unos límites aceptables -es decir, unos límites que garanticen que la salud humana y el medio ambiente están debidamente protegidos contra efectos nocivos.

Una explotación conforme a dicha norma es ambientalmente racional. La información que necesitan las autoridades competentes para determinar si una actividad es ambientalmente racional dependerá de si la instalación se encuentra en el Reino Unido, en otro país miembro de la OCDE o en un país que no es miembro de dicha Organización. Las cuestiones anteriores se examinan con más detenimiento en los capítulos 4 y 5."

13 El primero de los criterios principales enumerados en el párrafo 6 (cumplimiento normativo) queda satisfecho mediante el establecimiento de dichas normas, la legislación promulgada para poder ejecutar el WSR y la promulgada para controlar la gestión de desechos.

14 En el Plan se describe con más detenimiento la manera de abordar las circunstancias concretas que se presenten. Por ejemplo, a la hora de examinar exportaciones destinadas a países que no son miembros de la OCDE:

"4.20 A los efectos de determinar si se lleva a cabo una gestión ambientalmente racional en las instalaciones de países que no son miembros de la OCDE, la primera prescripción debe ser el cumplimiento de las prescripciones normativas aplicables en ese país. Si no se cumplen dichas prescripciones debe automáticamente considerarse que la gestión no es ambientalmente racional. Si resulta que el país importador carece de la infraestructura normativa, de ejecución y técnica pertinente para hacer cumplir las prescripciones normativas, normalmente no deberá aceptarse que la gestión es ambientalmente racional. Puede que sea adecuado que haya algunas excepciones a la regla anterior. Un ejemplo podría ser el caso en que una compañía multinacional es propietaria de una instalación y la explota de acuerdo con normas internacionales reconocidas comparables con las de otras instalaciones situadas en países miembros de la OCDE. Ahora bien, ello dependería también de lo autónomo que fuera el proceso y tendría que tenerse en cuenta la manera de eliminar los residuos derivados del mismo.

4.21 Las autoridades competentes del Reino Unido no deberán buscar automáticamente actividades tan sofisticadas como las que se llevan a cabo dentro del país. Ahora bien, no deberán aceptar como ambientalmente racional una actividad que, de realizarse en el Reino Unido, se consideraría que no ofrece una protección adecuada contra los efectos nocivos en la salud humana y el medio ambiente. Tal consideración es especialmente importante por lo que respecta a los métodos utilizados para eliminar los residuos derivados de las actividades de recuperación."

15 En el Plan se hace referencia también a la serie de documentos de orientación técnica del Reino Unido en los que se describen las normas que regulan las instalaciones del Reino Unido. Algunos de dichos documentos ya están obsoletos, pero fundamentalmente proporcionan normas prácticas para la explotación de varios tipos diferentes de instalación. Muchos de esos documentos, o sus equivalentes actualizados, ofrecen a la entidad reguladora un conjunto claro de condiciones o normas que pueden utilizarse cuando se especifiquen condiciones en los permisos que se expidan para una instalación determinada.

16 Así pues, conseguir una protección satisfactoria del medio ambiente en la instalación está en las manos del explotador, que tiene que cumplir las condiciones de los permisos medioambientales, teniendo en cuenta toda norma técnica de explotación registrada en el permiso junto con las prescripciones de vigilancia y notificación. Pueden aplicarse normas de gestión, como, por ejemplo, sistemas de gestión de la calidad, para garantizar que se aplican las normas necesarias de protección medioambiental.

17 En consecuencia, dichas prescripciones en conjunto satisfacen el segundo y tercer criterios (las normas y el control de la gestión) en relación con los cuales puede evaluarse si en una instalación se lleva a cabo una GAR.

18 En términos generales, con el planteamiento señalado anteriormente puede evaluarse la probabilidad de lograr una GAR dado un conjunto determinado de circunstancias. El planteamiento puede también aplicarse a las actividades relacionadas con el desmantelamiento de buques. Sería conveniente, quizá, utilizar una lista de comprobación que permitiera indicar la probabilidad de que una instalación satisfaga las condiciones para una GAR. Teniendo en cuenta los tres criterios principales propuestos en el párrafo 6, dicha lista de comprobación podría incluir los siguientes elementos:

Lista de comprobación para la GAR

I - Cumplimiento normativo

- ¿Se ha implantado el Convenio de Basilea en la legislación nacional?
- ¿Qué leyes concretas estipulan la reglamentación de las actividades relacionadas con los desechos i) en el ámbito nacional y ii) para su importación y exportación?
- ¿Existe una entidad reguladora de los aspectos medioambientales encargada de garantizar el cumplimiento del régimen legislativo?
- ¿Se expiden permisos para la explotación de una instalación determinada en los que se especifiquen las condiciones pertinentes a ese lugar y se estipule la prevención de la contaminación estableciendo límites para las emisiones en el aire, el agua y el suelo?
- ¿Se prevén penalizaciones por incumplimiento susceptibles de ejecución en los tribunales?
- ¿Existen registros de inspecciones documentadas?
- ¿Existen datos registrados sobre la vigilancia reglamentaria de la instalación por parte de una autoridad competente?

II - Normas prácticas

- ¿Se han publicado criterios medioambientales en el ámbito nacional o local en los que se señale el nivel esperado de protección medioambiental?
- ¿Se han publicado normas medioambientales, bien derivadas de los criterios antedichos o independientes de ellos? (podrán incluirse normas internacionales reconocidas pertinentes)
- ¿Se han publicado normas del sector?
- ¿Existen normas técnicas para la explotación de instalaciones, incluidos manuales prácticos?
- ¿Existen técnicas o procedimientos de evaluación medioambiental para determinar las posibles repercusiones de las instalaciones?

III - Control de la gestión

- ¿Cuenta el lugar con procedimientos operacionales y de gestión documentados?
- ¿Se cuenta con sistemas de gestión de la calidad (que una tercera parte, por ejemplo un auditor independiente reconocido, pueda someter a una auditoría) que respalden la explotación de la instalación?
- ¿Está formado el personal y es competente desde el punto de vista técnico?
- ¿Vigila la empresa explotadora el funcionamiento de cada una de las instalaciones para comprobar que se cumple lo dispuesto en el permiso?
- ¿Se vigila el medio ambiente en el exterior y en las inmediaciones de la instalación?
- ¿Existen disposiciones (por ejemplo, planes de emergencia, procedimientos de cierre) para abordar el incumplimiento o mitigar los efectos del incumplimiento?

19 Aunque quizá no se cumplan todos los elementos en todos los casos, tendría que satisfacerse un número considerable de éstos para que hubiera una GAR. Podrá demostrarse de otra forma que se satisfacen los criterios principales. Podría darse el caso, por ejemplo, de que, aunque no existan normas nacionales, el director de una instalación haya creado algunas normas de uso local y las utilice para gestionar la instalación. En los casos en que dichas normas estén documentadas y existan pruebas de que se observan, mediante, por ejemplo, un sistema de gestión de la calidad que esté sometido a vigilancia, puede que sea todavía posible demostrar que se realiza una GAR.

Bibliografía

The United Kingdom Management Plan for the Import and Export of Wastes, DoE 1996, HMSO ISBN 0-11-753181-2 (Plan de gestión del Reino Unido para la importación y exportación de desechos)

Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, 1989 www.basel.int

Guidance Document on the Preparation of Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management of Wastes Subject to the Basel Convention www.basel.int (Documento de orientación sobre la preparación de directrices técnicas para la gestión ambientalmente racional de los desechos sometidos al Convenio de Basilea)

Directrices técnicas del Convenio de Basilea para el manejo ambientalmente racional del desguace total y parcial de embarcaciones, 2003, ISBN 92-1-158620-8 (disponible también en el sitio web)

Compilation of Country Fact Sheets, Convenio de Basilea, N° 2004/1, ISBN 92-1-158632-1 (Compilación de hojas de información por países)

APÉNDICE 1

Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, artículo 4.2:

4.2 Cada Parte tomará las medidas apropiadas para:

- a) Reducir al mínimo la generación de desechos peligrosos y otros desechos en ella, teniendo en cuenta los aspectos sociales, tecnológicos y económicos;
- b) Establecer instalaciones adecuadas de eliminación para el manejo ambientalmente racional de los desechos peligrosos y otros desechos, cualquiera que sea el lugar donde se efectúa su eliminación que, en la medida de lo posible, estará situado dentro de ella;
- c) Velar por que las personas que participen en el manejo de los desechos peligrosos y otros desechos dentro de ella adopten las medidas necesarias para impedir que ese manejo dé lugar a una contaminación y, en caso de que se produzca ésta, para reducir al mínimo sus consecuencias sobre la salud humana y el medio ambiente;
- d) Velar por que el movimiento transfronterizo de los desechos peligrosos y otros desechos se reduzca al mínimo compatible con un manejo ambientalmente racional y eficiente de esos desechos, y que se lleve a cabo de forma que se protejan la salud humana y el medio ambiente de los efectos nocivos que puedan derivarse de ese movimiento;
- e) No permitir la exportación de desechos peligrosos y otros desechos a un Estado o grupo de Estados pertenecientes a una organización de integración económica y/o política que sean Partes, particularmente a países en desarrollo, que hayan prohibido en su legislación todas las importaciones, o si tienen razones para creer que tales desechos no serán sometidos a un manejo ambientalmente racional, de conformidad con los criterios que adopten las Partes en su primera reunión;
- f) Exigir que se proporcione información a los Estados interesados sobre el movimiento transfronterizo de desechos peligrosos y otros desechos propuesto, con arreglo a lo dispuesto en el Anexo V A, para que se declaren abiertamente los efectos del movimiento propuesto sobre la salud humana y el medio ambiente;
- g) Impedir la importación de desechos peligrosos y otros desechos si tiene razones para creer que tales desechos no serán sometidos a un manejo ambientalmente racional;
- h) Cooperar con otras Partes y organizaciones interesadas directamente y por conducto de la Secretaría en actividades como la difusión de información sobre los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y otros desechos, a fin de mejorar el manejo ambientalmente racional de esos desechos e impedir su tráfico ilícito.

APENDICE 2

Fragmentos del *Guidance Document on the Preparation of Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management of Wastes Subject to the Basel Convention* (Documento de orientación sobre la preparación de directrices técnicas para la gestión ambientalmente racional de los desechos sometidos al Convenio de Basilea) www.basel.int

A - "Nota sobre la gestión ambientalmente racional"

4. Si bien la eliminación de desechos es una actividad que viene practicándose de diversas formas desde hace milenios, la gestión de los desechos es mucho más reciente. En efecto, incluso en los países adelantados industrialmente la legislación que aborde específicamente la eliminación de los desechos empezó a elaborarse hace apenas 20 años. Con anterioridad los controles eran más generales y estaban quizá vinculados a cuestiones de salud pública o a la planificación del aprovechamiento de las tierras. La gestión de desechos es una actividad mucho más reciente concebida para clasificar y gestionar los desechos a lo largo de todo su ciclo vital prestando una atención especial a su reducción, reutilización y reciclaje.

5. Aunque la expresión "desechos peligrosos" se utiliza con frecuencia en un sentido general e impreciso, el Convenio de Basilea presenta una clasificación de las categorías de desechos que hay que controlar. Además, en dicho Convenio se estipula que deberán incluirse como desechos peligrosos los desechos definidos o considerados peligrosos por la legislación interna de la parte que sea estado de exportación, de importación o de tránsito. En el Convenio se describe también lo que constituye el manejo o la gestión ambientalmente racional de los desechos, que viene definida como "la adopción de todas las medidas posibles para garantizar que los desechos peligrosos y otros desechos se manejen de manera que queden protegidos el medio ambiente y la salud humana contra los efectos nocivos que pueden derivarse de tales desechos".

6. En ausencia de una legislación nacional estricta, es muy difícil esperar que se ejerza en país alguno un control técnico efectivo sobre la gestión ambientalmente racional de los desechos y, en particular, de los desechos peligrosos.

7. Contar con legislación interna y con un marco normativo estatutario se considera un requisito esencial para controlar los movimientos transfronterizos y la eliminación de los desechos y, en particular, de los desechos peligrosos. No obstante, ello no deberá impedir a los países que son Partes en el Convenio, aunque no dispongan todavía de legislación nacional, contraer las obligaciones y adoptar las medidas necesarias para controlar los desechos que se generan en su territorio.

8. Es necesario que la legislación y las medidas adoptadas en el ámbito nacional incluyan disposiciones relativas a su ejecución. En dichas disposiciones se indicarían los procedimientos en los que se enunciarían las responsabilidades de cada una de las personas que participaran en la gestión de los desechos peligrosos. Además, es necesario también que la legislación nacional ofrezca un marco para implantar los convenios internacionales y para garantizar que dichos acuerdos se ejecutan de manera que el medio ambiente y la salud queden protegidos contra los posibles efectos nocivos de los movimientos transfronterizos, el tratamiento y eliminación de los desechos peligrosos. Al respecto, para conseguir una gestión ambientalmente racional es importante efectuar un seguimiento de las medidas adoptadas.

9. En el Convenio de Basilea se define la gestión ambientalmente racional como la adopción de todas las medidas posibles para garantizar que los desechos peligrosos y otros desechos se manejen de manera que queden protegidos el medio ambiente y la salud humana contra los efectos nocivos que pueden derivarse de tales desechos. En ese contexto, entre los criterios para evaluar si una gestión es ambientalmente racional se incluyen los siguientes:

- a) si existe una infraestructura normativa y un mecanismo de ejecución que garantiza el cumplimiento de las reglas aplicables;
- b) si los lugares o instalaciones cuentan con la autorización pertinente y se ajustan a una norma adecuada de tecnología y de control de la contaminación que les permite tratar los desechos peligrosos de la forma propuesta, habida cuenta en particular del nivel tecnológico y de control de la contaminación en el país exportador;
- c) si las empresas explotadoras de los lugares o instalaciones en los que se gestionan desechos peligrosos están obligados, según proceda, a vigilar los efectos de dichas actividades;
- d) si se adoptan las medidas adecuadas en los casos en que la vigilancia indique que la gestión de los desechos peligrosos ha provocado emisiones inaceptables;
- e) si las personas que participan en la gestión de los desechos peligrosos son capaces y han recibido formación adecuada para el desempeño de sus funciones.

Asimismo, los países están obligados a evitar o reducir al mínimo la generación de desechos y a garantizar que cuentan con instalaciones adecuadas para sus desechos, a fin de proteger la salud humana y el medio ambiente.

En ese contexto, los países deberán, entre otras cosas:

- a) adoptar medidas para clasificar y cuantificar los tipos de desechos generados en el país;
- b) servirse de las mejores prácticas para evitar o reducir al mínimo la generación de desechos peligrosos, por ejemplo, utilizando métodos que no contaminen;
- c) habilitar lugares o instalaciones autorizados por gestionar de manera ambientalmente racional sus desechos, en particular los desechos peligrosos.

Además, la ejecución de las normas y la vigilancia podrían mejorarse a través de la colaboración internacional."

B - "Buenas prácticas de gestión"

40. La gestión y el control de todas las instalaciones de tratamiento, recuperación y eliminación de los desechos peligrosos han de llevarse a cabo de acuerdo con normas ambientalmente racionales. La gestión y supervisión de la instalación deben estar en manos de personas con experiencia y técnicamente competentes y todos los que trabajen en el lugar deberán tener la formación adecuada para las tareas y obligaciones que están obligados a desempeñar. Toda la formación necesaria deberá importarse de forma debidamente estructurada, deberán guardarse los

registros de la formación y el contenido de los programas de formación, deberá revisarse y actualizarse periódicamente.

41. Todas las instalaciones deberán explotarse de conformidad con normas o procedimientos recogidos por escrito. Deberá prestarse una atención especial a registrar de ese modo los métodos de funcionamiento de la planta y el equipo, los sistemas para la gestión y el control de las actividades de la instalación, las reglas y prescripciones de seguridad del lugar, así como los métodos para garantizar que se observan. Todos los sistemas y procedimientos recogidos por escrito deberán estar coordinados en un manual general de funcionamiento/de sistemas/de seguridad y, preferiblemente, estarán sujetos a una evaluación y verificación externa de la calidad.

42. Los aspectos medioambientales de las instalaciones de gestión de desechos debidamente proyectadas y explotadas no son en esencia diferentes a los de cualquier otra actividad de procesamiento bien administrada en la que se manejen materiales similares. El tratamiento de desechos no es demasiado diferente a otras formas de procesamiento y fabricación por lo que respecta a la posibilidad de provocar contaminación en el medio ambiente. Sin embargo, la idea contraria que a menudo se mantiene puede empujar a las compañías explotadoras de instalaciones de gestión de desechos en las que se tratan sustancias delicadas, tales como los difenilos policlorados, a realizar una vigilancia medioambiental complementaria para poder garantizar que las actividades no tienen repercusiones nocivas sobre el medio ambiente. Parte de dicha vigilancia podría consistir en realizar muestreos periódicos, tanto dentro como fuera de la instalación, de suelo, vegetación, aire ambiental, polvo y diferentes superficies. Además, los programas de revisiones médicas a los empleados, que se utilizan en algunos casos, pueden proporcionar información complementaria útil.

43. La supervisión de lugares de gestión de desechos peligrosos tras su cierre es especialmente pertinente en las actividades de terraplenado. En la vigilancia de los terraplenados tras su cierre, en particular cuando se efectúa un análisis de extractos de lixiviación o de perforaciones situados cerca del lugar, se deberá por norma investigar periódicamente la presencia de agentes contaminantes o determinados componentes peligrosos. Las instalaciones de tratamiento y eliminación especialmente proyectadas y construidas a tal efecto deberán estar concebidas para impedir emisiones en el medio ambiente. En dichas instalaciones se contemplarán también la recogida y tratamiento de derrames y la escorrentía de agua de lluvia contaminada. En tales casos, al cierre de una actividad puede realizarse la limpieza de la planta, el equipo y las zonas asfaltadas, los sumideros, etc., con lo que deberá reducirse al mínimo la posibilidad de que en el futuro se detecte un nivel importante de contaminación. En el caso de las instalaciones que no gocen de tales medidas protectoras y de precaución, entre las actividades de cierre se incluirá un muestreo más exhaustivo para detectar la presencia y posible alcance de la contaminación que pudiera haber. Las prescripciones tenderán a ser específicas para cada instalación, pero puede que tenga que examinarse la posibilidad de repetir periódicamente las pruebas."

ANEXO 4

NOTA SOBRE EL CONSENTIMIENTO PREVIO INFORMADO PRESENTADA
POR LA SECRETARÍA DEL CONVENIO DE BASILEA

RESUMEN

Sinopsis: En el presente documento se señalan los aspectos principales del consentimiento previo informado y su posible aplicación al desmantelamiento de buques.

Documentos conexos: ILO/IMO/BC WG 1/8, ILO/IMO/BC WG 2/8/3 e ILO/IMO/BC WG 2/4.

Introducción

1 En su 1º periodo de sesiones, el Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre el desguace de buques acordó que el concepto de consentimiento previo informado se incluyera en el orden del día de su 2º periodo de sesiones.⁴

Antecedentes

2 En la Decisión VII/26, adoptada en la 7ª reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea, se pidió al Grupo de trabajo de composición abierta del Convenio de Basilea (OEWG) que "examinase los aspectos prácticos, jurídicos y técnicos del desguace de embarcaciones con miras a enfocar el problema del desguace de embarcaciones de forma práctica, presente un informe sobre los avances y formule propuestas, cuando corresponda, a la Conferencia de las Partes en su 8ª reunión sobre una solución jurídicamente vinculante, teniendo en cuenta la labor de la Organización Marítima Internacional y la del Grupo de trabajo conjunto".

3 También en su 7ª reunión, la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea invitó a la Organización Marítima Internacional (OMI) "a que continúe examinando la posibilidad de establecer en sus reglamentaciones disposiciones obligatorias para las embarcaciones destinadas al desguace, incluido un sistema de presentación de informes, que garanticen un nivel de control equivalente al establecido en el marco del Convenio de Basilea, y que continúe su labor encaminada a establecer disposiciones obligatorias, que podrían abarcar la descontaminación previa, a fin de asegurar el manejo ambientalmente racional del desguace de embarcaciones".

4 El OEWG, en su 4º periodo de sesiones, adoptó la decisión OEWG-IV/5, en cuyo párrafo 1 de la parte dispositiva se invitó a las Partes, a otros Estados, a los propietarios de embarcaciones y a otros interesados directos a que, por los debidos conductos, presentaran a la Secretaría del Convenio de Basilea sus observaciones sobre todo resquicio, superposición o ambigüedades entre el procedimiento de notificación del Convenio de Basilea y el proyecto de sistema de notificación

⁴ Véase el documento ILO/IMO/BC WG 1/8, párrafo 7.4.

que está desarrollando el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI, y las soluciones que recomienden para subsanar esos resquicios, superposiciones o ambigüedades.⁵

5 En su 52º periodo de sesiones (MEPC 52), el MEPC, tras examinar la necesidad de adoptar medidas obligatorias sobre el reciclaje de buques, acordó que podría conferirse carácter obligatorio a determinadas partes de las Directrices de la OMI sobre el reciclaje de buques (las Directrices de la OMI) y pidió a su Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques que empezara a identificar los elementos de las Directrices de la OMI para cuya implantación la opción más idónea sería la adopción de medidas obligatorias. Al examinar la elaboración de un "sistema de notificación" para los buques destinados al reciclaje, el MEPC 52 pidió a su Grupo de trabajo que empezara a elaborar el esquema de un sistema de notificación para los buques destinados al reciclaje, con miras a crear un sistema de notificación práctico y eficaz que tuviera en cuenta las características peculiares del transporte marítimo mundial. Tras examinar el informe del Grupo de trabajo (MEPC 52/WP.8) por lo que respecta al sistema de notificación para los buques destinados al reciclaje, el MEPC 52 tomó nota de que el Grupo de trabajo había acordado que el sistema debería ser elaborado de conformidad con los siguientes principios fundamentales:

- .1 el sistema debería ser transparente y eficaz, garantizar la aplicación uniforme y respetar la información que sea confidencial por razones comerciales;
- .2 el sistema debería ser elaborado de manera que se facilite la verificación y ejecución de toda disposición obligatoria sobre el reciclaje de buques que pueda elaborar la OMI;
- .3 el sistema debería ser implantado por el propietario del buque, la instalación de reciclaje, el estado de abanderamiento y los Estados que reciclen, siendo éstos dos últimos los que desempeñen un papel fundamental en garantizar su adecuada aplicación;
- .4 el sistema debería constituir un mecanismo de notificación independiente; y
- .5 si bien se podrían tener en cuenta los actuales procedimientos de notificación en virtud de otros instrumentos jurídicos existentes, el sistema debería ser factible y eficaz, exigir la menor carga administrativa posible y velar por las características específicas del transporte marítimo mundial."

6 El MEPC 52 tomó nota de que el Grupo de trabajo había preparado, como punto de partida, un proyecto de esquema de un sistema de notificación para los buques destinados al reciclaje, en el que se señalaba de forma esquemática el contenido, el destinatario y el autor de la notificación (anexo 2 del documento MEPC 52/WP.8). En ese contexto, se tomó nota asimismo de que era necesario continuar trabajando en la cuestión para elaborar con detalle este sistema, a fin de examinar, entre otras cuestiones, el plazo adecuado para la notificación, un formato armonizado de notificación y la posible necesidad de que las partes interesadas intercambien información en mayor medida.

⁵ De conformidad con la decisión OEWG-IV/5, se han compilado las observaciones y soluciones recomendadas, que la Secretaría del Convenio de Basilea presentará al Grupo mixto de trabajo en el documento ILO/IMO/BC WG 2/8/3.

7 Tal como se informa en el documento ILO/IMO/BC WG 2/4, del 13 al 15 de julio de 2005 se celebró una reunión interperiodos del Grupo de trabajo del MEPC sobre el reciclaje de buques. El Grupo de trabajo examinó, entre otras cosas, la cuestión del sistema de notificación para los buques destinados al reciclaje y convino en que, si bien tal sistema no es un objetivo por sí mismo, debería elaborarse e incluirse en las prescripciones obligatorias con objeto de facilitar el control y ejecución de las otras disposiciones obligatorias sobre el reciclaje de buques, además de fomentar la transparencia en su implantación. Tras observar que el sistema de notificación podría ser una herramienta útil para garantizar que el reciclaje de los buques se efectúa de manera segura y ambientalmente racional, el Grupo de trabajo convino en que debería elaborarse al mismo tiempo que las otras prescripciones obligatorias y en consonancia con las mismas, con objeto de garantizar de ese modo su máxima eficacia.

8 El MEPC 53 acordó que la OMI debería elaborar, como cuestión de alta prioridad, un nuevo instrumento sobre el reciclaje de buques con miras a proporcionar al transporte marítimo internacional y a las instalaciones de reciclaje de buques unas normas sobre el reciclaje de buques que sean jurídicamente vinculantes y aplicables en todo el mundo y aprobó un proyecto de resolución de la Asamblea para su adopción en el vigésimo cuarto periodo de sesiones de la Asamblea (21 de noviembre a 2 de diciembre de 2005), en el que se establece que la Organización se compromete a elaborar ese nuevo instrumento de la OMI. En el proyecto de resolución de la Asamblea, entre otras cosas, la Asamblea,

- "1 Pide al MEPC que elabore un nuevo instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclaje de buques que establezca normas para:
 - .1 el proyecto, construcción, explotación y preparación de los buques a fin de facilitar un reciclaje seguro y ambientalmente racional, sin comprometer la seguridad ni la eficacia operacional de los buques;
 - .2 la explotación de las instalaciones de reciclaje de manera segura y ambientalmente racional; y
 - .3 el establecimiento de un mecanismo apropiado de ejecución para el reciclaje de buques (prescripciones sobre certificación/notificación)⁶.

Procedimiento de notificación del Convenio de Basilea: antes del comienzo de un movimiento transfronterizo

9 Con objeto de cumplir su objetivo, a saber, proteger la salud humana y el medio ambiente, el Convenio de Basilea establece un sistema para controlar los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación. El sistema de control en virtud del Convenio se aplica mediante un procedimiento de notificación, estipulado en el artículo 6 del Convenio, por el cual se prescribe el consentimiento previo informado del Estado de importación y el Estado de tránsito para la importación de desechos peligrosos y otros desechos antes de que el Estado de exportación pueda autorizar que comience el movimiento transfronterizo de dichos desechos.

⁶ Véase el anexo 7 del informe del MEPC 53 (MEPC 53/24/Add.1).

10 A fin de garantizar que el Estado de importación posee la información necesaria para adoptar una decisión con conocimiento de causa sobre la conveniencia de aceptar o rechazar una importación de desechos, el Convenio de Basilea prescribe que se proporcione determinada información al Estado de importación. La información que hay que proporcionar se enumera en el Anexo V A del Convenio e incluye datos pormenorizados sobre los desechos en cuestión, los métodos propuestos de transporte y eliminación, así como pruebas de que existe un contrato entre el exportación y el eliminador. Además, se exige confirmación por escrito de que el notificador ha recibido por escrito el consentimiento del Estado de importación y confirmación de la existencia de un contrato de eliminación en el que se estipula que los desechos en cuestión se gestionarán de manera ambientalmente racional.

11 En el párrafo 2 del artículo 4 del Convenio de Basilea se impone a cada Estado Parte la obligación de no permitir la exportación de desechos peligrosos y otros desechos y de impedir la importación de dichos desechos "si tiene razones para creer que tales desechos no serán sometidos a un manejo ambientalmente racional".

Comparación entre el procedimiento de notificación del Convenio de Basilea y el proyecto de sistema de notificación para buques elaborado por el MEPC 52

12 Las figuras A y B recogidas en el anexo del presente documento ilustran el procedimiento de notificación del Convenio de Basilea y el proyecto de esquema del sistema de notificación para los buques destinados al reciclaje que el Grupo de trabajo del MEPC había elaborado en su 52º periodo de sesiones (en adelante denominado "proyecto de sistema de notificación del MEPC 52"), respectivamente. En los diagramas se muestran los numerosos elementos en común entre los dos sistemas, así como las diferencias. Cabe, sin embargo, señalar que el MEPC no ha finalizado sus deliberaciones sobre el proyecto de sistema de notificación.

13 Se observa que el proyecto de sistema de notificación del MEPC 52 contempla la transferencia de información entre las entidades interesadas, así como la facilitación de información sobre el contrato entre el propietario del buque y la instalación de reciclaje, contrato que debe ir acompañado de un plan de reciclaje. Tal como se indica en las directrices de la OMI, "uno de los propósitos principales del plan es asegurarse de que se identifican y tienen debidamente en cuenta todos los desechos que pueden contaminar el medio ambiente y los riesgos posibles para la salud y la seguridad los trabajadores"⁷. En las Directrices de la OMI se prevé también que "el acuerdo para implantar el plan de reciclaje debería ser parte del contrato concluido entre el propietario del buque y la instalación de reciclaje"⁸. Tales disposiciones son análogas a la prescripción del Convenio de Basilea de que exista un contrato entre el exportador y el eliminador en el que se estipule que se deberá proceder a una gestión ambientalmente racional de los desechos en cuestión. El diagrama en el que se muestra el proyecto de sistema de notificación del MEPC 52 apunta la posibilidad de que el Estado de abanderamiento transmita información al Estado de reciclaje. Sin embargo, no se especifica la naturaleza de tal información y, dado que el texto está entre corchetes, puede que no sea haya acordado la cuestión.

14 Se observa que en el diagrama del proyecto de sistema de notificación del MEPC 52 no hay indicación explícita alguna de la prescripción de que el Estado de reciclaje haya de dar su

⁷ Anexo de la resolución A.962(23) de la Asamblea de la OMI, párrafo 8.3.2.3.

⁸ *Ibidem*, párrafo 8.3.2.5.

consentimiento antes de que un buque pueda entrar en ese Estado. Tal como se ha observado anteriormente, la prescripción del consentimiento previo informado es un elemento fundamental del sistema de control del Convenio de Basilea. No obstante, en las Directrices de la OMI se estipula que "[e]l Estado en el que se efectúa el reciclaje debería adoptar una reglamentación nacional respecto del estado en que se hallan los buques adquiridos para el reciclaje, tanto en el momento de la compra como en el momento de la entrega. El Estado en el que se efectúa el reciclaje debería imponer cualquier condición que considere necesaria antes de aceptar un buque para su reciclaje"⁹. Es más, en las Directrices de la OMI se estipula que "[e]l Pasaporte verde, incluido el inventario de materiales potencialmente peligrosos que el último propietario del buque debería entregar a la instalación del reciclaje, contiene la información que el Estado en el que se efectúa el reciclaje podría requerir respecto de los materiales del buque. Antes de aceptar el buque para reciclarlo, el Estado de reciclaje debería comprobar que podrá manipular en condiciones de seguridad todo desecho potencialmente peligroso que pueda producirse durante la operación de reciclaje"¹⁰. En tal orientación se expresa una concepción del consentimiento previo informado a la que podría hacerse referencia de manera específica y que podría incluirse como elemento obligatorio de un sistema de notificación y servir para ofrecer un grado de control equivalente, en este contexto, al establecido en el marco del Convenio de Basilea.

15 Además, en el sistema de control del Convenio de Basilea se confieren derechos a los Estados de tránsito.⁸ Es obligatorio contar también con el consentimiento previo informado de todo Estado a través del cual se prevé que transite un envío antes de que un Estado de exportación pueda autorizar que comience un movimiento transfronterizo. Es más, tal prescripción está concebida para fomentar el objetivo del Convenio, a saber, proteger la salud humana y el medio ambiente.

16 En cambio el proyecto de sistema de notificación elaborado por el MEPC 52 no parece abordar la transmisión de información a los Estados de tránsito. A fin de establecer un sistema de notificación para los buques destinados al desmantelamiento que garantice un control equivalente al previsto en el marco del Convenio de Basilea, podría abordarse la cuestión de los Estados de tránsito. Puede que el Grupo mixto de trabajo desee examinar la posibilidad de abordar dicha cuestión en el marco de los derechos y obligaciones de los Estados rectores de puertos en virtud de los instrumentos de la OMI.

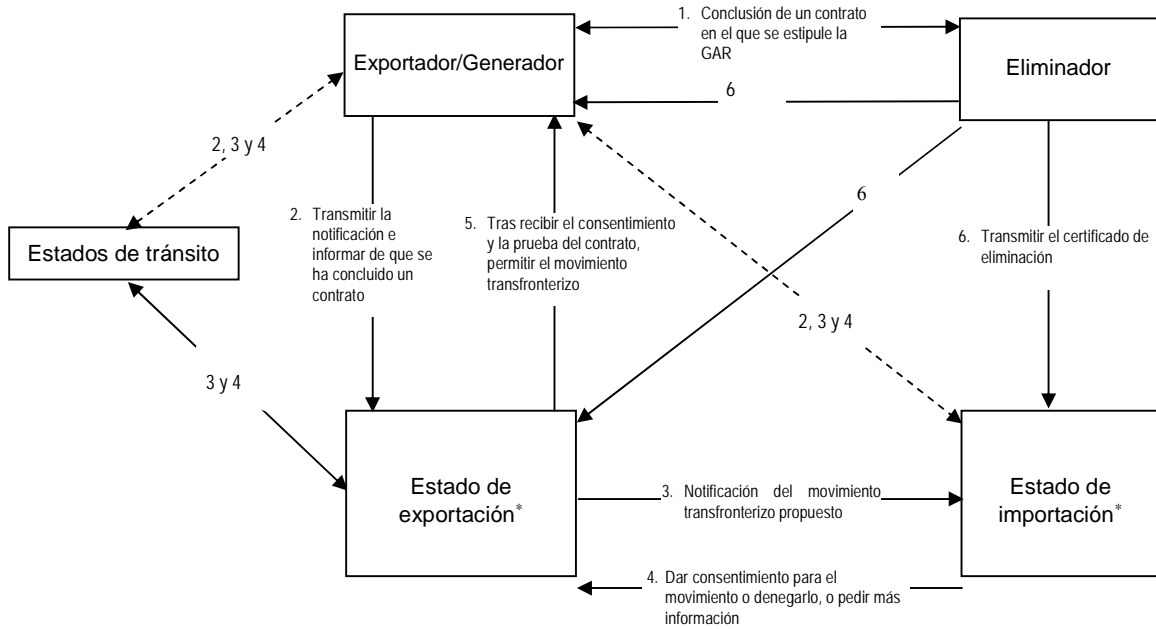
⁹ Ibidem, párrafo 9.4.1.2.

¹⁰ Ibidem, párrafo 9.4.1.3.

⁸ En el artículo 2.11 se estipula que por "Estado de tránsito" se entiende "todo Estado, distinto del Estado de exportación o del Estado de importación, a través del cual se proyecte efectuar o se efectúe un movimiento de desechos peligrosos o de otros desechos".

ANEXO

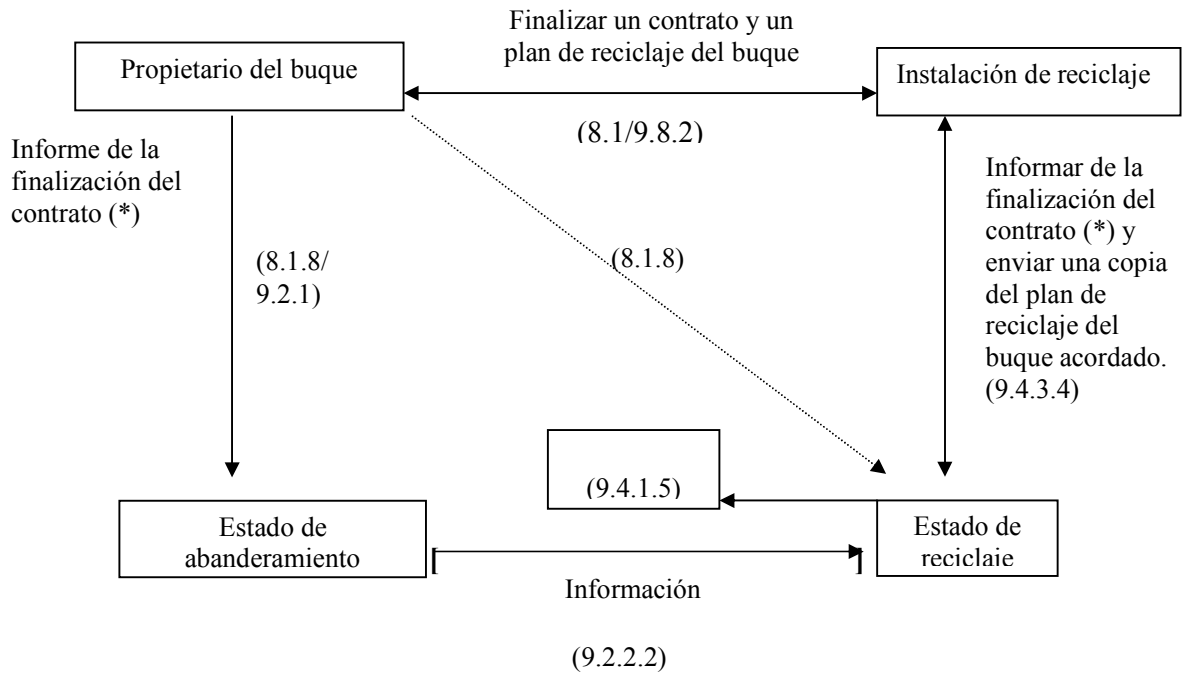
A. PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN DEL CONVENIO DE BASILEA



* El Estado de exportación y el Estado de importación exigirán que toda persona que participe en un movimiento transfronterizo de desechos peligrosos o de otros desechos firme el documento relativo a ese movimiento en el momento de la entrega o de la recepción de los desechos.

B. PROYECTO DE ESQUEMA DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN ELABORADO POR EL GRUPO DE TRABAJO DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO EN SU 52º PERIODO DE SESIONES

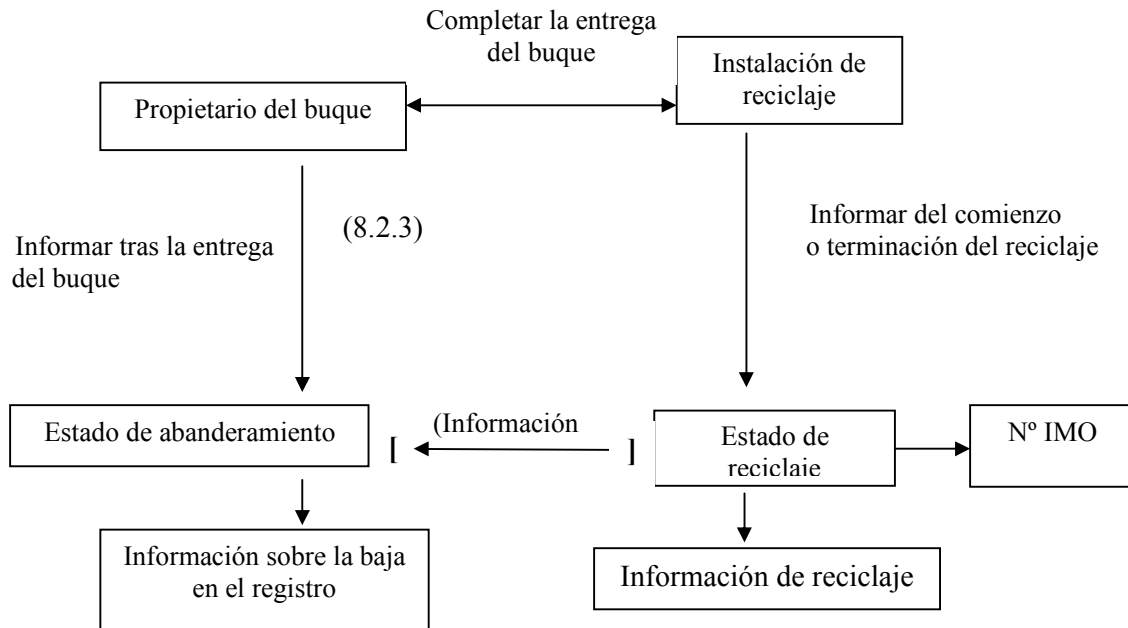
1 Antes de la entrega del buque a la instalación de reciclaje



(*) Deberá indicarse la siguiente información:

- a) el propietario inscrito al que se ha adquirido el buque (nombre y datos de contacto);
- b) la instalación de reciclaje encargada de ejecutar el contrato (nombre, datos de contacto, datos de licencia o autorización).

2 Tras la entrega del buque a la instalación de reciclaje



- Notas:** 1 El Grupo no ha llegado a acuerdo alguno sobre los puntos que están entre corchetes.
- 2 Los números que están entre paréntesis hacen referencia a párrafos de las Directrices de la OMI